

Změňme se dříve, než budeme muset!

Generální ředitel v úvodu svého vystoupení na setkání managementu Dopravního podniku v pátek 9. ledna konstatoval, že dnešní schůzka má za cíl informovat představitele managementu o aktuální situaci přípravy restrukturalizace společnosti. Konec loňského roku přinesl závažné rozhodnutí Rady hl.m. Prahy jako Valné hromady DP o zrušení stávajících odštěpných závodů a zřízení divizí. Tímto aktem došlo k ukončení debat o vazbě odpovědností a kompetencí bývalých odštěpných závodů a ředitelství společnosti a k faktickému odstartování restrukturalizačních kroků. Rozhodnutí předcházelo projednání materiálů se záměry restrukturalizace statutárními orgány společnosti, tj. představenstvem a dozorčí radou.

Generální ředitel dále stručně zhodnotil dosavadní průběh prací na projektu restrukturalizace. V průběhu roku 2003 pracovaly dva týmy pracovníků Dopravního podniku ve spolupráci s externími firmami (CS Projekt a GMC Marketing) a výsledkem je analýza stávajícího stavu a definice strategie do dalšího období včetně návrhu principů fungování podniku. Uvedení pracovníci byli vybráni z vyšších i nižších manažerských pozic a napříč celým podnikem, takže šlo o opravdu reprezentativní zastoupení a většina zaměstnanců Dopravního podniku mohla být jejich prostřednictvím informována o aktuálním stavu prací.

Dále se generální ředitel vrátil do nedávné minulosti a zmínil, že kromě množství jednání a prací konzultačních firem, úzce spolupracujících s MHMP, začaly koncepční práce na představě o dalším směřování našeho podniku již v roce 1997 a vyvrcholily zpracováním „Strategického záměru Dopravního podniku na období 1998 – 2002“. Bohužel, vnější podmínky neumožnily nastartování celého procesu, lze říci, že chyběl i dostatek odhodlání a sil. To umožnilo větší či menší „roztříštěnost“ jednotlivých částí podniku. Ta nejmarkantněji vyvrcholila zejména v oblasti kolektivního vyjednávání, respektive mzdového ohodnocení zaměstnanců Dopravního podniku.

Na druhou stranu však došlo k realizaci projektů, které umožnily semknutí celé společnosti. Patří mezi ně zejména zavedení ekonomického informačního systému SAP, personálně mzdového systému i softwaru pro tvorbu jízdních řádů a vyplývajících úloh. To jsou

základní stavební kameny, bez kterých by všechny připravované kroky byly velice obtížné.

I přes jejich zřejmost označil ing. Houfek základní důvody chystané restrukturalizace:

- tlak na radikální úsporu nákladů a efektivní využívání zdrojů; rozpočet hlavního města Prahy, jenž je hlavním zdrojem příjmů Dopravního podniku, je na své hranici,
- racionalizace procesu řízení, zlepšení komunikace, snížení počtu stupňů řízení; mnohdy dojde k zformalizování dnes již fungujících vazeb,
- vstup do EU, liberalizace trhu, konkurence; i v případě, že nedojde ve velkých městech k úplnému

parametrem je nejen udržení, ale zvyšování kvality našich služeb. Uvedené konkrétní kroky budou velice podrobně projednávány i se sociálním partnerem.

V další části svého proslovu ing. Houfek uvedl, že celý proces je šancí pro všechny schopné, napříč celým podnikem. Nejde o „sloučení činností pod generální ředitelství“, ale o racionalizaci procesů. V otázce personální by mělo dojít k „vytažení“ kvalitních lidí napříč celým podnikem pro obsazení vyšších postů i formou výběrových řízení. O této filozofii svědčí i například obsazování vedoucích funkcí technického úseku a odboru kontroly ředitelství či obsazení postu personálního ředitele.



Foto: Petr Malík

otevření trhu, bude muset „městský“ dopravce jednoznačně prokazovat ekonomickou efektivnost svého fungování ve srovnání s jinými dopravci.

Generální ředitel dále popsal další představu o postupu realizace. Po zmíněném nadefinování základních směrů začíná etapa konkrétního rozpracování zásad, jež by měla být předložena během 2 až 3 měsíců. Zdůraznil, že neoddiskutovatelným je při všech dalších krocích zachování bezpečnosti a spolehlivosti provozu. Dalším

V první fázi by mělo postupně docházet ke sloučování servisních (štábních) činností, které s sebou přinesou i nevyhnutelnou úsporu pracovníků. Konkrétní personální dopady zatím nejsou přesně vyčísleny, ale lze odhadnout úsporu ve výši přibližně 20 % pracovníků uvedených činností. Provozních pracovníků by se tato opatření v prvních etapách neměla výrazněji dotknout. Celý proces restrukturalizace je podle slov ing. Houfka předpokládán na dobu 2 – 3 let, přičemž

3



**Sníh
MHD nezastavil**

4 a 5



**Přehled významných
investičních akcí**

7 až 9



**Preference tramvají
světelnou signalizací
v Praze**

13 až 17



Jaký byl rok 2003?

18 až 21

„Jede tramvaj z kopečka, vrzají jí kolečka,“ pravilo se v jedné dětské říkance (omluvte jejího neznámého tvůrce, že nepoužil správnější gramatický tvar *vržou*, nerýmovalo by se mu to). Ale teď vážně. Výše uvedenou říkanku jsme použili do úvodu proto, že dnešní historická stránka bude věnována největším sklonům tramvajových tratí v Praze. Proč jsme si vybrali toto téma? Nedávné zahájení provozu na nové tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov vyvolalo mezi veřejností (ale i některými zaměstnanci) obavy, zda není sklon této trati příliš velký. Na první pohled vidíme, že tu tramvaj překonává značný výškový rozdíl. Také délka

Jede tramvaj z kopečka...

původně projekt předpokládal maximální sklon 75 ‰. V šedesátých letech minulého století došlo v souvislosti s napojením smyčky a Hornátecké ulice k malým úpravám, ty se ale nedotýkaly nejstrmějšího úseku, takže ani současné hodnoty se od těch, které platily ještě v šedesátých letech, zřejmě výrazně neliší.

●● Myslbekova ●●

Když v roce 1926 vyvstala potřeba zajistit dopravu k nově budovaným strahovským stadionům, postavily

v Praze najdeme v horní části Trojské ulice. Byla uvedena do provozu v roce 1977 a pro její stavbu tedy bylo zapotřebí uplatnit výjimku z Pravidel technického provozu městských drah. Maximální sklon je až 80,15 ‰. Po zahájení provozu tu několik let platila zvláštní bezpečnostní opatření (povinné bezpečnostní zastavovací místo, telefonování na zvláštní zdejší dispečerské stanoviště, preference při jízdě do kopce v místech kde tramvaj opouští samostatné těleso a přechází na vozovku), od většiny z nich se časem upustilo a trať slouží spolehlivě už více než čtvrt století.

Sklon 80,15 ‰ je sice v Praze dnes tedy největší, ale byl v minulosti několikrát překonán.

●● Jičínská ●●

Jedeme-li Jičínskou ulicí od Flory na Olšanské náměstí, snadno si uvědomíme, že jde o trať s poměrně velkým sklonem, v něčem možná srovnatelným s barrandovskou tratí. Úsek je dlouhý asi 500 metrů a prošel v minulosti několika rekonstrukcemi. Tento úsek postavily Elektrické podniky už v roce 1897 a nad dnešním Olšanským náměstím trať dosáhla sklonu 80,54 ‰ (37 m) a 77,27 ‰ (29 m). Koleje původně vedly podél zdi hřbitovů a do dnešní polohy se přestěhovaly až v roce 1931. Sklon u Olšanského náměstí se tehdy zmínil na rovných 80 ‰. V roce 1956 se uskutečnila velká rekonstrukce náměstí, kde došlo k výrazné změně nivelety, čímž byl nepříznivý sklon tratě výrazně zmenšen na maximálních 70 ‰.

●● Kanovnická – U Kasáren ●●

Bronzovou medaili v pomyslném žebříčku nejstrmějších pražských tramvajových tratí zaujímá dnes už zrušená trať přes Hradčany. V letech 1911 – 1938 jezdily tramvaje přes Nový Svět, tj. jižní částí ulice U Brusnice, kolem Voršilského kláštera a uzoučkou ulic U Kasáren do Loretánského. U výhybny, která byla na křižovatce s Kanovnickou ulicí (a nesla její jméno), trať v délce 30 m dosáhla hodnoty 89,3 ‰! Také v dolní části ulice U Kasáren, která byla, (jak jsme již v minulosti psali) nejužší ulicí s tramvajovým provozem, dosahovala místy šířky pouhých 3,75 – 3,25 m, byl sklon poměrně velký – 71,25 ‰! Přesto tudy tramvaje jezdily 27 let.

●● Na Malovance ●●

Historicky druhý největší sklon tramvajové tratě v Praze bychom svého času našli na dnes již zrušené smyčce Malovanka, která vedla ulicemi Na Malovance a Za Pohořelcem. Podobné (a vlastně nepříznivější) terénní podmínky jako u trati v Myslbekově ulici měly za následek, že u křižovatky ulic Na Malovance a Bělohorské koleje dosahovaly sklonu 94,30 ‰! Smyčka vznikla v roce 1932 a nejdříve sloužila jen mimořádné sletové dopravě. Nejdříve byla pojižděna směrem z kopce, po nějakém čase byla upravena tak, aby podle potřeby bylo možné jezdit i opačným směrem. V letech 1942 až 1948 na ní končila pravidelná linka č. 8. Po vybudování smyček Královka a Dlačbov dál

Foto: Pavel Fojtík



úseku je poměrně velká. Rozhodně to není největší sklon tramvajové tratě, se kterým jsme se v pražské tramvajové síti setkali. Ohlédneme se proto do historie a podíváme se, kde všude tramvaje jezdily a jezdí z prudkého kopce (či do kopce, chcete-li). Již jednou jsme na stránkách DP-KONTAKTu na toto téma okrajově narazili v článku Tramvaj potřebuje k jízdě písek. Dnes tedy pár historických údajů stavebního rázu.

Současné předpisy povolují maximální sklon nových tramvajových tratí 70 ‰ (tedy 70 promile, automobilisté by na dopravní značce měli 7 ‰). Této hodnoty barrandovská tramvajová trať nedosahuje. Průměrný sklon estakády se pohybuje kolem 64 ‰, v podjezdu u Tréglovy ulice je sklon v krátkém úseku 69,9 ‰, tedy těsně pod povolenou hranicí. Na mnoha místech v Praze ovšem tramvaje jezdily, a někde dosud jezdí, místy se sklonem podstatně větším.

●● Vinohradská ●●

Historické statistické tabulky uvádějí, že na trati Muzeum – Flora – Strašnice je největší sklon 71,95 ‰. Protože nemáme k dispozici podélný profil tratě, nemůžeme, bohužel, přesně identifikovat, v kterém místě se nachází (či nacházel?). Je uveden například v tabulce za rok 1940 i o dvacet let později.

●● Francouzská ●●

Dnešní Francouzská ulice prudce klesá od Máchovy ulice až k oblouku do Moskevské ulice. Sklon je pochopitelně proměnlivý – v délce 129 metrů tu svého času dosahoval 66,20 ‰ a u Krymské ulice 76,42 ‰ v úseku dlouhém 76 metrů. Jinak tu sklon kolísá většinou mezi 50 a 60 ‰. Na křižovatce s Moskevskou několikrát došlo k vážnějším nehodám. O této křižovatce jsme psali nejen v článku o nehodách, ale i v příspěvku o kolejových splítkách, protože zde byla v roce 1966 postavena odvrtná kusá kolej do Ruské ulice (se zabezpečovacím zařízením), na kterou měla zajet tramvaj v případě, že by jí selhaly brzdy a neprojížděla by tak prudký oblouk do Moskevské nepříměřenou rychlostí. Zatímco s nástupem čtyřnápravových tramvajů typu T3 se odvrtná kolej stala bezpředmětnou a byla po čase zrušena, sklon tratě ani při pozdějších rekonstrukcích přílišných změn nedoznal.

●● Klapkova ●●

Tramvajová trať v Klapkově ulici mezi Střelničnou a vozovnou Kobylisy také prudce stoupá a především nad Veltěžskou ulicí trať dosahuje vyšších hodnot. V roce 1939, kdy zde byl zahájen pravidelný provoz, tu sklon tratě postupně dosáhl až hodnoty 76,5 ‰, ačkoliv

Elektrické podniky nové tramvajové tratě v dnešních ulicích Jelení, Keplerově, Myslbekově a spojkou na Hládkově. Myslbekova ulice (tehdy se jmenovala Clam-Martínovicova) dosahovala největšího sklonu pod křižovatkou Malovanka, kde se napojovala na Bělohorskou třídu. Projekt tramvajové tratě předpokládal, že zde budou koleje položeny ve sklonu až 81 ‰, nakonec se ho po značných technických úpravách podařilo zmírnit na 76,6 ‰ v úseku dlouhém 97 metrů. I když musely tramvaje při jízdě do kopce zastavit u křižovatkou, rozjíždění tu nikdy nečinilo zvláštní problémy. V roce 1932 došlo před sletem k velké rekonstrukci tratě a úpravám nivelety ulice, kde bylo odkopáno až 1,4 metru. Výsledkem bylo mírné zvětšení sklonu na 77,4 ‰. Současně tudy vedla i třetí kolej prodloužená z Hládkova a zatáčející se k Pohořelci. Ta dosahovala poněkud jiného sklonu – 75,1 ‰. Po té se během sletu jezdilo pouze směrem do centra, čili z kopce.

Křižovatka na Malovance doznala několik rekonstrukcí a v současnosti je tu sklon stále přes 76 ‰.

●● Kukulova ●●

Mnozí z nás si jistě pamatují provizorní jednokolejnou trať Motol – Vypich v Kukulově ulici. Tramvaje tudy vyjížděly a zatahovaly do motolské vozovny v letech 1977 – 1979. V horní části Kukulovy ulice tu byl podle oběžníku sklon tratě v krátkém úseku 77 ‰.

●● smyčka Radlice ●●

Mezi koleje s velkým sklonem poměrně nečekaně patří také dnes již zrušená smyčka Radlice, kde statistické tabulky uvádějí 78 ‰! Pro manipulaci a zastavování tu nebyla stanovena žádná specifická opatření.

●● Mariánské hradby ●●

Pro cestující příjemný traťový úsek na vlastním tělese na Mariánských hradbách, který je po celou dobu své historie doprovázen stromořadím, v nedávné době radikálně omlazeným, patřival také mezi úseky se značným sklonem. Poblíž Písecké brány trať v době svého vzniku v roce 1910 na krátkém úseku asi 40 m dosahovala sklonu 77,4 ‰, který později při rekonstrukci vzrostl na 78,8 ‰. Při další rekonstrukci v roce 1965, kdy byla zvětšena osová vzdálenost kolejí (kolej ve směru z centra se přestěhovala vně stromořadí na bývalý chodník), se sklon v délce 54,5 m zlepšil na 73,56 ‰. Také tento úsek se proslavil těžkou nehodou, jejíž příčinou byla nesprávná technika jízdy. (Také jsme o ní psali.) Aktuální údaje o sklonu nemáme k dispozici.

●● Trojská ●●

V současné době nejstrmější tramvajovou trať

sloužila k manipulačním účelům. Strmý úsek v ulici Na Malovance byl zrušen až v roce 1967, tedy po 35 letech používání.

U Prašného mostu

První místo v pražské historii zaujímá se svými 101,9 % (!) zcela suverénně jednokolejná manipulační trať v ulici U Prašného mostu. Do provozu byla uvedena v roce 1910 a zprvu sloužila jen k zajištění spojení tratě na Mariánských hradbách se střešovicou vozovnou. V horní části ulice při jízdě z vozovny tramvaje postupně překonávaly v desetimetřových

úsecích sklon 79,4 ‰, 88,4 ‰, 95,0 ‰, 101,9 ‰ a 99,8 ‰. Když v roce 1911 bylo postaveno pokračování na Hradčany, musela tramvaj při jízdě z vozovny v místě s neprudším sklonem zastavit a dát přednost vlakům na hlavní trati! V roce 1912 tudy byly zahájeny i vyhlídkové okružní jízdy (vozili se tudy cestující). Jako zajímavost připomeňme, že ulici U Prašného mostu přetínala čára potravní daně a kolej procházela vraty! Provoz se tu udržel jen do roku 1913, kdy byla postavena nová manipulační spojka v ulici U Brusnice s mnohem příznivějším sklonem.

A kde byl v Česku největší sklon tramvajové tratě?

Ani výše uvedená trať v ulici U Prašného mostu není místem s největším sklonem tramvajové tratě u nás. Za tím bychom museli svého času až do Jablonce nad Nisou. Úzkorozchodná trať v Lidické ulici, tedy v samém centru města, zde dosahovala na 60 metrech neuvěřitelných 108,5 ‰! Nebylo tu zapotřebí žádné ozubnice. Inu, jak říká jeden můj známý: „Tenkrát nevěděli, že to nejde...“ A tak v Jablonci mohli jezdit na tomto sklonu celých 65 let! **Mgr. Pavel Fojtík**

Změňme se dříve...

první konkrétní kroky by měly být realizovány již během letošního roku.

V další části svého vystoupení se generální ředitel dotkl i často diskutované otázky outsourcingu, tj. vyčlenění některých činností mimo Dopravní podnik a jejich zajišťování externími firmami. Uvedl, že tato otázka není v současnosti na pořadu dne, přestože se objevují hlasy, že smyslem změn má být právě toto „rozprodání“ podniku. Jednotlivé procesy budou podrobeny pečlivému ekonomickému rozboru a k případnému vyčlenění by v budoucnu mělo docházet po důkladném rozboru nejen ekonomickém, ale i po zvážení všech provozních i bezpečnostních vlivů. V každém případě by tyto kroky následovaly až v dalších etapách změn.

V závěru svého vystoupení generální ředitel dů-

razně varoval před těmi, kteří již dnes „vše“ vědí, jak bude vypadat organizační struktura, nebo určují, kdo zůstane na svém místě a kdo odejde. Současně varoval před těmi, kteří celý proces bagatelizují „to už tady bylo mnohokrát“. Upozornil, že restrukturalizace je míněna „vážně“ a uvedené kroky našich statutárních orgánů ji podporují, respektive přímo ukládají. I proto je v tuto chvíli třeba táhnout za „jeden provaz“. Přesvědčit, že to dokážeme sami s naší znalostí věci, než později někdo cizí. Je třeba odhodit mnohdy partikulární zájmy a využít tuto šanci, dokud není pozdě. Neobjevujeme nic nového, inspirací nám může být fungování reorganizovaných podniků bývalé NDR (Dražďany, Berlín) či západní Evropy (Brusel).

-red-



Foto: Petr Malík

Zastávkový informační systém pro nevidomé a těžce zrakově postižené

Řídicí systémy MHD umožňují vizuální a hlasové informace pro cestující na každé zastávce, která je vybavena příslušnými technickými zařízeními Zastávkového informačního systému (dále jen ZIS). Tento systém pro konkrétní zastávku elektronicky zobrazuje informace o projíždějících linkách, směru jízdy a času zbývajících do odjezdu z konkrétní zastávky. Pro nevidomé a těžce zrakově postižené cestující ZIS umožňuje získání požadovaných informací akustickou formou.

Povelová souprava pro nevidomé je navržena jako jednotný systém pro všechny druhy akustického informování a orientování na území ČR. To znamená, že nevidomý obsluhuje jeden povelový vysílač, kterým aktivuje všechny akustické informační a orientační systémy. Nevidomý je vybaven miniaturním vysílačem rádiového signálu, jehož snadnou aktivaci sám vstoupí do procesu informování a rozhodování.

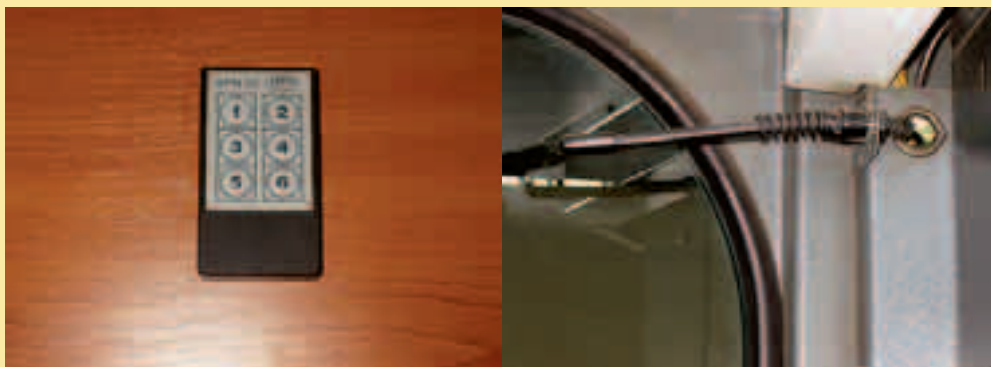
Vyžádá-li si na jakékoli zastávce MHD v Praze venkovní akustické hlášení, vozidlo jej automaticky informuje prostřednictvím venkovního reproduktoru

vozidla o:
• číslu linky,
• směru linky a názvu konečné zastávky.
Rozhodne-li se nevidomý nastoupit do očekávané-

s řídicím systémem DORIS. Na velkoplošném zobrazení jsou uvedeny informace o všech linkách zastávku projíždějících, jejich konečnou a časem zbývajícím do odjezdu ze zastávky. Na zobrazení je možné formou „běžícího textu“ zobrazovat další aktuální informace pro cestující (například neplánované výluky). Nevidomý cestující může pomocí svého osobního povelového vysílače aktivovat příslušnou část systému a zobrazované informace, včetně „běžícího textu“, obdržet v akustické formě.

ZIS se v rámci Dopravního podniku ověřoval v zastávce tramvají Malostranská a získané zkušenosti z ověřovacího provozu byly využity na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov. ZIS se bude postupně, v závislosti na finančních prostředcích, instalovat na dalších významných uzlech pražské MHD. Dodavatel tohoto systému, firma APEX-Jesenice, při jeho vývoji spolupracoval se Sdružením nevidomých a těžce zrakově postižených.

Text a foto: JUDr. Ladislav Dítě, oddělení DORIS Elektrických drah



ho vozidla MHD, potvrdí nástup jiným tlačítkem svého povelového vysílače. Řídicí vozidla obdrží z vnitřního reproduktoru akustickou zprávu o nástupu nevidomého. Systém je založen na obousměrné komunikaci rádiového dotazu a akustické odpovědi.

Tramvajová trať Hlubočepy – Sídlíště Barrandov je již vybavena všemi zařízeními ZIS (elektronický vizuální a akustický systém), který automaticky spolupracuje

využití na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov. ZIS se bude postupně, v závislosti na finančních prostředcích, instalovat na dalších významných uzlech pražské MHD. Dodavatel tohoto systému, firma APEX-Jesenice, při jeho vývoji spolupracoval se Sdružením nevidomých a těžce zrakově postižených.

Text a foto: JUDr. Ladislav Dítě, oddělení DORIS Elektrických drah

Představenstvo projednalo

Od počátku letošního roku se představenstvo společnosti sešlo na dvou zasedáních, mimořádném ve středu 7. ledna a pravidelném v pondělí 19. ledna.

Ve středu 7. ledna byl na programu jednání jediný bod, a to Obchodní veřejná soutěž na dodávku nových tramvají. Představenstvo respektovalo doporučení komise pro hodnocení nabídek a přijalo nabídku společnosti Škoda Dopravní technika, s. r. o. na dodávku 20 kusů a dalších 40 kusů (s využitím opčního práva) homologovaných tramvají vhodných pro provoz v podmínkách hlavního města Prahy.

Na řádném zasedání se představenstvo zabývalo kromě majetkoprávních záležitostí podniku následujícími body:

Investiční plán na rok 2004. Představenstvo projednalo návrh investičního plánu na rok 2004, který posléze schválilo za podmínky posílení příjmové stránky z rozpočtu hl. m. Prahy. V roce 2004 počítá Dopravní podnik s celkovými investičními výdaji téměř ve výši 10 miliard korun.

Zpráva o zpracování analýzy redislokace Pražské strojírny, a. s. V souvislosti se záměry hl. m. Prahy

týkajícími se zastávky Rohanského ostrova, kde sídlí společnost Pražská strojírna, a. s., představenstvo začalo projednávat analytický materiál řešící možnosti redislokace Pražské strojírny. Projednávání materiálu bylo přerušeno a představenstvo si vyžádalo další informace.

Informace o průběhu Kolektivního vyjednávání pro rok 2004. Členové představenstva byli informováni o dosavadním průběhu kolektivního vyjednávání na rok 2004, včetně návrhu vedení podniku na navýšení objemu mezd o 3,5 %. Představenstvo se podrobněji zabývalo řešením situace v divizi Autobusy, kde končí, na rozdíl od zbývajících divizí, platnost kolektivní smlouvy již k 31. lednu 2004.

-red-



Foto: Petr Malík

Sníh MHD nezastavil

Sníh se snášá na Prahu. Každé dětské srdce se tetelí radostí, ale dopravákům nastávají starosti. Projede každý autobus bez problémů a bezpečně z jedné konečné na druhou? Jak na tom budou tramvaje, nebude na kolejích nějaká netušená překážka? Takové a podobné otázky se zcela jistě honí všem zainteresovaným hlavou při pohledu z okna na sněhovou nadílku, jaká naše město potkala na začátku ledna.

V pondělí 5. a ve středu 7. ledna jsme se probouzeli do krásných bílých rán, ale ne jeden řidič a dispečer se potýkal se starostmi, které sníh s sebou přinesl. „Obecně se dá říci, že největší problémy máme tradičně ve svahových úsecích,“ prozrazuje na úvod našeho povídání ing. Jan Cibulka, vedoucí dispečinku. „U tramvajů nastávají problémy v místech, kde jezdí individuální doprava po kolejích, zejména na Malé Straně a Starém Městě.“

Pondělní sněžení nebylo tak vydatné jako druhé středeční, a tak naše vozidla měla méně problémů než o dva dny později. Mnozí cestující si stěžovali na nedodržování jízdních řádů, ale to je podle Cibulky v takových dnech normální. „Každý řidič ví, že při cestách na zasněžených komunikacích se doba cesty prodlužuje. Stejně je tomu u našich vozidel. Nemůžeme jezdit stejnou rychlostí jako na suchých silnicích, navíc v některých případech nejsou k dispozici dva jízdní pruhy jako obvykle, ale zpočátku jen jeden.“ Zpoždění dosahovala i několika desítek minut, ale rychlejší průjezd pražskými ulicemi nebyl možný.

Městská hromadná doprava jezdila 5. ledna ve

všech úsecích s výjimkou Modřan. Mezi zastávkami Poliklinika Modřany a Na Beránku se téměř dvě hodiny neobjevil ani jeden autobus.

O dva dny později byla situace ještě komplikovanější. Sněhu padalo více, ale příprava byla důkladnější. „Meteorologům perfektně vyšla předpověď,“ prozrazuje Cibulka. „Už odpoledne jsme všechny zainteresované složky DP informovali o tom, že večer začne sněžit a do rána má napadnout více než deset centimetrů. Na sníh, především jeho úklid ze stanic a zastávek, jsme byli připraveni.“

Dvanáctihodinové sněžení přesto zkomplikovalo život. Na osmi místech autobusy Dopravního podniku nejezdily a také některé tramvajové vlaky měnily svou pravidelnou trasu. Ptáte se po nejčastějších příčinách výpadků? Zablockované silnice – v některých případech našimi vozidly, v jiných nepojízdnými automobily. „Ne každý dokáže přizpůsobit změnám podmínek svou jízdu a v některých případech hraje svou roli i technický stav vozidel,“ doplňuje Cibulka. U tramvajů pak převládá vliv souběžného provozu ostatních vozidel a znečištění kolejí, resp. výhybek. Došlo i ke dvěma vykojením, našťastí bez zranění či škody.

Počet nehod nevybočil z normálu. „Počet nehod byl stejný jako za běžných podmínek. Nic výjimečného,“ chválí vedoucí dispečinku všechny řidiče. Stejnou pochvalu si ale určitě zaslouží i pracovníci úklidu zastávek a rovněž dispečerů a ostatní pohotovostní složky, podílející se na mnoha místech v Praze na zachování či obnovení provozu tramvajů a autobusů. **-bda-**

Vrchní stavba uklízí tramvajové ostrůvky

Čekat na tramvaj ve sněhu není nic příjemného. O to, aby se i v zimních měsících setkávali naši zákazníci na zastávkách s dostatečným komfortem, se stará Vrchní stavba, provozovna divize Elektrických drah. První lednové dny byly prověřkou schopností a umu pracovníků tohoto střediska, jehož vedení sídlí v budově hostivařské Opravárenské základny metra.

Ve středu 7. ledna krátce před devátou vystupujeme na zastávce Hutní základna a musíme se brodit sněhem. Zastávka je pokryta několika centimetry sněhu. Za pár minut se nám ve své kanceláři omlouvá ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí Vrchní stavby. „Mrzí mě to, že zrovna v úseku, který máme před očima, není uklizeno. Při nočním posypu jsme tyto ostrůvky měli ošetřeny už ve 23.00 hodin. Enormní spád si však vyžádal uklidit tento úsek znovu v ranní směně. Postup při úklidu sněhu je v souladu s plánem zimní údržby, organizován od středu města.“

Když za několik desítek minut kancelář opouštíme, oba ostrůvky už jsou uklizené a sněhuprosté, na rozdíl od sousední zastávky autobusů. Tam je protažená cesta, ale na nástupišti jsou závěje.

Sarnovský má za sebou bezesnou noc. „Jezdili jsme a kontrolovali, jaký je pořádek na 472 zastávkách, které máme uklízet.“ Celonoční husté sněžení bylo tvrdým průběžským kamenem připravenosti. Aby všechny zastávky byly v pořádku, bylo potřeba přibližně 47 tun posypového materiálu. „Ty jsme spotřebovali v týdně od 5. ledna nejen na zastávky, ale i výměny a kolejové křižovatky,“ doplňuje Sarnovský.

„Přibližně sedmdesát procent našich zaměstnanců nastoupilo už v průběhu večera a celou noc uklízeli. Zbýlých přibližně 30 procent nastoupilo do práce ve 4 ráno, aby co nejvíce ostrůvků bylo připraveno na ranní špičku,“ přibližuje zajímavosti Sarnovský. Vrchní stavba má pro zimní úklid k dispozici 160 pracovníků všech profesí. V létě se s nimi setkáváme při údržbě a rekonstrukci tramvajových tratí, v zimě mají na starosti zimní údržbu, především čištění zastávkových prostorů a zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti tramvajových tratí.

„Naší výhodou je, že zaměstnanci pracují v nerovnoměrně rozvržené pracovní době, což se ukazuje jako přednost zejména v době likvidace důsledků kalamičních situací a havárií inženýrských sítí pod tramvajový



Foto: Petr Malík

mi tratěmi, ale i v letních měsících, kdy dle harmonogramu výlukových prací je naplánováno co nejvíce oprav tramvajových tratí,“ vypočítává Sarnovský.

Vrchní stavba neuklízí tramvajové zastávky sama. Ty umístěné na chodnících uklízí majitelé domů, nebo zastávky na pěších zónách jsou ve správě firem starajících se o úklid celých prostranství. Zvýšenou pozornost si podle Sarnovského vyžaduje nejmodernější úsek v síti, z Hlubočep na Barrandov. „Neuklízíme pou-

ze nástupní prostory, ale i přístupové cesty a těch není na Barrandově málo. Navíc jsme tam pod přísnějším dohledem než na jiných místech v Praze, tramvaje jsou tam ostře sledované novinou.“

Navíc Vrchní stavbě zhruba na čtvrtině zastávek vypomáhají externí firmy. „Je to pro nás dobrá výpomoc, ale zodpovědnost stejně leží na nás,“ upozorňuje šéf Vrchní stavby. **-bda-**

Sníh v Praze

Je to vždycky když neštěstí, tak alespoň pořádná nepříjemnost. Přitom každému vadí něco jiného. Chodcům prosolená sněhová břevka, motoristům naopak neprosolená nebo neposypaná vozovka, řidičům nákladáků jejich kolegové, kteří nezvládli na neprotážené silnici svoje vozidlo, která pak blokují veškerý provoz a všem dohromady vůbec to, že sněží...

Letos nás to potkalo hned zkraye roku – 5., 7. a 9. ledna. Všimněte si, že nám příroda dala vždycky jeden oddychový den, abychom se stačili nadýchnout a znovu začali sněhovou nadílku odklízet. Pak chvíli pro změnu přšelo, ale již 13. ledna jsme se opět probudili do „bílého“ rána. A to už nemluvíme o dalších dnech. Naštěstí existuje cosi jako Operační plán zimní služby; to je náramně užitečný dokument, protože když nic jiného, každý alespoň ví, co má dělat. A tak jsme uklízeli – nejenom tramvajové tratě, aby byly sjízdné do ranního výjezdu, ale i dvory vozoven a další různé objekty, které mají Elektrické dráhy ve správě. Byla to nemalá práce a každý, kdo se na ní podílel, si zasluží veliký dík.

Podívejme se však na sněhovou nadílku pohledem řidiče tramvaje. Namítnete, že tramvaj nemá problémy, protože ji vedou koleje a výhybky jsou vesměs vyhřívané. Máte jistě pravdu – proti autobusům, kterým stačí malý svah a na neošetřené komunikaci nezmohou zholat nic, jsme na tom přece jenom lépe. Avšak stačí promluvit s několika řidiči a uslyšíte dost nářků. Shodují se však v tom, že většina nedostatků má svoji objektivní příčinu a „s tím prostě nehne“, jak se vyjádřil jeden z nich. Co tedy tramvajím (a jejich řidičům) nejvíce vadí? Jak jsem je poslouchal, asi výhybky. Jsou sice vytápěné, ale při hustším provozu je auta zanesou sněhem, který se ujezdí a řidiči pak nezbyvá nic jiného, než pěkně vystoupit z tepla kabiny, vzít drátěné košťátko a vymetat, dokud není vše čisté tak, aby tramvaj bezpečně projela. Že to stojí spoustu času (a takto nasbírané zpoždění už nemáte šanci dojet), je nabitelní. Pak vadí auta. Ta vadí vždycky, ale při sněžení obzvlášť. Jejich řidiči, pokud

se jim povede vůbec vyjet od chodníku, jedou zásadně po kolejkách. Z jejich pohledu je to pochopitelné – trať je protažená, vozovka často ne. A je tu více místa na manévrování. V užších ulicích je navíc sníh shrnutý od chodníků do vozovky, takže na průjezd mnoho místa opravdu nezbyvá. Tak jedou, kde je místo, často i v protisměru. Že tím ohrožují tramvaje? To je nezajímá.



Foto: Petr Malík

má. („Tramvaják“ si s tím přece nějak poradí!) Jak velké množství sněhu tím „utemují“ do žlábků kolejnic, to už je nezajímá vůbec. Dalším problémem je technika jízdy automobilistů: kola se na sněhu zběsile protáčejí a vozidlo se nezadržitelně pomalu sune hned na jednu,

hned na druhou stranu. Že je vedle mne tramvaj? Ani to mě nezajímá. Já jsem rád, že se sunu dopředu, protože se každou chvíli to auto stejně zastaví... Naštěstí díky malým rychlostem nebyvají následky takovýchto nedodržek obvykle nijak drastické. Ne všechno lze ale svadět na auta – například vykolejení na Palmovce měl na svědomí prasklý jazyk ve výhybce, což se stát může a nezbyvá, než se s takovými událostmi smířit.

Překvapilo mě, kolik řidičů tramvají naopak uvádělo, že je kdysi hodně zlobily věci, se kterými už se dneska nesetkávají – od zamrzlých provazů pantografů přes potíci se zrcátka při každém otevření dveří až po časté poruchy elektrovýzbroje vlivem tajícího sněhu. Sám jsem si vzpomněl na začátky provozu tyristorových tramvají, kdy se v jakési technické zprávě uvádělo, že výzbroj je vynikající, ale když padá sníh prašan, je nepoužitelná, což je u tramvaje vada dost podstatná. Ale mokřý sníh odtaje a nevadí. Je dobře, že se podařilo za posledních padesát let, co jsou „tělčka“ v provozu, mnoho věcí zlepšit tak, abychom se nemuseli zimy obávat. Dalším sympatickým projevem řidičů tramvají bylo přiznání, že ani oni, když jsou v roli automobilisty, vše nezvládají tak, jak by chtěli. Ještě že za panelem jsou obvykle skvělí a denně vyřeší za motoristy desítky situací, které by jinak dopadly špatně, někdy i tragicky. Ale největší klad sněhu a mrazů vidí v tom, že spousta šoférů svoje miláčky prostě nenastartuje a v ulicích je tím pádem krásně volno.

Elektrické dráhy pochopitelně nemají v záloze armádu lidí, která by na zapískání nastoupila a uklidila okamžitě do poslední vločky vše, co teď napadlo. Nejen že by to nebylo ekonomické, hlavně by to bylo nesmyslné. Nářky nad tím, že jsme slibovali připravenost na zimu a teď nemohu vyjet ani od chodníku (už nepodotýkám, že jej mám za povinnost uklízet) jsou na nic, stejně jako jímavé články o tom, kdo vyjel s časovou rezervou a přesto se nedostal včas tam kam chtěl. Zima má mnoho tváří a záleží jen na ní, kterou nám ukáže. Nám nezbyvá, každému na jeho místě, nic jiného, než její následky v přijatelném čase co nejvíce zmírnit. A to děláme a za daných podmínek to děláme dobře. -zjs-

Nejhorší jsou první kola



Foto: Petr Janáč

Pražské ulice pokrývá sníh. Řidiče autobusů čeká náročnější síchtla než jindy, potvrzují to slova jednoho z nich, Milana Rovenského z Hostivaře. „Je to více stresující. Nevíte, co se skrývá pod sněhem. Musíte jet opatrněji.“

První lednové dny byly také zkouškou dovednosti a umu řidičů autobusů. Úklid pražských ulic nebyl v mnoha případech ideální. „Údržba ulic nestálala, a tak nám to klouzalo, ale na mém úseku byly alespoň zastávky posypané,“ vrací se do prvních lednových dní Rovenský. Pravidelně jezdí linky v centru města. „Ve městě je situace lepší než na okrajích nebo na příměstských linkách. Tam bývá na silnicích daleko více sněhu, a tím je i průjezdnost horší.“

Největší problémy při sněhové nadílce? „Bezohlední řidiči, kteří si neuvědomují, že musí jezdit ohleduplněji než jindy,“ vysype ze sebe Rovenský a dodává: „Nepříjemné je to také s chodci, kteří nepřecházejí na přechodech. Neuvědomují si, že při sněhu se daleko hůře zastavuje než obvykle.“

Maximální opatrnost musí mít řidiči především po ránu, kdy některé úseky na úklid teprve čekají. „První kolo bývá nejnáročnější. Nevíte, co to kde udělá a uklidí

je teprve v začátcích. Postupem času se sníh alespoň rozjezdí.“

Právě na jedno z prvních kol minulé zimy Milan Rovenský dlouho nezapomene. Tehdy padala omrzlice a pražské ulice se změnily ve velké kluziště. „Úseky běžně pojezděné auty byly posypany a sjízdné, ale na Náměstí Míru linka č. 135 ve směru na Želivského jede na tramvajovém tělese, a to samozřejmě nikdo neposypal. Ani to mírné stoupání se nedalo vyjet, autobus se sám začal sunout zpátky.“ Naštěstí žádná tramvaj se neobjevila a problémy se podařilo vyřešit.

Ani s tolik zmiňovaným úklidem to není podle Rovenského ideální. „S autobusem už jezdím 10 až 11 let a žádná pokroky nevidím. Nejvíce mě pobaví,

když potkám sypač a za ním v závěsu auto s radlicí. Posyp je okamžitě odklizen.“

Každý svah je pro řidiče autobusu při sněhu, ale zejména náledí, potenciální překážkou. „Kolikrát ve Vršovicích nezbyvá nic jiného než před svahem zastavit, vystoupit a na vlastní kůži zkusit, zda se podaří s autobusem sjet nebo nikoli,“ představuje Rovenský způsob, jak dbá o bezpečnost našich zákazníků.

V některých případech řidiče autobusu nepříjemně překvapí i chování cestujících. „Zrovna včera nastoupil do vozu muž okolo pětapadesáti let a nohy se špinavými botami umístil na protější sedačku. Ptal jsem se ho, zda to dělá i doma a on mi odpověděl, že si zaplatil a může si dělat, co chce,“ představuje nepochopitelné chování hostivařský řidič. „Bohužel se takové manýry rozšiřují, a tak na konečné nezbyvá než vzít saponát a sedačky očistit.“

-bda-



Foto: divize Autobusy

V posledním období se stala předmětem diskuzí a četných dotazů, především ze strany zaměstnanců divize Autobusy, záležitostí budoucnosti některých autobusových garáží, kdy nejexponovanějšími z hlediska zájmu o informace, týkající se další existence, jsou především garáže Dejvice a Vršovice.

Přestože je nutno hned v úvodu objektivně konstatovat, že v současné době není možné jednoznačně jmenovat konkrétní autobusovou garáž, jejíž zrušení by výhledově připadalo do úvahy, nelze popírat, že se jedná o záležitost, která je předmětem koncepčních úvah, vyplývajících ze zásad dopravní politiky města a především z jeho základního rozvojového dokumentu, jímž je územní plán. Autobusovou dopravu, jako jeden z dopravních subsystémů, zabezpečujících městskou hromadnou dopravu na území hlavního města, nelze z hlediska jejího dalšího rozvoje posuzovat individuálně, rozhodující je zde systém městské hromadné dopravy jako celek. Je tudíž samozřejmé, že právě z to-

Budoucnost autobusových garáží v kontextu rozvoje kolejové hromadné dopravy

systému, s cílem dosáhnout v roce 2010 přibližně 80% podílu elektrické traxe na celkovém objemu přepravy v MHD. Vedle ekologických přínosů je zde sledováno především zvýšení rozsahu zcela segregovaných tras MHD, což je předpokladem růstu její pravidelnosti, rychlosti, bezpečnosti a spolehlivosti. Rozvoj kolejové MHD je směřován do několika zásadních oblastí. Jednoznačnou prioritou zde má dopravní napojení rozhodujících sídlištních celků, při jejichž obsluze se

autobusová doprava často dostává na hranici svých provozních, prvořadě kapacitních možností. Zcela typickým příkladem v této oblasti je nově zprovozněná tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov. Toto segregované kolejové propojení přineslo kvalitativní průlom do dopravní obsluhy dané lokality, umožňuje její další urbanistický rozvoj a snížilo nároky na vozový park autobusů o 31 kloubových inventárních vozů. Obdobný význam bude mít i naplnění dlouholetých snah o obsluhu kapacitních sídlištních celků Severního města metrem. Již v polovině tohoto roku bude uveden do provozu úsek metra IV. C1 Nádraží Holešovice - Ládví, na který naváže výstavba provozního úseku IV. C2 Ládví - Letňany, jehož zprovoznění je předpokládáno v roce 2008. Rovněž tyto stavby budou mít podstatný vliv na omezení autobusové dopravy a tedy i rozsah vozového parku autobusů. Podle projektové dokumentace se inventárně jedná celkem přibližně o 13 standardních a 52 kloubových autobusů. Z dalších významných připravovaných akcí obdobného charakteru lze uvést například provozní úsek metra I. D Hlavní nádraží - Písnice, prodloužení trati A západním směrem ze stanice Dej-

Výše uvedené záměry jsou většinou realizačně řazeny do základního návrhového období ÚPn HMP, tedy do roku 2010, skutečné termíny realizace však v závislosti na reálné situaci v některých případech tento časový horizont nesporně přesáhnou a jsou postupně zpřesňovány. ÚPn HMP zahrnuje též řadu dalších záměrů pro realizaci po roce 2010, především se zde jedná o další rozvoj jednotlivých tratí metra (například rozvoj trati D ve směru Žižkov, Vysočany, trati A ve směru Zahradní Město, Hostivař a Průmyslová, Štěrboholy).

Je nesporné, že postupné naplňování těchto záměrů má dopad do rozsahu autobusové dopravy v dotčených částech města, což se samozřejmě může promítnout do snížení nároků na rozsah technické základny autobusové dopravy a tedy i počtu autobusových garáží Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Momentální situace je taková, že v Územním plánu hl. m. Prahy, respektujícím i do dlouhodobého výhledu význam autobusové dopravy (především z hlediska zajištění plošné obsluhy území, návazné dopravy ke kolejovému dopravnímu systému, tangenciálních propojení s nižším zatížením) jsou i do výhledu stabilizovány všechny autobusové garáže s výjimkou garáže Dejvice. U této garáže je (především v souvislosti s rozvojem obytných funkcí daného území) předpokládáno její vymístění s případným přesunem části kapacity do Suchdola, kde je pro daný účel v ÚPn HMP vyčleněna plocha příslušného funkčního určení.

Určitá diskutabilnost tohoto koncepčního výstupu, potvrzení významného snížení nároků na autobusovou dopravu při naplnění rozvojových záměrů v oblasti kolejové MHD, zvyšující se tlak na ekonomickou efektivnost provozování MHD, jakož i řada dalších aspektů, však vedou k postupnému přehodnocování původních záměrů a směřují k úplnému zrušení jedné ze stávajících autobusových garáží. Představenstvo Dopravního podniku již při projednávání analýzy kapacit tehdejšího odštěpného závodu Autobusy 5. června 2000 přijalo usnesení č. 8/2001/4.1, kterým uložilo generálnímu řediteli připravovat v návaznosti na snižování objemu autobusové dopravy likvidaci jedné garáže bez náhrady.

Rozhodnutí o tom, v jakém rozsahu budou autobusové garáže Dopravního podniku rušeny, přemisťovány nebo redukovány, nebylo dosud učiněno. Po zhodnocení reálnosti naplňování termínů zprovoznění nových úseků metra, tramvajových tratí, ale i městských komunikací, mostních propojení a s tím souvisejících změn nároků na autobusovou dopravu, by měla být tato problematika uzavřena a lze očekávat, že k rozhodnutí dojde již v letošním roce. Výsledný návrh bude v případě potřeby uplatněn jako změna ÚPn HMP. -st-



Foto: Pavel Fojtík

hoto pohledu jsou koncipovány všechny rozhodující koncepční materiály, týkající se uvedené problematiky. Územní plán hl. m. Prahy (dále ÚPn HMP), schválený Zastupitelstvem hl. m. Prahy v roce 1999, tak komplexně stanoví základní směry rozvoje sítě MHD na území města a funkci jednotlivých dopravních subsystémů (metro, tramvajová doprava, autobusová doprava) v procesu jejího zajišťování.

Obecně lze konstatovat, že v souladu se základními dopravními a ekologickými trendy je v ÚPn HMP kladen důraz na budování kapacitních kolejových

vická, východním směrem (provozním využitím spojky do depa) do stanice Depo Hostivař (respektive Malešická), TT Počernická, TT Sídlíště Modřany - Sídlíště Libuš - (Nové Dvory), v poslední době znovu diskutovaný záměr na výstavbu TT Kobylisy - Bohnice a řada dalších. Rozvoj kolejové MHD, zakončený v ÚPn HMP, je směřován i ke zlepšení vazeb mezi dopravními subsystémy (například prodloužení TT ze stávající konečné v Podbabě k nově budované železniční zastávce) nebo na optimalizaci provozu (například mostní propojení Zlíchov - Dvorce).

Na Centrálním dispečinku funguje systém kontroly přístupu

V závěru loňského roku byl zprovozněn systém kontroly přístupu a pohybu osob po objektu Centrálního dispečinku. Tento systém rozšiřuje zařízení již fungující v administrativní budově Sokolovská. Obdobná zařízení jsou také v depech metra, služebních prostorech stanic metra a v autobusových garážích.

V objektu Centrálního dispečinku byl systém instalován ve všech podlažích budovy. Vstupní dveře od prostoru před výtahy do chodeb ke kancelářím byly rozděleny do jednotlivých zón a vybaveny čtečkami přístupového systému Altex ve všech podlažích. U vybraných vstupů i čtečkami Motorola (systém Motorola je používán divizí Autobusy). Nově je umožněn přístup do CD přímo z garáží.

Ve dveřích jsou elektromagnetické zámky. Vedle dveří jsou umístěna tabla s telefonním seznamem,

umožňující spojení s vybranou osobou, která má být navštívena. Součástí zařízení jsou dva otočné turnikety se čtečkami (obou typů Altex i Motorola) v hlavním vstupu do objektu (vedle vrátnice). Současně byly zapojeny docházkové terminály a docházkový systém, tak jak je tomu v objektu v Sokolovské ulici. Znamená to, že průchodem přes vstupní turniket respektive průchodem přes čtečku umístěnou v garáži je evidován příchod (odchod) zaměstnanců na pracoviště.

Všichni zaměstnanci Centrálního dispečinku byli při zavedení systému vybaveni čipovými kartami s udělením oprávnění do jednotlivých zón.

Věřme, že systém kontroly přístupu a pohybu osob v objektu Centrálního dispečinku bude po všech stránkách účelný a bránící přístupu nepovolaných osob.

Zpracovalo oddělení dopravních cest ředitelství



Foto: Miroslav Penc

Přehled významných investičních akcí, realizovaných v roce 2004

A. Investiční výstavba metra

IV. provozní úsek trasy C metra, 1. etapa (Nádraží Holešovice – Ládví)

termín realizace: 2000 až 2005

uvedení do provozu: červen 2004

V letošním roce bude tato trať o délce přibližně 4 km a se dvěma stanicemi uvedena do provozu s cestujícími. Trať IV. C1 metra navazuje na provozovanou trať C ve stanici Nádraží Holešovice. Podchází Vltavu do Troje a dále je vedena do Kobylis a končí u obchodního a kulturního centra Ládví. Na trati je

Jedná se o prodloužení metra ze stanice Skalka do průmyslové zóny Malešice s novou stanicí v depu Hostivař. Cílem prodloužení tratě A do stanice Depo Hostivař je umožnit zkrácení návozu cestujících do města městskou a příměstskou dopravou. Současně je možné přímo obsloužit malešický průmyslový a administrativní komplex v přímé pěší dostupnosti této stanice.

Nezanedbatelným kladem z hlediska ekologického je přemístění terminálu tratě A metra a terminálu návazné autobusové dopravy z lokality Skalka do lokality depa Hostivař. Podstatná redukce výkonů nekolejové dopravy sníží vznik škodlivých emisí a dojde k celkovému zklidnění v oblasti Skalky.

a osázeny všechny plochy zeleně, které byly stavbou tramvajové tratě dotčeny.

Rekonstrukce tramvajové tratě Českomoravská – Harfa

termín realizace: 2003 až 2004

V souvislosti s výstavbou haly Sazka je nutno zajistit dopravní obsluhu k pořádání Mistrovství světa v ledním hokeji v roce 2004. Stavba zahrnuje úpravu komunikace na 2x2 jízdní pruhy s tramvajovým tělesem uprostřed mezi křižovatkou Balabenka (mimo) a křižovatkou Harfa včetně části ulice Poděbradské a tramvajové smyčky Harfa a přilehlých chodníků v celkové délce úpravy přibližně 1,7 km. V rámci stavby bude přeložena tramvajová trať do nové polohy včetně rekonstrukce tramvajové smyčky Harfa, dráhové kabely, trolejové vedení včetně doprovodných objektů tramvajové trati. Souběžně budou v prostoru stavby přeloženy a rekonstruovány rozvody vody, kanalizační síť včetně



Foto: Petr Malík



Foto: Pavel Fojtík

ražená stanice Kobylisy a koncová hloubená stanice Ládví, za kterou jsou vratné koleje

Doplňná návaznou autobusovou dopravou z Kobylis do oblasti Bohnic zvýší kapacitu dopravy, rychlost přepravy a zajistí vyšší komfort cestování a příznivý dopad na životní prostředí.

Hlavní město Praha zajistilo financování této stavby uzavřením úvěrové smlouvy s Evropskou investiční bankou. Tato úvěrová smlouva zajišťuje úvěrový rámec pro maximálně 50 % celkových nákladů stavby.

IV. provozní úsek tratě C metra, 2. etapa (Ládví-Letňany)

termín realizace: 2004 až 2008

V letošním roce bude zahájena výstavba dalšího úseku tratě C metra do Letňan.

Tato trať bude dlouhá přibližně 3,5 km a obslouží přímo oblast Proseka a Letňan. Prostřednictvím návazné dopravy obslouží i širší spádové území zahrnující Střížkov, Čakovice, Kbely. Trať IV. C 2. etapa navazuje na úsek IV. C 1. etapa ve stanici Ládví. Je vedena do prostoru Proseka a končí v Letňanech v blízkosti nového pražského výstaviště. Na trati budou tři hloubené stanice Prosek I, Prosek II a Letňany. Volné prostory v Letňanech umožňují umístění dostatečně kapacitního autobusového terminálu a záchytného parkoviště.

Zahájení provozu s cestujícími se předpokládá v roce 2007.

Finanční prostředky na tuto stavbu jsou zajištěny do výše 75 % nákladů přijetím dalšího úvěru od Evropské investiční banky.

Stanice metra v depu Hostivař

termín realizace: 2004 až 2005

B. Veřejně prospěšné stavby

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov

termín realizace: 1997 až 2004

Jedna z nejvýznamnějších dopravních staveb hl. m. Prahy – tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov – byla uvedena do zkušebního provozu dne 29. listopadu 2003. Význam této stavby spočívá nejen v obslužnosti sídliště Barrandov, ale v daném území má i velký městotvorný efekt. Podstatně se zlepšily i ekologické aspekty – hluk a exhalace.

V průběhu roku 2004 bude stavba tramvajové trati dokončena. Nejdůležitější prací bude provedení 3. podbití. Celková délka podbíjené tratě činí 6 602 m. Třetí podbití bude prováděno při výluce provozu tramvajové trati a se zajištěním náhradní autobusové dopravy po dobu výlučky. V rámci 3. podbití se provede demontáž přejezdů na komunikacích Klukovická a Slivenecká. Na estakádách se provede u obou kolejí demontáž ochranných úhelníků. Podbíjením budou koleje dány do konečné geodetické polohy v souladu s projektovou dokumentací. Při podbíjení bude prováděno dosypávání štěrku pro kolejové lože. Po provedení podbití budou zpátky namontovány přejezdy a ochranné úhelníky na estakádách. Dále se budou ve velkém rozsahu provádět práce na zádlažbách a zatravnování za použití zatravnovacích tvárníc.

Kromě 3. podbití se budou provádět dokončovací práce na kamenných obkladech stěn a na dokončení obchodní vybavenosti, která bude zprovozněna nejdříve v květnu 2004.

Důležitými dokončovacími pracemi bude provedení sadových úprav. Zároveň budou upraveny, osety

přípojek a upraveno veřejné osvětlení. Stavba bude realizována rozšířením přibližně o 14 metrů jižním směrem, kde dochází k záborům areálů soukromých firem a Českých drah a vyvolává tak demolicí objektů v těchto areálech, pro které je nutno vybudovat nové vjezdy, oplocení a přípočky. Stavba obsahuje všechny vyvolané přeložky inženýrských sítí. Na investici se podílí několik městských investorů.

Stavební práce byly zahájeny dne 28. ledna 2003 a měly by být dokončeny 13. dubna 2004. 31. března 2004 bude zahájen trvalý provoz na tramvajové trati včetně komunikací a chodníků v ulici Českomoravské.

Na stavbu byly poskytnuty finanční prostředky ze státního rozpočtu ve formě návratné finanční výpomoci podle usnesení Parlamentu ČR č. 2282 z 3. května 2002.

Autobusový terminál u stanice metra Českomoravská

termín realizace: 2003 až 2004

Tato stavba také souvisí s pořádáním Mistrovství světa v ledním hokeji v roce 2004 a zahrnuje úpravu autobusového terminálu, který umožní přístup cestujících do metra rozšířením přístupového chodníku na 12 metrů s pěším přechodem přes Ocelářskou ulici a přístup k nástupním hranám vlastního terminálu v severní a západní části.

V rámci stavby bude též vybudován kamerový systém a ozvučení terminálu.

Na stavbu byly poskytnuty finanční prostředky ze státního rozpočtu ve formě návratné finanční výpomoci podle usnesení Parlamentu ČR č. 2282 z 3. května 2002.

Rekonstrukce tramvajové tratě Chotkova

termín realizace: 2004

Tramvajová trať je v havarijním stavu. Účelem stavby je rekonstrukce a zlepšení technického stavu tramvajové trati, odstranění kolizních bodů potkávání tramvajových vozidel a zlepšení průjezdu individuální automobilové dopravy v místech, kde nyní proměnná šířka jízdního pruhu nedosahuje šířky 3 metry.

Rekonstrukce tramvajové tratě Výtoň

termín realizace: 2004

Účelem stavby je rekonstrukce a zlepšení technického stavu tramvajové trati.

Stávající kolejová křižovatka Výtoň je umístěna na křižovatce Rašínova nábřeží a ulice Svobodovy. Ke kolejové křižovatce přiléhají ve směru k Palackého náměstí vstřícně umístěné nástupní ostrůvky v délce přibližně 32 a 35 metrů (tj. pro jednu soupravu). Stávající kolejová křižovatka Výtoň v současné době nespĺňuje normové parametry průřezných průřezů pro bezpečnou vzájemnou vzdálenost mezi míjejícími se vozidly na sousedních kolejích.



Foto: Petr Malík

Přehled akcí...

termín realizace: 2004

Podle představenstvem odsouhlaseného harmonogramu postupu rekonstrukcí a výměn eskalátorů se v roce 2004 budou realizovat výměny ve stanicích Florenc na trati C, Můstek na trati A, Želivského a Dejvická. Jedná se o výměny důležitých eskalátorů (s končící životností) z vestibulů do uliční úrovně od firmy Transporta, která se již touto výrobou nezabývá.

Výstavba protipovodňových zábran

termín realizace: 2004 až 2005

Na základě zkušeností z dopadů povodně roku 2002 na pražské metro a v souladu s podmínkami usnesení RHMP č. 2174 ze dne 17. prosince 2002 bylo zadáno zpracování projektové dokumentace na doplnění protipovodňových opatření u deseti stanic metra ohrožených stanovenou úrovní předpokládané povodňové hladiny, tj. úroveň povodně roku 2002 + 0,6 metru.

Způsob a rozsah úprav byl předem definován příslušnou studií.



Foto: Petr Malík

Stísněné poměry stávající zástavby, sousedící železniční most a zakryté koryto Botiče nedovolují navrhnout optimální dopravní řešení pro tuto oblast. Byla konzultována řada řešení a byla vybrána varianta, která zachovává dopravní režim této oblasti v současné podobě s nejužšími, ale prodlouženými nástupišti na úkor části chodníku u ulice Na Hrobcí.

Rekonstrukce tramvajové tratě Nádražní

termín realizace: 2004

Rekonstrukce křižovatky Nádražní – Za Ženskými domovy byla provedena v roce 1980, kolejová konstrukce byla vyměněna naposledy v roce 1985. Srdcovky i oblouky jsou několikanásobně popraskané a opětovně svařované, vykazují velké množství vlasových trhlin. Kolejnice jsou bočně i výškově ojeté. Zbahnělé podloží má za následek opakované uvolňování montovaných styků a dlažby. Jsou zde zastaralé čepové výměny, pouze na jedné je osazen přestavnik typu Oerlikon, bez možnosti uzamčení a bezkontaktního blokování.

Tramvajová trať v ulici Nádražní je ve velkoplošných panelech z roku 1984. Velké množství panelů je propadlých. Nestabilní podkladní vrstvy způsobují narušení směrového i výškového vedení kolejí. Kolejnice jsou bočně i výškově ojeté. Panely mají narušený povrch, mnohokrát provizorně opravovaný živичnou záplivkou. Většina panelů má zkorodovaný žlab, ve kterém již dostatečně nedrží těsnící pryž.

Tramvajová trať v ulici Za Ženskými domovy je z roku 1980. Jsou zde osazeny kolejové konstrukce 1x8 + 1x1 (tj. křížení s vlečkou) z roku 1981, které jsou v současné době v havarijním stavu. Vzhledem ke skutečnosti, že ČKD Tatra byla přemístěna, ztratily původní účel a je možno je využít. Trať ve velkoplošných panelech vykazuje velké množství závad.

V rámci akce bude v roce 2004 provedena rekonstrukce kolejové křižovatky Nádražní – Za Ženskými domovy, rekonstrukce tramvajové trati v ulici Nádražní v úseku Za Ženskými domovy – U královské

louky a v ulici Za Ženskými domovy a rekonstrukce trolejového vedení.

C. Ostatní účelová investiční výstavba

Bezbariérové zpřístupnění stanice Můstek

termín realizace: 2004 až 2005

Po několika letech odkládání rekonstrukce bývalého obchodního domu Diamant na Václavském náměstí je v současné době zpracovávána dokumentace pro územní řízení, do níž se za podpory odboru dopravy MHMP podařilo prosadit záměr na bezbariérové zpřístupnění stanice Můstek na trati B pomocí osobního výtahu vedoucího z chodby za nástupištěm této stanice a vyústějícího na povrch v přízemí domu Diamant. V navrženém řešení obě úrovně spojí postupně 2 výtahy, mezi nimiž bude přestupní chodba v hloubce 12,5 metru pod povrchem.

Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Florenc

termín realizace: 2004 až 2005

Příprava bezbariérového zpřístupnění přestupního uzlu Florenc nadále pokračuje, v důsledku obnovy provozu metra po povodních se zahájení realizace této akce předpokládá v roce 2004. Akce přitom byla pro zjednodušení přípravy a realizace rozdělena na 2 samostatné stavby, přičemž bezbariérové zpřístupnění tratě B bude realizováno až v roce 2005. V roce 2004 bude realizováno bezbariérové zpřístupnění tratě C.

Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Florenc na trati C

termín realizace: 2004 až 2005

Ve stanici Florenc na trati C je navržena instalace šikmých schodišťových rampy po straně pevného schodiště (na straně nástupiště ve směru Háje) a z vestibulu pak osobní výtah na konci krátké přístupové chodby ústící na povrch v blízkosti výstupního schodiště a eskalátoru do ulice Ke Štvanici.

Bezbariérové zpřístupnění stanice Vltavská

termín realizace: 2004

Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Vltavská je navrženo prostřednictvím šikmého výtahu z nástupiště do vestibulu stanice a dále osobním výtahem z vestibulu na uliční úroveň v jednom z nejméně využívaných pevných schodišť k tramvajovým zastávkám. Dráha pro zástavbu šikmého výtahu se uvolnila v souvislosti s rekonstrukcí eskalátorů po povodni, neboť současné typy mají menší konstrukční šířku.

Rekonstrukce eskalátorů ve stanicích Florenc na trati C, Můstek na trati A, Želivského a Dejvická

V zásadě se jedná o dvě skupiny stanic metra. Do první skupiny patří stanice Staroměstská, Malostranská a Smíchovské nádraží s technicky méně náročnými úpravami, řešeními doplněním mobilních protipovodňových zábran, které se v hl. m. Praze při povodni již plně osvědčily. Ve druhé skupině jsou zahrnuty stanice Florenc, Křížkova, Invalidovna, Palmovka, Nádraží Holešovice a Vltavská, kde si vyšší hladina záplav vyžádá kromě zmíněných mobilních zábran ve staticky náročnějším zvýšeném provedení i trvalé stavební úpravy od menších zásahů až po zásadní přestavby nadzemních vstupních objektů stanic včetně větracích šachet.

Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení metra na trati A

termín realizace: 2000 až 2005

Jedná se o pokračování obnovy zabezpečovacího zařízení metra na trati A, která je nezbytná vzhledem k zajištění kompatibility zabezpečovacího zařízení s obnovovaným vozovým parkem. Rekonstrukce nahradí stávající a dnes již zastaralý systém ARS. Zabezpečovací zařízení sestává ze stacionární části, která se skládá z venkovní části (tj. zařízení umístěné v tunelech) a části vnitřní, která je umístěna v reléových místnostech jednotlivých stanic, a dále z mobilní části, která bude instalována na vozovém parku (vlakové soupravy rekonstruované 81-71M a nové vozy M1).

V roce 2004 by měly být dokončeny montáže včetně dodavatelských zkoušek na 11 vlakových soupravách. Bude dokončena vazba na dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení ve všech stanicích tratě A. Dále budou probíhat dodavatelské zkoušky a zkoušky provozovatele divize Metro v úseku Náměstí Míru až Dejvická.

Inovace rádiových sítí

termín realizace: 2004 až 2005

Jedná se o zajištění rádiových a úzce souvisejících technologií pro vozidla povrchové MHD pro přechod ze

stávající analogové sítě v pásmu 160 MHz do digitální rádiové sítě systému TETRA, kterou provozuje hlavní město Praha (Městský rádiový systém).

Celkový přechod je nutno realizovat nejpozději do 31. prosince 2005, kdy končí podle zákona č. 151/2000 Sb. možnost používat stávající radiostanice Tesla v pásmu 160 MHz s kanálovou roztečí 25 kHz, kterými je v současnosti vybaveno přibližně 2000 vozidel povrchové MHD.

Rádiová komunikace mezi vozidly MHD a dispečinky jednotlivých druhů dopravy je nevyhnutelná pro možnost operativního řízení městské hromadné dopravy a řešení případných mimořádných situací.

Přechod z analogové rádiové sítě do digitální u vozidel povrchové MHD vyžaduje kromě výměny samotných radiostanic včetně antén i technické úpravy komponentů již provozovaných palubních řídicích a informačně odbavovacích systémů (radiokomunikačních adaptérů a palubních počítačů). Současně je nutné provést technické úpravy centrálních řídicích jednotek a informačně odbavovacích systémů situovaných na Centrálním dispečinku DP Praha.

Vzhledem k tomu, že digitální rádiová síť systému TETRA nepracuje v reálném čase (dochází při komunikaci k různým zpožděním například vlivem momentálního zatížení sítě), budou všechna vozidla povrchové MHD dovybavena přijímači GPS. Přijímače GPS zajistí kromě informace o poloze vozidla, což je základní stavební kámen řídicích systémů, i přesný (nepřenašený) čas.

Celkové náklady na přechod jednoho vozidla do digitální rádiové sítě TETRA se předpokládají v průměrné výši 100 tisíc Kč (radiostanice, anténa, přijímač GPS, ka-

beláž, technické úpravy radiokomunikačního adaptéru a palubního počítače, dílčí částka na úpravu centrálních řídicích jednotek). Pro 2000 vozidel povrchové MHD to představuje celkovou částku 200 milionů Kč.

Zahájení přechodu do rádiové sítě TETRA je plánováno od ledna 2004 na autobusech MHD.

D. Obnova vozového parku

1. Metro

Obnova vozového parku metra pokračuje v roce 2004 kombinací nákupu nových vozů M1 a modernizace stávajících vozů 81-71.

Nákup nových vozů metra M1

V roce 2002 byla uzavřena smlouva na dodávku 20 souprav vlaků metra M1, jejímž dodavatelem je firma Siemens. Tato dodávka je financována ze syndikováním úvěru poskytnutého Dopravnímu podnikem Českou spořitelnou, a. s. a ČSOB, a. s.

V roce 2004 pokračuje plnění tohoto kontraktu – letos bude dokončena výroba 10 souprav vlaků metra a smlouva o dílo tak bude ukončena. Splácení úvěru bude zahájeno v 12/2004 a ukončeno v roce 2019.

Modernizace vozů metra 81-71

Současný vozový park metra zahrnuje původní ruské vozy typu 81-71, které postupně dosahují hranice životnosti a musí být po najetí limitního počtu kilometrů vyřazeny z provozu. Jsou postupně nahrazovány bud novými soupravami M1, nebo rekonstruovanými soupravami 81-71M.

Modernizace vozů metra plynule pokračuje – obměna vozového parku povede ke zvýšení spolehlivosti provozu, úspoře energie, snížení objemu údržby a zvýšení pohodlí

cestujících. Zvýší se životnost vozového parku – u modernizovaných vozů minimálně o 15 let – rekonstruované vlaky mají v porovnání s novými poloviční cenu.

Smlouvou o dílo mezi Dopravním podnikem a Škodou Dopravní technika s. r. o. je pro rok 2004 zajištěna rekonstrukce dalších 8 souprav vlaků metra 81-71.

2. Elektrické dráhy

Vzhledem k omezeným finančním možnostem bude letos probíhat obnova vozového parku Elektrických drah pouze modernizací stávajících vozů, a to v celkovém počtu 40 kusů vozidel typu T3. Náklady na uvedenou rekonstrukce dosáhnou hodnoty 200 milionů Kč.

Základem rekonstrukce je úplná změna elektrické výzbroje z odporové na polovodičovou uspořádanou v kontejneru. Tato výzbroj provedením a kvalitou odpovídá evropským parametrům. Části skříně dotčené změnou výzbroje jsou rovněž součástí rekonstrukce. Původní sedáky jsou změněny a uchyceny do boku skříně, aby se zlepšily podmínky pro mechanizaci čištění vnitřku vozidla.

3. Autobusy

Obnova vozového parku autobusů je v letošním roce řešena pouze nákupem nových vozidel.

Do konce ledna 2004 bude vypsaná obchodní veřejná soutěž na dodávku 100 kusů autobusů v následujícím členění:

- 50 kusů standardní nízkopodlažní,
- 30 kusů standardní,
- 20 kusů kloubové nízkopodlažní.

Ing. Svatoslav Lorenc, technický úsek ředitelství

Kolektivní vyjednávání, jaká je situace?

Vývoj kolektivního vyjednávání ke dni, kdy je tento příspěvek psán, tj. 28. lednu, je následující: kolektivní vyjednávání na rok 2004 bylo v našem podniku zahájeno v první půlce prosince 2003 předložením návrhu kolektivní smlouvy zaměstnavatelem. Tento krok byl učiněn v souladu se zákonem o kolektivním vyjednávání (č.2/1991 Sb.), § 8. Podle téhož paragrafu je smluvní strana (tzn. strana odborů) povinna bez zbytečného odkladu a ve vzájemné shodě (což zase říká § 2 zákona č.120/1990 Sb.) odpovědět. Přestože další společná jednání probíhala 23. prosince, 9. ledna a 16. ledna, tak společné stanovisko odborových organizací předloženo nebylo. Vzhledem k tomu, že je to již více než měsíc od zahájení kolektivního vyjednávání a není předpoklad, že se odborové organizace dohodnou na společných připomínkách, přistoupil zaměstnavatel

na společná pracovní jednání, kde je cílem dosáhnout shody na jednotlivých formulacích. V tuto chvíli probíhala již čtvrtá společná setkání, ale mnoho konkrétních posunů zatím nepřinesla.

Tento vývoj předurčil problém, který je nutno v tuto chvíli řešit, a to je ukončení platnosti kolektivní smlouvy v divizi Autobusy. Účinnost kolektivní smlouvy v Autobusech vyprší totiž 31. ledna 2004. Zástupci zaměstnavatele tuto možnost předpokládali a navrhli straně odborů již 26. listopadu 2003 a následně 2. prosince 2003 řešit tento stav dodatkem ke kolektivní smlouvě, který prodlouží její platnost do konce března 2004, čímž dojde ke sjednocení platnosti všech kolektivních smluv v Dopravním podniku.

Jednání na toto téma bylo naplánováno dlouho dopředu na 12. ledna 2004 tak, aby všichni zúčastnění

měli možnost si přizpůsobit vlastní program. Ačkoli byli předsedové odborových organizací působících v divizi Autobusy prokazatelně na toto jednání včas pozváni, tak se ho zástupci odborového sdružení OSPEA nezúčastnili. Text dodatku jim byl předán na následujícím jednání 16. ledna. Zástupci odborového sdružení OSPEA vyslovili stanovisko, že potřebují čas na projednání ve své členské základně a s právními zástupci. Další jednání k této otázce je 29. ledna, ostatní předsedové odborových organizací v Autobusech již tento dodatek podepsali. Možností jak dále postupovat, pokud nedojde k podpisu i tímto odborovým sdružením, má zaměstnavatel několik, ale rozhodně bude postupovat tak, aby dopad na jednotlivé zaměstnance byl co nejmenší.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

Kolektivní vyjednávání bude konečně zahájeno...

Zákon hovoří jasně. K písemnému návrhu na uzavření kolektivní smlouvy, který předložila jedna smluvní strana, má druhá strana povinnost písemně odpovědět bez zbytečného odkladu, přičemž se vyjádří k těm částem návrhu, které nebyly přijaty. V Dopravním podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti existuje několik návrhů kolektivní smlouvy, ale prozatím pouze jeden byl předložen v souladu s platnou legislativou – je to návrh společné kolektivní smlouvy zaměstnavatele, předložený odborovým organizacím 10. prosince 2003.

Ponechme nyní stranou otázku kvality tohoto dokumentu (podle mého soudu jsou závodové kolektivní smlouvy sjednané pro rok 2003 na znatelně vyšší úrovni) a soustředíme se na otázku jak dál správně (v mezích zákona o kolektivním vyjednávání) postupovat. Odborové organizace (druhá smluvní strana) by se tedy měly k předloženému návrhu vyjádřit. A zde jsme u prvního problému: které odborové organizace? V Dopravním podniku totiž odborové subjekty vznikají a zanikají – a to v poslední době zejména v divizi Autobusy jako houby po dešti. FŘA, Unie zaměstnanců... Pokud však není zcela jasné, které odborové organizace fakticky existují – a tudíž mají právo vyjednat (a obdržet návrh kolektivní smlouvy) anebo pokud se tyto

organizace jednoznačně nezřekly účasti na kolektivním vyjednávání, představuje tento neradostný stav brzdou dalšího postupu.

Druhým problémem, který doposud blokoval zahájení kolektivního vyjednávání, byla neschopnost nás - odborových předáků jednotlivých organizací shodnout se, vést produktivní jednání a ve prospěch zaměstnanců vytvořit odpověď k návrhu zaměstnavatele a kolektivně vyjednat. Sem patří loňská neúčast některých sdružení na společných jednáních (OSPEA), ale i neplodné řečnění, případně protichůdné postoje jednotlivých aktérů těchto jednání k řadě otázek.

Když neuspěl návrh na postup, který by vycházel z textů loňských sjednaných smluv, eventuálně z návrhu sdružení OSPEA – ty bychom zaměstnavateli v oficiální odpovědi navrhli, dohodl se postup, že se budeme všichni společně scházet a společně se zaměstnavatelem budeme celý text budoucí kolektivní smlouvy vytvářet. To se nyní na ředitelství s využitím existujících smluv a návrhů smluv každý druhý den děje. Je však nutné uvést, že tato jednání byla doposud neoficiální – kolektivní vyjednávání se z nich stane pouze pokud se odbory shodnou na stručné písemné odpovědi zaměstnavateli, kde tento způsob vyjednávání

navrhnou – a pokud s tímto postupem zaměstnavatel bude souhlasit.

Určitý pokrok vidím v tom, že se jednání již nyní zúčastňuje OSPEA. Naopak, nerozumím tomu, proč toto sdružení nesushlasí s prodloužením kolektivní smlouvy v divizi Autobusy tak, aby měla stejnou platnost jako v ostatních divizích a na ředitelství (tj. do konce března).

Dalším krokem, který by měl jednání posunout vpřed, je zaangažování jakéhosi poradce – neoficiálního zprostředkovatele, který by svojí účastí a autoritou pomohl situaci a spory řešit. Existuje shoda v osobě JUDr. Šubrtu – předsedy asociace kolektivního vyjednávání. Ten v nedávné době pomohl řešit podobné problémy uvnitř Československých aerolinií.

V době, kdy píšete tyto řádky (28. ledna) došlo konečně k dohodě zástupců odborových organizací a odpověď k návrhu společné kolektivní smlouvy byla podle sdělení JUDr. Šubrtu zpracována a zaměstnavateli doručena. Věřme, že se tedy vše začne vyvíjet ku prospěchu zájmu zaměstnanců a že přes řadu existujících rozporů nalezneme a dohodneme pro obě strany přijatelné znění kolektivní smlouvy na tento rok.

Jiří Šindelář, předseda závodních výborů odborových organizací divize Metro



Každý z nás se již setkal se svérázným druhem umění, fixovými a sprejovými malbami na zdech, stěnách, plotech, fasádách, sloupech, tabulích a dopravních prostředcích – výtvarným směrem zvaným graffiti.

Ve stanicích metra se objevil tento druh „umění“ ve druhé polovině roku 1991. V té době se jednalo hlavně o nápisy provedené fixy, které se dařilo včas a poměrně kvalitně odstraňovat běžnými čistícími prostředky. Postupně tyto nevinné výtvarné projevy přešly do tvrdších forem používání sprejů a speciálních fixů při tvorbě velkoplošných obrazců. Tuto výzdobu stanic se nedařilo úspěšně likvidovat vzhledem k jejímu rozsahu i zlepšené kvalitě používaných barev. Vzrostla spotřeba speciálních čistících prostředků, zvýšily se náklady na úklid stanic a docházelo k trvalému poškození obkladů vsáknoucí se barvou.

V roce 1993 si již neúnosná situace začala vyžadovat jiný způsob řešení. Dopravní úsek o. z. Metro (tehdy ještě Služba dopravní), po konzultacích s odborníky na tuto problematiku, oslovil 12 firem, které by mohly nabídnout řešení. Požadavek o. z. Metro byl jednoznačný. Vyčistit stěny od graffiti a aplikovat ochranný nátěr tak, aby další kresby bylo možno odstranit běžně dostupnými čistícími prostředky v rámci denního úklidu stanic. To vše bez poškození struktury obkladových materiálů, hlavně travertinu a mramoru. Trvanlivost a odolnost ochranného nátěru byla hlavním měřítkem případného úspěchu při odstraňování graffiti. Zároveň je rozhodující rychlost, s jakou budou kresby odstraněny. Počátky v tomto směru byly hlavně hledáním způsobů a technologií vhodných pro podmínky metra, jednalo se o úplně nový druh činnosti.

Zatím co rok 1993 byl rokem hledání dodavatelů a nevhodnějších technologií, od roku 1994 se tato činnost rozjela naplno. V současné době je antigrafitovým nátěrem opatřeno přibližně 80 % stěn ve stanicích

Graffiti ve stanicích metra

metra. Tento nátěr případně „umělec“ samozřejmě neodradí. Jeho použití však zamezuje poškození obkladových materiálů a usnadňuje následné odstraňování barev z jejich povrchů. Po určité době, která činí zhruba 5 let, je nutno provádět obnovu ochranného nátěru. Tato doba závisí na míře poškození ochranného nátěru, která přímo souvisí s četností graffiti na daných plochách a také mechanickým porušováním antigrafitové ochrany.

Dopravní podnik jako jeden z prvních podniků v České republice začal komplexně řešit problematiku odstraňování sprejových maleb na stěnách.



Foto: divize Metro

Tento přístup se zřejmě vyplatil, o čemž svědčí zájem o zkušenosti v této oblasti ze strany firem a organizací majících problémy se znečišťováním objektů a zařízení malbami graffiti.

V roce 2003 pokračoval dopravní úsek v odstraňování nově vytvořených graffiti a v pravidelné údržbě ošetřených ploch. Výskyt nových graffiti byl proti našemu očekávání vyšší než v minulých letech. Další vážnou příčinou růstu nákladů byla obnova antigrafitových nátěrů ve stanicích metra zasažených povodní

v roce 2002. Při rekonstrukci stanic k ní bylo nutno zcela logicky přistoupit.

Antigrafitovým nátěrem je v současné době opatřeno 80 % stěn ve stanicích metra. Na údržbu těchto ploch jsou uzavřeny smlouvy se dvěma dodavateli zajišťujícími průběžné odstraňování graffiti včetně údržby ošetřených ploch. Tento stav se jeví jako optimální s ohledem na používané technologie a jejich cenu. Každá změna technologie znamená zvýšené finanční náklady.

Údržba neošetřených ploch je zajišťována rovněž odbornou firmou. Část z nich bude dle finančních možností podniku opatřena antigrafitovým nátěrem. Zbývající méně významné stěny z hlediska druhu a ceny použitého materiálu, u kterých je snazší graffiti odstraňovat, zůstanou v péči dodavatelů úklidových prací. Přímé náklady na odstranění graffiti ve stanicích představovaly v roce 2003 5 milionů korun.

Možnosti prevence

Předcházet tvorbě graffiti ve stanicích lze pouze při úzké spolupráci metra, policie a cestující veřejnosti. Největší překážkou je však lhostejnost k tomuto jevu. Je zřejmé, že nemohou být nepřetržitě střeženy všechny stanice s jejich zákoutími. Je třeba vytvořit stav, kdy si případný „umělec“ nebude moci být jist, že se nemůže kdykoliv objevit městský strážník. To platí pro všechny nepravosti, ke kterým v metru dochází. Zaměstnanci dopravce nejsou držiteli statutu veřejného činitele. Splnění tohoto předpokladu souvisí s početnými stavy strážníků na metru, s nedokonalou legislativou a možnou mírou postihu pachatelů. Ta je minimální v poměru ke vzniklým škodám.

Kontrola stanic je prováděna průběžně staničním personálem. V rámci každodenního úklidu stanic jsou odstraňovány graffiti. Tato činnost je součástí smluv o provádění úklidu dodavateli úklidových prací včetně smluv s firmami speciálně zaměřenými na odstraňování graffiti a ochranu stěn. Tlak vyvíjený ze strany divize Metro na firmy má za cíl úklid v čase co nejkratším.

Pavel Třeboňák, dopravní úsek divize Metro

Londýnská policie vyhlásila boj proti graffiti



Foto: Archiv divize Metro

Poslední odstavec předchozího článku o možnosti prevence v oblasti graffiti vede k úvaze, zda by nebylo dobré poohlédnout se v zahraničí, jak jinde řeší tuto problematiku. Problému graffiti se věnujeme na stránkách DP-KONTAKTu již poněkoličkáte. Výsledkem je zřejmý. Není v silách dopravce, bez účinné spolupráce s městem, policií a soudy, tento problém odstranit, pouze zmírnit jeho následky. V Londýně bylo uveřejněno prohlášení policie, že již nehodlá tolerovat aktivity spojené s graffiti a na demonstrativním případě ukázala, jaké to pro pachatele může mít následky.

Obecně město Londýn došlo k názoru, že graffiti je nežádoucí jev, který cestující negativně vnímá a může i některé cestující odradit od používání metra. To není v zájmu města ani dopravce. Policie začala posuzovat tuto vandalskou činnost jako závažný trestný čin. Vyčlenila policejní jednotku, která shromažďuje a vyhodnocuje vše okolo graffiti. Podle provedení kreseb, podpisů a jiných důkazních materiálů spojuje případy dle jejich možných autorů. Na základě tohoto

postupu byl zadržen osmnáctiletý vandal, kterému policie prokázala čtrnáct poškození metra. Při vyčíslení způsobené škody byly naučtovány i veškeré nepřímé náklady. Následně byl mladý pachatel odsouzen na tři měsíce vězení a zaplacení 8000 liber (přibližně 360 tisíc Kč). Současně pod pohrůžkou opětovného uvěznění mu byl na 10 let vysloven zákaz vstupu do neveřejných prostor dopravce v Anglii a Walesu a zakázáno vlastnictví jakýkoliv předmětů potřebných pro tvorbu graffiti.

Uvedené zkušenosti stojí minimálně za úvahu, zda by ochranná opatření nemohla být zavedena i v Praze. Vždy zůstane určité tvrdé jádro těchto vandalů, kteří vyjadřují graffiti postoj ke společnosti a neuznávají obecně závazné hodnoty a asi je neodradí ani tvrdé tresty. Na druhé straně přijatá opatření by mohla odradit ty vandaly, kteří se dopouštějí této činnosti ze „sportu“ pro rozproučení adrenalinu v krvi a aby se neshodili před kamarády.

Ing. Viktor Baier, divize Metro

Předprodej časových jízdenek na rok 2004

Prodej časových jízdenek na rok 2004 byl zahájen již 18. listopadu. Od té doby byly k dispozici v prodejních místech ve stanicích metra, v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti a v prodejním centru Roztyly roční jízdenky. Celý sortiment časových jízdenek (roční, čtvrtletní a měsíční) v kompletní prodejní síti (předprodejní místa ve stanicích metra, Česká pošta, trafiky) byl prodáván od 4. prosince. Nejvíce otevřených prodejních okének bylo v budově Centrálního

dispečinku v ulici na Bojišti a v předprodejním centru ve stanicích metra Roztyly. V obou místech se může platit i platebními kartami. Ve všech předprodejních místech byla podstatně rozšířena prodejní doba.

Od 8. prosince nabývala prodej časových jízdenek i střediska dopravních informací, otevřena byla informační střediska Anděl, Holešovice, Můstek, Muzeum a Ruzyně (zde prodej pouze jednotlivých jízdenek). Ve střediscích dopravních informací byly k 31. prosinci

2003 prodány časové jízdenky v celkové částce přibližně 14 milionů Kč.

Pro ty, kteří hledali prodejní místo v blízkosti svého bydliště, byl zajištěn prodej ve 100 pobočkách České pošty na území hl. m. Prahy, které nabízely, stejně jako trafiky, všechny typy časových jízdenek s výjimkou studentských.

V rámci internetového prodeje na adrese www.patro.cz si mohli cestující zakoupit občanské časové jíz-



Foto: Petr Malík

denky roční a čtvrtletní. K 31. prosinci 2003 bylo touto formou prodáno 143 kusů ročních časových jízdenek. Padesát sedm podniků si hromadně odebralo pro své zaměstnance roční a čtvrtletní časové jízdenky v celkové výši přibližně 14 milionů Kč. Stejně jako před rokem byl nákup časových jízdenek na přelomu roku doplněn soutěží, ze které si výherci odnesli 128 vstupenek do multiplexů Palace Cinemas, na představení Divadla na Vinohradech, výstavu Josefa Čapka, akce festivalové a organizační agentury Orfea

a fotbalová utkání Sparty Praha. Soutěž probíhala ve dvou kolech (1. kolo od 18. listopadu do 3. prosince, 2. kolo od 4. do 14. prosince) prostřednictvím SMS zpráv zaslanych na příslušného mobilního operátora. Plynulému prodeji jízdních dokladů v průběhu celého měsíce prosince a počátku ledna přispělo i opakované rozhlasové hlášení v metru a služby bezplatné telefonní linky, na které byly cestujícím zodpovězeny všechny otázky týkající se předprodeje jízdních dokladů. **Odbor odbytu a tarifů MHD**

Vzpomínka na náhorní plošinu

Dobyvatelé i cestovatelé procházeli napříč Eurasii, kde stepi byly významnými silnicemi pro dvě největší asijské invaze do Evropy. V pátém století zažily Francie a Itálie hrůzy hunských nájezdů. Později vyplnily Mongolové vedení Ogedieiem, synem Čingischána, východní Evropu. Ano, řeč bude o Mongolsku.

Je to vnitrozemská země ležící v srdci Asie, která zaujímá suchou náhorní plošinu mezi Ruskem a Čínou o průměrné nadmořské výšce 1200 až 1500 metrů. Vět-

spojení z Číny do Ruska na rozchodu 1520 mm. Celková délka této tratě je 1150 kilometrů a dopravu na ní provozují Mongolské státní železnice (Mongolin Tömör Zam). V roce 1958 byla na tento rozchod přebudována železniční trať úzkého rozchodu vybudovaná v roce 1938 z Ulánbátáru do jeho okolí.

Klasickou městskou hromadnou dopravou (MHD) se mohl pochlubit pouze Ulánbátár, který měl již před čtyřiceti

lety vyasfaltované hlavní ulice. Kdysi toto město mělo úzké uličky, hlíněné domky, jurtové čtvrti a bazary s několika kláštery. Dnes převládají „sídlisťní bulváry“ vroubené stromy s travnatými pásy, které vyrostly místo křivých a špinavých uliček bez kanalizace. Střed města tvoří rozlehlé náměstí s jezdeckým památkem Süchbátára (zakladatele lidového Mongolska), kde bylo postaveno i mauzoleum po vzoru tehdejšího Sovětského svazu. Na náměstí se také postavilo Státní divadlo, vládní budova a moderní mezinárodní hotel. Funkcionalistické moderní novostavby tu a tam kontrastují s původními jurtami a dřevěnými domky i s bizarností tvarů klášterů. Na periférii hlavního města jsou vybudovány průmyslové kombináty, kam pracující dovažují městské autobusy ze středu města přes sídlisť. Jaké bylo před lety pro Čecha milé překvapení, když zjistil, že na linkách MHD jezdí vozidla tehdy velmi známá z našich měst. Vidět náš autobus před místním nádražím připadalo docela normální, ale vidět ho na konečné v jurtové čtvrti na prašné otočce vypadalo neuvěřitelně.

V jakém stavu se nachází dnešní MHD, se těžko

předvídá, ale je možné, že někde ještě tyto vozy jezdí anebo někde jsou „vystaveny“ jejich kostry, tak jako v místním Paleontologickém muzeu kostry ještěřů vykopané v poušti Gobi nebo jako kostry trolejbusů Škoda 9 Tr na předměstí afgánského Kábulu. Ulánbátár je pravděpodobně jedinou metropolí světa, kde jsou na vozovkách i na chodnících koníci, vezoucí jezdce na nákupy, do práce či na návštěvu. Je zde k vidění i ne- zvyklá dopravní značka – koňská hlava v bílém, červeně rámovaném kruhu: Zákaz vjezdu jezdcům na koních.



Také patřily do MHD: koňské taxíky na stanovišti před obchodním domem v srpnu 1972.

šinu Mongolska pokrývají travnaté stepi a poušť Gobi, na západě se tyčí hory Altaje. V této nehostinné pustině jsou kraje bez souvislých cest, kde sporé trsy poskytují jen sezonní pastvu a kočovné kmeny proto musí neustále přemísťovat svá stáda dobytka a ovcí. Mnozí mongolští kočovní pastevci dodnes žijí v kopulovitých stanech zvaných „gery“ a rusky „jurty“. Hranice mezi polopouští a pouští je stěží postizitelná a mění se jak v jednotlivých letech, tak i během roku. Proto si tyto pusté roviny vynucují neměnný způsob života: neustálé přemísťování při vyhledávání potravy. Teplotní rozdíly mezi dnem a nocí dosahují často až 28 stupňů. Vždyť nejvyšší teploty dosahují v létě až 40 stupňů a nejnižší v zimě klesají až 50 stupňů pod nulu.

Není se čemu divit, že v této obrovské zemi (1 566 500 km²) žije pouze 2 250 000 obyvatel a že je zde minimum sídel, kterým můžeme z našeho hlediska dát název město. Hlavním a největším městem je Ulánbátár, kde žije přes půl milionu obyvatel a vede zde jediná železniční trať spojující napříč zemi od severu k jihu a sousední dva státy. Jsou zde i města (lépe městečka) složená téměř ze samých jurt a přízemních zděných domků. Jurta se skládá z konstrukce s mřížovím dřevěných latí, spojených koženými řemeny a je tak praktická, že jí dávají přednost před domem i lidé přicházející z měst.

V hromadné dopravě má velký význam doprava silniční, téměř 9000 km silnic, které jsou však jen částečně celoročně sjízdné. Ulánbátár je dálkovými silnicemi spojen s důležitými místy země, ale používá se však ještě doprava velbloudími karavanami a koňmi taženými vozy. Neméně důležitou roli mají vnitrostátní letecké linky, které spojují hlavní město se všemi významnými středisky země. Letiště bývají i v místech, kde by je člověk ani nehledal a vlastně ani nepoznal, kde jurta bývá úřední budovou. Malé procento dopravy zaujímá i vnitrozemská vodní cesta na řekách Selenga a Orchon. Z kolejové dopravy dominuje již zmíněně



Městské spolehlivé ertáky před obchodním domem v Ulánbátáru.

I přes nedávnou hospodářskou a politickou liberalizaci zůstává Mongolsko chudou zemí, závislou na blahověli svých mocných sousedů.

Text a foto: Jan Dvořák

Jurtová část hlavního města Mongolska, kam zajížděly vozy MHD.



Zdá se vám, že to jsou pojmy, které nemohou mít mnoho společného? Omyl. Opak je pravdou. Samozřejmě, že se nejedná o změny technologických postupů při vlastní opravě, ale o změnu v legislativě. Za to však o změnu zásadní, která se dotkne všech výrobců vozidel, prodejců vozidel a náhradních dílů, ale též všech opravárenských subjektů, tedy i našeho



Foto: divize Autobusy

Opravy autobusů a vstup do EU

opravárenského zázemí v divizi Autobusy. Jedná se o vyhlášku č.31/2003 Sb., která je též nazývána tzv. „blokovanou výjimkou“ a je vlastně českou obdobou nařízení EU 1400/2002. Tato vyhláška zcela zásadně mění vztahy mezi subjekty zabývajícími se výrobou, opravami nebo prodejem vozidel či náhradních dílů, například odděluje prodej a servis vozidel, zavádí kategorii autorizovaných oprav, uvolňuje trh s náhradními díly.

V podmínkách divize Autobusy, kde máme nyní statut smluvního opravce Karosy, a. s., bude muset dojít k následujícím změnám. Stávající smluvní vztah musí být nejpozději do 1. listopadu 2004 upraven ve smyslu vyhlášky č. 31/2003 Sb. (všimněte si, že je plně využito povolené přechodné období 6 měsíců od našeho vstupu do EU). Co to konkrétně znamená? Karosa je povinna podle ustanovení již citované vyhlášky zavést a aplikovat tzv. kvalitativní selektivní systém výběru opravců, kteří se stanou tzv. autorizovanou opravnou. Postup a provedení jsou poměrně snadné – výrobce musí vyhlásit a zveřejnit tzv. kvalitativní kritéria shodná pro všechny zájemce o tuto činnost a v případě, jsou-li uchazečem splněna, stává se takový uchazeč automa-

ticky autorizovaným opravcem. V opačném případě (není-li schopen předepsaná kritéria splnit) může při splnění určitých podmínek ve své činnosti opravce pokračovat, avšak jako tzv. nezávislý účastník trhu (nezávislý opravce).

V polovině ledna jsme již obdrželi od Karosy seznam kvalitativních kritérií, který zájemcům o statut autorizovaného opravce předepisuje širokou škálu povinností od pravidelného proškolení personálu opravny, přes rozměry a vybavení dílenských pracovišť a skladů náhradních dílů až po definované zázemí pro zákazníky.

Po prostudování těchto kritérií a konzultaci s příslušnými specialisty z Karosy lze konstatovat, že naše technické zázemí v zásadě umožňuje splnění uvedených kritérií, a tím získání statusu autorizovaného opravny, tentokrát však v „rozšířeném vydání“ na kompletní výrobovou řadu skupiny Irisbus. Jsme přesvědčeni, že tato nová, rozšířená nabídka služeb bude zejména našimi zákazníky vnímána jako vykročení do Evropy správným směrem.

Ing. Jiří Pilař, technický náměstek divize Autobusy

Současný stav a nejbližší rozvoj řízeného provozu nízkopodlažních autobusů

Pravidelně na našich stránkách seznamujeme naše čtenáře s rozvojem řízeného provozu nízkopodlažních autobusů. Naposledy jsme vás seznámili s plánovaným rozvojem v lednovém čísle roku 2003, kde jsme uvedli, že řízený provoz nízkopodlažních autobusů bude v roce 2003 zabezpečován na 64 denních vnitroměstských linkách (v plném nebo dílčím provozu), což ve vztahu k celkovému počtu těchto linek provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy představovalo podíl 43,0 %.

Rozvoj provozu nízkopodlažních kloubových autobusů (KbN)

Poslední rozvoj řízeného provozu KbN autobusů byl uskutečněn s nástupem loňského poprázdňinového provozu, kdy do řízeného provozu byly zapojeny kloubové nízkopodlažní autobusy z dodávek realizovaných v 1. čtvrtletí 2003.

Kloubové nízkopodlažní autobusy (etapa rozvoje od 30. srpna 2003)

číslo linky	počet garantovaných pořadů		
	pracovní den	sobota	neděle
109	1	-	-
136	2	-	-
144	3	3	3
152	4	4	4
177	3	3	3
198	1	1	1
200	4	4	4
271	2	2	2
Σ	20	17	17

Rozvoj provozu standardních nízkopodlažních autobusů v roce 2004

Ve 4. čtvrtletí 2003 byla uskutečněna dodávka dalších 30 standardních nízkopodlažních autobusů, které jsou pro řízený provoz nízkopodlažních autobusů využity od 24. ledna letošního roku. Pro rozvoj řízeného provozu bylo z loňské dodávky využito 23 autobusů. Nasazeny byly na některé nové linky (rozvoj sítě bezbariérové přepravy) a také na posílení provozu na linkách s již provozovanými vozidly. Využití nové dodávky nízkopodlažních autobusů bylo připraveno ve spolupráci s ROPIDem a organizacemi zdravotně postižených (zejména Pražskou organizací vozíčkářů – POV). Rozvoj i stav provozu standardních nízkopodlažních autobusů a midibusů od 24. ledna 2004 je uveden v následující tabulce.

Standardní nízkopodlažní autobusy + midibusy (etapa rozvoje od 24. ledna 2004)

číslo linky	počet garantovaných pořadů		
	pracovní den	sobota	neděle
100	3	2	2
102	8	6	6
103	2	3	3
104 (120)	2	2	2
106	2	2	2
109	-	2	2
111 (194)	1	-	-
112	1	1	1
114	2	2	2
117	3	-	-
118	5	5	5
122	3	-	3
123	3	2	2
129 (241, 243)	1	6	6
130	4	3	3
131	5	5	5
135 (208)	10	4	4
136	-	4	4
137	2	3	3
145	2	-	-
147	2	2	2
148	2	1	1
151	3	1	1
154 (242)	8	8	9
162	1	1	1
163	2	2	2
164 (219)	5	6	6
166	4	1	1
167	10	4	6
170 (205)	6	7	7
176	4	4	4
179 (219)	7	3	3
180	4	-	-
181	3	3	3
184	2	-	-
185	1	1	1
186 (So+Ne 146)	2	1	1
188	8	8	8
191	2	2	2
192	4	3	3
193	10	7	6
195	7	5	5
197	2	-	-
202	1	-	-
207	4	4	4
208	1	1	1
210	3	1	1
213	10	13	11
217	2	3	3
218	2	4	4
225	3	4	4
234	6	2	2
235 (142)	1	1	1
239 (155)	3	1	1
241	2	-	-
243	1	-	-
244	2	2	2
248 (246, 247)	2	4	4

	2	2	2
267	2	2	2
273	3	3	3
291	2	1	1
Σ	208	168	171

Vysvětlivky:

■ zapojení nových linek;

■ změny u linek s již provozovanými SdN autobusy

Vyhodnocení rozsahu provozu nízkopodlažních autobusů od 24. ledna 2004

typ autobusu	inventární stav	počet autobusů zabezpečujících garantované spoje					
		pracovní den		sobota		neděle	
		počet	% Σ vypravení	počet	% Σ vypravení	počet	% Σ vypravení
standardní	274	206	28,3	167	63,0	170	62,7
kloubové	33	20	7,5	17	16,2	17	17,0
midibusy	3	2	100	1	100	1	100
celkem	310	228	22,8	185	50,0	188	50,7

Poznámka: podíl vypravení je uveden ve vztahu k denním vnitroměstským linkám (řady 100 – 299)

Rozvoj vozového parku nízkopodlažních autobusů

		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
standardní	nákup	1	3	5	10	26	50	80	50	19	30
	inv. stav	1	4	9	19	45	95	175	225	244	274
kloubové	nákup								1	12	20
	inv. stav								1	13	33
midibusy	nákup										3
	inv. stav										3
Σ	nákup	1	3	5	10	26	50	80	51	31	53
	inv. stav	1	4	9	19	45	95	175	226	257	310

Řízený provoz nízkopodlažních autobusů je na začátku roku 2004, po zapojení 3 nových midibusů, 20 nových kloubových vozidel a 30 standardních autobusů v roce 2003, zabezpečován již na celkem 77 denních vnitroměstských linkách (v plném nebo dílčím rozsahu), což z celkového počtu těchto linek v pracovní den, provozovaných Dopravním podnikem, představuje podíl 52,0 %.

Za rozvoj bezbariérové dopravy v Praze je nutné na tomto místě poděkovat vedení hlavního města Prahy a statutárním orgánům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, které přijaly zásadní koncepci rozvoje bezbariérové autobusové přepravy cestující veřejnosti, kterou se daří i ve ztížených ekonomických podmínkách naplňovat.

Za dopravní úsek divize Autobusy
Ing. Karel Holejšovský

Preference tramvají světelnou signalizací v Praze

– stav k 31. prosinci 2003

Je známou skutečností, že významným zdrojem rušení provozu vozidel MHD je hustá síť světelných signalizačních zařízení (SSZ), neboť zdržení před SSZ snižuje cestovní rychlost MHD a rozptyl zdržení při jednotlivých jízdách pak negativně ovlivňuje pravidelnost dopravy. Zastavování před SSZ na signál stůj mimo zastávky navíc zvyšuje energetickou náročnost provozu MHD. Jízda tramvají i autobusů se často mění na popojíždění hustým sledem SSZ s nuceným zdržováním desítek cestujících, často i před křižovatkami nevýznamných obslužných komunikací nebo před přechody pro chodce. Negativní vliv SSZ na provoz MHD se projevuje v nadprůměrné míře obzvláště v centrech měst (Prahu nevyjímaje), kde bývá síť řízených křižovatek nejhustší, a dále na koordinovaných tazích, které vytvářejí „zelenou vlnu“ pro automobilovou dopravu, ale při tradičním schématu řízení většinou znamenají pro MHD „červenou vlnu“. Zastávkovým pobytům se totiž vozidlo MHD většinou vyřadí ze zelené vlny a při příjezdu k následující řízené křižovatce musí zastavit a čekat na signál volno až do příštího cyklu řízení (klasickým negativním příkladem „červené vlny“ pro tramvaje v Praze je například ulice Evropská).

Podle reprezentativního celosíťového průzkumu, provedeného Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy počátkem 90. let (před zaváděním preference), činilo průměrné zdržení tramvají před světelnou signalizací 24 sekund na 1 km jízdy, to znamená v průměru téměř 6 minut při jízdě z konečné na konečnou při tehdejší průměrné délce linky 14,4 km.

Rozptyl zdržení před SSZ při jednotlivých jízdách pak na některých linkách dosahoval až ± 4 minuty, tj. s rozdíly až 8 minut mezi jednotlivými jízdami. Negativní vliv takto vysokého rozptylu zdržení na pravidelnost – nebo lépe řešeno na nepravidelnost provozu tramvají – je zřejmý. Znamená to, že kvůli rozptylu zdržení na světelných signalizacích, který řidiči tramvají nemohou nijak ovlivnit, by i za předpokladu zcela pravidelných jízdních dob i zastávkových pobytů a neexistence jiného zdržení nemohla být dodržena požadovaná přesnost a pravidelnost provozu do 2 minut od jízdního řádu (podle standardu v Programu kvality služby Dopravního podniku hl. m. Prahy).

Uvedené skutečnosti jen zdůrazňují význam a potřebu preference vozidel MHD světelnou signalizací, která může významně přispět ke zrychlení provozu MHD a především ke zvýšení jeho pravidelnosti.

Základním technickým předpokladem pro možnost zavádění preference jsou mikropočítačové řadiče (ovládací přístroje světelné signalizace), které je možné naprogramovat tak, aby uměly reagovat na požadavky vozidel MHD v reálném čase a podle těchto požadavků měnit průběh řízení ve prospěch plynulejšího průjezdu MHD. Tento předpoklad splňují moderní řadiče firem Signalbau Huber a Eltodor, které jsou v Praze instalovány od roku 1993. Na řadičích starších typů, které v Praze na řadě míst ještě dožívají, nelze preferenci zavádět.

Druhým technickým předpokladem pro preferenci je možnost přihlašování a odhlašování požadavků vozidel MHD na signál volno, tzv. detekce. Rozšiřování preference je tak závislé – mimo jiné – na postupu výměny řadičů na křižovatkách a na vybavování křižovatek potřebnými detektory pro vozidla MHD.

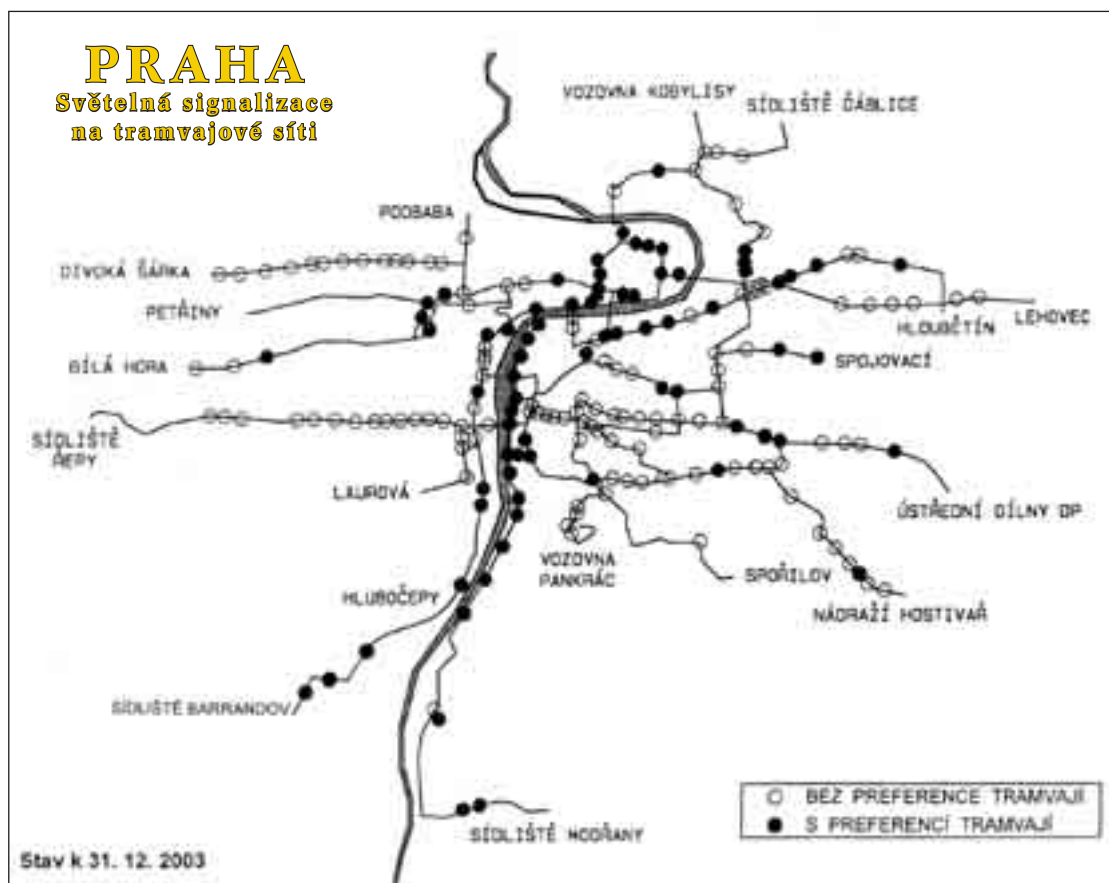
Poznámka: do roku 2001 probíhala na řadě křižovatek tzv. prostá výměna řadičů, kdy se staré elektromechanické řadiče nahrazovaly novými mikropočítačovými řadiči, ale detektory nebyly doplňovány. Na těchto křižovatkách nebylo možné preferenci zavádět.

V Praze se k detekci tramvají používají:

1. Jednoduché pružinové trolejové kontakty (tzv. „brnkačky“). Tyto kontakty byly instalovány především v 1. polovině devadesátých let. Zkušenosti s těmito kontakty však bohužel ukazují, že je problematická jejich zranitelnost spojená s krátkou životností, a to obzvláště v místech, kde tramvaje jezdí vyššími rychlostmi. Často se stává, že se ulomí jeden drátek pružinového kontaktu. V důsledku natáčení troleje jsou pak často přihlašovány nebo odhlašovány jen některé tramvaje, neboť při natočení troleje se zbylý drátek někdy nadzvedne tak, že při průjezdu tramvaje nedojde

k dotyku sběrací lišty pantografu s tímto drátkem. Pokud se to stane u přihlašovacího kontaktu, snižuje se účinnost preference, neboť jsou přihlašovány jen některé tramvaje. Pokud k tomu dojde u odhlašovacího kontaktu, některé tramvaje nejsou odhlašovány, řídicí logika pak čeká na nucené odhlášení přihlášené tramvaje (naprogramované podle zadaných kritérií v řadiči), a tím zbytečně zdržuje ostatní účastníky provozu na křižovatce (včetně tramvají čekajících na signál volno v jiných směrech). Při opakovaném neodhlašování se vyhodnotí tzv. logická porucha odhlašování, při které světelná signalizace přestane reagovat i na přihlašování tramvají jedoucích v tomto směru a preference se tak úplně zruší. Stává se rovněž často, že se ulomí oba drátky kontaktu, a pak detekce a tudíž ani preference nefunguje na tomto místě vůbec. Pokud si v této souvislosti položíme otázku, čím by mohl k lepší preferenci tramvají světelnou signalizací přispět Dopravní podnik, pak odpověď zní: vyměnit všechny stávající pružinové kontakty („brnkačky“), používané pro přihlašování a odhlašování tramvají, za typ PTK1.

2. Trolejové kontakty typu PTK1 s pryžovými kontaktními pásky, instalované od 2. poloviny 90. let. Výpisy z paměti řadičů o počtech přihlašovaných a odhlašovaných tramvají (pantografů) ukazují, že pokud je detekce na křižovatce správně provedena,



je spolehlivost trolejových kontaktů PTK1 velmi vysoká – 99,5 % až 99,9 % – a je na srovnatelné úrovni se spolehlivostí náročných systémů bezkontaktní aktivní detekce v zahraničí.

3. Kontaktní zámky – mechanické ruční spínače pro možnost nouzového ručního nárokování signálu volno řidičem tramvaje v místech, kde je tento signál zařazovaný do signálního programu pouze při nárocích tramvají (na výzvu tramvají).

4. V místech s kolejovým rozvětvením se informace z trolejových kontaktů kombinují v řadiči s informacemi z elektrického ovládání výhybek (se signály o postavení a blokování výhybek), z čehož je odvozována tzv. směrová detekce tramvají – rozlišení směru jízdy tramvají podle postavení výhybek.

5. Na 3 SSZ na nové tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov jsou jako novinka použity k detekci tramvají kolejové obvody.

6. Od podzimu 2003 se na křižovatce Želivského – Jeseniova zkouší nový tramvajový infradetektor typu STOD1 s optickým infračerveným čidlem umístěným v závěsu nad trolejí. Jeho výhodou na rozdíl od dosud používaných kontaktů je, že je galvanicky oddělen od trolejového vedení, tzn. že nepřichází do styku s trakčním napětím 600 V, a že odpadá mechanický dotyk čidla se sběracími lištami pantografů při průjezdu tramvají.

Základní pojmy vztahující se k preferenci

13 **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.

Preferenci MHD světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno jedoucími vozidly MHD tak, aby tato vozidla mohla projít 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.

Možné efekty z preference tramvají světelnou signalizací

V roce 1995 zpracoval Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy na základě průzkumů a analýzy tehdejšího stavu rozvahy o možných efektech preference tramvají světelnou signalizací v Praze. (Bylo prezentováno v DP-KONTAKTU č. 10/1996). Z této rozvahy vyplynulo, že zavedením preference tramvají světelnou signalizací na všech SSZ na tramvajové síti by bylo možné snížit zdržení a zastavování tramvají před SSZ při velmi střízlivém odhadu přinejmenším o 50 %, v optimálním případě o 70 % (a z toho na řadě míst s absolutní preferencí až o 95 – 100 %) ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference. Tím by se – za jinak nezměněných podmínek – dosáhlo:

- zvýšení průměrné cestovní rychlosti tramvají o 6 až 9 %,
- zkrácení jízdní doby z konečné na konečnou v průměru o 3 až 4 minuty,
- úspory 20 až 25 tramvajových vlaků na síti,
- zlepšení plynulosti jízdy a pravidelnosti provozu,
- při celkovém tehdeším přepravním výkonu tramvají přibližně 3,3 mil. osobokilometrů za období 6.00 až 18.00 hodin pracovního dne zkrácení celkové přepravní doby cestujících v tramvajích o 11 000 až 15 000 osobohodin za uvedené období.

Možné efekty z preference tramvají světelnou signalizací – předpoklad v roce 1995

Praha – celá tramvajová síť, pracovní den, denní tramvajové linky (bez nočních linek)

Stav	Bez preference Rok 1994 *	S preferencí na celé síti	
		Min. uvažovaný efekt	Max. uvažovaný efekt
Průměrná délka tramvajové linky v Praze v roce 1994 (km)	14,4	14,4	14,4
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	17,26	18,32	18,8
Průměrná jízdní doba z konečné na konečnou (minut'sekund)	50'03	47'10	45'58
Z toho zdržení před SSZ (minut'sekund)	5'46	2'53	1'41
Podíl zdržení před SSZ z celkové jízdní doby (%)	12 %	6 %	4 %
Průměrné zdržení před SSZ připadající na jeden příjezd k SSZ (sekund)	14	7	4
Průměrné zdržení před SSZ na 1 km jízdy (sekund)	24	12	7
Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ, tzn. pravděpodobnost zastavení při příjezdu k SSZ	0,44	0,25	0,20

* = hodnoty zjištěné reprezentativním celosíťovým průzkumem, provedeným Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy

Zavádění preference

Preferenci tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. V průběhu roku 2003 se počet SSZ s preferencí zvýšil o dalších 15 míst. K 31. prosinci 2003 byla preference tramvají zavedena na 75 místech, což představuje 38 % z celkového počtu 197 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 35 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná. Preferenci tramvají je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Postup zavádění preference je uveden v příloženém přehledu.

K tomu je třeba 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



Foto: Petr Malík

by napomohlo, kdyby správce signalizace zavedl takový systém periodických kontrol radičů, které by zahrnovaly i kontrolu správnosti detekce tramvají (lze to poznat v radičích 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.

SSZ na tramvajové síti 1990 – 2003

Rok (stav k 31.12.)	Celkem SSZ na tramvajové síti	Z toho SSZ s preferencí tramvají	%
1990	180	1	0,6
1991	180	1	0,6
1992	180	1	0,6
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
2003	197	75	38

Změny v preferenci tramvají světelnou signalizací v roce 2003

Preferenci byla nově zavedena na 11 křižovatkách:

- 1. SSZ č. 1.052 Havlíčkova – Hyberská:** dovybavení stávajícího SSZ trolejovými kontakty a doplnění preference do řídicí logiky radiče.
- 2. SSZ č. 1.067 Těšnov – Na Poříčí:** dovybavení stávajícího SSZ trolejovými kontakty, propojení radiče s elektrickým ovládním výhybek a doplnění preference do řídicí logiky radiče.
- 3. SSZ č. 1.111 Keplerova – Parlářova:** nově zřízené SSZ; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu.
- 4. SSZ č. 4.424 Podolské nábřeží – U Podolského sanatoria:** nově zřízené SSZ; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu. V tomto případě se však nejedná o klasické světelné řízení křižovatky, nýbrž o tzv. „světelnou závoru“ pro preferenci tramvají. V základním stavu zde trvale svítí zelená pro vozidla, která

Dosahované efekty preference

Na SSZ s preferencí tramvají se dosahuje celkového průměrného poklesu zdržení tramvají před světelnou signalizací o 50 až 80 % (a z toho na SSZ s absolutní preferencí až o 95 až 100 %) ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference. Tohoto zlepšení se dosáhlo i při relativně vysokých intenzitách tramvajové dopravy, neboť na pražských tramvajových tratích obvykle projíždí ve špičkových obdobích 30 až 80 tramvají za hodinu (v obou směrech celkem) a na klíčových křižovatkách (například Palackého náměstí, Národní divadlo, Strossmayerovo náměstí) až 110 až 120 tramvají za hodinu (ve všech směrech celkem).

Tyto výsledky názorně dokumentují, že při vhodném návrhu světelné signalizace je možné výrazně a účinně preferovat provoz tramvají i v tak místně rozdílných a komplikovaných dopravních poměrech, jaké existují na pražské tramvajové i komunikační síti.

Dosahované výsledky zároveň potvrzují dva známé jevy, prověřené již dříve v zahraničí:

1. Pokud v důsledku přetížení komunikační sítě nelze zvýšit plynulost automobilové dopravy (protože automobilů jezdí již tolik, že se na komunikační síť – především na křižovatky – prostě všechny v potřebný čas nevejdou, a tak se stále častěji zdržují samy mezi sebou), i v podmínkách tohoto přetížení lze preferencí zvýšit plynulost alespoň vozidel MHD.

2. Účinné preference lze dosáhnout i za stavu, kdy vozidla MHD – v tomto případě tramvaje – jezdí na společných jízdních pruzích s automobilovou dopravou (například u Národního divadla ve směru od Jiráskova náměstí, na Čechovské mostě v obou směrech, na křižovatkách Svobodova – Vyšehradská nebo Sokolovská – U Nádražní lávky). Nepotvrzuje se názor rozšířený u části dopravních odborníků, že vozidla MHD lze preferovat pouze za situace, pokud jezdí na vyhrazených jízdních pruzích nebo na vlastních tělesech.

Na křižovatkách, kde se tramvajové tratě větví do více směrů, jsou při dynamickém řízení s preferencí signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů vybírány podle možností v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se významně omezilo vzájemné zdržování tramvají, jejich shlukování před křižovatkami a až na výjimky se vyloučilo zdržení přesahující délku cyklu řízení – například na křižovatkách Těšnov – Na Poříčí, Svobodova – Na Slupi (Albertov), Palackého náměstí, Národní divadlo, Křižovnická – Kaprova (Staroměstská), Čechův most – nábřeží E. Beneše, Strossmayerovo náměstí, Dělnická – Komunardů nebo Vinohradská – Starostraňská (Vinice).

Výhodnost tohoto řešení vynikne při srovnání s původním způsobem řízení pevnými signálními programy s neměnným pořadím fází, při kterém docházelo k následujícímu nepříznivému jevu: pokud tramvaje jedoucí do různých směrů přijely k SSZ za sebou v opačném pořadí, než byl zadaný sled fází pro různé směry jízdy, kvůli první tramvajovi čekající na svůj signál volno nemohla druhá tramvaj využít signál volno pro svůj směr v prvním cyklu řízení a musela na něj čekat až do dalšího cyklu. Tím docházelo k nadměrnému zdržení druhé tramvaje, které bylo vyšší než délka cyklu a mohlo dosáhnout až dvojnásobku délky cyklu (tj. i 2 až 3 minuty), což mělo významný negativní vliv na cestovní rychlost a pravidelnost tramvajového provozu.

Omezením zastavování před signálem stůj na trati mimo zastávky se provoz tramvají stal plynulejší a tím pro řidiče příjemnější a pro cestující atraktivnější.

Dynamickým řízením se podstatně snížil i rozptyl jednotlivých zdržení a zároveň byla minimalizována především delší zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu.

V příložených grafech jsou dokumentovány příklady efektů preference tramvají na SSZ, kde Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy prováděl srovnávací měření stavů „před“ a „po“. Všechna měření byla prováděna v pracovní dny v období 16 – 17 h odpolední dopravní špičky, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvají a chodí i nejvíce chodců.

Z příkladů je patrné, že na křižovatkách s absolutní preferencí nebo s vysokou mírou podmíněné preference se průměrné zdržení tramvají světelnou signalizací blíží hodnotě nula (1 až 2 sekundy) a podíl tramvají zdržených signálem stůj činí jen 3 až 13 %. To znamená, že k rozhodující většině přijíždějících tramvají se zde světelná signalizace „chová“ tak, jako kdyby pro tramvaje překážka v podobě signálu stůj vůbec neexistovala. Ideálním stavem by bylo dosažení hodnoty nula, což však není možné ze dvou praktických důvodů:

1. Prvním důvodem je vysoká četnost tramvajových spojů. Vzhledem k reálným provozním poměrům pak dochází k situacím, kdy během jedné minuty někdy ke křižovatce přijedou dvě, tři a někde výjimečně i čtyři tramvaje. Jelikož prodloužení signálu volno pro tramvaje musí být i při absolutní preferenci časově omezeno (nemůžeme trvat ani do nekonečna ani tak dlouho, aby pro ostatní účastníky provozu svítila několik minut červená), při příjezdu více tramvají v krátkých časových odstupech za sebou umožní absolutní preference plynulý průjezd vždy první tramvaj, zatímco dalším tramvajím v pořadí pouze tehdy, když se „vejdou“ do zadaného maximálního prodloužení signálu volno.

2. Druhým důvodem je občasný – byť výjimečný – výskyt velmi dlouhých zastávkových pobytů u zastávek umístěných těsně před stopčárami nebo v prostoru mezi přihlašovacími detektory a stopčárou. V řídicí logice jsou zadány maximální délky zastávkových pobytů podle místních poměrů tak, aby tyto délky nebyly překročeny rozhodující většinou tramvají. Pokud však zastávkový pobyt trvá déle než je zadaná maximální délka, prodloužení tramvajového volna se po dosažení zadaného maxima ukončí a tím dojde ke zdržení tramvaje. Při zadání odpovídajícím reálným poměrům však k tomuto jevu dochází jen velmi zřídka.

Z příkladů je dále patrné, že největšího absolutního poklesu průměrného zdržení tramvají se dosahuje na složitých křižovatkách, kde se tramvajové tratě větví do více směrů a kde bylo zdržení při původním řízení pevnými signálními



Foto: Petr Malík

je přerušovaná ve prospěch tramvají ve dvou případech: jednak při jízdě tramvaje ve směru od Podolí k Výtoni, aby tramvaj mohla nerušeně vjet do zúženého profilu na společný jízdní pruh s automobily ve Vyšehradském tunelu, a jednak při vyhodnocení vzdutí vozidel (fronty automobilů) za Vyšehradským tunelem směrem k Výtoni, aby bylo zabráněno vjíždění dalším automobilům do zúženého profilu v prostoru Vyšehradského tunelu.

5. SSZ č. 5.515 Štefánikova – Holečkova: rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

6. SSZ č. 5.564 Tréglava – přechod: nově zřízené SSZ na nové tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu.

7. SSZ č. 5.566 Werichova – Do Klukovic: nově zřízené SSZ na nové tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu.

8. SSZ č. 5.572 K Barrandovu – Slivenecká: nově zřízené SSZ na nové tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu.

9. SSZ č. 8.207 Sokolovská – Šaldova: rekonstrukce SSZ v souvislosti s rekonstrukcí tramvajové tratě v Karlíně, zničené povodní v létě 2002; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

10. SSZ č. 8.208 Sokolovská – U Nádražní lávky: rekonstrukce SSZ v souvislosti s rekonstrukcí tramvajové tratě v Karlíně, zničené povodní v létě 2002; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

11. SSZ č. 8.237 Sokolovská – Ke Štvanici: dovybavení stávajícího SSZ trojovými kontakty, propojení řadiče s elektrickým ovládním výhybky a doplnění preference do řídicí logiky řadiče.

Preference byla obnovena na 4 křižovatkách:

1. SSZ č. 6.122 Bělohorská – Ankarská (Vypich): znovuzavedení preference, která zde původně fungovala již od roku 1999, ale na podzim 2000 byla zrušena ve prospěch automobilové dopravy. Vzhledem k přetížení křižovatky automobilovou dopravou a k jízdě autobusů MHD ve směrech kolizních s tramvajemi jsou zde zadány tři stupně preference: při slabém provozu absolutní preference tramvají, při středně silném provozu podmíněná preference a při velmi silném provozu podmíněná preference s vyšší mírou jejího omezení.

2. SSZ č. 7.135 Bubenské nábřeží – Argentinská: znovuzavedení alespoň částečné preference, která zde původně fungovala již od roku 1998, ale v roce 2000 byla zrušena.

3. SSZ č. 7.187 Bubenské nábřeží – tramvajová trať: znovuzavedení alespoň částečné preference, která zde původně fungovala již od roku 1998, ale v roce 2000 byla zrušena.

4. SSZ č. 1.156 Klárov – Letenská: znovuzavedení preference, která zde původně fungovala již od roku 1995, ale v roce 2002 byla zrušena.

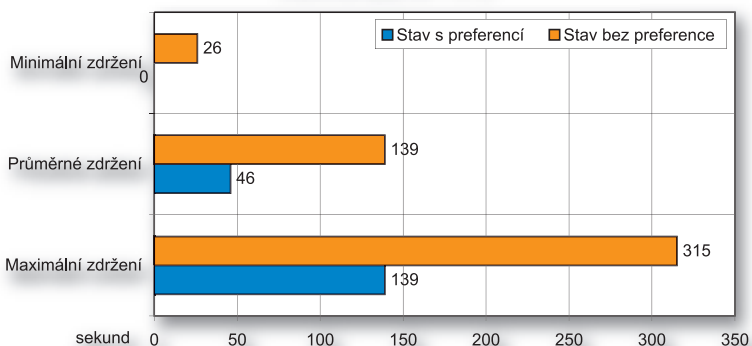
programy nejvyšší (Strossmayerovo náměstí, nábřeží kpt. Jaroše – Štefáníkův most, Čechův most – nábřeží E. Beneše, Palackého náměstí), a to i za situace, kdy zde tramvaje jezdí ve dvou až pěti vzájemně kolizních relacích, takže při současných příjezdech se zdržují i samy mezi sebou.

Výše uvedené potvrzuje i příklad jedné z nejproblematičtějších pražských křižovatek – Palackého náměstí (vysoké zatížení automobilovou dopravou – 34 300 vozidel/24 hodin, vysoké zatížení tramvajovou dopravou – ve špičkových obdobích zde projíždí 120 tramvají za hodinu ve čtyřech vzájemně kolizních relacích, ve směru Palackého most – ulice Na Moráni dopravně velmi nevhodné esovitě vedení tramvajových kolejí se sníženou rychlostí jízdy tramvají na 10 km/h a s důsledkem dlouhých vyklizovacích časů tramvají při průjezdu křižovatkou, dosahujících až 19 sekund), který je dokumentován v samostatném grafu.

Zde se na vjezdu od Moráně dosáhlo největšího absolutního poklesu průměrného zdržení (ze 2 minut 19 sekund na 46 sekund, tj. o snížení o 1 minutu 33 sekund) i maximálního naměřeného zdržení (z 5 minut 15 sekund na 2 minuty 19 sekund, tj. snížení dokonce o 2 minuty 56 sekund). Na vjezdu od Moráně přijíždí ve špičkových obdobích v pravidelném provozu 45 tramvají za hodinu, tj. jedna tramvaj průměrně každých 80 sekund (a případně navíc manipulační, školní nebo jiné nepravidelné jízdy). Vzhledem k reálným provozním poměrům zde však běžně dochází k situacím, kdy se doba mezi příjezdy dvou tramvají prodlouží až na 2,5 minuty a jindy přijede až 8 tramvají během 5 minut, čímž vznikají fronty tramvají. Měření prokázalo, že při dynamickém řízení jsou tyto fronty odbavovány mnohem rychleji než při řízení

Příklady SSZ s preferencí tramvají Palackého náměstí příjezd k SSZ od Moráně

Pracovní den, 16 – 17 h



pevnými programy. Díky rychlejšímu odbavování se pak tyto fronty tvoří méně často a trvají podstatně kratší dobu. Důsledkem je pak výrazně nižší průměrné i maximální zdržení než při řízení pevnými programy.

Zatímco na jedné křižovatce je možné dosáhnout poklesu zdržení tramvají nejvýše o desítky sekund, s přibývajícím počtem SSZ s preferencí se již začíná projevat příznivý synergetický efekt, kdy zkrácení cestovních dob tramvají díky preferencí – za jinak nezměněných okolností – lze již počítat na minuty. To dokumentují například výsledky měření v souvislém úseku s preferencí Právnická fakulta – Strossmayerovo náměstí:

Pracovní den, 16 – 17 hodin	Úsek Právnická fakulta – Strossmayerovo náměstí (délka 1,8 km, 6 SSZ)		
	Jaro 1994 Bez preference	prosinec 2001 S preferencí	Rozdíl
Stav			
Celkové průměrné zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje (min' s)	2' 31	0' 22	- 85 %
Průměrný počet zastavení a zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje	4,19	1,50	- 64 %
Podíl zdržení před SSZ z celkové cestovní doby	0,35	0,07	- 80 %
Průměrná cestovní doba (minut' sekund)	7' 09	5' 13	- 27 %
Průměrná cestovní rychlost (km/h)	15,1	20,7	+ 37 %

Jiný příklad: Pokud by hypotetická tramvajová linka projela všemi 14 SSZ uvedenými v příložených grafech, díky preferenci by se její zdržení před SSZ zkrátilo v průměru o téměř 4 minuty (o 3 minuty 48 sekund), tj. o 81 %, a počet zastavení na signál stál by se snížil o 6,21 zastavení, tj. o 68 %, ve srovnání s původním stavem bez preference.

Při jízdě tam a zpět by se již úspora času zvýšila na přibližně 7,5 minuty, což by při běžném intervalu pražských tramvajových linek 8 minut ve špičkových obdobích již téměř znamenalo možnost úspory jednoho tramvajového vlaku.

Pokud by tato tramvaj projela navíc ještě Palackého náměstím směrem od Moráně, na zdržení před SSZ by ušetřila dokonce 5 minut 21 sekund ve srovnání s původním stavem.

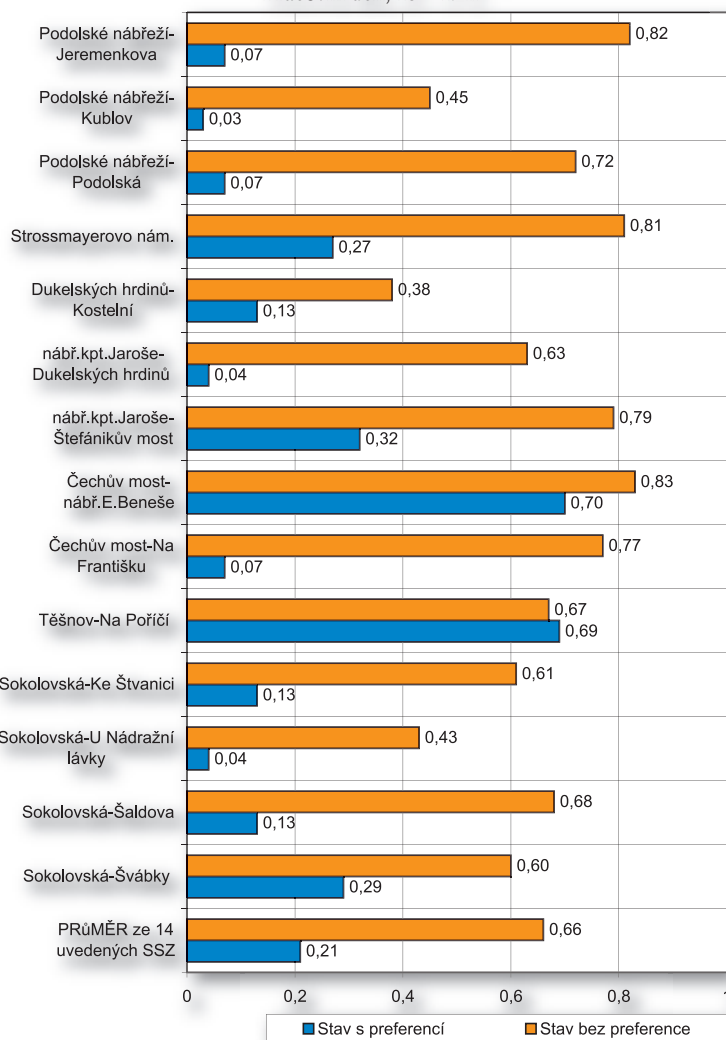
Tyto příklady názorně ilustrují, jaké možnosti pro zrychlení provozu MHD i pro zlepšení její pravidelnosti v sobě skrývá preference světelnou signalizací, pokud by byla zavedena na celé síti.

Někdy se objevuje námitka, že preference vozidel MHD na SSZ nemá smysl, protože čas, který vozidla MHD ušetřila díky preferenci před světelně řízenou křižovatkou, stejně ztratí popojížděním a postáváním v kolonách automobilů v navazujících přetížených úsecích. K tomu lze říci, že vozidla MHD čas ušetřený preferencí na SSZ neztratí, protože by v kolonách automobilů popojížděla a postávala stejně

Příklady SSZ s preferencí tramvají

Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem STÚJ z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ

Pracovní den, 16 – 17 h



za stavu bez preference na SSZ jako za stavu s preferencí. Bez preference na SSZ by se pouze jejich celkové zdržení zvýšilo tím, že ke zdržení v kolonách automobilů by navíc přibýlo delší zdržení před SSZ. Názorným praktickým příkladem jsou například křižovatky Palackého náměstí nebo Dukelských hrdinů – Veletřní, kde je občas navoleno řízení pevnými signálními programy (které preferenci neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které preferenci umožňují). Volba pevných programů je zdůvodňována potřebou zlepšit podmínky pro automobily (to znamená přesněji řečeno upřednostnit automobily před tramvajemi). Výsledkem je však pouze nárůst zdržení tramvají před SSZ, přičemž fronty automobilů se neodstraní ani nezmírní, neboť kapacita křižovatek ani přetížení jejich okolí se řízením pevnými programy nezvýší.

Optimálním řešením by samozřejmě bylo zcela odstranit nebo alespoň významně snížit i zdržení vozidel MHD v kolonách automobilů v přetížených úsecích. To je však jiný a širší problém než preference MHD na SSZ.

Preference tramvají a automobilová doprava

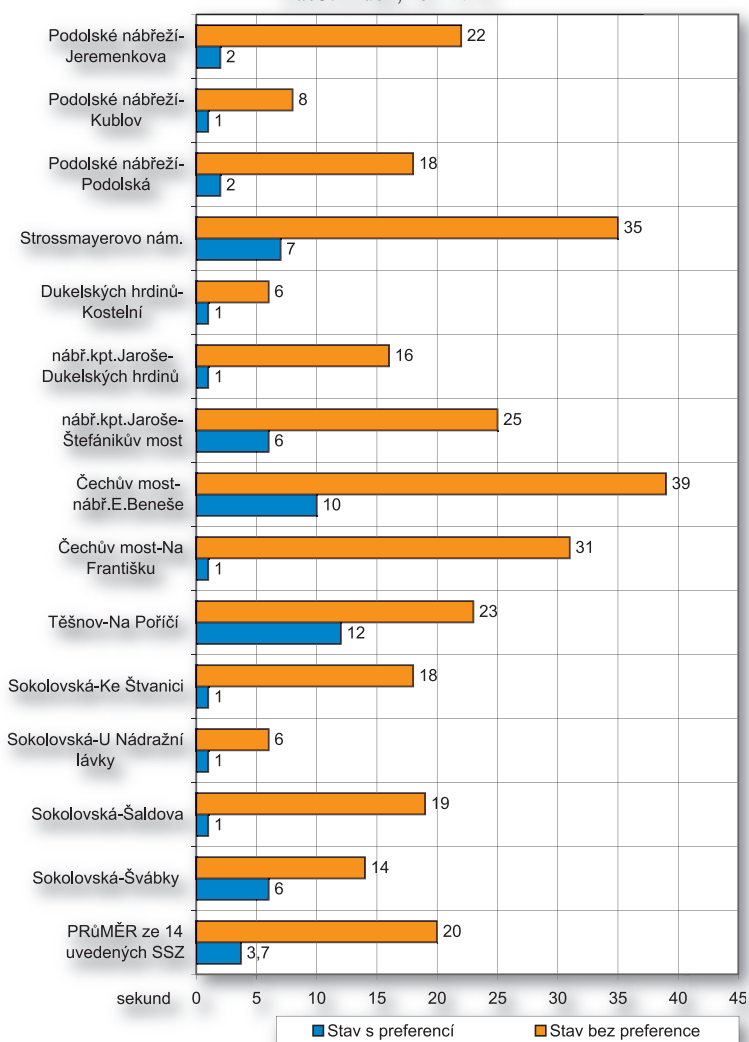
Praxe potvrzuje teoretický předpoklad, že navrhovaná co nejvyšší možná míra preference je v pražských dopravních poměrech akceptovatelná i pro automobilovou dopravu. Zkušenosti z křižovatek se zavedenou preferencí přitom ukazují, že při vhodném návrhu řídicí logiky nemá ani vysoká míra preference obecně významnější negativní vliv na plynulost ostatního provozu, neboť preferenční zásahy do světelného řízení mohou být následně kompenzovány prodlužováním zelených signálů podle potřeb automobilové dopravy.

Dosavadní zkušenosti s preferencí rovněž nepotvrzují názory některých dopravních odborníků, podle nichž preference MHD světelnou signalizací výrazně snižuje kapacitu křižovatek, způsobuje na některých místech nadměrné fronty vozidel a že tudíž zhoršuje dopravní poměry ve městě. Je třeba si uvědomit, že preference tramvají není příčinou problémů automobilové dopravy, nýbrž že automobilová doprava je příčinou problémů provozu tramvají a že případné omezování preference tramvají ve prospěch automobilů plynulost automobilového provozu v Praze nezvýší a fronty vozidel neodstraní ani nezmírní.

V podmínkách přetížení komunikační sítě v celých oblastech – což je již řadu let případ Prahy – se totiž automobilová doprava chová obdobně jako kapalina pod tlakem: vozidla využívají každé časové i prostorové skulině v komunikační síti, pohyby a chování dopravního proudu jsou značně nestabilní a výrazně kolísají v závislosti na okamžitém vývoji situace. Proto jsou fronty vozidel, délky a trvání dopravních zácp na jednotlivých místech značně proměnlivé podle momentální situace a s preferencí nebo npreferencí MHD světelnou signalizací nesouvisejí.

Požadavky na omezování preference tramvají zdůvodňované přetížením křižovatek a frontami automobilů je proto žádoucí zásadně odmítnout. V opačném

Průměrné zdržení tramvají
připadající na jeden příjezd k SSZ
Pracovní den, 16 – 17 h



případě by mohlo dojít k absurdní situaci, že nebude žádná další preference zaváděna a preference již zavedená bude rušena, neboť pokud se bude automobilový provoz v Praze i nadále zvyšovat, bude přetížených křižovatek přibývat, doba přetížení se bude prodlužovat a fronty vozidel budou narůstat. Přetěžování křižovatek a fronty automobilů by měly být naopak pádným argumentem pro co nejvyšší a nejúčinnější preferenci vozidel MHD.

V této souvislosti je třeba rovněž uvést, že vzhledem k následné kompenzaci preferenčních zásahů do řízení ve prospěch tramvají podle potřeb automobilové dopravy (prodlužováním jejich signálů volno v zadaných mezích) preference tramvají až na výjimky nesnižuje kapacitu křižovatek pro automobilovou dopravu ve srovnání s původním řízením bez preference. Díky dynamickému řízení nyní projede křižovatkami i při preferenci tramvají obvykle více automobilů, než tomu bylo při původním řízení pevnými programy bez preference (jak potvrzují dopravní sčítání dotčených křižovatek za stavů „před“ a „po“).

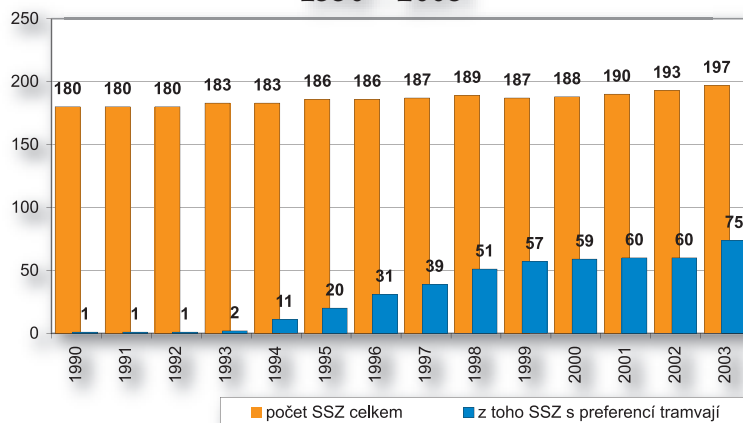
Pokud není křižovatka ani blízké okolí automobilů přetíženo, i při preferenci tramvají se dynamickým řízením obvykle podaří současně zvýšit i plynulost provozu automobilové dopravy ve srovnání s původním řízením pevnými signálními programy. Zkušenosti ukázaly, že dynamickým řízením je možné krátkodobě zvýšit propustnost některého nebo některých křižovatkových vjezdů, které to v dané chvíli potřebují, až o 20 % ve srovnání s klasickým řízením pevnými signálními programy, a to přerozdělováním zelených v reálném čase z těch směrů, na které jsou momentálně nižší nebo žádné nároky a jejichž maximální zadané zelené tak nejsou právě plně využity. Celková kapacita (propustnost) křižovatky se však bez stavebních úprav nebo změn organizace dopravy nemůže samozřejmě výraznějším způsobem změnit.

Pokud je však křižovatka nebo blízké okolí automobilů přetíženo, pak i v případě, že se dynamickým řízením nebo úpravou režimu řízení podaří dílčí zvýšení kapacity křižovatky nebo některých jejích vjezdů pro automobilovou dopravu, v podmínkách přetížení to plynulost automobilového provozu jako celku nezvýší a fronty vozidel neodstraní ani nezmírní, neboť nabídnutá vyšší kapacita na této křižovatce je okamžitě využita větším počtem přijíždějících vozidel a problém se tak pouze přesune o několik desítek nebo stovek metrů jinam.

Pokud v důsledku preference tramvají někde dojde k částečnému zhoršení plynulosti provozu automobilů, lze to považovat z dopravně politických důvodů za přijatelné, protože:

■ Upřednostňování MHD před automobilovou dopravou je veřejným zájmem města, neboť je deklarováno jako jeden ze základních dopravně politických principů

Světelná signalizace (SSZ) na tramvajové síti
1990 – 2003



dopravní politiky hlavního města Prahy (schválené Zastupitelstvem hlavního města Prahy dne 11. 1. 1996).

■ **Přírůstek zdržení automobilů, vzniklý při preferování MHD, je zcela zanedbatelný** ve srovnání s celkovým zdržením automobilů, způsobeným vysokou hustotou provozu na městské komunikační síti.

Poznámka: způsoby a míra preference jsou vždy navrhovány s ohledem na místní dopravní poměry a širší dopravní vztahy tak, aby nedocházelo k takovému zdržování a prodlužování front automobilové dopravy, které by mělo za následek zdržování a omezení vozidel MHD na jiných místech.

■ **Vzhledem ke čtyřicetinasobně až stonásobně vyšší obsazenosti tramvají ve srovnání s automobily se při preferování tramvají celkové zdržení všech účastníků dopravy na křižovatce (cestujících v MHD i automobilech) vždy významně sníží.**

Ing. Jan Adánek, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy

SSZ s preferencí tramvají – stav k 31. prosinci 2003

0.327	Vinohradská – Starostrašnická	3.364	Koněvova – Spojovací	7.129	Strossmayerovo náměstí
A 0.342	Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou	A 3.374	Koněvova – Na Vrcholu	7.130	Dukelských hrdinů – Veletřzní
A 0.359	Vršovická – Užocká	A 3.613	Vinohradská – Pod Židovskými hřbitovy	7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
A 0.622	Svehlova – Práčská	4.401	Bělehradská – Otakarova	7.135	Bubenské nábřeží – Argentinská
0.632	Černokostelecká – Sazečská	A 4.418	Podolské nábřeží – Podolská	7.137	Argentinská – Plynární
1.010	Národní divadlo	A 4.419	Podolské nábřeží – Kublov	7.141	Dělnická – Komunardů
1.011	Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)	A 4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova	A 7.142	Plynární – Komunardů
1.012	Jiráskovo náměstí	A 4.424	Podolské nábřeží – U Podol. sanatoria	7.155	Letenské náměstí
1.035	Křižovnická – Karlova	A 4.450	Kolarovova – Čs. exilu	7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
1.052	Havlíčkova – Hyberská	A 4.469	Modřanská – Údolní	A 7.172	Plynární – Osadní
1.056	Křižovnická – Kaprova	A 4.470	Kolarovova – odbočení tramvaje	A 7.176	Partyzánská – Vrbenického
1.067	Těšnov – Na Poříčí	A 4.628b	Modřanská – Mlejnek sever	7.187	Bubenské nábřeží – tramvajová trať
1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží	5.515	Štefánikova – Holečkova	A 8.207	Sokolovská – Šaldova
1.089	Nábřeží E. Beneše – Čechův most	A 5.564	Tréglava – přechod	A 8.208	Sokolovská – U Nádražní lávky
1.106	Malostranské náměstí – Letenská	A 5.566	Werichova – Do Klukovic	8.220	Sokolovská – Švábky
A 1.111	Keplerova – Parlérova	A 5.571	Na Zličově – smyčka Hlubočepy	A 8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
1.156	Klárov – Letenská	A 5.572	K Barrandovu – Slivenecká	A 8.251a	Zenklova – Kotlaska
2.013	Palackého náměstí	5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov	A 8.251b	Zenklova – Votčárova
2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina	5.583	Nádražní – U Královské louky	A 8.251c	Zenklova – přechod
2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)	6.122	Bělohorská – Ankerská (Vypich)	A 8.267	Trojská – přejezd tramvajové tratě
A 2.022a	Svobodova – Vyšehradská	6.147	M. Horákové – U Brusnice	9.209	Balaběnka
2.023	Svobodova – Na Slupi	6.148	Patočkova – Střešovická	A 9.210	Sokolovská – Na Rozcestí
A 2.066	Vyšehradská – Benátská	A 6.149	Patočkova – Myslbekova	A 9.233	Sokolovská – Na Břehu
3.304	Táboritská – Ondříčkova	7.002	Nábř. kpt. Jaroše – Štefánikův most	A 9.264	Kolbenova – přechod
3.306	Olšanské náměstí	7.028	Nábř. kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů		preference 75 SSZ, absolutní preference (A) 35 SSZ
		A 7.125	Dělnická – Jankovcova		Celkem SSZ na tramvajové síti: 197

Stalo se tradicí, že po skončení roku oslovíme ředitele našeho podniku s několika otázkami směřujícími k hodnocení nedávno skončeného roku. Letos osm ředitelů odpovídalo na následujících pět otázek:

1. Co přinesl vašemu závodu (divizi) či úseku rok 2003?
2. Co se vám vybaví při vzpomínce na letopočet 2003?
3. Podařilo se mnohé, kde vidíte největší rezervy vašeho úseku nebo závodu (divize) v budoucnosti?
4. Jaké máte priority v roce 2004? Jaké nejzávažnější úkoly vás a váš úsek nebo divizi čekají v nadcházejících týdnech?
5. Dal jste si nějaké novoroční předsevzetí?

Pojďme se tedy ještě vrátit na několik chvil do roku 2003, ale také do roku letošního, vždyť jedna z otázek směřuje k roku letošního.



Foto: Pavel Fojtík

Ing. Milan Houfek, předseda představenstva a generální ředitel

1. Podle mého máme za sebou stabilizující rok, proto bych chtěl v úvodu poděkovat všem, kteří se zasloužili o dobré jméno Dopravního podniku v očích našich zákazníků v uplynulých měsících.

V první části roku se nám podařilo obnovit provoz metra do stavu před 12. srpnem 2002 a definitivní tečku za povodní jsme udělali 13. září, kdy byl obnoven tramvajový provoz v Karlíně. Návrat provozu znamenal pro nejpostiženější pražskou čtvrť významný krok k obnovení předpovodňového stavu.

V závěru roku byla otevřena tramvajová trať na Barrandov, která představuje nejen významný dopravní počín pro jihozápadní sektor města, ale také architektonický. První ohlasy na novou trať a tramvajový provoz jsou velice příznivé, což nás může těšit, ale jsou zároveň závazkem do budoucna.

Příznivě je také oceňována snaha zkvalitnit námi poskytované služby. I v této oblasti byl rok 2003 dalším krokem vpřed.

2. Rok 2003 bude v mé mysli spojen s počátkem změn v Dopravním podniku, zahájenou restrukturalizací. Věřím, že budoucí historici právě rok 2003 označí jako počátek výrazných změn v podniku i přes další pro městskou dopravu důležité udá-

Jaký byl

losti, které jsem jmenoval v předchozím bodě.

3. Když sleduji život v podniku, vidím, že se stále na mnoha úrovních potýkáme s nekvalitní vnitřní komunikací. Přenos informací není dobrý, a tak vzniká prostor pro různá zkresení, nedorozumění a fámy, která nepříznivě ovlivňují atmosféru v celém podniku.

Věřím, že zahájená restrukturalizace i na tomto poli výrazně přispěje ke zlepšení předávání informací, a tím lepší informovanosti na všech úrovních. Takto by se nám mělo podařit vyvrátit dezinformace, které velice často šíří odborové sdružení OSPEA.

4. Rok 2004 by měl být pro nás všechny významný hned z několika důvodů. Změny v podniku dostanou konkrétní podobu a uděláme první kroky k jejich konkrétnímu naplnění.

V polovině roku bude zprovozněn úsek tratě C z Nádraží Holešovice do Ládví. Po dlouhých letech diskusí a plánů se kapacitní doprava do severní části města stane realitou, což by měli přivítat především tamní obyvatelé. Současně bude zahájena výstavba 2. etapy IV. provozního úseku tratě C z Ládví do Letňan, představující další významné zlepšení dopravní obslužnosti tohoto území.

Z významných investičních akcí bych rád připomněl přípravu na změnu zabezpečovacího zařízení na trati B, čímž bude dokončena změna zabezpečovacího zařízení v celém metru, a také zahájení výroby nových tramvajových vozů pro Prahu. V metru a autobusové dopravě se s novými vozidly setkáváme již několik let, v tramvajové dopravě se dočkáme v roce 2005.

Do nejbližších týdnů věřím, že se nám podaří udržet sociální smír v podniku, i když snahy odborového sdružení OSPEA jsou pod záminkou ochrany zájmů zaměstnanců často naprosto opačné.

5. Novoroční předsevzetí si nedávám, ale věřím, že i rok 2004 bude pro Dopravní podnik rokem dobrým, ve kterém se nám podaří zlepšit naše renomé v očích veřejnosti tak, abychom i některé váhající přesvědčili o výhodnosti cestování městskou hromadnou dopravou.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

1. Zejména první čtvrtletí roku 2003 bylo stále ještě ovlivněno dalším postupným obnovováním provozu po povodních. Pozornost se soustředila na celkovou stabilizaci dopravního a informačního systému.

Koncem ledna, také s využitím zkušeností z povodní, vzniklo specializované telefonické středisko. Po téměř ročním provozu tohoto střediska (denně od 7.00 do 21.00 hodin) se průměrný počet telefonátů ustálil na zhruba 5 000 měsíčně, což představuje přibližně 170 dotazů denně. Pokud ale v provozu MHD nastane nějaká mimořádná situace, počet telefonických dotazů rapidně stoupá. Pro srovnání lze uvést třeba fakt, že v období kolem únorové stávkové části řidičů tramvají vyřizovalo telefonické informační středisko až přes 200 dotazů za hodinu.

Rozvoj zaznamenaly v loňském roce také různé softwarové aplikace – byly zahájeny práce na 1. etapě projektu Mapový server a příprava cílového konceptu řešení návazných agend Přepravní a dopravní průzkumy a pokračoval vývoj ASW JŘ. Koncem roku byl spuštěn nový Portál jízdních řádů PID, na němž mohou návštěvníci našeho webu najít všechny informace týkající se jízdních řádů městských i regionálních linek veřejné dopravy, stejně tak i linek smluvních, a to jak ve formě linkových (tzv. knižních) jízdních řádů, tak i ve tvaru zastávkových jízdních řádů (v podobě, se kterou se lze setkat na zastávkách MHD). Jízdní řády vyjadřují aktuální stav v den vyhledávání (případně i plánovaný stav pro blízkou budoucnost). Pro stahování a tisk jsou k dispozici ve formátu PDF s tiskovým výstupem ve velikosti A4.

Byla také realizována další opatření v oblasti preference povrchové MHD. Ke konci roku 2003 bylo v síti ED instalováno již více než 6 km podélných prahů, oddělujících tramvajovou trať od vozovky, a počet SSZ s preferencí pro tramvaje vzrostl na 74. Věnovali jsme se i úkolům Projektu Trendsetter – preferencí pro autobusy na světelně řízených křižovatkách (tzv. aktivní detekce) a zavedení citybusové linky se zaměřením na cílovou skupinu uživatelů, tedy v našem případě linky číslo 291 v oblasti Karlova.

Nelze samozřejmě zapomenout ani na další významnou událost loňského roku, kterou bylo zprovoznění nové tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. Na pětici nových zastávek se objevily nové prvky informačního systému, poprvé se na zastávkách povrchové dopravy objevily informační vitríny podobného typu jako jsou ve stanicích metra, dále jsou zde využity tzv. informační kiosky s možností přímé komunikace s telefonickým informačním střediskem nebo využití dotykové obrazovky s programem na vyhledávání spojení a jízdních řádů.

Bylo rozšířeno i informační zajištění významných výlukových akcí. Podle předem připravených projektů byly při jednotlivých akcích instalovány na významné přepravní body grafické tabule s přehledným vyobrazením přerušené dopravy a výlukovým dopravním opatřením.

2. Určitě právě nová tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov. Její provedení představuje zase další krok kupředu (a to i v oblasti informačního systému) a navíc, jednotlivé zastávky jsou zajímavé i z hlediska architektonického.

Rok 2003 nám ale přinesl třeba i zajišťování dopravy při velkých akcích jako bylo třeba mezinárodní setkání mládeže YMCA nebo koncerty skupin Rolling Stones a Elán na Letné.

V závěru roku bylo také významné vydání nového Atlasu Pražské integrované dopravy s aktuálním vyobrazením všech linek PID a souhrnnými rejstříky ulic, za-

rok 2003?

stávek i linek, jehož předchozí vydání bylo oceněno jako nejlepší kartografické dílo v rámci ČR i na mezinárodní úrovni. Důležitým informačním počinem bylo i nové knižní vydání Jízdních řádů PID, poprvé včetně CD-ROM.

3. Rádi bychom se v ještě větší míře než dosud zaměřili na jednotlivé skupiny cestujících. Věcné podněty a připomínky ze strany veřejnosti jsou pro nás nesmírně cenné, protože naše činnost takovou zpětnou vazbu opravdu potřebuje. V oblasti informačních středisek máme zájem o další rozšíření služeb. Znovu se vracíme k předpokládanému zřízení střediska na Hlavním nádraží a rádi bychom také rozšířili provozní dobu zejména u telefonického informačního střediska, které je našimi zákazníky velmi využíváno. Větší důraz chceme klást také na práci a vystupování našich přepravních kontrolorů, ale i na důsledné působení na cestující veřejnost z hlediska přepravní kázně. Pozornost je třeba věnovat i moderním informačním technologiím a aplikacím nejruznějších zahraničních zkušeností v rámci našeho budoucího členství v EU.

4. V letošním roce nás čeká především zprovoznění úseku IV. C metra z Nádraží Holešovice do Ládví a s tím související úpravy a změny (návažná doprava, informační systém atd.). Vliv na naši činnost budou mít pochopitelně i různé velké akce, které se v Praze budou letos odehrávat (například MS v ledním hokeji).

Čeká nás pokračování prací na rozvoji již zmíněných softwarových aplikací i opatření v oblasti preference MHD. V nejbližší době chceme také dokončit systém přepojování telefonických hovorů cestujících z jednotného čísla 296 19 18 17 kromě střediska ve stanici metra Muzeum i na středisko ve stanici Můstek, aby bylo možné vyhovět v daném časovém okamžiku většímu počtu volajících.

V neposlední řadě nás pak čekají i určité změny v organizaci celého systému práce našeho úseku, které by měly přispět k dalšímu rozvoji našeho podniku.

5. Nejsm zrovna velkým příznivcem novoročních předsevzetí, a tak si ani žádná nedávám. Stejně tomu bylo i při vstupu do letošního roku. Žádné aktuální novoroční předsevzetí jsem si tedy nedal.

Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel

1. Technický úsek ředitelství sice neprošel v roce 2003 žádnými zásadními změnami, ale aktivně se řada jeho pracovníků podílela na přípravě restrukturalizace naší společnosti. Z pohledu technického úseku proběhla její 1. fáze již v uplynulých letech (soustředění útvarů pro přípravu a realizaci investic), i v dalších krocích se nás změny významně dotknou.

2. Samozřejmě především se jedná o dokončení obnovy provozu metra po povodních (především tratě B). Za velké pozitivum v této souvislosti považují také to, že se podařilo zachovat i tempo realizace ostatních investic. Díky tomu bylo možno v předpokládaném termínu zprovoznit tramvajovou trať na Barrandov a mohla i pokračovat nezbytná obnova vozových parků (hlavně metra a autobusů). Jsou vytvořeny i dobré podmínky pro zprovoznění 1. části IV. provozního úseku tratě C metra kolem poloviny letošního roku.

3. Nepodařilo se dotáhnout výběr dodavatelů pro některé investiční akce (zabezpečovací zařízení tratě B metra, modernizace kamerového systému). Proto chci do budoucna ještě více zkvalitnit přípravu veřejných obchodních soutěží a výběrových řízení, a to třeba i ve spolupráci s externími partnery.

4. Z hlediska rozvoje je jednoznačnou prioritou včasné zprovoznění dalšího úseku metra na sever do stanice Ládví a zároveň zahájení další výstavby tratě na Prosek a do Letňan. Za velmi důležité považují i nastartování obnovy vozového parku tramvají. Tomuto úkolu musíme věnovat maximální pozornost, abychom získali pokud možno vozidlo, které by v Praze mohlo jezdit dlouhá léta.

5. Ne, předsevzetí si nedávám. Ale myslím si, že by se člověk na sobě měl snažit trvale pracovat. Ono se to vrátí nejen v zaměstnání, ale také v soukromém životě.

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

1. V roce 2003 obchodně-ekonomický úsek ředitelství prováděl především dokladovou likvidaci následků živelné pohromy, která nás postihla v roce předšlém. Oproti ostatním úsekům, které již prvotní nápor problémů a mimořádného pracovního vytížení ustály, nás čekalo řešení této oblasti finančně a ekonomicky. Zejména v oblasti zdrojů na krytí zvýšených nákladů jsme řešili vícezdrojový tok dotací, s kterým souvisí přísná evidence účelu, ke kterému byly finance poskytnuty. Na tento systém, který nás jistě bude čekat i se vstupem do EU, jsme nebyli příliš zvyklí a přínosem proto je jednoznačně jistá změna pracovního myšlení a stylu práce. V souvislosti s přípravou na vstup do EU začaly práce na novelách téměř všech daňových zákonů. V tomto odlišném prostředí jsme obstáli a chtěl bych proto poděkovat za odpovědný přístup k hospodaření, jak na jednotlivých odštepných závodech, tak i pracovníkům ostatních úseků ředitelství společnosti, ale hlavně pracovníkům mého úseku.

V souvislosti s financováním následků povodní a jejich pečlivým dokladováním probíhala kontrola těchto dokladů jak ze strany zřizovatele, tak i ze strany Ministerstva financí.

Byly dokončeny práce na modulu programu pro výdej časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti a jeho propojení s informačním systémem SAP R/3. Dále se osvědčilo uznávání průkazek studentů vysokých škol (České vysoké učení

technické v Praze, Česká zemědělská univerzita a Vysoká škola ekonomická) jako průkazek PID a prodej časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti přímo na vysokých školách.

2. Rok 2003 byl významný z hlediska rozsáhlých změn daňových zákonů a Zákona o účetnictví a následných změn ve vnitroakciovém i externím výkaznictví. Tyto změny však směřovaly k „uvolnění“ striktních pravidel, umožnily přizpůsobit danou oblast potřebám naší společnosti, a tím zpřehlednit vykazování výsledků hospodaření a dalších ekonomických ukazatelů.

Informační systém SAP včetně nadstavbového systému BW byl na podzim roku 2003 převeden a otestován na novou podporovanou verzi a zároveň s tím přizpůsoben větší operativnosti. Ostatně právě rychlost a dostupnost výsledků z informačního systému musí být ústředním motivem naší spolupráce s konzultační firmou pro další období.

Na podzim roku 2003 byla zahájena restrukturalizace Dopravního podniku, jejímž cílem mimo jiné je i již přes provedené kroky v uplynulém období další



Foto: Petr Malík

zprůhlednění hospodaření a ekonomiky podniku zejména nižších organizačních jednotek a zjednodušení řízení.

3. Rezervy vidím zejména v prohloubení motivace v ekonomickém chování vedoucích pracovníků jednotlivých útvarů společnosti a v předávání informací mezi jednotlivými útvary společnosti.

4. V nadcházejících týdnech nás čeká náročná finanční vypořádání s jednotlivými financujícími institucemi, a hlavně ukončení hospodaření roku 2003, včetně auditu společnosti a přípravy na schválení účetní závěrky roku 2003 Valnou hromadou společnosti. Dále nás čeká zpracování plánu roku 2004 na základě přidělené dotace od zřizovatele a rozpracování do nejnižších nákladových a výnosových položek.

V dalších měsících musíme zapracovat změny vyplývající ze vstupu do EU – nové účetní postupy, přečíslování účtů, možná i změny programů pro přenos dat. Naši největší prioritou je zachovat finanční stabilitu a zajistit pokud možno včasnou úhradu všech závazků. V roce 2004 je navíc důležité zajistit úhrady za další vozy pro metro a vytvořit zdroje na úhradu úroků a v závěru roku i první splátku úvěru.

Dále bude pokračovat rozpracování metodiky novel daňových zákonů (k daním z příjmu, DPH, dani dědické, darovací a z převodu nemovitostí, hospodaření s lihem) do podmínek Dopravního podniku. Musí se zapracovat změny zákonů do

systému SAP, promítnutí změn zákonů v účtování a ve výkaznictví v souvislosti se vstupem ČR do EU a v souvislosti s připravovanými organizačními změnami našeho podniku. Změn dozná pravděpodobně i kalkulační systém, ve kterém by mělo dojít k oddělení hlavní podnikatelské činnosti od činností vedlejších, podpůrných a režijních. Tento fakt musí být doprovázen změnami v nastavení systému SAP tak, aby byly plně využity zkušenosti dodavatelské firmy s fungováním tohoto systému v EU a zároveň byla využita možnost ke sjednocení nastavení jednotlivých modulů v rámci celé společnosti. Čeká nás definitivní vyřešení problematiky tisku jízdních dokladů a zapojení dalších vysokých škol do spolupráce při výdeji jízdních dokladů. Celá oblast pak musí směřovat k větší operativnosti. Pravidelná prezentace našich kvalitních služeb může být rozhodujícím kritériem v konkurenčním prostředí, kterému bude naše společnost vystavena.

V průběhu roku 2004 budou pokračovat práce na již zahájené restrukturalizaci, kterou byly vytvořeny základní podmínky k dalším výraznějším změnám v ekonomické oblasti v souladu s materiálem plánu restrukturalizace pro období 2003 až 2007.

5. Neustálé zkvalitňování služeb a hospodaření ve společnosti. Hlavně chci popřát všem pracovníkům stálé zdraví a pohodu v letošním roce.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

1. Přinesl mnoho starostí a problémů, protože činnost nově vytvořeného personálního úseku se teprve rozjížděla a neměli jsme optimální podmínky pro fungování. To se postupně zlepšovalo a poměrně brzy zaběhlo do standardních kolejí. Podpisem všech kolektivních smluv na rok 2003 v závěru března bylo zajištěno zachování sociálního smíru, nárůst mezd a řada dalších sociálních a pracovních výhod, které může zaměstnavatel poskytovat jen v případě, jsou-li zakotveny v kolektivní smlouvě. V dalším průběhu roku se podařilo ve spolupráci s odbory připravit další benefity – příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění, který bude zaveden, pokud dojde k dohodě v rámci kolektivního vyjednávání na rok 2004. Velmi mnoho se diskutovalo o způsobu kolektivního vyjednávání na další roky, o možnostech sjednocování jednotlivých oblastí, které byly doposud řešeny v každé kolektivní smlouvě odlišně, v této chvíli jsou to hlavně pracovní vztahy a vše, co je poskytováno ze sociálních nákladů. V závěru roku bylo oficiálně, v souladu se zákonem, zahájeno kolektivní vyjednávání na rok 2004 předložením návrhu kolektivní smlouvy zaměstnavatelem. Podle zákona má nyní následovat zpracování a předložení společného stanoviska k předloženému návrhu všemi odborovými organizacemi, které v našem podniku působí. K tomu bohužel ještě nedošlo, ale to už je záležitost roku 2004, nikoli roku 2003.

2. Těch záležitostí je několik, například neúspěšná stávka z kraje února, soudní spory, které potvrdily legitimitu současného řešení, přijetí koncepce personální strategie, která ukazuje směr, kterým se chceme dále ubírat. Vybaví se mi i několik dobrých přátel, které v podniku mám, a kteří za mnou vždy stáli a moc mi pomáhali (a to nejen v roce 2003), chtěl bych jim moc poděkovat.

3. Rezervy určitě vidím jak u sebe, tak i okolo sebe. Nechci být teď konkrétní, pracujeme na tom...

4. V nejbližších týdnech kolektivní vyjednávání na rok 2004, práce na nové podobě společnosti i mého úseku.

5. Novoroční předsevzetí si už delší dobu nedávám. Přeji si hlavně zdraví pro všechny moje blízké.

Ing. Ladislav Urbánek, ředitel divize Metro

1. Především velké množství práce. Celý rok byl ve znamení likvidace následků povodní v roce 2002. Byl velmi náročný pro všechny zaměstnance závodu bez rozdílu profesí. Pro zaměstnance dopravního úseku při zajišťování bezpečné, pravidelné a spolehlivé dopravy, zejména v 1. čtvrtletí roku, dopravně a přepravně složité zajišťování provozu na části linky B i na ostatních provozních úsecích pro značný počet přepravních výluk z důvodů oprav technologických zařízení. Všechny akce vyžadovaly četné osobní kontakty s cestujícími a převážná většina zaměstnanců, která prodává náš „výrobek“, prokázala vysoké morálně volní vlastnosti při této činnosti.

Množství oprav staveb a technologických zařízení, které bylo nutné opět uvést do provozu v oblastech elektro, sdělovací a zabezpečovací techniky, pohyblivých schodů, sanity, vytápění, vzduchotechniky a traťových částí, bylo velmi rozsáhlé. Myslím si, že můžeme být pyšní na naše techniky a dělníky, kteří to dokázali. Svědčí to o vysoké odbornosti a zanícení našich zaměstnanců. Vše se odehrávalo ve velmi obtížných a složitých podmínkách.

A to byly akce vlastně navíc k běžně zajišťovaným provozním činnostem. Z těch je třeba se zmínit o zprovoznění 9 souprav M1 z 2. série dodávek. Úspěchem, za kterým je skryto nesmírné úsilí řady zaměstnanců, je homologace 7 souprav 81-71M v prosinci 2003 pro provoz na lince C. Další významnou akcí je, přes časový skluz, blížící se přejímka stacionární části zabezpečovacího zařízení na lince A a dokončování instalace a zkoušek mobilních zařízení LZA na sériových soupravách 81-71M. Byla postavena nová měničnice Kačerov. Její zprovoznění zlepšilo energetickou bilanci pro trakční napájení na lince C, a tím se zvýšila spolehlivost provozu.

Obrovské množství práce bylo vykonáno na zprovoznění zatopených pohyblivých schodů. Je velkou zásluhou zaměstnanců odborné služby, že převážná většina pohyblivých schodů funguje dobře, ač je teprve čekají generální nebo mimořádné opravy.

Ve velmi těžkých podmínkách pracovali zaměstnanci služby ochranného systému. Prioritou bylo samozřejmě především zprovoznění dopravního systému metra a z ochranného systému zejména těch zařízení, které dopravní systém přímo ovlivňují.



Foto: Petr Malík

2. Hlavně vstřícný přístup všech složek a snaha pomoci při obnově provozu metra po povodních. A to jak ze strany představitelů města Prahy, našich statutárních orgánů, tak i všech dodavatelských organizací, které se podílely na zprovoznění metra.

Dále pak přístup jak zaměstnanců ředitelství společnosti, tak zaměstnanců Elektrických drah a Autobusů. Spolupráce ukázala vzájemnou sounáležitost při řešení vzniklých provozních problémů. Všem patří poděkování.

V neposlední řadě i konstruktivní spolupráce s představiteli našich odborových organizací při nelehké situaci v loňském roce.

3. Přes objem odvedené práce zejména zaměstnanců technických služeb se nám plně nedařilo usměrňovat činnosti dodavatelů. Počet dodavatelských firem a rozsah jejich prací má neustále rostoucí tendenci. Je velmi složité všechny činnosti správně koordinovat. Musíme daleko větší úsilí věnovat kontrole dodržování pravidel pro práce v provozních objektech cizími firmami. Tendence k podceňování našich opatření byly zjevné zejména u firem s malými zkušenostmi s prací v prostorách metra. Rezervy máme především v oblastech dozoru a dohledu nad prací těchto firem a uvedením pracovišť do stavu neovlivňujícího provoz cestujícími.

Komplikovanost a množství technických zařízení někdy způsobuje, že se nám ne vždy daří předkládat vnějším subjektům jednotná stanoviska a připomínky k dodavatelským činnostem v prostorách metra. Nedostatky máme i při přípravných jednáních v naší divizi a následném předání jednotlivých stanovisek k projednávaným akcím.

4. Je několik úkolů, které nás čekají. Především pokračování v zabezpečení prací na povodňové ochraně metra na úroveň povodně 2002. Dále pak dokončení obnovy provozu v povodni zatopených stanicích, a to zejména přejímek osvětlení, sdělovacích zařízení, likvidace nefunkčních kabelů a celkový úklid technologických prostor těchto stanic.

Z těch radostnějších věcí doufám v úspěšné uvedení nového zabezpečovacího zařízení na lince A do provozu včetně přepravy cestujících modernizovanými soupravami.

V letošním roce si připomeneme významné 30. výročí uvedení první linky pražského metra do provozu.

Dále budou pokračovat práce na připojení nové tratě IV. C1 na linku C a otevření dvou nových stanic na konci měsíce června pro cestující veřejnost.

Čekají nás další práce na restrukturalizaci Dopravního podniku.

Díky pokračujícím dodávkám nových vozů se nám již podařilo zvýšit přepravní kapacitu na lince C zkrácením špičkového intervalu na 110 vteřin.

5. V pracovní oblasti je mou dlouholetou snahou vytvářet pozitivní a přátelské pracovní prostředí s důrazem na profesionální a zodpovědný přístup všech k jakémukoli práci. Tak tomu bude i v letošním roce.

Ing. Milan Pokorný, ředitel divize Elektrické dráhy

1. Pro Elektrické dráhy to byl rok na mnohé události velmi pestrý. Počínaje únorovou stávkou řidičů tramvají a komplikovaným průběhem kolektivního vyjednávání, které však dospělo k uzavření Kolektivní smlouvy. Dále intenzivní práce na



Foto: Petr Malík



Foto: Petr Malík

úplným odstranění povodňových škod, a to jak na energetickém zařízení a obnově provozu na celé kolejové síti, které bylo v září dokončeno zprovozněním posledního úseku, tj. ulice Sokolovské, tak snahou o udržení plánu údržby a oprav tramvajových vozů po výrazném nárůstu najetých kilometrů. Nelze nezpomenout na mimořádně žhavé léto, které postihlo všechny provozní pracovníky. A také samozřejmě práce na dokončení nejvýznamnější investiční akce, jakou byla tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov. V tomto sledu událostí se vždy potvrdilo, že na naše pracovníky v jakékoli funkci a činnosti je spolehnout, a to je pro mě to nejvýraznější, co mohu odpovědět.

2. Musím jenom navázat na předcházející otázku, a to dokončení a příprava na zahájení provozu barrandovské trati. Konkrétně provedení zátěžových zkoušek 1. listopadu. Dokonalá souhra všech zúčastněných složek včetně řidičů, atmosféra opravdového zápalu pro věc, to je vzpomínka, která utkví nadlouho v paměti. Další příjemnou vzpomínkou je také dokončení našeho dlouhodobého záměru dovést celou provozovnu 12700 Opravárenská základna tramvají k získání certifikátu ISO 9001:2000. To se v závěru roku podařilo a je to opravdu primát v rámci Dopravních podniků celé ČR. A pokud jsem u OZT, je to i dokončení již stého vozu T3, který je rekonstruován ve vlastních dílnách. Jeho představení veřejnosti plánujeme na únor letošního roku.

3. Asi nejvíce diskutovanou otázkou celé společnosti je v současné době postup při restrukturalizaci a stanovení strategického záměru. Zde jde samozřejmě o mnoho otázek, jak se Dopravní podnik jako takový vypořádá s mnoha již probíhajícími tak i očekávanými celospolečenskými změnami. Ostatně i já očekávám, že podnik, který je velmi vysoko v přinejmenším evropském hodnocení, se v očekávané konkurenci udrží a bude se i nadále rozvíjet. To platí i ve mně svěřeném úseku, tj. Elektrických drahách. Navržený model ekonomického řízení je prostor pro stále vyhledávání rezerv a já věřím, že při uvážlivém postupu při jeho aplikaci může podnik velmi získat. Rezervy jsou především ve změně přístupu právě jednotlivce k celku, jakým je DP, a tím jeho posílení k již zmiňovanému konkurenčnímu prostředí.

4. Z nejšířšího záběru činností, které divize ED vykonává, je těžké něco upřesnit. V souhrnu je to plnění všech úkolů nám daných a jejichž splnění se pochopitelně předpokládá. Co se týče nejbližšího období, je to určitě snaha o dosažení shody při kolektivním vyjednávání. S tím souvisí získání prostoru pro – jak se říká – normální starosti jako je naplnění našeho rozpočtu, řešení provozních problémů, zcela prozaicky fungovat a plnit úkoly ve všech zadáních a technicko-ekonomických ukazatelích.

5. Novoroční předsevzetí jsem si nikdy nedával, a tak i pro letošek jsem neudělal výjimku.

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel divize Autobusy

1. Rok 2003 lze charakterizovat jako rok, v jehož počátku došlo k ukončení mimořádných opatření v souvislosti s odstraňováním následků povodně v roce 2002 a návratu do normálního provozního stavu v PID. V následujícím období



Foto: Petr Malík

byla naše každodenní práce, která je trvale zaměřena na co nejlepší zvládnutí úkolů v každodenním provozu, prováděna postupně narůstajícími problémy v oblasti vnitřní komunikace. Nedávno byl v jednom z TV pořadů pronesen citát „Technika překonala všechny vzdálenosti, ale nenabírá žádnou blízkost.“ Myslím si dokonce, že technika úspěšně potlačovat blízkost, pokud tu vůbec kdy nějaká byla. Technika má sloužit a sloužit člověku. Je možné ji využít i zneužít. Ovšem pak to je zase jenom o nás, o lidech.

2. Jistě by se na toto téma podařilo zaplnit hodně místa v tomto časopisu. Uvedu však pouze některé zásadní události roku 2003:

- díky vstřícnosti představitelů města se i v roce 2003 podařilo zajistit prostředky na obnovu vozového parku autobusů nákupem 40 kloubových (z toho 20 nízkopodlažních) a 60 standardních (z toho 30 nízkopodlažních) autobusů, a dále 3 nízkopodlažních midibusů,
 - uvedený krok mimo jiné umožňuje významným způsobem rozšířit řízený provoz nízkopodlažních autobusů a počátkem roku 2004 bylo dosaženo 53% podílu vnitroměstských denních linek, na kterých je tento provoz zajišťován (tj. téměř 80 linek),
 - i ve složitější finanční situaci se podařilo dokončit rozpracované stavební akce v objektech našich garáží,
 - pracoviště psychologické laboratoře a autoškoly byla z Libně (v srpnu 2002 zatopené) přemístěna do nově zrekonstruovaného objektu v Hostivaři,
 - úspěšně byly zajištěny mimořádné dopravní akce, jako např. zajištění dopravy při setkání mládeže YMCA 2003, opakované zabezpečení plánovaných náhradních autobusových doprav při rekonstrukci zabezpečovacího zařízení metra,
 - vývoj a zavedení nového softwaru pro tvorbu diagramů a plánování služeb řidičů, který mj. umožňuje efektivní kontrolu dodržování pracovních předpisů,
 - zavedení autobusové linky č. 291 od 18. dubna, kde jsou využity v rámci projektu Trendsetter nízkopodlažní midibusy Ikarus E91, které obsluhují významná zdravotnická centra v oblasti Karlova,
 - zahájení zkušebního provozu preference autobusů s využitím aktivní detekce rovněž v rámci projektu Trendsetter, a to na 2 křižovatkách a 11 autobusech,
 - na závěr roku došlo k výrazné změně v organizaci autobusové dopravy v oblasti Barrandova v souvislosti se zprovozněním nové tramvajové tratě na Barrandov.
- Bylo by možné jmenovat další a další významné milníky v roce 2003. **Za nejdůležitější pro všechny strany však považuji fakt, že byl zahájen proces restrukturalizace naší společnosti.**

3. Jak jsem již uvedl, rezervy bohužel přetrvávají v komunikaci. Problém se spíš neustále zveštuje. V době vyspělé komunikační techniky často zapomínáme na nejpřirozenější a neúčinnější způsob komunikace, kterým je osobní setkávání. Rozhovor vedený s vzájemným nasloucháním, snahou porozumět tomu, co druhá strana říká, proč to říká a nalézat společně přijatelná řešení problémů. Efektivní a racionální jednání však může probíhat pouze za předpokladu vzájemného respektu a úcty obou stran. Jde přitom o komunikaci na všech úrovních naší společnosti. Vážne komunikace horizontální, mezi jednotlivými útvary na stejné linii řízení. Vážne i komunikace vertikální.

Dále bych rád připomenul, že každé organizační složce musí být jasně definovány jí příslušející úkoly, za jejichž plnění je zodpovědná, cíle, jichž musí dosáhnout, delegovaná pravomoc, prostředky, politika a omezení, která musí respektovat. A pak musí existovat vlastní výkon činnosti těchto složek v prostředí, ve kterém nedochází k narušování uvedených zásad a vymezených kompetencí, ke vstupování do jejich řídicího procesu. K tomu musí být zavedena účinná kontrola řízení, která má sledovat a hodnotit výsledky, a v případě potřeby důsledně volat k zodpovědnosti příslušné vedoucí zaměstnance.

Stejně tak každému zaměstnanci musí být naprosto jasné, co se od něho chce a za co je zodpovědný. A jaké má prostředky pro splnění uloženého úkolu.

Také k odpovědi na tyto otázky by měla směřovat započatá restrukturalizace naší společnosti, protože podle mého názoru právě v této oblasti jsou největší rezervy.

4. V prvé řadě směřovat společně se zástupci zaměstnanců k oboustranně úspěšnému ukončení kolektivního vyjednávání pro letošní rok, zajištění sociálního smíru a tím i k vytvoření podmínek pro řádný výkon práce a plnění úkolů.

Nastoupená cesta restrukturalizace by měla umět využít všech rezerv, které v současné době zde existují. Je třeba zde velmi hlasitě prohlásit, že naši zaměstnanci jsou to nejceněnější ve firmě. Omlouvám se, že v tomto duchu se vyjadřuji každým rokem. Ale myslím to zcela upřímně a vážně. Jedině nastavení takového prostředí, které podporuje aktivní a konstruktivní zapojení co největšího počtu zaměstnanců do procesu změny, do tvorby hodnot, může úspěšně řešit podstatu problému, který spočívá v otázce, jak změnit chování lidí. Bez lidí a jejich společné snahy nelze dosáhnout naplnění vytčených cílů.

Věřím, že výsledkem restrukturalizace, chcete-li proměny, bude dopravní společnost, která dále přizpůsobí své služby potřebám zákazníků, dojde v ní ke zvýšení zodpovědnosti, účinnosti a efektivnosti. Bude potřeba vytvořit prostředí a podmínky pro zvýšení produktivity, snížení nákladů a zvýšení příjmů, zvýšení transparentnosti v oblasti nákladů, v konečném důsledku se musíme stát firmou konkurenceschopnou i v rámci otevíraného trhu ve veřejné dopravě.

5. Novoroční předsevzetí si nedávám. Mám však jedno velké přání, aby nastoupená cesta restrukturalizace naší společnosti splnila vytyčené cíle a očekávání, aby se s těmito cíli ztotožnila, respektive mohla ztotožnit, podstatná většina našich zaměstnanců.

A navrch jedno speciální přání: Hledejme cestu k sobě! Všichni! Varujme se destrukce a obstrukce! To přinese užitek nám všem!

Závěrem bych rád na tomto místě poděkoval všem našim zaměstnancům za plnění jejich úkolů v roce 2003. A samozřejmě popřál hodně štěstí, zdraví, spokojenosti a mnoho úspěchů na poli pracovním i soukromém v roce letošním.

-red-



Ve dnech 15. a 16. prosince 2003 byl završen záměr managementu divize Elektrické dráhy a provozovny Opravná tramvají aplikovat v opravárenské základně tramvají našeho podniku systém kvality norem ISO 9000. Výsledkem společného úsilí útvarů divize Elektrické dráhy a pracovních kolektivů provozovny 12700 byla úspěšná certifikace všech pracovišť provozovny Opravná tramvají, provedená certifikační organizací Det Norske Veritas, s doporučením akreditační organizací RvA (Netherlands) k udělení certifikátu o splnění požadavků normy ISO 9001:2000 – systémy managementu jakosti.

Úspěšná certifikace je potvrzením, že management Dopravního podniku včas zachytil celospolečenský trend ve zvyšování důrazu na jakost a orientaci na zákazníka. Fungující organizace musí neustále identifikovat a řídit mnoho souvisejících a vzájemně propojených procesů a právě systém managementu jakosti nabízí organizacím způsob, jak tyto procesy organizovat, aby došlo k naplnění požadavků zákazníků a výsledek se dostavil i k prospěchu vlastní organizace. Právě v systému managementu jakosti jde o vybudování uceleného organizačního systému, ve kterém musí do sebe zapadat všechny články řetězce. Certifikace systému pak znamená, že kompetentní nezávislá instituce vydává na základě objektivního hodnocení písemné potvrzení o tom, že prověřovaný systém splňuje specifikované požadavky. Všeobecně lze vycházet z toho, že organizace, která přijala takový přístup, vzbuzuje důvěru ve způsobilost svých procesů a v jakost svých produktů a má vytvořen základ pro své neustálé zlepšování. Jakost a produktivita jdou ruku v ruce. Vše, co učiníme pro zlepšení jakosti, může se nám vrátit jako vyšší produktivita, nižší výdaje na opravy, na kontrolu i na záruky, nehledě na vliv projevující se v oblasti bezpečnosti a ekologie. To vše může vést ke zvýšené spokojenosti zákazníků a ostatních zainteresovaných stran.

K přípravě a vlastní aplikaci systému jakosti v Elektrických drahách byloistoupeno v roce 1995. V „Koncepci jakosti“ vyhlásilo vrcholové vedení svůj záměr aplikovat v opravárenské základně tramvají našeho podniku systém kvality podle norem ISO 9000 s cílem zlepšit řízení a zvýšit kvalitu oprav tramvajových vozů. Realizací tohoto úkolu byl pověřen úsek výrobního náměstka ED spolu s vedením provozovny 12700. Byla vytvořena skupina pracovníků, delegovaných všemi odbornými úvary podniku, kteří podle doporučení odborného poradce firmy Q&SS vypracovali program postupného zavádění zásad definovaných normou ISO 9002:1994. Požadavky norem bylo třeba promítnout nejen do všech činností provozovny Opravná tramvají, ale i do činností dalších útvarů o. z. ED majících vliv na jejich plnění. Pro dosažení úspěšné certifikace systému bylo třeba vynaložit nemalé úsilí všech pracovníků Elektrických drah, zapojených do jeho realizace. Vlastními silami bylo nutné zejména dopracovat nebo vytvořit chybějící předpisy s celopodnikovou platností, vytvořit dokumentaci systému jakosti (Příručka jakosti, Postupy a Pracovní instrukce), přepracovat a nově vytvořit chybějící technickou dokumentaci (výkresy, specifikace, technologické postupy, stanovení záznamů), vytvořit a ucelovat systém vnitřních prověrek systému kvality s uceleným programem jejich řízení a vytvořit systém pravidelných seznamování zaměstnanců s požadavky normy, zapracovanými do dokumentace systému. Na pracovištích provozovny musela být plně zavedena všechna pravidla definovaná v ISO normách řady 9000, rozpracovaná v systémových dokumentech.

Vlastní realizaci systému bylo nutno přizpůsobit připravované a později za chodu provozovny probíhající modernizaci opravných tramvají, spojené s rekonstrukcí všech pracovišť a se změnami rozsahu a způsobu

Úspěšná certifikace systému managementu jakosti provozovny 12700

prací zabezpečovaných provozovnou. Proto bylo plně zavádění pravidel systému rozděleno do více etap tak, jak postupovalo uvádění nových pracovišť provozovny do plného užívání.

První etapa zahrnuje výrobní oblast oprav točivých strojů s díly tramvajových podvozků (provoz 12770) a všechny řídicí, technické, kontrolní a pomocné útvary provozovny (přibližně 160 zaměstnanců provozovny). Uzavřena byla úspěšnou certifikací dle normy ISO 9002:1994 v listopadu roku 1998. Úspěch byl o to větší, že udělený certifikát byl jako první v Dopravních podnikcích ČR.

Druhá etapa plně zapojila do systému jakosti i výrobní oblast oprav montážních celků a oprav tramvajových podvozků (provoz 12760) a zahrnuje již přibližně 290 zaměstnanců. Rozšíření rozsahu certifikátu bylo spojeno s periodickým auditem uskutečněným v listopadu roku 1999.

Třetí etapa již zahrnuje oblast celé provozovny (přibližně 490 zaměstnanců), což znamenalo již plně zapojení pracovišť provozu 12750 – vozové skříně do systému, tj. provozu, který je finálním pracovištěm pro opravy tramvají, má velmi složitou technologii se specifickými procesy a širokou profesní skladbu. Tento provoz v posledních letech procházel složitou přestavbou výrobních prostor, spojených se změnou všech technologických procesů. To, že byl certifikován jako poslední, se ale současně ukázalo jako výhoda v tom, že se daly využít zkušenosti získané při několikaletém uplatňování systému jakosti v ostatních útvarech provozovny. Těžiště příprav na aplikaci systému jakosti v provozu 12750 spočívalo ve vypracování potřebných dokumentů a seznamování všech vedoucích zaměstnanců s tím, co pro ně systém znamená, jaké pro ně vyplývají povinnosti a jaké změny se z toho promítnou v samotném řízení provozu. Zvláštní pozornost byla věnována řízení neshod a řešení jejich prevence a potřebám neustálého zlepšování. Provoz 12750 se zabývá širokou škálou činností. Jsou to pravidelné revize PO a PÚ, rekonstrukce tramvají typu T3 na typ T3 RP, různé mimořádné opravy včetně oprav po nehodách a rekonstrukci historických vozů. Proto se po provozu pohybuje velké množství nejrůznějšího materiálu, dílů nebo agregátů demontovaných z opravovaných vozů a posílaných do opravy z jiných provozů. Stejný problém je i s manipulací s opravenými díly a agregáty, které se po opravě zase do provozu 12750 vracejí k namontování do opravovaných vozů. To znamenalo zracionalizovat pohyb všech těchto materiálů a vyřešit způsob jejich evidence, ukládání a označování tak, aby vše bylo v souladu s pravidly systému jakosti.

Bylo třeba vyřešit i řadu jiných problémů. Systém kvality se totiž netýká jen manipulace s materiálem, ale znamená také uvedení řízení technické dokumentace do pořádku. To znamenalo přezkoumat všechnu používanou technickou dokumentaci, v některých případech ji zcela přepracovat nebo doplnit. Dále to znamenalo zlepšit přehled a evidenci v oblasti různých výrobních přípravků a měřidel. Musela být zpracována evidence a způsob řízení oprav a údržby zcela nových výrobních zařízení, jako například zařízení nových lakovacích boxů nebo vzduchového

transportéru vozových skříní. Jedním ze zvláštních procesů vykonávaných v provozu 12750 je svařování konstrukčních dílů tramvají. Způsobilost k provádění těchto svařčeských prací (specifikovaných předpisem V4/2 pro drážní vozidla MHD) vyžaduje certifikaci systému jakosti ve svařování podle normy ČSN EN 729 – 2: Naplnění tohoto požadavku bylo realizováno v režii technického odboru 12210. Ověření provedl auditorem certifikační orgán „DOM – ZO 13 s.r.o. Ostrava“ a shoda s požadavky byla vyjádřena vydáním certifikátu k 1. prosinci 2003.

Třetí etapa byla spojena i s recertifikací systému na požadavky revidované normy pro systémy managementu jakosti ISO 9001:2000. Systém jakosti v pojetí revize 2000 znamená zcela nový pohled na problematiku řízení jakosti. Charakteristickým znakem nového přístupu k jakosti je osm zásad definovaných normou ISO 9000, tj.:

- zaměření na zákazníka,
- angažovanost vedení při uplatňování systému,
- zapojení zaměstnanců ve prospěch organizace,
- řízení činností a souvisejících zdrojů jako proces,
- systémový přístup při řízení vzájemně souvisejících procesů,
- neustálé zlepšování celkové výkonnosti organizace,
- rozhodování založené na analýze údajů a informací,
- vytváření vzájemně prospěšných dodavatelských vztahů.

Tyto zásady jsou promítnuty ve všech kapitolách normy ISO 9001, které stanovují požadavky na systém managementu jakosti. Jejich naplnění si vyžádalo nové nadefinování pravidel a přepracování dokumentace systému tak, aby byl plně uplatněn procesní přístup ve všech činnostech systému a mohla být aplikována vhodná měření výkonnosti procesů a zpětné vazby pro hodnocení spokojenosti zákazníků a neustálé zlepšování procesů. Zavedení a plně uplatnění těchto pravidel si vyžadovalo nové stanovení odpovědností za jednotlivé procesy a aktivní zapojení všech zaměstnanců zúčastněných na jejich realizaci.

Jedním z požadavků normy ISO 9001:2000 je zabezpečení procesu nakupování. Při plnění tohoto požadavku mohl být systém jakosti provozovny spolehlivě navázán na systém jakosti odboru obchodně zásobovacího 12350. Odbor 12350 jako první reagoval na výzvu vedení k rozšíření systému jakosti v o. z. ED a svůj systém úspěšně certifikoval již v roce 2002 – viz článek První periodický audit... v tomto čísle DP-KONTAKTU.

Recertifikačním auditem, který se uskutečnil ve dnech 15. a 16. prosince 2003, bylo potvrzeno, že systém managementu jakosti byl v provozovně Opravná tramvají úspěšně zaveden a všem, kteří se o to přičinili, je třeba vyjádřit uznání a dík. Současně je však třeba si uvědomit, že k jeho naplnění také patří „**neustálé zlepšování**“ jeho efektivnosti. Systém managementu jakosti je skvělým nástrojem managementu k řízení organizace. Pro organizaci však může být skutečným přínosem pouze tehdy, je-li trvale využíván a rozvíjen.

Jiří Blodek,
oddělení výroby a kvality ED

Prvý periodický audit v obchodně zásobovacím odboru ED

Dne 14. listopadu 2003 se uskutečnil první periodický audit systému managementu jakosti v odboru obchodně-zásobovacím o. z. ED. **Auditoři certifikační organizace Det Norske Veritas při závěrečném jednání potvrdili shodu systému managementu**

jakosti s požadavky normy ČSN EN ISO 9001:2000. Audit byl náročný nejen na čas (závěrečné jednání se uskutečnilo až v 19 hodin), ale hlavně na provedení. Nakonec byly shledány pouze tři neshody druhé kategorie. Opět se potvrdilo, že nastoupená cesta útvaru,

kde téměř vše, co je dodáváno do divize ED, začíná, je rozhodně správná.

Prvá neshoda: není prováděna analýza znaků a trendů definovaných procesů.

Externí auditoři se většinou zaměří na ustanovení

normy, kde předpokládají žádné nebo nedostatečné plnění. Minulý rok bylo pro ně „semeništem neshod“ Hodnocení efektivity výcviku z hlediska přínosu pro organizaci. Letos se zaměřili na článek 8.4 Analýza znaků a trendů procesů. To je pro certifikované organizace většinou „pole neorané“.

Tento článek je v normě ČSN EN ISO 9001 (oproti normě ČSN EN ISO 9002) novinkou. Hodně se o této analýze mluví, ale téměř nikdo neví, co s tím, a hlavně ji nedokáže obhájit. Říká auditorům, že něco děláme a nějak se z toho „vylhat“ není nejlepší řešení, protože stačí dotaz „ukážete, jak to děláte“ – a auditovaný je v koncích. Ptát se auditora, zdali by mohl objasnit danou problematiku, je také zbytečné, protože většinou odpoví, že je to naprosto jednoduché – udělat graf a je to. Tak a porad si sám, ale tak, aby to vyhovělo normě a hlavně auditorům. Abych mohl provést analýzu, musím získat informace, shromažďovat údaje a všechny procesy monitorovat a měřit. A je tu další problém. Tak se tato neshoda stává námětem k delšímu zamyšlení.

Druhá neshoda: není stanoven akční plán (pro zachování shody skladovaných produktů) při nedodržení stanovených skladovacích podmínek.

Tato neshoda je problém nad problém. Sklady odboru 12350 byly postaveny kdysi velmi dávno. Pamětníci si zahájení provozu skladů dávají někam k roku 1968. Nikdo tehdy vůbec nepočítal s tím, že bude existovat

norma ISO 9001. Nikdo neuvažoval, že bude existovat ČSN 630001, která stanoví přísné skladovací podmínky pro skladování pryže a sice, že pryž se musí skladovat při +25 °C a 65 % vlhkosti. Kde lze docílit současně +25 °C a 65 % vlhkosti??? V stávajících prostorách nikde. Zvlhčovat vzduch – to by šlo, ale pouze pro pryž a ne pro nářadí a ostatní produkty. Umístit pryž do prostorů, kde bude teplota a vlhkost odpovídající pro skladování hoblin, dřevotřísky, sololitu, soloduru a podobných produktů je v současné době nemožné. Sklady odboru 12350 ve svých prostorách skladují různorodé produkty a každý z nich vyžaduje jiné skladovací podmínky. Zatím nelze nalézt prostor, kde by se skladovala pouze pryž nebo pouze produkty původem ze dřeva při odpovídajících skladovacích podmínkách. Zcela jistě není možné u divize ED nalézt dostatečné zdroje pro výstavbu nových skladovacích prostor nebo přestavbu stávajících. A tak si opět odbor bude muset pomoci sám. Musí se upravit skladovací podmínky, dočasně upravit skladovací prostory, spojit se s výrobcí technologií, aktualizovat příslušné dokumenty apod. A to vše není vůbec jednoduchá záležitost, naopak.

Třetí neshoda: Skladovací podmínky stanovené směrnicí „Skladovací podmínky skladu 12385“ nejsou měřeny ve všech používaných skladovacích prostorách.

Tato neshoda ani nemusela být neshodou, ale audi-

tor rozhodl jinak. Nechal si ukázat a prošel všechny oddělené skladovací prostory, kde našel na skladovaném produktu údaje výrobce o skladovací teplotě (což bylo téměř všude), tam rozhodl, že se musí měřit teplota. Řekl také, že se nemusí zaznamenávat, ale dodržení teploty musíme být schopni prokázat. Zde si protiřečil, protože jak prokázat, že teplota byla dodržena, bez jakýchkoli záznamů? Naše námítky, že již výrobce a odběratel pravděpodobně nedodrží ustanovení uvedená převážně na obalech produktů, auditori neakceptovali. Naštěstí je tato neshoda – na rozdíl od předcházejících – poměrně snadno odstranitelná.

To bylo stručné seznámení s neshodami zjištěnými v odboru obchodně zásobovacím ED. Ovšem jak to u zjištěných neshod bývá, certifikační organizace určí, do kdy musí být ukončeno opatření k nápravě. U DNV to znamená, že do tří měsíců musí být zjištěna příčina neshody, neshoda odstraněna a odstraněna i příčina. A auditori jsou oprávněni splnění opatření k nápravě kdykoli ověřit. Tím v odboru teď začíná velmi náročná práce. Protože nejsme samostatní a organizačně jsme zařazeni tak, jako ostatní odbory, je nezbytné aby management pomohl a vytvořil podmínky pro odstranění neshod v co nejkratším možném termínu.

Ing. Josef Dalešický,
vedoucí obchodně zásobovacího odboru ED,
Lumír Vopálenský, vedoucí interní auditor ED

Recertifikace a rozšíření systému kvality v DOZu Hostivař

Dne 13. listopadu 2003 byl celosvětově renomovanou certifikační společností DET NORSKE VERITAS proveden periodický audit a současně rozšiřující audit systému managementu kvality podle normy ISO 9001:2000 v DOZu Hostivař. Při tom bylo prověřeno plnění všech požadavků uvedené normy v dílnách oprav motorů, kompresorů, převodovek, brzdových komponentů, servořízení a nově v dílně oprav součástí vzduchových soustav vozidel a dále ve všech místech a pracovištích navazujících činnostech jako vedení DOZ, útvar kvality, personální referát, technologie oprav, měrové středisko, příjem oprav, nakupování a skladování materiálu a podobně.

Rozšíření certifikace o opravy součástí vzduchových soustav autobusů bylo provedeno podle plánu rozvoje systému a současně dle požadavků smlouvy

s výrobní organizací Knorr-Bremse o dodávkách náhradních dílů, opravách, zkoušení a diagnostice součástí vzduchových soustav.

Díky profesionálnímu zvládnutí požadavků při zavádění systému kvality a při jeho udržování a prokazování všemi zúčastněnými pracovníky byl audit úspěšný. Čtyři drobné neshody jsou předmětem opatření k nápravě. Znalosti pracovníků a vysoká úroveň prováděných činností k uspokojení potřeb a požadavků zákazníků jsou cenným majetkem organizace.

Význam celosvětově uznávaného systému kvality podle normy ISO 9001:2000 je právě ve slově systém. Nejedná se totiž o jednorázové zlepšení některé části systému či pouze o výstupní kontrolu a reakci na ni.

Smyslem normy je především nekvalitě předcházet a ne ji následně řešit. To je zajištěno tím, že do systému

kvality jsou zapojeny všechny složky související s prováděnou činností od vstupů až po výstupy a všechny tyto složky musí plnit požadavky normy ISO 9001:2000. Přitom nutno podotknout, že požadavky normy nejsou vyumělkované, ale jedná se o procesy, které byly již dávno v řadě podniků například před II. světovou válkou naprosto samozřejmé, u nás však často bohužel zapomenuté.

Požadavky na prokázání zavedení systému managementu kvality předložením certifikátu vydaného akreditovanou společností jsou již dnes uplatňovány u výběrových řízení v řadě oborů, v automobilovém průmyslu je to podmínka absolutně nezbytná.

Z toho je možné vyvodit, že zavádění systému managementu kvality má nejen vliv na současnou kvalitu práce certifikovaných dílen, ale je i investicí do velmi blízké budoucnosti. Po vstupu do EU je v evropském tržním prostředí jen těžko představitelné uplatnění organizace, která neplní tento požadavek a nemá zaveden a certifikován systém managementu kvality dle ISO 9001:2000

Jan Sládek a Jiří Šubrt, divize Autobusy

Rekonstrukce pískovacího boxu v DOZ Hostivař

Zvyšující se požadavky na ochranu ovzduší podle zákona č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší, na snižování úniků tuhých znečišťujících látek do ovzduší na nejnižší možnou míru odsáváním a odprašováním či hermetiza-

ci, vedly k rozhodnutí rekonstruovat vzduchotechniku v pískovacím boxu DOZ Hostivař. V pískovacím boxu jsou otryskávány (pomocí písku) kovové díly před konečnou úpravou (lakováním). Vzduchotechnika, která byla instalována v roce 1984, již nesplňovala podle Nařízení vlády č. 353/2002 emisní limit, který je pro stávající střední zdroj 50 mg/m³.

Byl vypracován návrh řešení na odsávání a filtraci v boxu na tryskání. Po výběru výrobce, kterým se stala Vzduchotechnika Chrastava, a konečném vypracování projektu vzduchotechniky na „Odsávání v pískovacím boxu“ DOZ Hostivař, byla podána žádost o vydání povolení „o změnu stavby středního zdroje znečišťování ovzduší“ na Magistrát hl. m. Prahy. Na základě zjištěných skutečností a po posouzení předložených dokladů správní orgán povolení na změnu stavby „Odsávání v pískovacím boxu“ vydal. Po obdržení povolení již nebránilo nic výrobě a montáži nového dvoustupňového systému odlučování tuhých znečišťujících látek z vystupující vzdušiny. Montáž a kompletní předání zařízení v DOZu Hostivař se uskutečnilo 19. prosince 2003.

Dvoustupňový systém odlučování tuhých znečišťujících látek pracuje na tomto principu:

Vzduchotechnikou odsávaná vzdušina s prachem vstupuje do cyklónového předodlučovače. První stupeň odlučování škodlivin je proveden v cyklónovém odlu-

čovači DM 630 mm. Vzduch vstupuje diagonálně do odlučovače a vystupuje středem průměrem 250 mm. Odstředivé síly zajišťují odloučení hmotnějších částic. Účinnost je až 85 %. Druhý stupeň filtrace je proveden v zařízení POC 30 – JET. Vzduch s podílý prachu, které nebyly odloučeny v cyklónovém odlučovači, přichází do filtrační komory s filtračními patronami – skládanými filtry. Zde jsou zachyceny podíly do velikosti 3 mikrometrů a aerosoly. Filtrovaný vzduch je prakticky čistý vrácen do prostoru haly. Celková účinnost dvoustupňového systému odlučování tuhých znečišťujících látek je 99,9 %. Spodní část odsavače tvoří zásobník prachu. Zde se po oklepu pomocí stlačeného vzduchu shromažďují odprašky v zásobníku. Odvod odprašků je z výstupu cyklónu veden potrubím, které ve spádu odvádí zachycené odprašky do sběrného kontejneru, který je opatřen pytlí na výměnu po naplnění odprašky. Odprašky ze zařízení POC 30 – JET se shromažďují v zásobníku, který je pravidelně čistěn.

Náklady na výrobu a instalaci zařízení dosáhly 450 000 Kč. Zvolené řešení představuje optimální stav ochrany ovzduší a pracovního prostředí. Dvoustupňový systém odlučování tuhých znečišťujících látek s účinností na výstupu méně než 5 mg/m³ vysoce splňuje limit pro střední zdroj, který je 50 mg/m³ podle Nařízení vlády 353/2002 Sb.

Viktor Felix, ekolog DOZ Hostivař



Studie Tramvajová trať Václavské náměstí

Jedním ze záměrů Územního plánu hl. m. Prahy v oblasti rozvoje sítě kolejové MHD je obnova tramvajových tratí (TT) v centrální části města. Jedná se o záležitost, která je dlouhodobě předmětem značných diskuzí, což spolu se současným zvýšením zájmu o problematiku rozšíření tramvajové dopravy na Václavském náměstí vyústilo do potřeby nového studijního prověření daného záměru.

Z tohoto důvodu byla zadána a v listopadu 2003 Metroprojektem Praha, a. s. ve spolupráci s ÚDI hl. m. Prahy dokončena studie **Tramvajová trať Václavské náměstí**. Předmětem této dokumentace je tzv. 1. etapa prací, zaměřená na prověření možnosti

Zpracovatel: Metroprojekt Praha a. s.



zavedení tramvajové dopravy na Václavské náměstí v rozsahu Vinohradská / Škrétova ulice – střed Václavského náměstí (to znamená po úroveň ulic Jindřišská a Vodičkova). Dokumentace obsahuje:

- návrh technického řešení nové TT včetně dopadů do přilehlých traťových úseků,
- rámcové prověření možnosti realizace odbočky do předprostoru Hlavního nádraží,
- návrh zásad dopravního řešení včetně variantního umístění zastávek,
- dopravně inženýrské posouzení dopadů na provoz v přilehlém komunikačním skeletu, prvotně se zaměřením na kapacitní propustnost křižovatek TT se severojižní magistrálou (dále SJM).

Z hlediska nejvýraznějšího prvku, limitujícího navrhované řešení, tzn. SJM, studie variantně reaguje na tři možnosti uspořádání SJM:

1. SJM s větve nad Národním muzeem (dále Muzeum) – ulice Legerova a pod Muzeem – ulice Wilsonova, s vyloučením automobilového provozu ve Vinohradské ulici mezi Muzeem a budovou Radia Svobodná Evropa.

2. Subvarianta větvené SJM s doplněním levého odbočení z Wilsonovy do Vinohradské ulice (tzn. současný stav).

3. Výhledové převedení SJM za Muzeum do stopy Legerovy ulice v povrchovém čtyřpruhovém pojetí. Tato varianta uspořádání SJM je výchozí podmínkou pro případné vedení TT do předprostoru Hlavního nádraží, které je pro dané řešení hodnoceno jako realizačně schůdné.

Dalším limitujícím prvkem pro realizaci TT je připravovaná výstavba podzemních garáží v horní části Václavského náměstí. Realizace garáží je předpokládána technologií hloubení z otevřené stavební jámy, takže musí předcházet výstavbě tramvajové tratě, která bude trasována po dostatečně dimenzované stropní desce garáží.

Navržené řešení zahrnuje kromě vlastního nového tramvajového propojení i nezbytné úpravy (zejména zvětšení osové vzdálenosti kolejí) stávajících návazných úseků TT v ulicích Vinohradské, Škrétové, Vodičkové a Jindřišské. Celková délka dvoukolejně TT tak představuje přibližně 1650 metrů, z toho přibližně 400 m připadá na dva kolejové trojúhelníky (Škrétova, Václavské náměstí) a zbývajících 1250 m na traťové úseky, z nichž nová stopa TT mezi oběma kolejovými trojúhelníky představuje zhruba 570 m dvoukolejně tratě.

TT je s odpovídající osovou vzdáleností kolejí vedena Vinohradskou ulicí, přes ulici Wilsonovou přechází protisměrnými oblouky. Sochu sv. Václava objíždí dvěma jednokolejnými úseky, dále je vedena v ose stávajícího zatvorného tělesa uprostřed náměstí po trojúhelníku Václavské náměstí – Jindřišská ulice – Vodičkova ulice. Při požadavku na zachování jednoho ze stávajících dvou

1. Nástupiště před křižovatkou – nástupiště jsou umístěna v těsné blízkosti křižovatky, ale pro cestující varianta znamená zhoršenou orientaci vzhledem k nejednoznačné směrovosti. Stávající nástupiště ve Vodičkové ulici (ve směru od Václavského náměstí) je zrušeno a přesunuto do Jindřišské ulice. Nástupiště do opačného směru je ve Vodičkové ulici zachováno, s posunem přibližně 15 metrů ke křižovatce. Na vlastním Václavském náměstí je jedno nástupiště (ve směru od Muzea, v těsné blízkosti křižovatky). Subvariantně je řešeno (i pro další varianty) v poloze nutné pro zachování výstupu z metra, respektive z podchodu.

2. Nástupiště za křižovatkou – pro cestující výhodné z hlediska jednoznačné směrovosti, určitou nevýhodou je větší vzdálenost nástupiště v Jindřišské ulici od Václavského náměstí. Ve Vodičkové ulici, ve směru od Václavského náměstí je zastávka posunuta o cca 20 m od křižovatky, zastávka do druhého směru je však ve Vodičkové ulici zrušena a posunuta až do ulice Jindřišské, přibližně 60 m od Václavského náměstí. Nástupiště na Václavském náměstí je hned za křižovatkou, tzn. ve směru Muzeum.

3. Nástupiště se vstřícným uspořádáním – kombinace předcházejících variant, předpokládá vstřícné zastávky na Václavském náměstí i ve Vodičkové ulici (přibližně v dnešní poloze). Řešení komfortně obslouží lokalitu, odpovídá zažitému uspořádání i eventuálnímu pokračování TT ve směru na Můstek. Jeho nevýhodou je dvojitá zastavení při relaci Vodičkova – Václavské náměstí, respektive Václavské náměstí – Vodičkova.

Nedílnou a důležitou součástí studie je část zpracovaná ÚDI hl. m. Prahy. Jedná se o výpočty intenzit automobilové dopravy v daném území včetně výpočtů intenzit ve vybraných křižovatkách. Rozhodující je především kapacitní posouzení křižovatek Legerova – Vinohradská a Muzeum pro 2 časové horizonty (2003, 2010), tři výše uvedené způsoby komunikačního uspořádání (oddělené větve SJM, propojení větví SJM, převedení SJM za Muzeum), a to ve variantách s TT i bez TT.

Výsledky lze shrnout tak, že pro zřízení tramvajového propojení Vinohradská ulice – Václavské náměstí je nejpříznivější varianta se samostatnými větvemi SJM, bez propojení mezi Wilsonovou a Legerovou ulicí. Varianta s jednosměrným propojením Wilsonova – Legerova ulice je spojena s kapacitními problémy na vjezdu od Václavského náměstí do křižovatky Legerova – Vinohradská. Varianta s obousměrnou SJM za Muzeum je podle provedených výpočtů provozně přijatelná pouze za předpokladu, že na SJM dojde k výraznému poklesu intenzit dopravy, který umožní snížení počtu jízdních pruhů.

Studie, dokumentující podmínky pro realizaci TT na Václavském náměstí, je výchozím podkladem pro výběr konečné varianty jejího řešení a eventuální další přípravu předmětné investice. Dokumentace v současné době prochází připomínkovým řízením. O dalším vývoji v dané záležitosti vás samozřejmě budeme na stránkách DP-KONTAKTu informovat. -st-

výstupů z metra, situovaných uprostřed Václavského náměstí, je nutné vyosení TT, zachování obou výstupů není možné, neboť by nemohly být vyvinuty odbočné větve do ulice Jindřišské a Vodičkové. Konečné řešení navrženého kolejového trojúhelníku umožňuje doplnění o přímý směr Muzeum – Můstek.

Konstrukce TT vychází z upevnění kolejnic na pražcích, uložených ve šterku, s použitím podšterkových tlumících rohoží. Zakrytí tramvajového svršku je navrženo ze žulové dlažby, konečné provedení vyjde z návrhu architektonického ztvárnění celého prostoru dotčeného novou TT. Stožáry trolejového vedení budou zčásti umístěny párově, zčásti osově.

Samostatným problémovým okruhem značného významu je umístění zastávek. Ve vlastní Vinohradské ulici umožňují šířkové poměry pouze umístění zastávky ve směru z centra (bezprostředně za křižovatkou s ulicí Legerovou). Ke změnám dispozice zastávek dochází v ulici Legerově. Nástupiště ve směru od I. P. Pavlova zůstává v nezměněné poloze, nástupiště do opačného směru však musí být vzhledem k vložení kolejového trojúhelníku odsunuto přibližně o 140 metrů ve směru na I. P. Pavlova do Škrétovy ulice před křižovatkou s ulicí Čelakovského (stísněné podmínky zde navíc umožnily pouze vytvoření zastávek o délce 34 metrů). Následující zastávka Muzeum (u sochy sv. Václava) je vstřícnou zastávkou s nástupišti délky 70 metrů, s podélným sklonem 5,8 % (nutná výjimka z příslušné normy).

U uzlové zastávky Václavské náměstí je rozmístění nástupišť rozpracováno a dokladováno ve 3 variantách a 1 podvariantě:

Foto: Petr Malík



Sčítání lidí, domů a bytů

Víte, kolik obyvatel měla mít Praha v roce 2000 podle odborných prognóz z roku 1986? Tehdejší Útvar hlavního architekta města uváděl číslo 1 273 440 obyvatel. Že se odhad výrazně liší od skutečnosti (1 183 900 obyvatel), je dáno mnoha faktory. Nejvýraznější jsou asi změny, které po roce 1989 přinesly i pokles porodnosti.

Přesnému zjišťování počtu obyvatel – ale nejen jich – se věnuje vždy po přibližně 10 letech sčítání lidí, domů a bytů. Tato akce je nezbytná pro získání mnoha údajů, které nelze jiným způsobem zjistit, a to i přesto, že existují různé evidence či statistiky. Jedinečnost sčítání tkví v získání informací podle stanovených kritérií o obyvatelstvu, domovním a bytovém fondu k jednomu datu, což při detailnějším pohledu znamená získání velkého množství údajů o úrovni bydlení a jednotlivých typech domácností, dále zjištění údajů a dat v nejmenším územním detailu, ale také množství údajů o ekonomické aktivitě a v neposlední řadě o dojížděcí do zaměstnání. Možným propojením vytvořených souborů dat s ostatními charakteristikami lze získat například přehled o kvalitě a struktuře bydlení domácností a rodin. Na základě kombinačních třídění pak dostaneme obrovské množství informací.

Všechny zaznamenané údaje slouží nejen pro mezinárodní konfrontaci a pro hodnocení dlouhodobého vývoje země, ale především pro potřeby státní správy či obcí. Do této kategorie lze zahrnout i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost a další orgány a organizace města Prahy. V posledních letech je stále častější i využívání těchto údajů podnikatelskou sférou. Sčítání lidí se tak stává již dnem vydání výsledků historickým dokumentem doby svého vzniku, a to dokumentem prvořadého významu, který nelze žádným jiným způsobem nahradit. Výsledky sčítání lidí umožňují charakterizovat populaci žijící na daném území a ve spojení s výsledky předchozích sčítání, která mají podobnou obsahovou stránku, umožňují i sledovat vývoj společnosti v řadě hledisek.

V roce 2001 proběhlo zatím poslední celostátní sčítání lidí, které bylo od založení Československé republiky v roce 1918 již 8. v pořadí. Vlastní sčítání bylo provázeno bouřlivou diskuzí ohledně ochrany osobních dat. Tento problém ovlivnil nejen vlastní sčítání lidí, ale zdržel i zpracování jeho výsledků, respektive té části, která je pro řešení dopravy nejdůležitější, a to denní dojížděčky do zaměstnání a škol.

Pro vyhodnocení cest za prací a do škol bylo od Českého statistického úřadu vyžádáno pořízení speciální databáze, obsahující údaje o denní dojížděcí do zaměstnání a škol na území hl. m. Prahy všech osob podchycených při sčítání lidí. Podle dohod uzavřených na společných jednáních zástupců ČSÚ a orgánů a organizací města Prahy tato databáze obsahuje všechny cesty za prací a do škol zjištěné při sčítání na území Prahy, tj. jak cesty vnitroměstské tak vyjížděčky obyvatel Prahy a dojížděčky do Prahy ze všech krajů České republiky. V konečném tvaru byla tato databáze předána Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy v únoru 2003.

Náplní 1. fáze prací, která proběhla v průběhu roku 2003, byla celková kontrola databáze a příprava na zjišťování výběru dat podle požadavků ostatních zájemců ze sféry veřejné správy a dopravních organizací Prahy, dále základní vyhodnocení předaných dat, jejich celková sumarizace a kvalitativní rozbor zjištěných údajů, zatím bez vyrovnání výsledků a sestavení matic přepravních vztahů.

Vlastní databáze je rozdělena do 4 samostatných souborů:

1. osoby trvale bydlící v Praze a dojíždějící do práce (školy) v Praze,
2. osoby trvale bydlící v Praze a dojíždějící do práce (školy) mimo Prahu,
3. osoby trvale bydlící ve Středočeském kraji a dojíždějící do práce (školy) v Praze,
4. osoby trvale bydlící mimo Prahu a Středočeský kraj a dojíždějící do práce (školy) v Praze.

V sestavě každého souboru jsou zahrnuty 4 hlavní okruhy anonymizovaných údajů charakterizujících

každou jednotlivou zjištěnou cestu – údaje o bydlišti respondenta, údaje o místě pracoviště (školy) respondenta, údaje o osobě respondenta a údaje o způsobu realizace cesty do zaměstnání (školy). Každý z těchto okruhů je dále podrobněji členěn. Údaje o bydlišti a pracovišti jsou členěny v potřebné respektive možné územní podrobnosti, údaje o osobě respondenta obsahují osobní údaje (například věk, pohlaví, vzdělání, ekonomickou aktivitu), údaje o způsobu realizace cest pak frekvenci dojížděčky, délku trvání cesty a použití dopravního prostředku.

Náplnění jednotlivých údajů bylo nejproblematičtější u identifikace cílů cest realizovaných do Prahy z mimopražského území, kdy velký počet cest nemá vyspecifikovanou požadovanou identifikaci cíle. S touto situací se bude nutně vyrovnat v následné fázi prací pravděpodobně využitím náhodné volby cíle.

Základní vyhodnocení dat o cestách za prací a do škol bylo provedeno pro všechny 4 soubory shodně v 5 blocích.

V prvním bloku byly shromážděny základní demografické a dopravní údaje o respondentech. S rozdělením podle pohlaví byly sledovány parametry: věk, vzdělání, ekonomická aktivita, frekvence dojížděčky z místa trvalého bydliště, délka trvání cesty a použité dopravní prostředky (úplný výčet všech kombinací). V dalších 4 blocích bylo podrobně z různých hledisek sledováno použití dopravních prostředků ve vazbě na parametry uvedené v 1. bloku. V každém z těchto bloků bylo zpracováno

na interpretaci položky „jinak“ reprezentující v souhrnu takřka 90 tisíc cest.

Při rozboru použití dopravních prostředků při cestách z míst trvalého bydliště na pracoviště (do školy) byl zjištěn nerealistický podíl cest vykonaných pouze s použitím MHD a cest vykonaných pouze pěšky pro cesty obyvatel trvale bydlících na území ležícím mimo Prahu a Středočeský kraj. Současný pracovní předpoklad je, že se jedná o cesty osob přechodně bydlících v Praze, a tedy o cesty vnitroměstské a nikoli vnější. Současně bude nutné prověřit analogickou situaci ve vazbě mezi použitím dopravního prostředku a cíli cest u vyjížděčky obyvatel trvale bydlících v Praze. Případná rekonstrukce tohoto souboru bude mít vliv i na zatím vykazovaný celkový počet cest.

Vzhledem k uvedeným problémům ve struktuře jednotlivých souborů nelze zatím seriózně stanovit ani dělbu přepravní práce (modal split) pro jednotlivé typy cest a údaje vyplývající z dat v nerekonstruovaných souborech je nutné pokládat pouze za orientační. V souhrnu za všechny 4 soubory je celkový počet 928 728 cest rozložen v základním členění takto:

hromadná doprava	63,4 %
automobilová doprava	16,4 %
kombinace hromadné a automobilové dopravy	4,2 %
cyklistická doprava	0,4 %
jiný dopravní prostředek	0,4 %
pěšky	14,0 %
nezjištěno	1,2 %

Další práce budou zaměřeny kromě již výše uvedené potřeby rekonstrukce souboru osob dojíždějících do Prahy (respektive vyjíždějících z Prahy) na následující



Foto: Petr Malík

následujících 7 výběrů: celý soubor, cesty konané hromadnou dopravou, cesty konané vlakem, cesty konané autobusem mimo MHD, cesty konané MHD, cesty konané automobilovou dopravou a cesty konané cyklistickou dopravou.

Z výsledků sčítání vyplývá následující rozdělení celkového počtu všech cest za prací a do škol na cesty vnitroměstské a vnější:

vnitroměstské cesty	659 141 cest
vnější cesty celkem	269 587 cest
celkem	928 728 cest

Údaje o frekvenci konání cest z místa trvalého bydliště ukazují, že přibližně 82 % je konáno denně, zbývající cesty jsou konány občasně. Průměrný denní počet cest za prací a do škol konaných na území Prahy se tedy nachází v rozmezí 760 000 až 930 000. Odhad bilančního počtu cest bude nutné provést na základě podrobnější analýzy frekvence cest zejména s ohledem

body: Ve všech souborech bude zpracována analýza dat z hlediska frekvence konání cest za prací a do škol s cílem stabilizovat bilanci celkového počtu cest na úrovni jednoho pracovního dne. Dále pak bude provedeno přiřazení cílů cest chybějících zejména u značné části cest týkajících se dojížděčky a přiřazení zdrojů u cest převedených mezi jednotlivými soubory v souvislosti s uvedenou problematikou přechodného bydlení. Na základě výsledků bude odvozena pro cesty za prací a do škol pracovního dne dělba přepravní práce (modal split) pro přepravu vnitroměstskou, vnější a celkem a sestavena matice přepravních vztahů jak pro jednotlivé druhy dopravy, tak i celková matice osobní přepravy pro daný účel cest.

Výsledky budou sloužit Dopravnímu podniku i ostatním organizacím ke zkvalitnění hromadné dopravy v Praze i pražském regionu.

Zpracoval Ing. David Dohnal s použitím podkladů ÚDI a ČSÚ



V přímořském letovisku Blanes (Costa Brava) zajišťuje dopravu z centra do místní botanické zahrady linka Bus botanic s nevědním vozovým parkem.

Rozlehlé Španělsko nenabízí pro dopravní fanfy, zhýčkané Německem, příliš mnoho. Barcelona a její okolí je výjimkou. Katalánská metropole se svým 1,6 milionu obyvatel nabízí kromě sítě metra solidní systém příměstské železniční dopravy, pozemní i visuté lanové dráhy a zcela nový (zatím pouze rozestavěný) systém tramvajový. Nemálo zajímavostí nabízí i barcelonské okolí.

Metro

Barcelonské metro tvoří sedm linek. Pět z nich provozuje TMB (Transportes Metropolitanos de Barcelona); ty jsou označeny jako L1 až L5, dvě další (označené pro změnu U6 a U7) sdílejí trasu s příměstskými vlaky směřujícími na sever



Moderní souprava metra řady 3000 ve stanici Canyelles na lince L3. V pětičlenné soupravě jsou vždy řazeny 4 motorové a jeden vlečný vůz.

a jsou provozovány katalánskou železniční společností FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya). Linka L1 je širokorozchodná, s poněkud netypickým rozchodem 1674 mm, a s napájecím stejnosměrným napětím 1500 V, ostatní linky jsou normálněrozchodné (1435 mm) a s napájecím napětím 1200 V stejnosměrných. První linka metra v Barceloně byla otevřena již v roce 1924. Linky metra L1 až L5 mají celkovou délku přibližně 83 km a ročně využije jejich služeb 287 milionů cestujících. Ve stavbě a v přípravě jsou další úseky v severovýchodní části města. V posledních letech došlo k přestavbě na jednotný systém napájení horním přívodem proudu pomocí pantografu. Metro je v provozu od 5 do 24 hodin, v pátek a v sobotu, případně den před svátkem, je provoz prodloužen až do 2 hodin následujícího dne.

Starší souprava metra řady 1000 ve stanici Trinitat Nova na lince L4.



Barcelona a okolí

Příměstská železniční doprava

Příměstskou železniční dopravu zajišťují na čtyřech linkách Španělské státní dráhy (Renfe). Linky jsou v centru města vedeny ve dvou tunelech, kde se následný interval pohybuje kolem dvou minut ve špičce, zatímco na úsecích vzdálenějších od centra města (až 70 km od Barcelony) je nejčastěji udržován interval půlhodinový. Celá síť příměstských tratí měří 417 km a ročně přepraví 90 milionů cestujících. Část příměstských tratí je jednokolejních, rozchod tratí Renfe je 1668 mm. Provoz je zajišťován plně klimatizovanými příměstskými elektrickými jednotkami z druhé poloviny devadesátých let.

Další příměstské linky provozuje FGC, jednu normálněrozchodnou větev (1435 mm) a jednu úzkorozchodnou větev (1000 mm). V centrální části města byly obě hlavní větve, vedoucí do centra města, přeloženy pod povrch. Dále od města je na koncových úsecích těchto tratí, které jsou jednokolejné, udržován pravidelný hodinový interval. Obě tratě se všemi větvemi (včetně samostatných částí linek U6 a U7) měří celkem 143 km a přepraví ročně 57 milionů cestujících. Moderní tříčlánkové elektrické jednotky na těchto tratích mají v prostředním článku nízkopodlažní část, která usnadňuje nástup i osobám méně pohyblivým.

Tramvajová doprava

Původní tramvajová síť v Barceloně byla provozována v letech 1872 až 1971. Po roce 1971 je v provozu pouze 1,3 km dlouhá (s převýšením 93 metrů) výletní tramvajová linka č. 55 „Tranvia Blau“. Ta je v provozu v letní sezóně denně, mimo sezónu



Článkový vůz lanovky Funicular de Montjuïc v dolní stanici Paral.lel.

o sobotách, nedělích a svátcích. Linka je provozována historickými vozy a navazuje na konečnou metra U7. V druhé polovině 90. let byl vybudován přímý, 650 metrů dlouhý zkušební úsek tramvajové tratě v severozápadní části města. První tramvaj, která tento úsek projela s cestujícími, byl zapůjčený vůz z Grenoblu (ev. č. 2047) na jaře 1997. Ještě ve stejném roce si tuto trať vyzkoušelo i Combino. Zkušební úsek je zárodkem nově budované tramvajové sítě, doplňující nepřilíhající hustou síť metra v univerzitní čtvrti. Novostavba zahrnuje trať s jednou odbočkou o celkové délce přes 15 km s 29 zastávkami. Výstavba byla zahájena v roce 2001, trať je těsně před dokončením. Loni v listopadu byl zahájen zkušební provoz pětičlánkovými vozy Citidas, provoz s cestujícími má být zahájen letos v březnu. Dále se uvažuje o výstavbě několika tratí ve čtvrti St. Adrià, výhledově mají být obě sítě propojeny.

Lanové dráhy

V samotné Barceloně je v provozu celkem 5 lanových drah, tři pozemní a dvě visuté. Nejrychlejší z nich je pozemní dráha Funicular de Montjuïc, dlouhá 759 m (z toho 480 m v tunelu), která vede z centra města směrem k olympijskému kom-

Jednotka příměstské železniční dopravy společnosti Renfe na nádraží v Blanes.



pro dopravní fandy

plexu. Původní dráha z roku 1928 byla na počátku 90. let výrazně zmodernizována, dostala nové článkové vozy (každý pro 400 cestujících) a její rychlost se zvýšila na 40 km/h. Lanová dráha je projektována na maximální kapacitu 8000 cestujících za hodinu v jednom směru. Na ni navazuje v horní stanici visutá dráha se čtyřmístnými gondolami, která poskytuje překrásný výhled na město. Dráha je dlouhá 815 metrů a převýšení koncových stanic je 99 metrů. Je dvouúseková, v mezistanici dochází ke změně směru jízdy asi o 100°. Na rozdíl od své pozemní kolegyně není tato lanovka v systému městské dopravy tarifně integrována; za jízdu zaplatíte 3,40 eura. V blízkosti těchto drah se nachází druhá visutá lanovka, překonávající barcelonský přístav. Ve směru od hradu začíná ve svahu, zatímco její druhá konečná i mezistanice jsou umístěny na vysokých stožárech, ze kterých je nutné ještě použít rychlovýtah. Za tento nevšední zážitek je však nutné tvrdě zaplatit; jednosměrná jízdenka stojí 7,50 eura, zpáteční pak 9 eur.

Zbývající dvě pozemní lanové dráhy se nacházejí v severní části města. První z nich navazuje na výletní tramvajovou linku č. 55 a vede k vrchu Tibidabo, kde se nachází zábavní park. Provozní doba lanovky Tibidabo je shodná s tramvajovou linkou, tj. mimo sezónu není v pracovní dny v provozu. Tramvaj ani lanovka na Tibidabo nejsou zahrnuty do tarifní integrace, za jízdu tramvaj se platí 2 eura. Druhá z lanovek spojuje jinak špatně dostupnou, vysoko položenou část města se stanicí příměstské dráhy Vallvidrera. Lanovka je po rekonstrukci a výrazně modernizaci a je zde možné využít běžnou jízdenku na městskou dopravu.

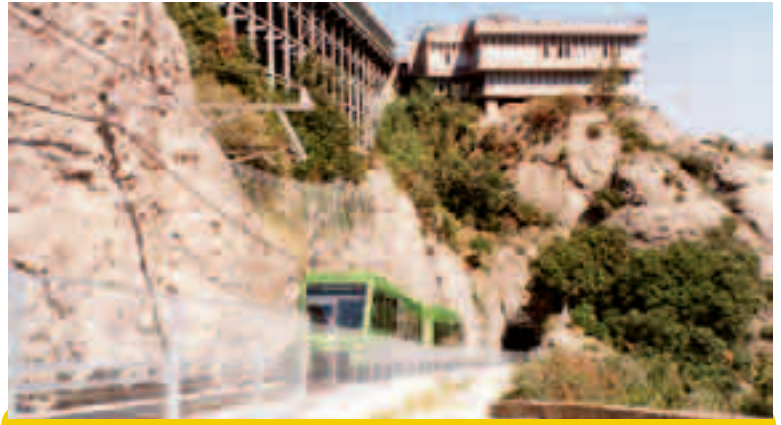
Autobusová doprava

Systémy kolejové dopravy doplňuje vedle visutých lanových drah všudypřítomná autobusová doprava. V Barceloně jsou provozovány především autobusy typu MAN a Mercedes-Benz, standardní i kloubové. Vozový park čítá zhruba 850 vozů, které obsluhují více než 80 vnitroměstských linek. Všechny vozy jsou klimatizované, 50 % vozů je nízkopodlažních. V menších městech v okolí Barcelony tvoří autobusová doprava jediný systém městské dopravy. Zde jsou zpravidla vedeny linky s řadou jednosměrných objezdů a velmi složitou trasou. Nástup cestujících spojený s kontrolou (případně prodejem) jízdenek řidičem probíhá předními dveřmi (a to i v Barceloně). Základní jízdné se v menších městech pohybuje od 0,70 eur výše, v Barceloně stojí základní jízdenka 1,05 eura.

Integrace systémů MHD, tarif

Integrace jednotlivých druhů dopravy na území Barcelony je zajišťována společností ATM (Autoritat del Transport Metropolità). Kromě linek s výrazně turistickým charakterem (přístavní a vyhlídková lanová dráha, vyhlídková autobusová linka, lanovka a tramvaj k vrchu Tibidabo) je možné uvnitř hranic města cestovat na jednodenní jízdenky libovolným dopravním prostředkem společností TMB, FGC, Renfe a menších autobusových dopravců. Při cestě mimo katastr města platí jednoduchý pásmový tarif, avšak dostupnost jednotlivých jízdenek není (zejména mimo Barcelonu) samozřejmostí. Jízdenka pro jednu jízdu metrem stojí 1,05 eura, jednodenní integrovaná pro celé město (jedna zóna) vyjde na 4,40 eura. V nabídce jsou dále jízdenky vícedenní, rodinné, nebo jízdenky pro deset jízd. Jízdenky jsou ve formátu platební karty s úzkým magnetickým proužkem.

Zmodernizovaná lanová dráha ve čtvrti Vallvidrera.



Obnovená ozubnicová dráha před konečnou Montserrat.

Klášter Montserrat

Rozsáhlý klášterní komplex Montserrat ve stejnojmenném pohoří se nachází vysoko v horském masivu, asi 20 km severozápadně od Barcelony. Již na sklonku 19. století zde byla pro lepší přístup poutníků a turistů vybudována ozubnicová dráha, na níž byl však v roce 1957 zastaven provoz. Jeho obnovení proběhlo v červnu 2003. Dnes má tato dráha Abtovu ozubnici, maximální stoupání činí 156 promile. Její celková délka činí 5,2 km (z toho 1,1 km je adhezní úsek), výškový rozdíl je 550 metrů. Rozchod dráhy je 1000 mm a napájecí napětí 1,5 kV. Pět tříčlánkových jednotek dodala švýcarská továrna Stadler. V těsné blízkosti horní stanice se nacházejí dvě pozemní lanovky (Funicular de la Santa Cova a Funicular de Sant Joan) a jedna visutá (Aeri de Montserrat). Visutá lanovka je z roku 1930 a je dlouhá 1350 m s výškovým rozdílem stanic 544 m. Pozemní lanová dráha Santa Cova z roku 1929 je dlouhá



Pohled na koncovou stanici ozubnicové dráhy a lanovku Santa Cova.

262 m s převýšením 118 m (maximální sklon 565 ‰), a byla modernizována v roce 2001. Její starší sestra – Funicular de Sant Joan – z roku 1918 měří 503 metry a s maximálním sklonem 652 ‰ překonává výškový rozdíl 248 metrů. Její horní stanice se nachází v nadmořské výšce 970 metrů a je výchozím bodem pro turistické výlety do zdejšího horského masivu.

Lanová dráha Gelida

V dosahu příměstské železniční dopravy je i další pozemní lanová dráha, která spojuje vnitrozemské městečko Gelida se stejnojmennou železniční zastávkou. Lanová dráha o délce 850 m s dřevěnými vozy se středním vstupem působí velice archaicky. Dráhu provozuje společnost FGC a jízdné činí 0,75 eura.

Text a foto: Miroslav Penc

Lanová dráha v městečku Gelida.



Nedávne slavnostní ukončení provozu poslední ruské soupravy 81-71 na trati C a blížící se oslavy výročí třiceti let zahájení provozu pražského metra dávají impuls k zamyšlení nad odchodem ze scény jiného zařízení na trati C, úzce spjatého s ruskými vlaky – a to zařízení vlakového zabezpečovače ARS. Funkční vlakový zabezpečovač ve své stacionární části – instalované na trati a ve stanicích – a mobilní části na vlcích totiž vždy byl a nadále zůstává nutnou podmínkou provozu metra s cestujícími. Bez funkčního vlakového zabezpečovače ani nejmodernější vlaková souprava nemůže plnit své základní poslání – převážet cestující. V této souvislosti si proto dovoluji nabídnout několik námátkou vybraných faktů.

První poznatky z nasazení a provozu systému ARS na zkušební trati depa Kačerov a na trati I. C byly dosti tristní. Přestože jeho základní realizované funkce v podstatě plnily požadavky provozu a zabezpečovač sám byl na svou dobu poměrně moderní koncepce, zkušenosti odhalily něco, co se potom při jeho nahrazování v rámci

Ohlédnutí za vlakovým zabezpečovačem ARS

ostatních kmitočtů ARS primitivním filtrem, tvořeným mj. tlumivkami se značným rozptylovým magnetickým polem. Funkčnost filtru, která podstatně ovlivňovala funkčnost ARS i vlastního kolejového obvodu, tak byla ovlivněna rozmístěním, tj. vzájemnou polohou těchto tlumivek na polích zabezpečovacího zařízení. Nalezení optimálního místa pro tlumivky a ostatní prvky na polích se díky nevyzpytatelnosti rozptylových magnetických polí nedalo předem stanovit, a tak se tato činnost ze všeho nejvíce blížila čarodějnickým rituálům, kterou zvládali pouze zasvěcení specialisté. A běda, když se obsluha prošla kolem těžkým krokem! Dopad na provoz byl okamžitý a jednoznačný.

Tyto a další problémy vedly pracovníky Služby sdělovací a zabezpečovací k návrhům, které zásadně odstraňovaly problémy a zlepšovaly funkci kolejových obvodů i stacionární části ARS: zejména oddělily napájení kolejových obvodů od vysílání signálů ARS zavedením tzv. úplné blokované podmínky, chránily proti příjmu signálu ARS podcházejícím pod předchozím vlakem a zavedly předvěstní kódování ARS. Nové provedení bylo poprvé nasazeno do provozu v roce 1978 se spuštěním trati 1.A a dále na všech tratích dalších. Trať 1.C byla do nového stavu zrekonstruována do roku 1985. Jednalo se o značný kvalitativní

posun v této oblasti zabezpečovací techniky, který zvýšil úroveň bezpečnosti provozu, a který se na tratích A a B využívá úspěšně doposud; například původnost řešení předvěstní signalizace byla autorům ing. Bodlákov, ing. Hauserovi a ing. Jaklovi stvrzena autorským osvědčením.

Na okraj lze poznamenat, že popsané nové provedení již samozřejmě nepotřebovalo zmíněný filtr ani čarodějné zkušenosti s jeho nastavováním. To vyvolalo při realizaci změn na trati 1.C jisté vzrušení. Příslušní specialisté totiž správně pochopili, že jim chce někdo brát jejich hračky. Mobilní zařízení ARS prošlo neméně razantním vývojem. Exploze dodatečných požadavků na funkci (například automatické parkování při zastavení), rozdílnost způsobů jejich splnění a nakonec i změny vyvolané novým provedením stacionárního zařízení ARS vedly začátkem osmdesátých let ke stavu, kdy bylo na soupravách Ečs a 81-71 v provozu až osm typů různých zapojení mobilního zařízení ARS. Zvrátit tento stav a zapojení ARS sjednotit – to byl velký úkol opět pro Službu sdělovací a zabezpečovací, která v té době odpovídala i za provoz mobilních zabezpečovacích a automatizačních zařízení na vlcích.

Mobilní zařízení ARS bylo základem pro další, na vlaky instalovaná nadstavbová zařízení automatického vedení vlaků. Přestože si i tuto oblast chránil ruský řešitel jako svou doménu, podařilo se jít vlastní cestou a navrhnout a provozovat na soupravách Ečs systém ACBM1 a na soupravě 81-71 vyzkoušet systém ACBM2. Řešiteli a dodavateli těchto systémů automatického cílového brzdění byli Výzkumný ústav železniční a dnes již zaniklý Výzkumný ústav automatizačních prostředků. Snaha o další plnější využití automatizačních funkcí vedla již v začátku osmdesátých let Službu sdělovací a zabezpečovací k zadání požadavků na vývoj stacionárního programátoru, spolupracujícího se zařízením ACBM2. Zapůjčený průmyslový mikroprocesor firmy National Semiconductors se zabudovanými osmibitovými mikroprocesory (v tehdejší době poslední slovo dostupné techniky) byl skutečně ve stanici Roztyly (tehdy Primátora Vacka) v této funkci a ve spolupráci s Výzkumným ústavem automatizačních prostředků uveden do zkušebního provozu a několik měsíců fungoval. Lze říci, že se jednalo o první využití mikroprocesoru k řízení jízdy vlaků v Československu – a možná nejen zde.

Dlouhodobé perspektivě provozu zařízení ARS začala však již koncem osmdesátých let zvonit hrana. Byla to stále obtížnější i finanční dostupnost speciálních prvků (relé) a pracnost údržby, vědomí nedostatečné úrovně odolnosti proti elektromagnetickému rušení uvažovaných energeticky úsporných trakčních pohonů nových vlaků s plynulým řízením výkonu a brzdy a nakonec malá kapacita přenosového kanálu, poskytující z hlediska zvyšujících se potřeb pouze omezené spektrum přenášených signálů. Příznačná (i přízračná) pro celkový náhled na budoucnost provozu ARS byla také zkušenost s vyřešením problému odolnosti proti signálům Hromadného dálkového ovládání (HDO) energetických spotřebičů ve veřejné rozvodné síti, uváděným v té době do provozu. Problém byl v tom, že kmitočty signálů HDO pronikal do trakčního napájecí soustavy metra a jako složka zpětného trakčního proudu mohl ovlivnit jeden z přenosových kanálů ARS, povolující rychlost 40 km/h, což by bylo nebezpečné. Po vzájemném měření sil s pražskou energetikou nakonec ustoupil Dopravní podnik a Služba sdělovací a zabezpečovací musela zajistit po vyhodnocení variantních technických řešení bezpečné předání, překontrolování a opětovné uvedení do provozu více než tisícovky stacionárních generátorů ARS a přes dvě stě přijímačů mobilních zařízení ARS, aby nebezpečí rušivého ovlivnění ARS bylo zažehnáno.

Bylo jasné, že další využívání vlakového zabezpečovače ARS je perspektivně neudržitelné, neboť zejména z hlediska elektromagnetické kompatibility bylo a je až příliš úzce spjata s ukončeným (Ečs) nebo perspektivně končícím (81-71) provozem ruských souprav. Problém náhrady zařízení ARS je tedy řešen velkými modernizačními akcemi nasazování nových typů vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků na tratě a vlaky metra. To je však již jiná kapitola, jejíž etapy jsou občas popisovány i na stránkách tohoto časopisu. Rekapitulujeme-li výsledky těchto snah, na trati C provoz zařízení ARS skončil a byl nahrazen zařízením vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků PA 135, provozovaným od roku 1998. Na trati A se existence zařízení ARS počítá nejvýše na půldruhého roku, a to v závislosti na dokončováním systému vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků LZA, tj. úplném nahrazení ruských souprav 81-71 soupravami typu 81-71M. Osud zařízení ARS na trati B závisí na průběhu veřejné obchodní soutěže a následně na vlastní realizaci nového systému s cílovým termínem ukončení v roce 2009.

Provoz vlakového zabezpečovače ARS v perspektivě několika let na tratích pražského metra tedy skončí; jeho současné provedení se podstatně odlišuje od provedení původně dodaného. Nelze tedy zapomenout na značnou energii, erudici a pracovní nasazení, které museli vyvinout pracovníci metra a zejména Služby sdělovací a zabezpečovací k tomu, aby odpovídal všem zdejším bezpečnostním a provozním požadavkům a dobře sloužil až doposud. Zkušenosti z nasazování, s adaptací na místní podmínky i s vlastním provozem mají však trvalou platnost. Tento cenný vědomostní kapitál byl a je nadále využíván odpovědnými pracovníky metra k formulaci požadavků při zmíněných modernizačních akcích vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků pražského metra a při provozu těchto moderních, o několik generací mladších systémů.

Ing. Jaroslav Jakl,

Služba sdělovací a zabezpečovací divize Metro



Pohled na pult strojvedoucího ve voze 81-71. Lokomotivní návštěvník ARS nahoře uprostřed. Foto: Pavel Kotrč

modernizačních projektů (PA 135 na trati C a LZA na trati A) ukázalo jako opakující se záležitost. S ohledem na speciální provozní požadavky a stavební provedení stanic pražského metra bylo, je a bude nutné na importované systémy vlakových zabezpečovačů (ATP) a automatických vedení vlaků (ATO) pohlížet jako na polotovary, který je třeba v rámci uzavírání smluv s dodavateli a při realizaci projektů dotvořit. Adaptabilita těchto systémů na specifické poměry v pražském metru se tak stává jednou z nejnuttnějších podmínek k jejich výběru a realizaci. A podstatnými úpravami na místě prošlo i zařízení ARS. A to pomíjíme absenci zkušeností z případného předchozího provozu systému ARS v jiných podzemních drahách; ještě před uvedením do provozu s cestujícími zde se tak pražské metro stalo vývojovým pracovištěm výzkumného ústavu CNII-ŽT moskevského řešitele a ukrajinského výrobce.

Problémy se zpočátku vyskytovaly i v nejzákladnějším technickém řešení. Stacionární část ARS je nedílně spojena s výstrojí kolejových obvodů, indikujících volnost nebo obsazení příslušných izolovaných úseků trati. U prvního provedení kolejových obvodů, uvedeného do provozu v roce 1974 na trati I. C podle ruské dokumentace, byl oddělen signální kmitočty 275 Hz od

Omluva

Lednové číslo DP-KONTAKTu přineslo velice zajímavý článek ing. Jaroslava Hausera Když se řekne: Vlakový zabezpečovač. Bohužel, k uveřejnění fotografií jsme přiřadili špatnou popisku, za což se autorovi omlouváme. Zveřejněný pult nepatří k zabezpečovacímu zařízení ARS, ale PA-135.

Děkujeme za pochopení a redakční omluvu posíláme autorovi. -red-

Bezbariérové přístupy do stanic metra

V srpnovém čísle DP-KONTAKTu jsme čtenáře našeho časopisu informovali o zkušenostech s provozem šikmých schodišťových plošin ve stanici Chodov a o přípravě instalace těchto plošin v dalších stanicích metra.

V současnosti jsou již v plném proudu práce na montáži těchto plošin ve stanicích Nové Butovice na lince B a Strašnická na lince A, přičemž zahájení zkušebního provozu s cestujícími se zde předpokládá v březnu letošního roku. V těchto stanicích se jedná vždy o jednu plošinu spojující úroveň nástupiště s vestibulem stanice.

V nejbližší době budou zahájeny práce také ve stanici Smíchovské nádraží, kde budou namontovány šik-

mé plošiny dvě, jedna z úrovně nástupiště na „galerii“ a druhá ve schodišti vyústujícím na povrch u smyčky tramvají. Zkušební provoz s cestujícími v této stanici se předpokládá v dubnu 2004.

Po technické stránce budou plošiny ve všech třech uvedených stanicích obsahovat vylepšení a úpravy, vyplývající ze zkušeností s provozem plošin ve stanici Chodov.

V sousedství Národního muzea ve Vinohradské ulici se ve 4. čtvrtletí objevila plechová ohrada a stavební ruch uvnitř je důkazem toho, že zde byly zahájeny těžební práce na výtahové šachtě stavby osobního výtahu ve stanici Muzeum na lince A. Připomínáme v této sou-

vislosti, že podrobně se této stavbě věnoval samostatný článek v DP-KONTAKTu v září 2003. Dokončení této stavby se očekává v závěru letošního roku.

Dále pokračuje příprava bezbariérového zpřístupnění přestupního uzlu Florenc. Potěšující z hlediska financování je skutečnost, že tuto akci se podařilo zaregistrovat v rámci předběžného zájmu o finanční podporu projektů ze strukturálních fondů EU (Program Phare), realizovaného Ministerstvem pro místní rozvoj.

V letošním roce bude realizován osobní výtah ve stanici Budějovická (z nástupiště do severního vestibulu) a také bude ve stanici Pankrác probíhat nahrazení stávajícího nákladního výtahu novým výtahem osobním (zde přípravu prodlužovala obtížná koordinace s připravovanou zástavbou této lokality).

Ing. Rudolf Pála, odbor strategie říditelství



Nové Butovice.

Foto: Pavel Fojtík



Muzeum.

Foto: Petr Malík



Strašnická.

Foto: Marie Jílková

Výběr dodavatele elektřiny pro pražské metro

Elektrická síť metra tvoří propojený celek napájený z 11 rozvodů 110/22 kV Pražské energetiky, a.s. (PRE). Do roku 2002 byl tento rozvodný podnik monopolním dodavatelem elektřiny v Praze a o. z. Metro s ním má uzavřenou dosud platnou smlouvu na dodávku elektřiny.

Podle energetického zákona č. 458/2000 Sb., který mimo jiné řeší postupnou liberalizaci trhu s elektřinou, překročil odběr metra se svými přibližně 200 000 000 kWh/rok stanovenou hranici 40 000 000 kWh/rok a od 1. ledna 2002 se o. z. Metro stal tzv. oprávněným zákazníkem s možností volby dodavatele silové elektřiny. Služby spojené s distribucí nadále za regulované ceny zajišťuje rozvodný podnik, na jehož rozvody je oprávněný zákazník připojen, v případě metra tedy PRE.

Ve snaze zajistit pro metro co nejlevnější elektřinu (roční náklady na ni představují přibližně 300 milionů Kč) proběhla již v roce 2001 řada jednání s potenciálními dodavateli. Z průzkumu trhu i podle odborné analýzy firmy Logica z roku 2002 tehdy vyplynulo, že

zatím optimální řešení je pokračování ve stávající smlouvě s PRE. Původně zamýšlené vyhlášení obchodní veřejné soutěže (OVS) pro rok 2003 bylo odsunuto vzhledem k povodním v roce 2002. PRE totiž nabídla o. z. Metro bezkonkurenční zvláštní podmínky dodávky elektřiny pro období likvidace povodňového stavu koncem roku 2002 i pro počátek roku 2003, kdy nebylo možné sjednat a dodržovat diagram odběru.

Představenstvo Dopravního podniku pro metro rozhodlo, že OVS pro dodávku elektřiny pro metro bude vyhlášena až pro rok 2004. Výběrová kritéria obsahovala kromě závazku uzavřít smlouvu o sdružených službách a jednotkové ceně za kWh i zajištění zvýšené spolehlivosti dodávky a řadu dalších podmínek. Nabídku ve stanoveném termínu předložilo pět uchazečů:

Jihočeská energetika, a.s. (JČE),
České energetické závody, a.s. (ČEZ),
Severomoravská energetika, a.s. (SME),
Pražská energetika, a.s. (PRE),
ELTODO EG, a.s. (ELTODO).

Všichni uchazeči splnili zadávací podmínky.

Po vyhodnocení nabídek a posouzení splnění všech kritérií byla výběrovou komisí jako nejlepší vyhodnocena nabídka PRE, a.s., s nejnižší nabízenou cenou a s optimálním plněním všech dalších kritérií. Doporučení komise bylo předloženo představenstvu Dopravního podniku k rozhodnutí. Vzhledem k tomu, že cena v nabídce PRE byla sice nejnižší, ale vyšší než dosavadní cena podle stávající smlouvy, rozhodlo představenstvo nevybrat žádného uchazeče. Napájení metra elektrickou energií je tedy pro rok 2004 zajištěno stávající smlouvou s PRE, a. s. z roku 2001.

Divize Elektrické dráhy svými jednotlivými odběry dnes již též splňuje podmínku pro oprávněného zákazníka s možností volby dodavatele elektřiny dle energetického zákona. Proto se v současné době začínají přípravy na vyhlášení OVS pro celkovou dodávku elektrické energie pro divize Metro a Elektrické dráhy od roku 2005.

Ing. Milena Malíková,
vedoucí odboru energetiky divize Metro

Nové knihy v Ústřední technické knihovně DP

- 8877 Pražské metro. Čtvrtá dimenze velkoměsta. 1. vydání. Praha, Panorama 1990. 142 stran.
- 8878 Lacek Mikuláš: Terminologie hospodářské teorie a praxe. 1. vydání. Bělá pod Bezdězem, nakladatelství Máchova kraje 2002, 927 stran.
- 8879 Fojtík P. – Malík P.: Dny, kdy pražské dopravě vládla voda. 1. vydání. Praha, Dopravní podnik hl. m. Prahy 2003. 200 stran.
- 8880 Tintěra Ladislav: Tepelná čerpadla. 1. vydání. Praha, ARCH 2003. 119 stran.
- 8881 Minasi Mark: Windows XP Professional. 1. vydání. Praha, Grada 2002. 799 stran.
- S 1571 Otáhalová Larisa: Češšij jazyk-praktičeskij razgarodnik. 1. vydání. Bučovice, RO-TO-M 1999. 319 stran.

- S 1572 Mlejnková Helena: Maďarština-praktický jazykový průvodce. 1. vydání. Bučovice, RO-TO-M 1999. 319 stran.
- S1573 Lefevre Sophie – Lechner Catherine: Francouzština-praktický jazykový průvodce. 1. vydání. Bučovice, RO-TO-M 1998. 319 stran.
- S 1574 Hristová Radka: Turečtina-praktický jazykový průvodce. 1. vydání. Bučovice, RO-TO-M 1999. 319 stran.
- S 1575 Štěpán Ludvík – Jankowski Jaroslav: Polština-praktický jazykový průvodce. 1. vydání. Bučovice, RO-TO-M 1998. 319 stran.
- S 1576 Wotkeová Zuzana: Italština-praktický jazykový průvodce. 1. vydání. Bučovice, RO-TO-M 1998. 383 stran.

- S 1577 Soars Liz – Soars John: New Headway, Beginner. Student's Book. 4. vydání. Oxford, University Press 2003. 142 stran.
- S 1578 Soars Liz – Soars John: New Headway, Elementary. Student's Book. 11. vydání. Oxford, University Press 2003. 142 stran.
- S 1579 Soars Liz – Soars John: New Headway, Pre-intermediate. Student's Book. 11. vydání. Oxford, University Press 2003. 143 stran.
- 8882 Dušek Pavel: Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. 1. vydání. Praha, Libri 2003. 292 stran.
- 8883 Javurek Jiří: Regulace moderních elektrických pohonů. 1. vydání. Praha, Grada 2003. 261 stran.

Dr. Marcela Stegurová



Koncem ledna loňského roku bylo do sítě našich informačních středisek oficiálně uvedeno specializované telefonické informační středisko. Původně vzniklo v srpnu jako jakési dočasné nouzové řešení mimořádné situace za povodně k podávání operativních aktuálních informací veřejnosti.

Protože se nový typ informačního střediska osvědčil, celkem brzy se začalo uvažovat o jeho začlenění do běžné sítě středisek. K tomu došlo přesně 24. ledna 2003. V současné době jsou na třech telefonních linkách jednotného čísla 296 19 18 17 informace k dispozici denně od 7.00 do 21.00 hodin a ve směnách se tu střídá pět informátorů.

Středisko sídlí ve třetím patře budovy centrálního dispečinku a kromě „klasických“ telefonických hovorů vyřizuje například také hovory z tzv. komunikačních kiosků na zastávkách tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov.

Pokud bychom se podívali na statistiku skutečných telefonických hovorů střediska, zjistili bychom,

Telefonické informační středisko začíná druhý rok svého provozu

že průměrný měsíční počet hovorů se za poslední půlrok pohybuje mírně nad 5000. To představuje cca 170 hovorů denně. Největší procento hovorů tvoří dotazy na jízdní řády a odjezdy konkrétních linek, poté následují dotazy na spojení z místa A do místa B a tarif. Kromě dotazů týkajících se právě linkového vedení, tarifu nebo provozu MHD přijímá telefonické informační středisko také připomínky a stížnosti cestujících, případně se jeho pracovníci snaží poradit další postup cestujícím, kteří hledají zavazadla a různé další věci zapomenuté ve vozech nebo na zastávkách MHD.

Zkušenosti z prvního roku provozu střediska jasně ukazují, že jeho zřízení bylo správným krokem. Snaha

oddělit telefonické hovory od služeb za přepážkou „běžných“ informačních středisek, kde se jejich pracovníci tak mohou více věnovat příchozím zákazníkům, přináší také své výsledky. I když na druhé straně je třeba říci, že nám z našeho vyhodnocování telefonických hovorů stále vychází velku nezanedbatelný počet těch, kteří se v danou chvíli nedovolali, protože linky byly právě obsazené. To nás vede k plánům na možné rozšíření provozní doby telefonického informačního střediska i systému přepojování telefonických hovorů cestujících při obsazených linkách. Zájem o tuto službu ze strany veřejnosti určitě je a bylo by proto chybou dále ji nerozvíjet.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Reaudit systému managementu jakosti

Systém managementu jakosti (SMJ) byl v podniku Pražská strojárna a. s. úspěšně certifikován již v roce 1997. V první fázi se jednalo o osvojení standardních organizačních a řídicích vazeb, které jsou obvyklé ve vyspělých ekonomikách, v dalších fázích potom o postupné rozvíjení a doplňování SMJ ve smyslu systému TQM a následně i nové normy ISO 9001:2000.

Uplynulá doba je již dostatečně dlouhá na to, aby bylo možné posoudit veškeré dopady uvedeného systému na výkonnost jednotlivých procesů, a tím i na činnost podniku jako celku. Na základě toho můžeme konstatovat, že systém po celou dobu své implementace plnil veškeré očekávané předpoklady a záměry managementu podniku:

- průběžně zajistit efektivní a účinný způsob identifikace a plnění potřeb/očekávání jak zákazníků, tak

- i dalších zainteresovaných stran (zaměstnanců podniku, dodavatelů, vlastníků, atp.),

- zabezpečovat pružnou reakci na měnící se potřeby a cíle při současném řízení nákladů a rizik,

- dosahovat, udržovat a zlepšovat celkovou výkonnost a způsobilost podniku (k tomu účelu je v maximální míře využívána forma procesního přístupu k řízení jednotlivých procesů i vzájemných vazeb mezi nimi).

Mimo uvedené klady je významný i přínos SMJ při uplatňování výrobků společnosti, a to zejména na zahraničních trzích.

Výsledkem zvážení všech těchto přínosů bylo potom jednoznačné rozhodnutí vedení podniku požádat



o recertifikaci SMJ dle normy ISO 9001:2000. Recertifikační audit, provedený pracovníky BVQI (Bureau Veritas Quality International) ve dnech 27. a 28. listopadu minulého roku potvrdil, že v podniku jsou *plněny veškeré úkoly* definované uvedenou normou.

Při vlastním auditu byly shledány pouze dvě *méně závažné neshody*. Naproti tomu bylo konstatováno, že k silným stránkám systému patří například politika jakosti a její zapracování do cílů, technologická a organizační příprava výroby nebo řízení dokumentace. Tyto výsledky byly potom shrnuty v závěrečné zprávě, ve které bylo konstatováno, že „systém je dobře vybudován, zaveden a udržován a průběžně vytváří předpoklady ke svému trvalému zlepšování“.

-be-



25. 8. 2001

Stavba železničního „Nového spojení“ (rozšíření kapacity propojení Hlavního a Masarykova nádraží s nádražím Libeň, zkvalitnění navazujících propojení a zvýšení rychlosti průjezdu pražským železničním uzlem), jehož nutnou podmínkou je rekonstrukce severního zhlaví Hlavního nádraží, začala měnit tvář Seifertovy ulice. Ulice bude mezi křižovatkou Bulhara a křižovatkou s Italskou ulicí rozšířena, tramvajové tě-

Seifertova ulice mění tvář

leso bude odsunuto směrem k Hlavnímu nádraží tak, aby mohlo být fyzicky odděleno od vozovek. Pro možnost průjezdu vyšších vozidel (mj. mechanismů hasičů) dojde rovněž k zahloubení ulice tak, aby se podjezdná výška zvýšila o 1 metr na 4,20 m. Již proběhla demolice objektů po pravé straně Seifertovy (od Bulhara) a od 20. prosince loňského roku jezdí na jejich místě tramvaje po provizorní kolejové splítce. První část mostního objektu ČD je již osazena od roku 2002, v letošním roce bude dobudována i druhá část a koncem tohoto roku (podle současného plánu to bude na přelomu října a listopadu) má dojít k převedení dopravy v Seifertově ulici do definitivní podoby. Navíc bude podél nových mostních objektů vybudována lávka pro pěší. Tato lávka bude směřovat do Příběnické ulice a v budoucnosti by měla navázat na stezku pro pěší a cyklisty, vedoucí po tělese dnešní jednokolejné železniční trati pod vrchem Vítkov. Tramvajová trať v Seifertově bude po přeložení zřízena na velkoplošných panelech, které budou převážně uloženy na vrstvě asfaltového betonu, v části trasy pak na šterkových vrstvách. Změnu vzhledu Seifertovy ulice dokumentují snímky.

Text a foto: Miroslav Penc



18. 8. 2003



7. 5. 2002



8. 5. 2002



14. 1. 2004

Dopravní podnik na veletrhu Holiday World



Ještě nevíte, kam pojedete na dovolenou, nebo rádi cestujete alespoň prstem na mapě, jak se lidově říká? Tak to si zcela jistě nenecháte ujít další ročník Středoevropského veletrhu cestovního ruchu, který se koná od 12. do 15. února 2004 na holešovickém Výstavišti. První dva dny je veletrh otevřen pro odbornou veřejnost, ale o víkendu (14. a 15. února) si můžete z přehršle tipů na individuální nebo organizované cestování vybrat od

9 do 18 hodin.

Navštívíte-li veletrh, nezapomeňte se podívat také do levého křídla Průmyslového paláce, kde na vás při vstupu z centrální části paláce čeká expozice Dopravního podniku.

Dopravní podnik se bude prezentovat nejen jako nejvýznamnější pražský dopravce, ale především jako partner cestovních kanceláří a agentur v zájezdové

dopravě a poskytovatel opravárenských a servisních služeb především v autobusové dopravě. V nabídce samozřejmě nebude chybět ani možnost návštěvy střešovického Muzea MHD a pronájmu historických i současných tramvají. Nebude chybět ani nabídka poskytovaná našimi informačními středisky, doplněná o široký sortiment propagačních materiálů. **-red-**

Opustil nás pan Josef Sehnal

Nikdy jsem nepsala článek do DP-KONTAKTu tak nerada a nikdy mi při tom nebylo tak smutno. Musím se s vámi podělit o neradostnou zprávu, že nás v prosinci minulého roku navždy opustil pan Josef Sehnal. I když jsem pana Sehnala neviděla už několik let, vždycky zůstane v mých vzpomínkách plný vitality, že by mu ji mohli mnohem mladší závidět. Věřím, že stejně si jej vybavuje každý, kdo se s ním během let setkal, a to zejména na ředitelství společnosti, kde dlouhá léta pracoval jako mechanik kancelářských strojů. V dnešní době si už málokdo dokáže představit, že by celý svůj život věnoval za-

městnavateli, u kterého by nastoupil v 25 letech, jako to bylo v případě pana Sehnala. V roce 1940 začal pracovat ve vokovické vozovně jako řidič a průvodčí, přešel do vozovny Střešovice a působil i jako manipulát ve výpravě. Hned po válce však Dopravní podnik využil schopností pana Sehnala, který se vyučil mechanikem kancelářských strojů ve Vídni. Od té doby byl pan Sehnal nenahraditelný ve svém oboru. Nebylo stroje, který by nedokázal opravit, a když přišel do kanceláře, jeho úsměv zlepšil náladu všech přítomných – alespoň já to tak vždy cítila. Přestože odešel do důchodu již v roce 1976, nepře-

stal pracovat ve svém království v suterénu ústřední budovy v Bubenské ulici. Strávil zde ještě dlouhá léta k prospěchu Dopravního podniku i všech, kteří ho znali a měli rádi. Svou milovanou práci opustil až koncem roku 1999. Pracoval tedy v Dopravním podniku neuvěřitelných 60 let. I já jsem měla tu čest pracovat s panem Sehnalem v jednom oddělení a ráda na tu dobu vzpomínám. Jeho jméno zůstává v mém vědomí navždy synonymem věrnosti ke své práci a lásky k lidem i k životu. A věřím, že i u všech, kteří ho znali.

Letos jsem použila ve svém přání do nového roku citát „Proti narození a smrti není léku. V mezidobí zachovej radost.“ Pan Josef Sehnal se jím řídit celý život.

Marie Jílková

Šestý rok bodového systému

V současné době je za námi pátý rok bodového systému přidělování stejnokrojů; proběhl bez výraznějších problémů jak z hlediska zaměstnanců, tak i z hlediska odpovědných pracovníků celé akciové společnosti. V roce 2003 bylo v oděvním skladu pod správou Elektrických drah odbaveno v rámci bodového systému oděvních stejnokrojů 7007 zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součástky ve finančním objemu 37 462 443,17 Kč.

V roce 2004 budeme pokračovat v systému vydávání oděvních součástek podle Pokynu obchodně ekonomického ředitele 11/2001:

- zaměstnanci, nastupující do funkce nebo profese s nárokem na stejnokroj, nejsou v prvních dvou kalendářních letech zahrnuti do vlastního bodového systému,
- nový zaměstnanec po zkušební době či po úspěšném absolvování zkoušek (kurzu) dostane kompletní stanovené první vybavení stejnokrojovými součástmi a zároveň jej vedoucí příslušného útvaru zařadí do kategorie „C“,
- na základě tohoto zařazení dostane ve druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru (protože je vybaven kompletní výstrojí při nástupu do pracovního poměru) pouze ty oděvní součástky, jejichž vynášecí doba je nižší než 24 měsíců,
- ve třetím kalendářním roce trvání pracovního poměru je zaměstnanec zařazen do vlastního bodového systému (kategorie „A“ nebo „B“), přičemž výchozí základnou pro stanovení počtu bodů bude počet odpracovaných hodin v druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru.

Vzhledem k tomu, že toto opatření platí již třetí rok, provedli odpovědní pracovníci na počátku roku 2004 poprvé přeřazení příslušných zaměstnanců, jejichž pracovní poměr byl zahájen již v roce 2002, z kategorie „C“ do kategorie „A“ nebo „B“, tzn. do vlastního bodového systému.

Omezující opatření:

- nevyčerpaný objem bodů v příslušném kalendářním roce se do následujícího roku převádí v maximální výši 10% objemu bodů z původní výše pro příslušný kalendářní rok. Tato výše může být upravena pouze na základě písemného potvrzení oděvního skladu Elektrických drah z důvodu nezajištění požadované součástky ze strany zaměstnavatele,
- oděvní součásti pro muže nelze vydávat ženám a naopak,
- maximální hranice pro odběr jednotlivých součástí v příslušném kalendářním roce je omezena na trojnásobek u součástí s vynášecí dobou nad 12 měsíců a desetinásobek u součástí s vynášecí dobou do 12 měsíců včetně.

Pro rok 2004 byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující koeficienty:

skupina „A“ 3,87 bodu za odpracovanou hodinu
skupina „B“ 2,97 bodu za odpracovanou hodinu

Každý pracovník již má stanoven počet bodů, které může vyčerpat za následující stejnokrojové oděvní součástky:

stejnokrojová součástka	počet b.	stejnokrojová součástka	počet b.
sukně	510	čepice zimní	300
sako oblekové vč. loga	1 725	polobotky	690
kalhoty oblekové letní	750	boty zimní	700
kalhoty oblekové zimní	825	rukavice řidičské	150
plášť do deště	1 650	sluneční brýle s UV filtrem	180
bunda PARKER vč. loga	2 225	ponožky letní	31
bunda pasová vč. loga	1 985	ponožky zimní	33
kalhoty pracovní zimní	750	opasek	270
kalhoty pracovní letní	690	šle	105
kalhoty pracovní krátké	550	halenka dlouhý rukáv	280
košile krátký rukáv vč. loga	270	halenka krátký rukáv	270
košile dlouhý rukáv vč. loga	280	polokošile vč. loga	315
vesta vč. loga	585	sandály	600
svetr vč. loga	635	spona na kravatu	96
vázanka	140	košile bílá krátký rukáv	315
šála	90	košile bílá dlouhý rukáv	325
čepice LETUŠKA	205	nástavec na brýle	135
čepice BASEBALL	170	šátek dámský	300
čepice DISPEČER	425	spona k šátku	55

Závěrem bychom chtěli bodovému systému v jeho šestém roce působnosti popřát ještě méně potíží než v roce předcházejícím a co nejvíce spokojených zaměstnanců při využívání tohoto systému v roce 2004.

Ing. Josef Dalešický,
vedoucí obchodně zásobovacího odboru ED

V publikaci Vozovna Vokovice 1933 – 2003 došlo na straně 31 nahoře (ve druhém odstavci pod tabulkou) k nemilé chybě. Přehlednutím řádků při prepisování statistické tabulky byly zaměněny vokovické vozy za žižkovské. Uvedený odstavec má správně znít takto:

Všem čtenářům zmíněné publikace se za toto nedopatření omlouvám.

V listopadu 1960 měla vozovna Vokovice ve stavu 80 obousměrných motorových vozů (č. 443 – 457, 2180 – 2219, 2221 – 2244, 2246) a 105 vlečných vozů (891 – 899, 1125 – 1172, 1326 – 1373).

P. Fojtík

Oprava chyby v publikaci

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Pokračující spolupráce s Universitou Karlovou

Již potřetí zasedli do lavic školy v Moravské ulici studenti a studentky 2. ročníku Filozofické fakulty University Karlovy – katedry pedagogiky. Celé dopoledne bylo budoucím učitelům k dispozici vedení školy a seznámilo je nejen se strukturou naší školy, ale i s hlavními problémy, se kterými se v tomto čase české školství potýká. Jedním z těchto problémů je i nedostatek mladých kantorů. Je otázkou, kolik ze zhruba 30 studentů, kteří zasedli do našich lavic a velice aktivně se zajímali o vše co souvisí nejen s výukou, ale i s výchovou a s problémy žáků, ve školství po absolvování školy zůstane. Po předaných informacích a následné diskuzi se studenti rozdělili do skupin, zúčastnili se vyučování v některých třídách a prohlédli si odborné učebny.

Se dnem stráveným v naší škole byli budoucí kantorů velice spokojeni, padl i dotaz na eventuální konkrétní spolupráci, která by snad mohla vést po ukončení studia k získání pracovního místa u nás. I když je jako pochopitelně předčasné, potěšilo nás to, stejně jako skutečnost, že studenti byli více než vzornými, vnímavými a aktivními posluchači. Kéž by takoví byli i všichni naši žáci.

Jak sportujeme?

Pražská středoškolská florbalová liga je ve své polovině. Soutěž, která se hraje v hale Na Děkanec, a které se účastní za naši školu 2 mužstva – škola Motol a škola Moravská, má za sebou svou první část. Bohužel do dalších kol půjde jen 1 mužstvo, a to školy Motol.

Škola Moravská byla v základní skupině vyřazena. **Malá kopaná.** Do turnaje pořádaného Sportovním klubem PUM, který je krajským přeborem pražských odborných učilišť, jsme vyslali také 2 mužstva. Do finálové části jsme se však neprobojovali. Vyhrálo mužstvo pořadatelů turnaje.

Stolní tenis. Turnaj pořádaný opět Sportovním klubem PUM byl pro nás úspěšnější. Obsadili jsme v něm s naším družstvem 2. místo.



Holandské zkoušky

Žáci elektrooborů opět v letošním roce skládali zkoušky v rámci IQ projektu, o kterém jsme již několikrát informovali.

Jde o tzv. Holandské zkoušky, které těm, kteří se jich účastní, rozšiřují možnost se v budoucnu lépe uplatnit na trhu práce EU. Testů se každý další rok zúčastňuje více žáků, což je signál, že si žáci i jejich rodiče

uvědomují důležitost dosažené kvalifikace.

Řekni drogám ne!

Dávejme správný rodičovský příklad! K tomuto bodu není vcelku co dodat. Vztahy v rodině, postoj rodičů vůči legálním drogám, tedy i alkoholu a cigaretám, je neobyčejně významný. Nemá smysl zde moralizovat. Každý si musí udělat inventuru vlastního chování.

Je známou skutečností, že jedním z faktorů ovlivňujících vznik drogového problému je i dědičnost. Je statisticky prokázáno, že v rodinách, kde jeden (nebo oba) z rodičů je závislý na alkoholu, se v potomstvu toto onemocnění vyskytuje častěji.

U nelegálních drog je celá situace o to složitější, že jednotlivých druhů drog je celá řada, mají různou chemickou strukturu, různé účinky i různá zdravotní rizika. Jejich studium je daleko náročnější a informací tedy méně.

Lze ale uvést jednu skutečnost. Naše (často moraličující) společnost není rozhodně vůči drogám zdrženlivá. Podíváme-li se na počet konzumentů alkoholu, tedy osob, které se alkoholu zcela nezříkají, a přičteme-li k nim kuřáky tabáku a vlastně i konzumenty kávy (též lehká povzbuzující droga), dále pak nejrůznější uživatele léků ovlivňujících psychiku, vidíme, že zásadových, skutečných abstinentů není mnoho.

Konzumace nejrůznějších psychotropních látek je jedním z fenoménů současné doby. Není se co divit. Stačí se podívat na masivní a všudypřítomnou reklamu, která tento trend podporuje. Přesto lze i z této situace vyjít se ctí. Heslem je uměřenost. Dodržování stanovených hranic. Dělejte prostě jen to, co chceme, aby dělaly naše děti. A naopak. **-sou-**

DOŠLO DO REDAKCE

Řidič garáže Řepy Tomáš Vokroj nám poslal slohovou práci své dcery, studentky 4. ročníku střední školy, na téma Hromadná doprava, vzhledem k aktuálnosti tématu ji přetiskujeme v plném znění.

Hromadná doprava

Každý z vás určitě někdy cestoval hromadným prostředkem, někteří – stejně jako já – využívají hromadnou dopravu denně. Ne vždy se kvalita rovná ceně, a to platí hlavně u autobusů.

Jízda autobusem, který veze víc lidí, než je únosné, a kterému (zvláště v létě) nefunguje klimatizace, se dá nazvat krizovou situací. Také cesta s řidičem, který má ke své profesi zřejmě záporný vztah a svou zlost si vybíjí na nic netušících cestujících, může být dosti útrpná. Ale asi bych dopravním službám křivdila, kdybych tvrdila, že se nesnaží zlepšit komfort cestujících. Lépe zaškolení řidiči a modernější a pohodlnější autobusy jsou toho důkazem, ale opravdu nechápu význam taktických tahů, jako je posláním dvou stejných linek ve stejný čas v době, kdy je o cestující nouze, zatímco jindy se v ma-

lém autobusu tísní přes sedmdesát lidí. Také „přesnost“ některých linek je víc jak zarážející.

Dalším „příjemným“ zážitkem většinou bývá setkání s občany důchodového věku – všem ho vřele doporučuji. Takovíto občané se vám snaží už tak dost nepříjemnou cestu ještě ztrpčít. Využívají k tomu různých holí, tašek nebo slovních urážek. Často můžete vidět důchodce, jak se k vám řítí přes celý autobus, minouc několik volných sedadel, aby vám vynadal, že sedíte či špatně stojíte. V takovém případě je nejlepší říct, že máte zakoupenou jízdenku stejně jako on. Ovšem pozor, jestli někde v autobusu nejsou roztroušeni jeho spojenci, to je lepší opustit bojiště. Ale ne všichni důchodci jsou takhle nevrli.

To byste nevěřili, co dokáže pouhý úsměv. Když se na mě někdo obrátí s úsměvem a žádostí o uvolnění místa, ráda ho pustím. Mnohem raději než někoho, kdo začne hystericky předvádět, jak je unavený, zatímco my celý den sedíme ve škole a jsme tedy jistě plní energie.

Ale hromadná doprava nabízí i plno zábavných

zážitků, zvláště pokud s sebou máte pár kamarádů. Pokud jste škodolibí, v autobusu se vám určitě bude líbit. I já se zájmem sleduji roztržky mezi vzpurnými studenty a důchodci, nebo také soutěže o to, kdo zabere v autobusu více místa. Přeplněný autobus zaručeně pobaví, když někdo dobíhá autobus a řidič mu zavře přímo před nosem, popřípadě pozorování potenciálních cestujících, kteří s klením zůstávají na zastávkách, protože kapacita autobusu je nedostačující. Jestli patříte k lidem, kteří rádi baví publikum, zaručuji vám, že v autobusu se budete cítit báječně. Stačí zakopnout, spadnout ze schodů až na chodník nebo urvat držadlo, popřípadě s držadlem v ruce letět pár metrů autobusem a všichni cestující si vás hned oblíbí.

Pokud autobusovou dopravu nepoužíváte, protože se vám hnusí, zkuste si někdy v autobusu stoupnout do nefrekventovaného koutku a pozorujte, jak stroj na výdej jízdenek ne a ne pípnout, jak do sebe lidé vrážejí a uráží se, sledujte věčně nespokojené důchodce a věčně odporující studenty. Když zapátráte po vozidle, určitě uvidíte několik stejně škodolibě se usmívajících lidí... Ani teď se vám nezdá jízda autobusem aspoň trochu zábavná?

KULTURNÍ TIPY NA ÚNOR

FILM

Z připravovaných únorových premiér v našich kinech vybíráme:

Porota

Napínavý thriller ze soudního prostředí, který vznikl na podkladě bestselleru Johna Grishama (například Firma, Případ Pelikán), vypráví v širším slova smyslu o nefungující spravedlnosti, o lidské podstatě, různých morálních světech a charakterech, které se nezastaví před ničím. Neworleanská vdova si najme právníka, čestného Wendella Rohra (Dustin Hoffman), aby zažaloval zbrojařskou firmu, které dává vinu za smrt svého manžela. Terčem obžaloby je morálka tvrdého byznysu. Kdokoliv si může bez potíží pořídit zbraň a použít ji. Soudní proces přivádí na scénu, která se stává skutečným bitevním polem, několik klíčových osob. Kromě již zmíněného právníka to jsou konzultant zbrojařské firmy Rankin Fitch (Gene Hackman) a porotce Nick Easter (John Cusack).

Všichni tyto lidé mají jediný plán: získat porotu a zmanipulovat ji pro své cíle. Každý má jiný způsob, každý má jiný cíl.

V kinech od 5. února 2004.

Veronika Guerin

Film režiséra Joela Schumachera vypráví skutečný

příběh novinářky z irského Dublinu 90. let minulého století. Tou dobou se město potýkalo s bojem několika mocných drogových kartelů o nadvládu nad trhem s narkotiky. Největším a nejnebezpečnějším protivníkem drogové mafie však nebyla policie, ale odvážná novinářka Veronica Guerin, v podání Cate Blanchett, která na stránkách novin detailně odhalovala pozadí drogových praktik. Díky svému nezměrnému úsilí o rozkrývání zločinecké sítě se pro obyvatele Irska stala národní hrdinkou.

Tento silný a emocionální snímek, který je založen na skutečné události, nabízí jedinečný pohled do pozadí jednoho z důležitých aspektů irského konfliktu a zároveň je portrétem žurnalistky, která hledání pravdy obětovala vše.

V kinech od 5. února 2004.

DIVADLO

Divadlo na Vinohradech uvede v premiéře 25. února hru britské spisovatelky Caryl Churchillové Řada. A co že je hlavním tématem hry? Salter je stárnoucí muž. Žije sám, ale občas se navštěvují s jediným, už dospělým synem. Salter ho vychoval s láskou a veškerou péčí, kterou může dát otec synovi, vyrůstajícímu bez matky. Jejich vztah je harmonický a láskyplný až

do chvíle, kdy na scénu vstoupí Salterův další, do té doby utajovaný syn. A ne jeden... Všichni muži jsou si něčím podobní, ale jaké tajemství z minulosti je vzájemně spojuje? Inscenace je mimořádnou hereckou příležitostí pro Ladislava Freje a mladého talentovaného absolventa DAMU Pavla Bařka, s nimiž prožijete strhující a napínavý večer.

Světová premiéra této neobvykle sugestivní hry se uskutečnila na podzim roku 2002 v Londýně a Divadlo na Vinohradech ji uvede v české premiéře v režii hostujícího režiséra Ewana McLarena. Navíc bude vůbec prvním divadlem, které britskou autorku Caryl Churchillovou přivede na česká jeviště.

HUDBA

V pražském klubu Roxy se 24. února po delší koncertní odmlce objeví znovu na domácích pódiích původem táborská skupina Sunshine. Ta je důkazem známého faktu, že pokud máme u nás soubor, který se dokázal v zahraničí prosadit, zná ho doma jen poměrně úzký okruh „zasvěcených“. Pravda, Sunshine doma příliš nekoncertují. O to více hrají po světě. Pochvalně se o nich zmiňují celebrity rockového světa typu producenta Rosse Robinsona (spolupracoval mimo jiné s Korn, Sepulturou nebo Limp Bizkit) a jejich singl Streamlined zazněl i ve filmu Záhada Blair Witch II.

-mis-

Nezdanitelné částky ze základu daně pro rok 2004

Nezdanitelná částka	Kč ročně	Kč měsíčně
1. základní (nejedná-li se o poživitele starobního důchodu)	38 040	3 170
1a. poplatníka, který je poživitelem starobního důchodu na počátku zdaňovacího období, nebo mu byl přiznán zpětně k 1. lednu a u něhož starobní důchod činí méně než 38 040 Kč ročně	rozdíl mezi 38 040 Kč a vyplacenými částkami starobního důchodu	nelze
1b. u poživitele starobního důchodu na počátku zdaňovacího období, nebo mu byl důchod přiznán zpětně k 1. lednu a u něhož starobní důchod činí více než 38 040 Kč ročně	nelze	nelze
2. na vyživované dítě ve společné domácnosti, max. do 26 let	25 560	2 130
2a. na vyživované dítě ve společné domácnosti, je-li držitelem ZTP-P	51 120	4 260
3. na manžela (-ku) ve společné domácnosti s vlastním ročním příjmem nižším než 38 040 Kč	21 720	nelze
3a. je-li manžel(-ka) držitelem průkazu ZTP/P a má vlastní roční příjem nižší než 38 040 Kč	43 440	nelze
4. pobírá-li poplatník částečný invalidní důchod z tuzemského důchodového pojištění, nebo došlo-li k souběhu nároku na starobní a částečný invalidní důchod (ID)	7 140	595
5. pobírá-li poplatník plný ID z tuzemského důchodového pojištění, nebo došlo-li k souběhu nároku na starobní a plný ID, nebo pobírá vdovský důchod z důvodu invalidity, nebo je poplatník plně invalidní, ale jeho žádost o plný ID byla zamítnuta z jiných důvodů	14 280	1 190
6. je-li poplatník držitelem průkazu ZTP/P	50 040	4 170
7. u poplatníka, který se soustavně připravuje na budoucí povolání studiem nebo předepsaným výcvikem maximálně do 26 let, prezenční doktorské studium na vysoké škole maximálně do 28 let	11 400	950
8. hodnota darů na veřejně prospěšné účely definované v § 15 odst. 8 zákona	úhrnná hodnota darů musí přesáhnout 2% ze základu daně nebo činit alespoň 1000 Kč, nejvýše lze odečíst 10% ze základu daně	nelze
9. úroky zaplacené ve zdaňovacím období z úvěru použitého na financování bytových potřeb za podmínek stanovených v § 15 odstavcích 10 a 11 zákona	maximálně 300 000 Kč na domácnost, nejvýše 25 000 měsíčně při placení úroků jen po část roku	1/12 předpokládané úhrnné výše ročního úroku, nejvýše 25 000 Kč na domácnost
10. příspěvky zaplacené poplatníkem na penzijní připojištění se státním příspěvkem za podmínek stanovených v § 15 odst. 12 zákona	úhrn příspěvků zaplacených na zdaňovací období poplatníkem, snížený o 6000 Kč, maximálně 12 000 Kč za rok	nelze
11. pojistné zaplacené poplatníkem na jeho soukromé životní pojištění za podmínek stanovených v § 15 odst. 13 zákona	maximálně 12 000 Kč za rok, a to i při uzavření více smluv s různými pojišťovnami	nelze
12. členské příspěvky zaplacené odborové organizací podle jejich stanov za podmínek stanovených v § 15 odstavci 14	částka do výše 1,5% zdanitelných příjmů, maximálně do výše 3 000 Kč za rok	nelze

Ke změnám v roce 2004

Oproti roku 2003 se zvyšuje nezdanitelná částka na vyživované dítě žijící s poplatníkem v domácnosti, a to z částky 23 520 Kč nově na částku 25 560 Kč.

Je-li vyživované dítě držitelem ZTP/P, zvyšuje se odpočet z 47 040 Kč ročně nově na 51 120 Kč.

Byla zavedena nová nezdanitelná částka v podobě

• odpočtu zaplacených příspěvků odborové organizaci v souladu s jejími stanovami do výše stanovených limitů. První limit je stanoven do výše 1,5 % zdanitelných příjmů (s výjimkou příjmů zdaněných srážkovou daní), druhý limit je vymezen maximální částkou 3 000 Kč za zdaňovací období. K nové nezdanitelné částce může zaměstnavatel přihlédnout až po skončení roku při ro-

• ním zúčtování záloh. Poprvé po skončení roku 2004. Nárok na uznání odpočtu prokáže zaměstnanec v zákonné lhůtě zaměstnavateli předložením potvrzení odborové organizace o výši zaplaceného členského příspěvku.

Ing. Alena Vaňková,
oddělení daní ředitelství, telefon: 296 19 23 59

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Jsem narozen 1. dubna 1943, nárok na starobní důchod mi vznikne 1. srpna 2004. Chtěl bych ještě do konce letošního roku pracovat a současně pobírat důchod. Mohu si ke dni 1. srpna 2004 změnit po dohodě pracovní poměr na dobu určitou do konce roku 2004?

Podmínkou současného pobírání starobního důchodu a výdělku je vždy doba určitá. Od 1. ledna 2004 však již nelze změnit pracovní poměr z doby neurčitě na dobu určitou dodatkem k pracovní smlouvě (dohodou o změně pracovní smlouvy). Dosaďadní pracovní poměr by musel být ke dni 31. července 2004 ukončen dohodou či vypovědí podle zákoníku práce a od 1. srpna 2004 by byl uzavřen nový pracovní poměr vztah na dobu určitou do 31. prosince 2004 (případně na dobu maximálně jednoho roku, t. j. do 31. července 2005).

Jsem narozen 15. listopadu 1945 a již 2 roky pobírám částečný invalidní důchod. Od 1. ledna 2005 bych chtěl odejít do předčasného starobního důchodu dočasně kráceného. Kdy mi pak bude přiznán důchod plný starobní

• - nekrácený? Musím si o něj pak sám požádat?
Podle data narození 15. listopadu 1945 vám vznikne nárok na starobní důchod ode dne 15. července 2007. Hodláte-li však odejít do předčasného starobního důchodu ke dni 1. ledna 2005, bude se jednat o důchod předčasný, avšak trvale krácený, i když pobíráte částečný invalidní důchod (krácení ve výši 0,9% za každých 1 a započatých 90 dnů dřívějšího odchodu). Aby vám mohl být přiznán předčasný starobní důchod dočasně krácený, musel byste si požádat o tento důchod nejdříve 2 roky před vznikem vašeho nároku, t. j. nejdříve ode dne 15. července 2005 a kdykoliv později (krácení ve výši 1,3 % za každých 1 a započatých 90 dnů dřívějšího odchodu). Před tímto termínem se u vás bude jednat vždy o předčasný starobní důchod krácený trvale.

U dočasně kráceného starobního důchodu se provede výpočet „nového“ starobního důchodu ke dni vzniku nároku vždy pouze na základě vaší žádosti.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2004, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.

• Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2003, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, 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.

Chtěte-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor ředitelství Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, 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

S únorem zaklepaly na dveře mnohých domácností s dětmi na prahu dospělosti přijímací zkoušky. Právě s koncem druhého měsíce v roce končí i možnost přihlásit se na některou z českých vysokých škol. Pokud vy ani vaše ratolest ještě netušíte, zda dát přednost klasické filologii nebo jaderné fyzice, kam se hlásit a kde najít potřebné informace, možná vezmete zavděk několika internetových tipů.

Nejprve se ale ještě na chvíli pozdržíme u časopisů Městská doprava a Dopravní magazín, o nichž pojednáme na jiném místě tohoto čísla DP-KONTAKTU. Webové stránky Městské dopravy naleznete na adrese www.spvd.cz/md. O časopis se toho kromě kontaktních adres a obálky aktuálního čísla bohužel příliš nedovíte, protože sekce s články z ročníků 1998 - 2002 se zatím teprve chystají. Vaší pozornosti by ale rozhodně neměly uniknout stránky, které poskytují Městské dopravě svůj azyl, tedy stránky Společnosti pro veřejnou dopravu (www.spvd.cz). Jsou minimálně jednou týdně aktualizované a sledují stav MHD jak ve většině českých měst a městeček, tak na mnoha místech v zahraničí (nenechte si ujít poutavý materiál o trolejbusovém provozu v Kábulu a nepálském Kathmandu!).

Nabízejí taktéž řadu exkluzivních pramenů - například seznam všech trolejbusových provozů ve světě (existujících, zrušených a plánovaných), články o dopravních koncepcích apod. Návštěva stránek rozhodně nebude ztraceným časem.

Internetové sídlo Dopravního magazínu je po usilovném pátrání k nalezení na adrese www.railvolution.net, tedy na společné doméně akvizici vydavatelské stáje M-Press (vedle Dopravního magazínu zde přebývají i periodika Railvolution a Železniční magazín). Celá sekce věnovaná Dopravnímu magazínu je však ve výstavbě, a tak v tomto případě je lepší návštěvu odložit na jarní měsíce.

Nyní již k tématu přijímacích zkoušek na vysoké a vyšší odborné školy. Pro základní informační servis lze doporučit graficky jednoduché a díky tomu snadno a rychle ovladatelné stránky www.superstudent.cz. Na stránkách naleznete nejen seznam všech škol, fakult a studijních oborů, ale též řadu studijních materiálů (referáty, maturitní otázky) a také interaktivní testy, s nimiž se uchazeči o studium mohou setkat při přijímacím řízení. Jde především o testy z oblasti sociálních věd, angličtiny a literatury. Postup je jednoduchý: vyberete si test, označí-

te správné odpovědi a počítač vám následně test vyhodnotí, ukáže, které odpovědi byly správné, a podá i doplňující vysvětlení, proč byly správné. Důležité stránky nabízí rovněž adresa www.vysokeskoly.cz. Kromě adresáře vysokých škol se tu můžete informovat o aktuálním dění ve vysokoškolském světě: kdy a kde jsou dny otevřených dveří, kde dostávají pedagogové přidáno, nebo jaký nový studijní obor se u nás zrovna otevírá.

Spolu se vstupem do Evropské unie se pro mnohé studenty otevírá perspektivní možnost studia v zahraničí. Pokud vás tato možnost zajímá, určitě navštivte Akademické informační centrum na adrese www.aic.cz/aic. Najdete zde aktuální seznam udělovaných stipendií rozdělený podle oborů i všechny potřebné informace o studiu v zahraničí (které dokumenty potřebujete, jak je to s jazykovými testy a podobně), a to nejen pro vysokoškoláky, ale i pro jejich mladší kolegy ze středních škol. O zkušenostech ze studijních pobytů v zahraničí si pak můžete počíst na adrese www.studentskestranky.cz/zahranice. A pokud vaše ratolest již vysokou školu absolvovala a rozhlíží po možnostech zahraničního studia na pokročilejší úrovni, vyplatí se návštěva stránek Fulbrightovy komise v ČR - adresa www.fulbright.cz. -mš-

34. část Vokovice

Historie dopravy Vokovic je velmi podobná veleslavínské, a není divu. Vždyť jádra obou obcí ležela opravdu v těsném sousedství. Z dnešního pohledu je vlastně odděluje jen Evropská třída a železniční trať bývalé Buštěhradské dráhy. Na rozdíl od Veleslavína jsou ale Vokovice mladší. V historických listinách se s jejich jménem setkáváme poměrně pozdě – poprvé až v roce 1370, kdy náležel zdejší dvůr svatovítské kapitule. Časem se dostal do zástavy a teprve v roce 1456 ho vykoupila kapitula zpět. V té době tu už existoval další dvůr, který byl manství pražského arcibiskupství. Během sta let se tu vystřídalo mnoho držitelů, až se v polovině 16. století také stal majetkem svatovítské kapituly, která vesnici vlastnila až do zavedení obecního zřízení v polovině 19. století. V té době v nich žilo pouhých 183 obyvatel.

Nejčastěji se uvádí, že jméno Vokovice je odvozeno z osobního jména Vok a znamená tedy *ves lidí Vokových*. V nejstarších listinách se však vesnice uvádí pod jménem Okovice. Je možné, že ten, kdo jméno poprvé zapsal, jen přeslechl počáteční písmeno, přesto se nevylučuje ani výklad, že ve vsi bydleli lidé, kteří se zabývali výrobou studničních okovů.

Vývoj Vokovic byl ve druhé polovině 19. století poměrně rychlý, zřejmě k tomu přispěla i stavba železnice na sousedním veleslavínském katastru. Na přelomu 19. a 20. století do obce příslušelo už 691 obyvatel, přičemž vlastní Vokovice tvořilo 46 domů s 576 obyvateli. Zbývající žili v několika samotách a usedlostech (například na Červeném vrchu žilo 68 obyvatel, na Salátce a na Želivce po 11 a podobně). Původně bývaly Vokovice především zemědělskou obcí, ale do 20. století vstupovaly i s poměrně významným průmyslem. Vznikla zde továrna na čokoládu Standard a šamotová továrna Dietz, která byla napojena železniční vlečkou na veleslavínské nádraží. Obě továrny stávaly vedle sebe. Šamotka stávala přibližně na dnešní křižovatce Evropské a Vokovické, zmíněná vlečka mnoho let křižovala tramvajové koleje. Čokoládovna bývala před ústím Kladenské na stejnou křižovatku. Kromě těchto továren bylo na katastru Vokovic několik větších cihelen. Dnes už je zapomenuto, že ve Vokovicích bylo kdysi i několik dolů na železnou rudu. Ostatně, samotné jméno Červený vrch (315 m n. m.) je připomínkou někdejší přítomnosti rudy ve zdejší půdě. Vážnější pokusy o obnovu těžby se tu konaly ještě ve 30. letech 20. století.

Vokovice spadaly do smíchovského okresu. Až do roku 1889 byl jejich součástí i sousední Veleslavín (zmínka o tom nám v minulé kapitole o Veleslavínu nedopatřením vypadla). Patrně ještě před připojením ku Praze byla postavena na veleslavínsko-vokovické hranici podél kladenské silnice kolonie domků Cihelna, z nichž zhruba polovina příslušela do jedné z obcí. Po připojení ku Praze na počátku roku 1922 se Vokovice staly součástí Prahy XIX., kterou dále tvořily Veleslavín, Dejvice, Bubeneč a Sedlec. Na počátku třicátých let 20. století vznikly severně od nejstarší zástavy Nové Vokovice. Ve své době byly známé především jako tzv. Kočího kolonie a v plánech Prahy jsou charakteristické paprskovým a půlkruhovým uspořádáním ulic. Stavělo se také podél Kladenské směrem k Dejvicím.

V roce 1946 se uskutečnila úprava katastrálních hranic. Vokovice získaly část veleslavínského území až k železniční trati a hranice s Veleslavínem na západě byly zarovnané podle Kladenské ulice (tím zdejší tramvajová vozovna přešla do Veleslavína), dílčí úpravy zaznamenala i hranice vokovicko-dejvická. V té době vznikla severně od Kladenské další skupina obytných domů (proti dnešní Fakultě tělesné výchovy a sportu UK). Název ulice, která tu vznikla – Osamocená – dlouho vystihoval určitou izolovanost zdejších obyvatel od ostatní zástavy. Po druhé světové válce se stavělo především dál podél Kladenské a v oblasti Dlouhého lánu. Důležitým urbanistickým počinem se ve Vokovicích stala v letech 1960 – 1972 výstavba sídliště Červený Vrch pro téměř 10 tisíc obyvatel. V roce 1970 byla na Šareckém (Litovickém) potoce dokončena stavba přehradní nádrže Džbán, která se stala na území hlavního města stávkou z nejvýznamnějších rekreačních

míst. Připomeňme ještě, že se dominantami vokovického území staly také budovy podniku Aritma (1970) a Koospolu (1977).

Připomeňme ještě, že v roce 1949 se Vokovice po reorganizaci městské správy staly součástí obvodu Praha 6 a jejich územní příslušnost se nezměnila ani po dalších územních změnách městských obvodů v roce 1960, ani po vytvoření městských částí v roce 1990. V roce 2000 na katastru Vokovic žilo 11 343 obyvatel.

Základní charakteristiku dopravní obsluhy Vokovic jsme uvedli v kapitole o Veleslavínu. I zde tedy platí, že v dřívějších dobách vedla hlavní silnice z Vokovic do Prahy přes Břevnov a Strahovskou bránu, teprve v 19. století vznikla důležitá silnice vokovicko-dejvická, nazývaná také kladenskou silnicí (pojmenování Kladenská má i dnes, jen význam je jiný). V oblasti Bořislavky se napojovala na ernární velvarskou silnici, která do Prahy vstupovala Píseckou branou.

Od 4. listopadu 1863 byla v provozu parostrojní železnice Buštěhradské dráhy s nádražím ve Veleslavíně, avšak v těsné blízkosti Vokovic. Železnice zprostředkovávala několik dalších desítek let základní obsluhu Vokovic veřejnou dopravou.

V roce 1926 se vokovického katastru dotkly poprvé autobusy. Linka Autodopravní společnosti do Přední Kopaniny jela po velvarské silnici, která tvořila vokovicko-dejvickou hranici. Pro obsluhu vokovické zástavy neměla žádný zásadní význam. Teprve autobusové linky, státní i soukromé, které jezdily směrem na Kladno a Slaný, nabídky vokovickým občanům alternativní spojení k železniční. Ve Vokovicích měly obvykle dvě stanice – Na Peroutce a U Vlasty.

Autobusová éra byla ovšem v této podobě krátká, protože už v roce 1930 nabídky Elektrické podniky Vokovickým spojení tramvajemi. Ty sice už od roku 1928 jezdily až do Starých Dejvic k Hadovce, ale docházka do Vokovic pak byla ještě značně dlouhá. Všechno se změnilo od 13. července 1930, kdy byl zahájen provoz na novém traťovém úseku ze Starých Dejvic do Vokovic. Tramvajová trať byla umístěna na zvýšené těleso uprostřed rozšiřované komunikace. Na vokovickém území byly zřízeny stanice Na Gabrielce a konečná Vokovice, která byla na úrovni ulice Nad Trať. První vokovickou tramvajovou linkou se stala „třiadvacítka“. Od 6. ledna 1933 byla trať prodloužena až k nové vozovně a cestující získali nové stanice Nádraží Veleslavín, Cihelna a Vozovna Vokovice, přičemž dosavadní konečná Vokovice se posunula o něco dál směrem k veleslavínskému nádraží.

V této souvislosti jako zajímavost připomeňme, že na Bořislavce byla v roce 1932 uvedena do provozu nová měničárna a rozvodna 22/3 kV s názvem Vokovice. V celé své historii ale vždy ležela (a dodnes leží) na katastrálním území Dejvice. Tato skutečnost je o to zajímavější, když si uvědomíme, že ani vozovna Vokovice dnes ve Vokovicích neleží...

Od 18. dubna 1935 si prohodily konečné tramvajové linky č. 23 a 11. Linka č. 23 byla zkrácena na Bořislavku a „jedenáctka“ na dalších 43 let začala poskytovat základní obsluhu Vokovic městskou hromadnou dopravou. Provoz tu býval velmi hustý. V ranní špičce mezi 7. a 8. hodinou tudy v létě 1935 v intervalu 3,4 minuty projíždělo 30 tramvajových vlaků oběma směry. Linka č. 11 zajišťovala dopravní spojení do centra Prahy a dál do Strašnice. Jízda na druhou konečnou trvala něco málo přes hodinu; byla to tehdy nejdelší pražská tramvajová linka.

V letech 1939 až 1947, do prodloužení linky č. 11 na smyčku Divoká Šárka, bývala u vozovny Vokovice konečná autobusové linky I (pozdější 108),

kteřá zajišťovala spojení na ruzyňské letiště. Městské autobusy se na katastrálním území Vokovice objevily znovu až 15. května 1959, kdy byla zavedena rychlíková autobusová linka Ruzyně, letiště – nám. Republiky. Její význam pro Vokovice byl zpočátku nepatrný. Měla stanici pouze na Bořislavce, jezdila jen v době od 8.30 do 18.45 hodin v intervalu 60 minut a platilo na ní jízdné 3,- Kčs. Teprve v roce 1964 se stala „normální“ linkou a v roce 1967 byla přečíslována na 119 (v letech 1971 až 1974 měla č. 219).

Důležité posílení dopravy do Vokovic přinesla autobusová linka č. 135, jedna z prvních pražských diametrálních linek tzv. překryvné sítě. V době své ho vzniku jezdila ze stanice Nádraží Veleslavín, kde obracela u vokovické školy, na Spořilov. Také ona se stala ve své době nejdelší pražskou autobusovou linkou a současně patřila mezi nejfrekventovanější autobusové linky vůbec.

Zásadní změnu ve vokovické dopravě přinesl rok 1967, kdy byl 7. listopadu zahájen provoz na nové městské třídě vedené přes vznikající sídliště Červený Vrch (dnešní Evropská, tehdy Leninova). Na novou komunikaci byla převedena tramvajová i autobusová doprava. Objevila se tu i další tramvajová linka – č. 30 (Vokovice – Nádraží Braník), ukončená na nové smyčce na sídlišti.

Od 4. října 1971 získaly dopravní spojení i Nové Vokovice, kam byla alespoň vybranými spoji ve špičkách pracovních dnů prodloužena linka č. 235 (původní 135, od roku 1974 opět 135). Důvodem prodloužení byla především doprava zaměstnanců nového objektu podniku Aritma, podle kterého se jmenovala i konečná. Ve vokovické historii to bylo vlastně poprvé, kdy nějaká tamní linka MHD odbočovala mimo základní trasu, vedenou do té doby jen po ústřední komunikaci, ať už to byla Kladenská či od roku 1967 přeložka přes Červený Vrch. Nepočítáme v to autobusové linky na Horoměřické (bývalé velvarské silnici).

Během dalších let se ve Vokovicích vystřídalo několik tramvajových a autobusových linek. Největší změny přineslo zahájení provozu na lince A metra v srpnu 1978. Tehdy přišly Vokovice o „svoji“ klasickou tramvajovou linku č. 11 i o autobusovou linku č. 135. V Nových Vokovicích se objevila nová autobusová linka č. 216, která současně nabídla alternativní spojení k metru – přes Střešovice ke stanici Hradčanská. Z dalších četných změn vokovických linek připomeňme například zkrácení autobusové linky č. 119 v roce 1983 ke stanici metra Leninova (dnešní Dejvická), kdy Vokovice ztratily přímé autobusové spojení do centra, protože to dostatečně zajišťovalo metro. V roce 1986 byla zavedena tramvajová linka č. 20, jejímž úkolem bylo zajistit



Foto: Pavel Fojtík

„pouze“ spojení Vokovic se stanicí metra Leninova (s ukončením v Podbabě). V závěru roku 2003 byla právě tato linka prodloužena na Smíchov a ve špičkách pracovních dnů až na nejnovější a nejmodernější pražskou tramvajovou trať na sídliště Barrandov.

Jak už bylo naznačeno v kapitole Veleslavín, v současné době probíhají jednání o dalším rozvoji městské dopravy v této části Prahy, kde se nabízí možnosti řešení v podobě železniční rychlodráhy i prodloužení metra. Ať už to bude kterýkoliv z těchto dopravních prostředků, budoucnost vokovické dopravy bude zcela jistě ještě bohatá.

-pf, -fp-



Správná odpověď z čísla 12/2003: „Na snímku je přeložená trať v vozovny Hloubětín, pohled je do zastávky Nový Hloubětín, ve směru do centra,“ tak zní správná odpověď na prosincovou otázku. Stejně jako v minulosti jsme citovali z dopisu jednoho z úspěšných řešitelů.

Zřejmě nejmladší fotografie z našeho dlouhého seriálu se zařadila k těm snadněji identifikovatelným, což se příznivě projevilo na počtu odpovědí. Do konce prosince dorazilo na naši adresu různým způsobem 34 odpovědí, dvě nebyly správné a „zbylých“ 32 postoupilo do losování. Ve čtvrtek 15. ledna se na

zasedání redakční rady usmálo štěstí na trojici Milan Černohorský, Martin Košek a Jan Ryšánek. Všichni od nás dostali žhavou novinku z produkce Dopravního podniku, knihu Pražské elektrické dráhy autora Pavla Fojtíka a také kalendáře na rok 2004.

Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

Nejkratší měsíc roku, i když je letos o den delší, je také vhodným časem ke zkoumání historických pramenů nebo jen k „provětrání“ mozkových závitů. Věříme, že stejně dobře jako s prosincovou otázkou si poradíte i s tou současnou. S odpovědí neváhejte, čekáme na ni do 29. února. Pokud bude dostatek správných odpovědí, přijde na řadu losování. Šťastní výherci se mohou těšit na dvojici knih. Pražské elektrické dráhy v tomto případě doplní na sklonku roku vydaná Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku vydaná nakladatelstvem Libri.

Zcela jistě už alespoň tušíte, kde byla zveřejněná fotografie pořízena, a tak neotálejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Samozřejmě můžete také zdarma využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě stačí napsat na zázilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. K dispozici je i schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vratnice.

Ani v devátém ročníku DP-KONTAKTu nebude chybět jednou za dva měsíce naše tradiční otázka – poznáváte místo na fotografii? Pro přátele statistik, tentokrát se ptáme posedmačtyřicáté.

-bda-

NAPSALI O NÁS

Hospodářské noviny (14. 1. 2004)

Rozhodnutí o tendru na tramvaje je konečné

Verdikt Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) o tendru na tramvaje pro pražský dopravní podnik je konečné, řekl včera Kristián Chalupa z ÚOHS. Dopravní podnik proto podle něj může s plzeňskou Škodou Dopravní technika uzavřít smlouvu o dodávce. Chalupa tak reagoval na podnět společnosti Inekon Group k nejvyšší státní zástupkyni Marii Benešové, aby na příslušné rozhodnutí úřadu podala žalobu.

MF Dnes (17. 1. 2004)

V uniformě se revizor naběhá

Možná to byl dobrý nápad, možná by revizoři v uni-

formách Dopravního podniku svého zaměstnavatele opravdu lépe reprezentovali, což byl zřejmě hlavní důvod pro úvahy o jejich zavedení. Ale tím výhody nejspíš končí. Revizor v uniformě by sotva nějakého černého pasažera chytil. Každý by se mu vyhnul mnohem snáz, než je tomu nyní. Ledaže by Dopravní podnik zavedl další novinku: přijal by revizorů desetkrát víc, a ti by tramvaje či autobusy neprocházeli, ale neprodyšně by je obklíčili. Jenže o revizoři má podnik dlouhodobě nouzi. A tak mu nezbyvá nic jiného, než jejich protestům ustoupit.

Haló noviny (19. 1. 2004)

Nová stanice za 220 milionů

V návrhu rozpočtu Prahy je již vyčleněno

220 milionů Kč na výstavbu nové konečné stanice metra tratě „A“ v Hostivaři. Má být umístěna v jedné z hal hostivařského depa a měla by být dokončena v polovině roku 2005. O prodloužení tratě se roky diskutovalo a stále existují různé názory. „Z pohledu města se jeví stavba jako užitečná, z našeho pohledu se jeví jako přepych až zbytečně nákladný,“ říká Petr Moos, dopravní odborník. Radní pro dopravu Radovan Šteiner (ODS) rozšiřování jako přepych nevnímá. Prodloužení tratě právě do Hostivaře je podle něj finančně výhodné. „Jeden kilometr tratě vyjde přibližně na polovinu nákladů stavby na zelené louce. Existuje tady totiž kolejová spojka a budova depa,“ řekl Šteiner. Stavba je podle něj přímosem pro celou lokalitu.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Umělý jazyk; jásos (hovorově); domácky Svatava; asijský jelínek. – B. 2. díl tajenky; značka stroncia. – C. Plemeno; druh koření; mrštný pohyb; jižní plod; pře. – D. Iniciály krále rocku; nová hvězda; plachetní loď; ženské jméno; část dveří. – E. Vytýčený směr; souzvuk tónů; potřeby kovbojů; nával; iniciály prozaika Basse. – F. Lahodný pokrm; zničený; těžký kov; Sémův syn; domácky Olga. – G. Domácky Adolf; jméno herce Fialy; vládce Kiše; pádová otázka; vyrábět látku. – H. SPZ Tábora; výzva; smrštní; chemický prvek; afričtí savci. – I. Slovenské mužské jméno; tkalcovské stroje; staroegyptský bůh; jméno norských králů; SPZ Svidníku. – J. Zeyerův hrdina; ostří; skládací cylindr; stůj; dědina. – K. Značka telluru; 1. díl tajenky. – L. Lupen; slovenské město; klus koně; mužské jméno.

SVISLE: 1. Pysk; Čapkovo drama. – 2. Stírač prachu; slovní pomoc; úřad. – 3. Asiat; Zolův román; prací prášek. – 4. Opravná loď; symetrála; epopej; spojka. – 5. Obluda; pojítka; snížený tón. – 6. Vysoký kopec; značka benzinových čerpadel; chlupový porost. – 7. Spojka; úmrtí; články. – 8. Popěvek; stůj; acetaldehyd. – 9. Mužské jméno; druhá tráva; ruský souhlas. – 10. Druh břídlíce; dřevěné desky na zlomeninu; kujný nerost. – 11. Epocha; ženské jméno; svítáníčko. – 12. Značka astatu; přítok Váhu; počátek závodu. – 13. Hmotný objekt; edém; 0,01 ha (slovensky). – 14. Jméno Pučálkovic žirafy; japonský národní park; belgické lázně. – 15. Noční pták (obecně); chod koně; palivo. – 16. Obec u Komárna; faleš; část textu. – 17. Předložka; hláška v brzdě; prkenné stropy; číslovka. – 18. Rosol;

vědro; SPZ Vsetína. – 19. 365 dní; vzlet; část utkání. – 20. Srážka z ceny; název písmene.

Pomůcka: Akan, Etana, etanal, Iža, Spa.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 1/2004: Bída člověka najde, i když slunce zajde.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A																				
B																				
C																				
D																				
E																				
F																				
G																				
H																				
I																				
J																				
K																				
L																				





Zajímavé časopisy o městské dopravě

větším než malém. Právě vás by mohly oslovit časopisy Městská doprava a Dopravní magazín.

Časopis **Městská doprava** slaví letos již desáté výročí své existence. Jeho vydavatelem je známé „dopravní“ vydavatelství Wolf z Ústí nad Labem. Časopis



Určitým překvapením výsledků ankety DP-KONTAKTu, která se uskutečnila v říjnu loňského roku, je nepříliš velký zájem zaměstnanců naší společnosti o články věnující se městské hromadné dopravě v zahraničí. MHD v České republice je na tom mezi čtenáři podnikového časopisu o poznání lépe, přesto je z výsledků ankety patrné, že ani tato tematika nepatří na jeho stránkách k těm nejžádanějším. Následující řádky se obrací k těm z vás, kteří naopak lační po informacích z tuzemské i zahraniční městské dopravy v množství

vychází šestkrát do roka (koncem každého sudého měsíce) a na dvaatřiceti barevných stranách s množstvím fotografií přináší zajímavosti z domácí i zahraniční MHD. V posledním čísle z prosince 2003 (s fotografií tramvaje č. 14 na nové barrandovské trati) se tak čtenáři mohli například seznámit s novými autobusy ostravského dopravního podniku, nahlédnout do pohnuté historie provozu nízkopodlažních tramvají RT6 v Brně nebo si přečíst o tramvajovém provozu v Záhřebu a městské dopravě v Jeně. V časopise nechybí ani články věnované výrobcům vozidel MHD či jejich komponentů, dopravním stavbám a také dopravním modelářům. Cena jednoho čísla Městské dopravy je 55 Kč, předplatné všech šesti čísel přijde na 300 Kč. Podrobnosti o předplatném lze nalézt na webových stránkách časopisu www.spvd.cz/md (více se o nich dozvíte v tomto čísle DP-KONTAKTu v rubrice Co zajímavého najdete na internetu).

Velmi podobné parametry jako Městská doprava vykazuje časopis **Dopravní magazín**, „dvoutměsíčník o městské a regionální dopravě“, vydávaný společností M-Press. Také Dopravní magazín je celobarevný, vychází na třicetidvou stranách a zaměřuje se na domácí i zahraniční MHD. V posledním čísle (prosinec 2003) přinesl Dopravní magazín mimo jiné materiál o vozidlech TVR („tramvaj na pneumatikách“), článek o ostravské tramvaji KT8 se středním nízkopodlažním dílem nebo článek o nové verzi článkového nízkopodlažního trolejbusu Škoda 22Tr. Cena jednoho čísla časopisu je 39 Kč, celoroční předplatné činí 210 Kč. Objednávky lze posílat na adresu redakce: Kúty 1956, 760 01 Zlín. **-mš-**

Napadl snít. Děti se radovaly, média měla na několik dní o starosti postaráno, a ti, kdo se starají o sýzdnost komunikací, měli oči navrch hlavy.

Zase bylo co kritizovat. Špatná připravenost a pozdní ukližení toho či onoho místa, které máme před očima. Také bych teď mohl vyjmenovat místa, kde něco nefungovalo. Jen se zastavím u autobusové zastávky Hutní základna.

Jí procházející chodník byl ve středu 7. ledna krátce před polednem téměř vzorně protažen. Nevím odkud, ale až na Černokosteickou jste mohli projít téměř „suchou“ nohou, ale pokud jste chtěli nastoupit do autobusu, tak nastal kámen úrazu. Vlastní nástupiště bylo poskvrněno pouze stopami odvážlivců, kteří potřebovali nastoupit či vystoupit do zde zastavujícího spoje.

Délka kloubového autobusu je 18 metrů. Údržba chodníku by musela urazit přibližně 40 metrů navíc, aby i nástupiště uklidila, bohužel nestalo se. Možná si řekli, že autobusem nikdo nejezdí, a tak proč uklízet.

Pokud uklidí nástupiště patří do kompetence někoho jiného, tak ten selhal. A my bychom se měli zamyslet, zda s ním budeme i nadále spolupracovat. Věřím, že

když nastupujete přes závěje do autobusu, nerozlišujete, kdo prováděl úklid toho či jiného prostoru. Běžný cestující zcela jistě prokleje Dopravní podnik. Možná neprávem, ale na tom změním velmi málo. Jedině tak, že zastávku uklidíme...

Teď trochu z jiného soudu. Po jednání v budově Centrálního dispečinku odcházím okolo lékařského domu do stanice metra I. P. Pavlova. Z autobusové zastávky právě odjíždí linka pro osoby se sníženou schopností pohybu č. 1. Nevím, kolik veze cestujících, ale zaujme mě muž, stojící u otevřeného okénka s cigaretou.

Naše setkání trvá jen několik málo okamžiků, ale stihnu si všimnout, že muž má na osobě uniformu. Pokud vím, ani ve vozidlech linky pro osoby se sníženou pohyblivostí není povoleno kouřit. Jen mi problemne hlavou, proč kouří a navíc v uniformě?

Kam se podíváme okolo sebe, tam je kouření omezeno, proto je zarážející, že někdo povolí kouření na

jedné z našich linek. Vždyť další zastávka zmiňované linky je u Jedličkova ústavu, což je pouhých pět minut cesty. Tak krátkou dobu snad vydrží bez cigarety i velmi náruživý kuřák.

Posledním postřehem se vrátím k předprodeji jízdenek na rok 2004. Platební karty jsou v současnosti při placení už běžnou pomůckou. Jestli nakupujete knihy za několik stokorun nebo větší nákup za tisíce, nevadí. Přijďte k pokladně a bez problémů zaplatíte.

Roční a čtvrtletní plnocenné jízdenky nejsou zrovna lacinou záležitostí, a tak naši zákazníci předpokládají, že budou moci zaplatit také kartou. Bohužel, jen u dvou okének v celé síti, a tak nebyla výjimečná situace, že u „kartového“ okénka byla fronta a ostatní zela prázdnotou.

Podají se nám zachytit současný trend v placení vysokých částek?

Užijte si zimy a příjemné cestování.

-bda-

ZIMA VLASTNÍMA OČIMA

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V únoru 2004 slaví 60. narozeniny:

Jaroslav Bernard – M, sl. elektrotechnická (42),
Vladimír Čejkovský – M, sl. elektrotechnická (17),
Jaroslav Čihák – A, garáž Vršovice (27),
Jaroslav Ditrych – Ř, technický úsek (36),
Miroslav Fürst – ED, LD Petřín (38),
František Huml – ED, prov. měnírny (11),
Gejza Jancso – A, ekonomický úsek (26),
Božena Jungrová – A, DOZ Hostivař (23),
Alois Křepelka – ED, prov. měnírny (35),
František Láška – ED, prov. opravná tramvají (38),
Lubomír Machotka – ED, prov. vrchní stavba (36),
Václav Míka – M, technický úsek (11),
Petr Ondroušek – M, sl. technolog. zařízení (18),
René Schneider – A, DOZ Hostivař (31),
Jaromír Stejskal – M, odbor smluv. vztahů (19),
Karel Svoboda – M, sl. technolog. zařízení (10).

V únoru 2004 slaví 50. narozeniny:

Jiří Bach – M, technický úsek (30),

Pavel Carvan – A, garáž Kačerov (31),
Lubomír Finfas – ED, prov. Strašnice (13),
Roman Fuchs – M, technický úsek (16),
František Jankovič – M, dopravní úsek (17),
Ladislav Jankovský – M, sl. sděl. a zabezpeč. (25),
Petr Karel – ED, prov. opravná tramvají (30),
Miroslav Kolář – M, sl. technolog. zařízení (23),
Hana Kuldová – ED, odbor dopr. cest (26),
Bohumila Mašková – M, sl. technolog. zařízení (21),
Bedřich Podroužek – ED, prov. měnírny (31),
Jiří Sysel – ED, prov. vrchní stavba (26),
Jan Šubrt – M, sl. sděl. a zabezpečovací (23),
Hugo Tichý – A, garáž Řepy (13),
Petr Tikovský – A, garáž Vršovice (31),
Jiří Válek – A, DOZ Hostivař (13),
Josef Vlček – M, dopravní úsek (26),
Josef Voborník – A, garáž Klíčov (21),
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice,

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

Do starobního důchodu odešli:

Karel Bárta – ED, prov. vrchní stavba (38),
Pavel Bureš – ED, prov. vrchní stavba (28),
Irena Faldusová – A, garáž Klíčov (20),
Milan Finger – ED, odd. údržby a služeb (37),
Jaroslav Hukal – ED, prov. opravná tramvají (35),
Stanislav Husa – A, garáž Klíčov (13),
Zdeněk Kouřil – ED, odbor výrobní (32),
Milan Kučera – ED, prov. opravná tramvají (34),
Václav Kudláček – ED, prov. vrchní stavba (22),
Marta Mašková – ED, odbor zaměstnanecký (13),
Svojmír Mikulík – ED, provozovna Motol (39),
Hana Poláková – ED, odb. kontrola provozu (23),
Milan Štěpanovský – ED, prov. Hloubětín (35),
Milan Švácha – ED, prov. opravná tramvají (44),
František Zeithaml – ED, prov. vrchní stavba (33).

Do invalidního důchodu odešla:

Marie Valachová – ED, odbor obch.-zásobovací (26).
Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.