

# DP



Dopravní podnik hl. m. Prahy,  
akciová společnost

# kontakt

březen 2004 • ročník 9 • číslo 3 • zdarma

## Čtete si 100. číslo!

DP-KONTAKT oslavuje! Právě držíte v rukou jubilejní – stý – výtisk podnikového měsíčníku, který má ve svém rodném listě zapsáno datum vzniku leden 1996. Dobří počtáři už se hrnou s připomínkou, že jsme se o měsíc předběhli, ale historici jim zcela jistě opáčí, že slavíme správně. Ve druhém ročníku totiž vyšlo třináct DP-KONTAKTŮ, a tak skutečně na březen 2004

případá jubileum.

Při této příležitosti jsme pro vás připravili malou procházku jubilejními čísly, prvním, desátým, dvacátým, třicátým... až devadesátým. V krátkosti se můžete projít rubrikami zaniklými, ale i stále živými. Možná si vzpomenete i na dávno zapomenuté...

Při jubileu se také sluší poděkovat Vám, našim

čtenářům, za přízeň, připomínky, ale i kritiku. To jsou ingredience, bez kterých se žádné periodikum neobejde a netěší se dobrému zdraví. Pro nás je „stovka“ závazkem, aby minimálně ta další stovka byla stejně kvalitní jako ta první.

**Průvodce historií DP-KONTAKTu připravili  
Pavel Fojtík a Petr Malík**

## PRVNÍ ČÍSLO – LEDEN 1996



Začátek byl opravdu skromný. Pouhopouhé čtyři stránky, byl v nepatrně větším formátu, patnáct článků a dvě fotografie.

„Spolu s Vámi otevírám DP Kontakt, kterému bych přál, aby se z něj budoucí redakční radě a všem příspěvatelům podařilo vytvořit svěží, otevřený časopis, který bude pro Vás všechny a tak trochu Vás všech. Vydáváme jej v takovém nákladu, aby byl k dispozici pro ty, kteří se zajímají o náš podnik, naše společné problémy, i společné cíle. Jeho rozsah není velký, nechtěli jsme si pro začátek dávat úkoly nad naše síly. Ale tak jako všechno, i náš časopis se bude vyvíjet: jeho vzhled, jeho grafická úprava i počet stránek. Bude to záležet i na Vás, redakce přijme ráda Vaše náměty a Vaše příspěvky.“ Těmito slovy (přetiskujeme pouze výňatek) uvítal na první stránce čtenáře generální ředitel ing. Milan Houfek. Snad není bez zajímavosti připomenout si, o čem jsme tehdy ještě psali.

Jako horkou novinku jsme uvítali tramvaje T6 A5, které v době přípravy prvního čísla jezdily s cestujícími teprve krátce. Dnes jsou už naprostou samozřejmostí. O vozovém parku jsme shodou okolností psali i v některých dalších číslech. Kromě zmínky o představení nových typů autobusů společnosti Karosa (šlo o vozy B 931 a první City Bus), jsme se podrobněji věnovali především bezpečnosti vozů pražského metra. Možná si vzpomínáte, že v říjnu 1995 došlo v ázerbájdžánském městě Baku v tamním

metru k velkému neštěstí, kdy při požáru vlaku zahynulo přes 300 lidí. V té době vozový park pražského metra tvořily jen vozy od stejného ruského výrobce, takže právě proto jsme se na druhé stránce pokusili aktuálně reagovat na otázku, jak je to s bezpečností cestujících v pražském metru.

Už tehdy jsme na první stránce prvního DP-KONTAKTu také upozorňovali, že by Dopravní podnik hlavního města Prahy potřeboval svoje nové logo, které by podpořilo a především sjednotilo jeho vnější identitu a stalo se charakteristickým a nezměnitelným symbolem. Jak víte, než jsme se nového emblému a jeho zavedení do praxe dočkali, uplynulo ve Vltavě ještě hodně vody. Ale je tu a veřejnost ho zná velmi dobře.

Z prvního čísla bychom rádi ještě připomněli jeden příspěvek. Je jím *Společenská kronika* – nejstarší ze všech pravidelných rubrik časopisu. Chtěli bychom i po stovce čísel připomenout, že Společenská kronika tím, že zveřejňuje významné „kulatiny“ svých zaměstnanců či zmíní jejich odchod do důchodu nebo, bohužel, oznámí jejich úmrtí, chce především vyjádřit všem pracovníkům podniku nejen pouhé blahopřání, ale především to, že si jich váží a chce jim projevit naši společnou úctu i poděkování za práci, kterou pro Dopravní podnik vykonávají či vykonali. Existují ale i čtenáři, kteří svůj věk tají a nepřejí si být v rubrice uveřejnění. Mají na to pochopitelně právo, nechceme zasahovat do jejich soukromí a plně jejich přání vždy respektujeme. Ale... Je to zkrátka škoda, že jim nemůžeme vždy jmenovitě poděkovat.

## Redakční rada a DP-KONTAKT

Více než osm let pro vás připravují podnikový měsíčník DP-KONTAKT. Někteří stáli u jeho zrodu na sklonku roku 1995, jiní se přidávali postupně a zapadali do soukolí zvaného redakční rada. S články většiny členů se pravidelně setkáváte, a tak bude zajímavé znát jejich názory na podnikový měsíčník.

U příležitosti 100. čísla jsme všem zainteresovaným položili následující tři otázky:

1. Když jste viděli 1. číslo DP-KONTAKTu, dokázali jste si představit, jak bude vypadat jeho 100. číslo?
2. Je pro vás členství v redakční radě radost nebo starost? Co vám přináší a co naopak bere?
3. Čtenáři právě drží v rukou 100. číslo DP-KONTAKTu. Dokázete si představit jaký bude 200. DP-KONTAKT, který by měl vyjít v polovině roku 2012?

Snad pohled do kuchyně redakční rady bude zajímavý i pro vás, naše čtenáře.



**Problémy s bezdomovci v městské dopravě**

13



**Jak kvalitně komunikujeme s našimi klienty?**

14



**Stanice metra v depu Hostivař**

18 a 19



**Jízdenkové odbavovací systémy v Evropě**

20 až 25

Z obsahu



Asi dlouho si ve své paměti zachovám zářijové odpoledne, kdy jsem se setkal s Jaroslavem Foglarem, populárním Jestřábem. Díky Miroslavu Rokytovi se uskutečnila 24. září 1996 návštěva pana Foglara ve střešovickém Muzeu MHD. Od té doby mám vedle pracovního stolu zarámovaný dopis, který tehdy napsal v restauraci u muzea a věnoval ho všem čtenářům DP-KONTAKTU.

Od října 1996 počet čtenářů podnikového měsíčníku stoupl, a tak ještě jednou přetiskujeme pasáž z článku, který byl otištěn na deváté straně tehdy dvanáctistránkového čísla.

„Pan Rokyta domluvil vše potřebné v nemocnici, a tak jsme si 24. září odpoledne mohli dojet pro pana spisovatele do Krče. Jak se sám přiznal, byl již od rána jako na jehlách a neustále upomínal nemocniční personál, aby mu včas přinesl oblek na cestu. Již během cesty do Střešovic vyprávěl tento bezmála devadesátiletý kmet některé historiky o pražské dopravě nebo ze svého bohatého skautského života. Krátce před druhou odpolední jsme přijeli do Střešovic, kde se úlohy průvodce bohatou expozicí ujal pan Kysela, správce muzea. Panu Foglarovi se tak splnil jeden z odvěkých snů, mohl opět vidět tramvaje, které se proháněly po ulicích v dobách jeho dětství, a vydal se hledat i tramvaj, která projížděla dobře známou Rozdělovací třídou mezi Druhou stranou a Stínadly.“

## Ing. Zdeněk Došek, předseda redakční rady

1. Moc ne, překvapila mne tvůrčí schopnost velké většiny autorů článků, kteří za tu dobu do DP-KONTAKTU přispívali.

2. Mnohem větší radost. Redakční rada je velmi stabilní a převažuje v ní vůle představit podnik a jeho problematiku tak, jak jsou, stejně tak důvěra v tiskárnu se odráží ve vysoké kvalitě reprodukce. DP-KONTAKT zabírá dost, ale nebere žádný čas, protože je samozřejmě, že na články nestačí pracovní doba, a kdo je píše, ví, proč to dělá. DP-KONTAKT je podnikovým komunikačním prostředkem na úrovni možného, zároveň se značným přesahem ven z podniku. To hodnotí historie, kterou v současnosti popisuje pan Fojtík, jehož přínos pro náš časopis je neocenitelný. I díky DP-KONTAKTU se potvrdilo to, co mi říkal pan Kandel z DP Bordeaux, a co jsem plně nechápal při mé stáži v roce 1992, že práce pro veřejnou dopravu může být fascinující.

3. Z víry v prognostiku jsem vyléčen. Sám vývoj DP-KONTAKTU ale prokázal, jak důležitá je již zmíněná stabilita. Ta bude v měnícím se prostředí zvýšené konkurence v našem sektoru paradoxně odviset od schopnosti Dopravního podniku přistoupit ke změnám. Pokud v tom náš podnik uspěje, může i DP-KONTAKT za 8 let vycházet v tradičních barvách a současně podobě.

Říjnové číslo úvodního ročníku také obsahovalo rozhovor s tehdejší pražským primátorem Janem Koukalem. Zajímá vás, jaký byl jeho pohled na Dopravní podnik očima obyčejného Pražana? Pokud si nepamatujete jeho tehdejší odpověď, tak ji opakujeme.

„Mám pocit, že jsou zde dva pohledy. Jeden je četnost služby a druhý čistota dopravy, vozidel, informace a to vše, co s tím souvisí. Je poznat, že se obměňuje vozový park, tramvajové těleso a vozidla poskytují větší pohodlí. Stížnosti se objevují především na výši jízdného, ale lidé si neuvědomují, že dříve museli také více zaplatit, než byla cena jízdenky. Dnes je systém orientován tak, že více platí ten, který dopravu pravidelně používá.“

Třetí zastavení u desátého čísla bude na desáté straně. Prvním dílem byl tehdy odstartován jeden z nejdelších seriálů DP-KONTAKTU. Pavel Fojtík si tehdy v textu položil otázku: „Známe opravdu město, které pražský Dopravní podnik obsluhuje?“ Pokud jste více než osm let pravidelnými a pozornými čtenáři podnikového měsíčníku, zcela jistě už Prahu znáte. Do skončení třetí řady seriálu už zbývá jen několik posledních dílů a do konce roku si ještě představíme historické městské části. Poté bude Pražskému dopravnímu zeměpisu odzvoněno a jeho autor už nyní přemýšlí: co bude následovat? Zatím se nechte překvapit, ale ještě na skok se vrátíme do října 1996, kdy Pražský dopravní zeměpis udělal první krůček.

„Pamatujete si však ještě, od kdy do těchto městských částí, často dost vzdálených od centra, Dopravní podnik jezdí? A jak se tam jezdilo dříve? Víme, co je tam vůbec zajímavého?“

Pokusme se v naší nové rubrice některé údaje o jednotlivých částech hlavního města a jejich dopravě alespoň ve stručnosti připomenout. Půjde o seriál poměrně dlouhý. Vždyť v roce 1974 bylo ku Praze připojeno 30 obcí (37 katastrálních území). Právě této skupině obcí se budeme věnovat nejdříve.“



## Mgr. Milan Slezák, zastupuje dopravní úsek

1. Něco takového se dá dopředu odhadnout jen velice obtížně. V době vzniku časopisu lze jen těžko předpokládat, co ho čeká, kam se bude ubírat z hlediska obsahu a jak bude přijímán čtenáři. Může mít pozitivní ohlas, dále se rozvíjet a vycházet poměrně dlouhou dobu, stejně tak jako zase zaniknout, řečeno s klaskem, třeba do roka a do dne. DP-KONTAKT potkalo naštěstí to první a za těch svých sto čísel si rozhodně získal stálo obec pravidelných čtenářů.

2. Tak jako snad nic v životě není jenom černé nebo jenom bílé, přináší i členství v redakční radě samozřejmě od každého trochu. Pokud se ale v rámci zastupovaného úseku setkáte s pochopením a vstřícným přístupem kolegů, dá se to „černé“ do značné míry minimalizovat. A co mi přináší a co bere? Přiznám se, že takhle jsem o práci v redakční radě nikdy nepřemýšlel. Nejsem asi pro taková bilanční ohlédnutí ten pravý.

3. Odhadovat vývoj na osm let dopředu v oblasti, která může doznat změn z mnoha hledisek a aspektů, je téměř úkolem hodným Julese Verna. Je třeba klidně možné, že za tu dobu už klaskovic tiskovou podobou časopisů „převálcují“ jejich elektronické verze, a to až už v podobě CD ROMů, internetových stránek nebo dokumentů upravených pro zobrazení na displeji mobilních telefonů. Možná to zní tak trochu jako ze sféry sci-fi, ale když si



Vzpomínáte na heslo „100 let ve službách města“? V roce 1997 provázelo DP-KONTAKT, devětkrát se logo výročí objevilo i v dolní části titulní stránky. Právě v srpnu se kulatému výročí věnoval i úvodní text.

„Ano, 1. září tomu bude již 100 let, kdy byly založeny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, předchůdce dnešního Dopravního podniku. Takové významné jubileum samozřejmě nemůže zůstat nepovšimnuto, a tak bychom vás chtěli informovat o akcích, které se k uvedenému výročí připravují.“

Každé úterý tehdy v Mladé frontě DNES vycházel seriál Pavla Fojtíka „Z historie veřejné městské dopravy v Praze“, od června vybranými stanicemi metra putovala výstava dokumentující historii a současnost Dopravního podniku. Vyvrcholením oslav byl „Týden Dopravního podniku“ od 30. srpna do 7. září. Pražané a návštěvníci města mohli celý týden jezdit nostalgickou linkou č. 92 nebo přijít do Muzea MHD, které bylo otevřeno i v pracovních dnech.

Ve středu 3. září bylo ve čtvrté lodi střešovické vozovny slavnostní zasedání za účasti primátora a dalších osobností veřejného života, nechyběli ani tuzemští a zahraniční kolegové. Vrcholem oslav byl v sobotu 6. září

## 20. ČÍSLO

vzpomenu, že před zhruba deseti lety jsem se skoro všude setkával tak maximálně s textovým editorem T602... Vývoj jde v této oblasti kupředu opravdu rychle. Rozhodně bych ale DP-KONTAKTU přál, aby i za těch dalších 100 čísel vycházel a měl svým čtenářům stále co říci.

## Ing. Jan Urban, zastupuje technický úsek

1. Nedokázal. Tehdy jsem si říkal, čím příští měsíc zase zaplníme ty čtyři stránky...

2. Radost i starost. Radost, když vyjde nějaký zajímavý článek, starost, když se po nás chce, abychom napsali článek o něčem, co ještě není dotazeno nebo úplně jasné. Jako technici si nemůžeme dovolit obvyklou novinářskou „jistotu“, kdy se na základě několika dílčích faktů prohlásí: „Bude to tak a tak!“

Členství v redakční radě mi přináší přístup k informacím, ke kterým bych se jinak asi nedostal, a setkávání se zajímavými lidmi. Bere mi čas a někdy i iluze.

3. Doufám, že bude stejně kvalitní.

## PhDr. Marie Jílková, zastupuje technický úsek ředitelství a archiv DP

1. Já viděla 1. číslo ještě před vydáním, viděla jsem, jak vznikala grafická podoba, ale o tom, jak bude vypa-

Den otevřených dveří, těšící se ohromnému zájmu veřejnosti. Od té doby se píše moderní historie Dnu otevřených dveří.

Na straně tři jsme představovali dlouholetého pracovníka podniku a dnes korektora DP-KONTAKTu ing. Pavla Flajšhane. Rozhodně není na škodu si připomenout slova Pavla Flajšhane o tom, co si myslí o podniku v současnosti. „Myslím, že v současnosti má podnik dobré postavení v rámci města, ale potřeboval by se rychleji zbavit tíživého dědictví minulosti. Neuškodila by mu ani větší míra samostatnosti při rozhodování o dopravních věcech. Zahraniční návštěvy, které často provádím podnikem, obdivují fungování MHD a plošný rozsah pokrytí dopravou. Kritika většinou směřuje k nezřetelnému vstupu do stanice metra a stavu tratí a komunikací.“

Stačí jen otočit list dvanáctistránkového čísla a zaujme vás titulek „Třetina území České republiky podlehl vodnímu živlu.“ Tehdejší moravské záplavy jsme sledovali z povzdálí, někdo i na vlastní kůži a také jsme jako zaměstnanci pomáhali. O pět let později už i pro nás byla situace mnohem horší...

„Odbočení na Choceň nám bylo povoleno pouze na novinářský průkaz, jinak byla silnice uzavřena. Ještě dalších několik kilometrů nebyla situace nijak zvlášť dramatická, ale v ulicích Chocně jsme procipli ze slunného dne. Tichá Orlice svému jménu rozhodně neodpovídala. Několik domků zaplavených, stržená lávka, zatopený zámecký park, bezmocní lidé stojící na okrajích živlu – nedá se nic dělat, příroda jednoznačně vítězí, člověk dostává k. o.“

V seriálu o tuzemských dopravních podnicích jsme si představili Hradec Králové, za poznáním jsme se vydali na sever Evropy, v Praze do Královic a také jsme psali o třiceti křižovatkách s preferencí tramvaj, z nich 12 bylo vybaveno absolutní preferencí. Stačí se podívat do minulého čísla, a pak že pokrok není zřejmý...



Poslední vzpomínka z roku 1997 je také více než aktuální. David Dohnal se v titulku ptá, zda pojedeme tramvaj po Václavském náměstí. Odpověď měla být „Studie obsluhy centra Prahy hromadnou dopravou“, která ve dvou variantách zvažovala zavedení tramvaj. I v tomto případě vás můžeme spíše odkázat na minulé číslo...



Muzeum odstartovalo svou šestou sezónu, tak zněl titulek úvodního příspěvku v květnovém čísle DP-KONTAKTu v roce 1998. Zanedlouho bude Muzeum MHD ve střešovické vozovně zahajovat svou další sezónu, už dvanáctou, a tak můžete porovnat, co se změnilo. Každý rok je expozice doplňována novými exponáty.

Na třetí straně jsme představovali studijní obory střední průmyslové školy a na páté jsme vás seznamovali s jednotlivými standardy Programu kvality služby. Pan Josef Černý tehdy hodnotil standard stejnkroj následujícím způsobem: „Aniž bychom uváděli číselné výsledky měření standardu kvality služeb – stejnkroj, je možné konstatovat, že zlepšení stejnkrojové kázně provozních pracovníků v poslední době je patrné. Snížený počet závad zjišťovaných kontrolami a jejich závažnost tomu nasvědčují.“ Nezbyvá než věřit, že podobný trend vytrval do současnosti a je stejný i u ostatních sledovaných standardů.

Na začátku roku 1998 jsme se také několikrát věnovali cenám ve stravovacích zařízeních Dopravního podniku. V květnovém čísle jsme zaměřili svoji pozornost na osm provozoven, garáže Klíčov, Kačerov a Řepy, vozovny Žižkov, Strašnice, Střešovice a Motol a depo Zličín. Ve všech zařízeních měli tatranky, a tak si připomeňme jejich ceny, bezmála šest lety. „Garáž Klíčov – 9 Kč, vozovna Žižkov – 6 Kč, vozovna Strašnice – 4,60 Kč, garáž Kačerov – 5,70 Kč, depo Zličín –

5,70 Kč, garáž Řepy – 5,80 Kč, vozovna Motol – 6,50 Kč, Střešovice – 7,50 Kč.“ Kolik asi zaplatíte za tatranku v těchto stravovacích zařízeních v současnosti? Ještě doplníme, že cena obyčejného rohlíku se pohybovala od 1 do 2 korun, ale nejčastěji byla 1,50 Kč.

Na deváté straně šestnáctistránkového čísla najdete článek ing. Jurana z Inženýringu dopravních staveb, a. s. na téma Doprava nejen „dnes“. Píše se v něm o významu studií pro plánování dopravních staveb a života ve městě. I z tohoto materiálu stojí za to citovat. „Na trase metra B studie prokázaly možnost využití okrajových částí města pro celé komplexy komerčních aktivit. ... Studie prodloužení trati metra C na sever zase pozitivně odpověděla na námítky k připravované výstavbě úseku IV. C, že totiž v místě budoucích stanic metra Kobyliské náměstí a Ládví není místo pro vybudování zachytých parkovišť a nádraží návazné autobusové regionální dopravy. Ze studie vyplynulo, že postačí v nejrůznějších časových návaznostech na IV. C doplnit jen dva mezistaniční úseky se stanicemi Prosek a Letňany. U letňanského terminálu je návaznost na Průmyslový polookruh, jehož průběh ulic Kbelskou zde plní funkci jakési jihovýchodní větve Prosecké radiály, a není problém zde vybudovat místo pro zachycení nežádoucího tlaku individuálního automobilismu z přilehlé oblasti pražského regionu.“

O tom, že slovo restrukturalizace není v DP-KONTAKTu v posledních měsících novinkou, svědčí článek ing. Tomáše Jílky na desáté straně pod názvem „Restrukturalizace investičních útvarů“. Z článku vyjímáme: „Výsledkem je soustředění veškeré přípravy a realizace investic na ředitelství akciové společnosti. Jistě si každý položí otázku, čeho bylo touto změnou dosaženo. Přínosy lze očekávat především v těchto oblastech:

1. Dojde k dalšímu zprůhlednění finančních toků, neboť bylo zásadně odděleno hospodaření s provozními a investičními prostředky.

2. Došlo ke snížení počtu především vedoucích pracovníků.

3. Bude možno optimalizovat rozdělování investičních prostředků s ohledem na komplexní potřeby naší společnosti.“



## - SRPEN 1997

dat 100. číslo, jsem moc nepřemýšlela. Aktuálnější byla otázka, jestli budeme mít na 4 stránky dost článků od přispěvatelů – a ejhle, tenhle problém nemusíme řešit téměř od začátku.

2. Členství v redakční radě pro mne je obojí – starost, když mě těsně před termínem uhání šéfredaktor o článek, který mám sice v hlavě už týden, ale nějak se mu nechce na papír (nebo do počítače), radost, když se článek na tom papíře objeví, ale hlavně jsem poznala partu fajn lidí, se kterými se ráda setkávám a se kterými je radost dělat.

3. Tak dvousté číslo DP-KONTAKTu si dokážu představit docela přesně – vychází zhruba na dobu, kdy bych měla odcházet do penze (pokud se lidi nezbázní a já nebudu muset dělat do sta let) a proto si ve 200. čísle představuji smutný článek o tom, že...

### Ing. Marie Lásková, zastupuje obchodně-ekonomický úsek ředitelství

1. Jak bude vypadat sté číslo DP-KONTAKTu jsem si představit nedovedla, protože si pamatuji ještě na osudy téměř všech předchozích pokusů o vydání „podnikového“ časopisu. Ale již od vydání prvních čísel časopisu s názvem DP-KONTAKT bylo zřejmé, jak by mohl časopis vypadat a 100 vydaných čísel je ve vývoji časopisu doba velkých a neustálých změn od rozsahu časopisu,

jeho grafické úpravy, přes změny obsahu jednotlivých stránek. Myslím si, že za dobu, co sto čísel vychází, „urazil“ DP-KONTAKT slušný kus cesty a získal si řadu svých příznivců a čtenářů nacházející na jeho stránkách zajímavé, poučné a někdy i zábavné čtení.

2. Členství v redakční radě je pro mne radost i starost. Jsem opravdu ráda, že mohu být u toho, když jednotlivá čísla časopisu vznikají a podíl se na jejich tvorbě a ráda se sejdou s ostatními kolegy z redakční rady. Radost mám i z toho, že si náš časopis získal dobré renomé i mezi příznivci městské hromadné dopravy v jiných městech naší republiky. Starost je o to, aby i další čísla časopisu byla čtivá a pro naše čtenáře zajímavá. Aby čtenáři na jeho stránkách neustále nacházeli zajímavé příspěvky, články i celé přílohy a aby naše „zpravodajství“ byla co možná nejvíce objektivní.

3. Dvousté číslo časopisu v roce 2012 si představit dokážu, věřím, že se DP-KONTAKTu podaří udržet dosavadní příznivý ohlas. U vydání dvoustého čísla již nebudu, ale určitě si ho jako důchodce přečtu na internetových stránkách Dopravního podniku.

### Ing. Jaroslav Ďuriš, zastupuje personální úsek

1. Určitě ne, měl jsem tehdy radost, že se povedlo uvést do života, co jsme společně tvořili a horizont 100. čísla byl moc daleko.

2. Samozřejmě to vyžaduje čas, energii a práci, ale je to jedna z milých povinností.

3. Ne, máme teď příliš mnoho aktuálních problémů, které je nutno řešit prioritně. Jaký bude DP – KONTAKT číslo 200. si teď opravdu představit nedovedu, ale přeji mu do té další stovky vše nejlepší.

### Ing. Viktor Baier, zastupuje divizi metro

1. Když jsem četl první číslo, tak jsem vůbec nepřemýšlel, jak bude vypadat číslo sté. Takže na tuto otázku nedokážu odpovědět. DP-KONTAKT má svoji významnou úlohu v naší společnosti, ale nelze to přeceňovat. V roce 1995, kdy se začal náš list připravovat, zaujal mě projev Billa Gatese. Předvídal, že konec a začátek tisíciletí bude ve znamení informací a informačních technologií. Naznačoval, že to bude obrovský byznys, který pozene dopředu další světový rozvoj a umožní to otevření světa. Nedokázal jsem si to představit a nechápal jsem, co tím myslí. Měl pravdu, svět se změnil. Z tohoto porovnání se DP-KONTAKT nezměnil tak, abych si to nedokázal představit. Při pohledu zpět si myslím, že splnil očekávání, které dostal do vínku při svém vzniku. Jedno přání se ale nespínilo, a obsahuje ho i název našeho listu. Navázat živý vzájemný kontakt a výměny názorů všech zaměstnanců podniku. Tato cesta zůstala pouze jednosměrná.





Začátek roku 1999 přinesl změny ve složeních statutárních orgánů naší společnosti, a tak březnové číslo na titulní straně informovalo o těchto změnách. „Od 9. února 1999 pracuje představenstvo Dopravního podniku v následujícím složení: Ing. Milan Houfek (předseda a generální ředitel), Radovan Šteiner (místopředseda), Petr Hulinský (místopředseda), Petr Hána, ing. Jiří Kaňák, ing. Kamil Kotek, ing. Václav Pomazal, CSc., ing. Jiří Sklenařík a doc. ing. Zdeněk Trojan, CSc. Dozorčí rada společnosti má od stejného data toto složení: Ing. Martin Hejl (předseda), ing. Ladislav Špitzer (místopředseda), mgr. Rudolf Blažek, ing. Vladimír Göringer, ing. Jiří Paroubek, ing. Václav Procházka, Jiří Šindelář, Tomáš Vrbík a Petr Zajíček.“ Pět uplynulých let nabídl nejednu volbu, a tak i složení statutárních orgánů Dopravního podniku je dnes odlišné.

Na sedmé straně jsme informovali o hospodaření v oblasti provozu v roce 1998. „Hlavní město Praha přidělilo v roce 1998 Dopravnímu podniku neinvestiční dotaci v celkové výši 5,64 miliardy Kč. Proti roku 1997 byla tato dotace navýšena o 240 564 tisíc Kč. Zavedením nového tarifu od 1. ledna 1998 došlo ke zvýšení přepravních tržeb přibližně o 380 000 tisíc Kč.“ I tyto údaje můžete posoudit v kontextu hospodaření za rok nedávno skončený.

Vzpomenete si ještě na autobusovou raritu z klíčové garáže? Pokud ne, nalistujte také sedmou stranu

čtyřicátého DP-KONTAKTu v historii, tam je dnes již nefunkční autobus vyfocen.

V létě roku 1998 proběhl sociologický průzkum „Pražané a návštěvníci Prahy v letních měsících“. Bude zajímavé připomenout si některé výsledky.

„Letní byty Pražanů a MHD

Na delší dobu mimo trvalé bydliště – na tzv. „letní byt“ – odjíždí 34,3 % obyvatel Prahy. Z letního bytu dojíždí do zaměstnání při použití MHD celkem 44,0 % obyvatel, osobním automobilem do zaměstnání z letního bytu dojíždí 29,6 % Pražanů.

Spokojenost s MHD

Je jistě potěšitelné, že i o prázdninách ke spokojenosti turistů a návštěvníků Prahy přispívají krátké intervaly (23,0 %), dále dodržování jízdních řádů (15,6 %) a konečně cena jízdného (11,4 %). Naopak největší nespokojenost byla zjištěna s přeplněností vozidel (22,7 %). Cena jízdného připadá vysoká 17,2 % turistů a návštěvníků hlavního města.“

Také jste si mohli v březnu 1999 přečíst, že „V Bohnicích loni na jaře jezdila tramvaj!“, nebo o aktivitách bývalých zaměstnanců ředitelství nebo Metra.

V současné době bereme poezii ve vozech metra jako běžné zpestření. Nebylo tomu tak vždy. V roce 1998 byla vyhlášena soutěž „Městská hromadná doprava ve verších“, která se u našich klientů setkala s příznivým ohlasem. Více než dvě stovky dílek přišly na naši adresu a právě v březnovém čísle jsme uveřejnili několik nejzdařilejších básniček.

„Tomáš z Počernic

Já jsem Tomáš z Počernic,

neměli jsme tady nic.

Dnes už místo novým svetrem

budeme se chlubit metrem.

Nebudem už poklusem

běhat za autobusem.“

Verše Tomáše Novotného se umístily na druhém místě v kategorii dětí do 11 let.



2. Práci v redakční radě neberu jako další pracovní povinnost. Je to starost a žrout času, ale dělám to rád. Přes redakční radu mám možnost seznámit se s tím, co se děje u kolegů v ostatních divizích a u ostatních partnerů. Rozšířil se můj odborný obzor, nutí mě to, abych sledoval aktuální problematiku a situaci v divizi Metro a dával je do souvislosti s celkovým děním ve společnosti. Po odborné stránce je DP-KONTAKT na velmi dobré úrovni. Zkušenosti zde publikované ze zahraničí byly nadčasové, ale bohužel nedocenené. Jen si vzpomeňme, kdy se poprvé psalo o konkurenci. Dlouho jsme si nepřipouštěli a možná si někdo ani teď nepřipouští možný vstup konkurence na náš trh. Ohlasy našich čtenářů, zejména od odborné veřejnosti mimo společnost, jsou veskrze kladné. Naši zaměstnanci jsou uzavřenější, ale ohlas z poslední ankety potěší. Když vidíte určitý smysl v práci, kterou děláte, tak se moc nekoukáte, co vám ta práce bere. Jediné, co bych asi osobně neunesl – pokud bych zjistil, že podléhám přespříliš vlastní autocenzuře. DP-KONTAKT musí zůstat listem určeným zejména pro naše zaměstnance. Pokud bychom psali o něčem, co neodpovídá skutečnosti a je odtržené od reálné situace, radši bych sám odešel. Na druhé straně každý musí chápat, že list vydává a platí společnost.

3. Není to sebestarčivost, ale myslím, že v roce 2012 nebude existovat. Naše společnost bude úplně jiná. Pokud ne, tak už tu místo nás bude konkurence. Musíme se otevřít směrem ven i dovnitř. Chybí nám

větší otevřenost a komunikativnost. Informovanost někde nahrazuje právě jenom DP-KONTAKT. V minulém čísle to shrnul do pár řádků ing. Ladislav Špitzer v otázce, kde spatřuje největší rezervy. Ten odstavec by si každý, kdo to myslí s námi do budoucnosti dobře, měl přečíst, není k tomu třeba co dodat. Pokud v listě bude vycházet více takových konstruktivních názorů, tak list bude mít dále svůj smysl. Znamená to, začít se učit novým dovednostem, protože mladá generace je úplně jiná. Je vzdělanější a univerzálnější. Nejsou rozhodující dvacetileté odborné zkušenosti, ale univerzální manažerské schopnosti a práce s kolektivem. Musíme zaměstnance přesvědčit, že nám záleží na každém z nich a že tu mají své nezadatelné a důležité místo. Je jedno, jestli se jedná o dělníka nebo technicko-hospodářského pracovníka. Pojem vůdcovství v naší společnosti je věc neznámá a mnohdy tento výraz spojuje pouze s vojenskou oblastí. Programově jsme mladým nedali šanci. Chybí u nás celá jedna generace vzdělaných mladých vedoucích. Někteří mladí ministři a šéfové velkých společností, když se ujímali funkcí, by bez výjimek u nás nemohli někdy dělat ani vedoucí odborů pro nesplnění kvalifikačních předpokladů. Pokud nejsme pod tlakem konkurence z venku, nemusíme připustit ani vnitřní konkurenci. Naše společnost zaostává v komunikaci a nezachytila obrovský rozvoj způsobů využívání informačních technologií a internetu. Neochota předávat informa-



Pátý ročník DP-KONTAKTu jsme zahájili zhodnocením Programu kvality služby v našem podniku v roce 1999 a také zprávou o certifikátu systému kvality v o. z. Autobusy.

Rok 2000 znamenal stěhování do nové budovy v Sokolovské ulici, a tak na druhé a třetí straně byl drobný příspěvek Marie Jílkové s názvem „Při stěhování nezapomeňte na archiv“. Další stěhování se neplánuje, ale výzva archivářky je zcela jistě platná i po několika letech. „V souvislosti s plánovaným stěhováním do nové budovy upozorňuji na to, že by mohlo dojít k nenahraditelným ztrátám informací neopatrnou a nezodpovědnou manipulací s písemným materiálem. Je tedy nutné respektovat Směrnici generálního ředitele č. 4/1996, bod 6. 2. Ukládání písemností, která vychází ze zákona ČNR č. 343/1992 o archivnictví. ... Proto vás žádám, až budete třídit věci z kanceláří, zapomeňte na sběrný a uvědomte si, že v Hostivaři na vaše písemná „moudra“ čekají regály podnikového archivu.“

Od prvních čísel DP-KONTAKTu se věnujeme nízkopodlažním autobusům, sledujeme jejich stavy, ale i vypravení do pražských ulic. Na páté straně nalistujete článek ing. Karla Holejšovského, který seznamuje

s vypravením nízkopodlažních autobusů od 22. ledna 2000. Z tabulky zjistíte, že jsme tehdy vypravovali v pracovních dnech 61 vozidel a o víkendu 29, respektive 28 autobusů. Zde opět doporučujeme podívat se do minulého čísla, jak se situace změnila za čtyři roky. V tomto ohledu jsme udělali velký krok kupředu.

Také jsme začínali seriál o dopravcích, kteří společně s námi zajišťují dopravu v rámci systému Pražské integrované dopravy. Tento seriál se bohužel nepodařilo dokončit, neboť někteří dopravci neměli zájem předat o sobě ani základní údaje...

Rozsáhlým materiálem jsme představili Energetický dispečink tramvají a na poslední straně je zmapováno předvánoční dění v našem podniku, především Mikulášská tramvaj, tradiční besídka na Novodvorské a Vánoční koncerty. „Čtvrtá edice vánočních koncertů ve stanicích metra se setkala s velkým zájmem Pražanů a návštěvníků našeho města. V době konání koncertů se vestibuly ve stanicích Můstek (2x), Hradčanská a Florenc zaplnily rekordním počtem diváků.“

Dvanáct stran lednového čísla představovala příloha s tradičním názvem „Dopravní podnik a Evropa“. V první části jsme informovali o ELTISu. Už si nepamätujete, co se skrývá pod touto zkratkou? „ELTIS – European Local Transport Information Service – Evropská informační služba o místní dopravě je veřejně přístupný interaktivní průvodce a databáze místní a regionální dopravní politiky a praxe uplatňované v městech a regionech v celé Evropě (<http://www.eltis.org>).“

Dále jsme informovali o výsledcích pilotního projektu „Benchmarkingová iniciativa občanské sítě“. „Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost jako člen celopražské pracovní skupiny a koordinátor její účasti na projektu je na základě získaných zkušeností a v souladu s názory ostatních členů pražského týmu přesvědčen, že benchmarking jako metoda „porovnávání a učení se od nejlepších“ je účinný i v oblasti městské dopravy.“ Benchmarking se stal v průběhu dalších let evropským hitem a zapojují se do něj města i podniky doslova z celé Evropy.

Závěr přílohy patřil představení ženevského Dopravního podniku a tamní dopravy, neboť Ženeva je naším partnerem v klubu CYQUAL.



Titulní strana předposledního čísla ve starém designu se věnovala významným zářijovým akcím roku 2000. Zcela jistě si vzpomenete, že v závěru září Praha hostila Výroční zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky. „Účast na této akci představovala jeden z nejpříležitějších a zároveň organizačně a dopravně nejobtížnějších úkolů v dosavadní historii. Tyto skutečnosti se odrazily i v rozsahu a způsobu příprav, při nichž byly využity i nové dosud nepoužité postupy a prvky.“

Koncem června letošního roku bude zprovozněno prodloužení tratě C ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví. Stavba tohoto úseku byla slavnostně zahájena 21. září 2000 za účasti předsedy vlády Miloše Zemana, pražského primátora Jana Kasla a další představitelů. „Miloš Zeman při této příležitosti prohlásil, že se snad podaří najít prostředky na stavbu metra i ze státního rozpočtu, který byl v poslední době na podporu nejmmodernějšího pražského dopravního prostředku dosti skoupý.“

Mohli jsme si zavzpomínat na patnáct let provozu tratě B metra nebo začátky tramvajového provozu v Trojské ulici. V souvislosti s nedávným otevřením tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov se o trati v Trojské začalo opět více hovořit, neboť se jedná o trať s největším sklonem v Praze.

Pokud váš zrak spočine na straně pět, určitě se za-

čtete do článku „Informační systém metra“ pánu Kodrleho a Pytelky. „Stanoviště přepravních manipulantů (dozorčích) jsou zřetelně označena a stávají se jakýmsi malým informačním střediskem ve stanicích. Jsou vybavena PC (s omezeným programem), kde provozní zaměstnanci mohou poskytnout různé informace osobně, tento systém není však ještě plně dokončen.“ Škoda jen, že změna stanovišť přepravních manipulantů (dozorčích) skončila podle redakčního názoru na půl cesty...

Velkou popularitu si získal seriál o tramvajových linkách. Původně společně s ním vznikal seriál i o linkách autobusových, ale ten měl život jepičí. V listopadu 2000 jste si mohli přečíst o lince č. 6 i následující. „Když jsem byl malý, měl jsem jízdu linkou č. 6 docela rád, hlavně proto, že v tehdejších motorových vozech, které na ni vypravovala výhradně vozovna Žižkov, nebyla přepážka za řidičem, takže se dalo stát přímo vedle něj; obvykle nic nenamítal. Díval jsem se, jak točí klikou kontroléru a říkal si naivně, že to nic není, a že bych to dokázal také.“

Stačilo deset měsíců a vypravení nízkopodlažních autobusů opět vzrostlo. V pracovní dny jich vyjždělo 123 a o víkendech 72, respektive 75.

Zajímavou zahraniční sondu do polského Krakova najdete na stranách 12 a 13. Následující stránky patří Dni otevřených dveří, který připomněl 125 let pražské městské hromadné dopravy.

Praha také hostila jednání klubu CYQUAL a zamýšleli jsme se nad orientací v tramvajích a autobusech. Na Náměstí Míru byl testován nový zastávkový sloupek. Zřejmě se neosvědčil, jak můžeme vyčíst z následujících řádků. „Zkušební provoz je naplánován na 6 měsíců a po tuto dobu bude technický servis provádět Eltodo – Power, s. r. o., obsluhuje systém (aktualizaci jízdních řádů, informace o změnách v provozu) bude provádět Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.“



## – LEDEN 2000

### Zdeněk Ježek, zastupuje divizi Elektrické dráhy

1. Nedokázal, i když se dalo leccos tušit. Dost jsem se lekl velkého formátu (cca 34 x 25 cm), který naštestí vydržel právě jenom ono prvé číslo. Potěšilo mě, že prvá fotografie, která byla otištěna na první straně nového podnikového měsíčníku, byl obrázek tehdy supernové tramvaje T6. A doufal jsem, že dohoda o počtu a rozsahu příspěvků z „nulte“ redakční rady bude dodržena a nový časopis bude mít zakrátko alespoň 8 stran. To všechno se záhy splnilo. Dneska držím v ruce 99. číslo, neboť má 36 stran a články z historie, o zimním období, investicích, preferenci, jakosti, zajímavosti z metra, drah i autobusů, z ciziny a v neposlední řadě pravidelné rubriky včetně třeba důchodové problematiky a školních střípků... Tak bohatou náplň jsem si tenkrát opravdu představit nedokázal, i když, jak říkám, jsem v ni doufal.

2. Jednoznačně se nedá odpovědět. Když „dolužete“ z jednotlivých odborných pracovníků články, do jejichž napsání se jim vůbec nechce, protože je slíbili jen z donucení, tak si říkáte: mám já tohle zapotřebí? Ale když držíte nové číslo v ruce, převládá ta radost. Jenže pak se začnete do jednotlivých článků a nejrady byste jejich autorům okamžitě zavolali a řekli jim pěkně od plic, co si o nich myslíte. Nad příspěvky jiných dopisovatelů zase vyrazíte obdivné výkřiky. A to

všechno mi DP-KONTAKT přináší a já jej mám za to rád. A co mi bere? Určitě čas. Díky jeho nedostatku se dostávám do stresových situací, ve kterých musím šéfredaktorovi trapně vysvětlovat, že jsem na článek zapomněl, nebo jsem jej nedokázal včas zajistit od odborných pracovníků, nebo že jej mám, ale přišel v nepublikovatelné podobě atd. Nejvíc mě mrzí, když se setkám s vyloženou neochotou jednotlivých vedoucích či s jejich přestrašeností. Nejsou výjimkou ani situace, kdy třeba potřebuji odborné vyjádření a dozvím se, že jej nedostanu se zdůvodněním, že by to vyšlo v DP-KONTAKTU. To mi pak členství v redakční radě bere nejen čas, ale i nervy.

3. To koresponduje s první otázkou a já na to stejně odpovím: nedokážu, i když se dá ledasco tušit. Pokud se nijak zásadně nezmění složení redakční rady, budou dál vycházet články jako reakce na aktuální dění (pochopitelně z pozice měsíčníku), dále se budou popisovat věci, které nás zajímají stále a periodicky se opakují, i ty zcela nové, jistě zůstanou žádané (a asi nejvíce čtené) pravidelné rubriky, jako třeba Vy se ptáte nebo Společenská kronika... Všichni v redakční radě, jakkoliv jsme různorodí, chceme pokračovat v tvorbě časopisu, jehož náklad se neustále zvyšuje, což je důkazem toho, že je čten. Podle starých zákonů bych byl při vyjití 200. čísla už rok v důchodu; díky těm současným budu muset ještě dva roky pracovat, což mě rozčiluje víc, než nějaká

dementní odezva na otištěné články od někoho, kdo všechno ví, všechno zná a všude byl a přitom si nevidí ani na špičku nosu, natož aby si dal práci a napsal (nebo řekl) to, co chce, alespoň česky. Ale vážně: příznám se, že pokud do té doby nerozhodne někdo o mé budoucnosti jinak, budu i po těch letech pro DP-KONTAKT pracovat rád.

### Ing. Jiří Horký, zastupuje divizi Autobusy

1. První číslo DP-KONTAKTu jsem neviděl, tudíž jsem neuvažoval o 100. čísle. V roce 1997 jsem viděl časopis DP-KONTAKT poprvé a byl jsem velmi mile překvapen jeho obsahem i formou. O to více jsem byl zaskočen svou účastí na práci v redakční radě.

2. Starost, starost a zase starost. V divizi Autobusy pracuje hodně velmi dobrých a schopných odborníků, kteří rozumějí své práci a dělají ji na vysoké profesionální úrovni. Bohužel, již velmi neradi o této práci píší, ať už je to ze skromnosti či nedostatku času, neboť jejich práce je plně pohlcuje. Pokud se podaří získat od nich článek pro naše čtenáře, je to radost. Bohužel převažují však ty starosti.

3. Rok 2012 je hodně daleko, i když čas uteče jako voda. Myslím si, že v té době to bude časopis zcela samostatný, který nebude závislý na Dopravním podniku, neboť v rámci započaté restrukturali-



Do šestého roku své existence vstoupil DP-KONTAKT v novém kabátu, který mu podle čtenářských ohlasů sedí. Začínali jsme hospodařením v první polovině roku 2001, vzpomínali jsme na dvoukolejné jednokolejky a také, když se stavěl podchod na Václavském náměstí.

Strana 4 patří představení dopravního úseku tehdy ještě o. z. Metro. Je škoda, že také tento seriál skončil před plánovaným koncem, zbývají už jen poslední dva díly...

Často se na stránkách DP-KONTAKTu věnujeme bezbariérovým přístupům do stanic metra, Rudolf Pála z technického úseku ředitelství nás pravidelně seznamuje, jaké jsou plány a výhledy. „Na základě usnesení představenstva naší společnosti z 30. dubna 2001 byla zahájena příprava dalších akcí vedoucích k bezbariérovému zpřístupnění přestupních stanic metra v centru Prahy. ... Jako první již byla zahájena příprava stavby výtahu ve stanici Muzeum na trati A. ... Ve druhé etapě bude připravováno bezbariérové zpřístupnění přestupní stanice Florenc, kde umístění výtahu (a případně též šikmých plošin) k tratím B a C bude podrobně prověřeno do konce roku 2001. ... Nejobtížnější z těchto akcí bude zpřístupnění přestupního uzlu Můstek.“

Prostřední dvoustrana informovala o tolik diskutované obsluze Prahy 6 pod názvem „Rychlodráhou, nebo metrem? Těžko rozhodnout...“ Těžko říci, na jakou

zace naší společnosti a vstupem do Evropské unie vznikne nový vydavatel. V tomto časopise budou zveřejňovány, ve větší míře než dosud, příspěvky všech účastníků, kteří se podílejí na zabezpečení dopravy v Praze. To znamená od hlavního zákazníka, kterým je město Praha, přes organizátora MHD a PID v Praze až po vlastní vykonavatele všech dopravních činností.

## Alena Vrbová, zastupuje Střední průmyslovou školu, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s.

1. Netrpím dlouhodobou představitostí, takže představa stého čísla – to ani náhodou. Ale „časopisová“ a barevná forma DP-KONTAKTu byla po „novinovém“ černobílém Dopraváku a pár číslech Bulletinu téměř revoluční změnou. Nedovedla jsem si sice představit sté číslo, ale dovedla jsem si představit, že pro svůj obsah bude DP-KONTAKT jistě využitelný pro doplnění výuky některých předmětů v naší škole. Zejména pak v nastavbovém studiu oboru dopravní provoz a na SPŠ v oboru management dopravy, respektive Provoz a ekonomika dopravy. A tato představa je nyní realitou.

2. Radost je už to, že jako škola se můžeme na tvorbě DP-KONTAKTu podílet, radost je i dobrá atmosféra v redakční radě. Starost pak to, aby naše spolupráce byla

stranu se přiklání miska vah v současnosti, ale v článku je i následující pasáž. „Ve své studii se – na základě požadavku zadavatele, tedy Hlavního města Prahy – pracovníci Metroprojektu, a. s. pokusili o srovnání variant spojení středu města s ruzyňským letištěm metodou založenou na bázi kritériální analýzy. Obě varianty byly porovnávány podle dvaceti konkrétních kritérií (například přepravní možnosti, prostupnost, časová dostupnost letiště, provozní náklady, hlučnost, termín realizace stavby, rozvojové možnosti).“

Září roku 2001 přineslo také rozsáhlé změny v pražské městské hromadné dopravě. Nevíte, o jaké šlo? „Nejvýraznější změnou je reorganizace noční dopravy platná od noci z 1. na 2. září, při níž se zkrátily intervaly všech nočních tramvajových linek a většiny nočních autobusových linek ze 40 na 30 minut. Současně se změnila trasy linek č. 51, 52, 53, 54, 55, 501, 502, 505, 506, 508, 509, 511 a 512.“

Na předposlední stránce jste se také mohli dočíst, kolik nás je. K 30. červnu 2001 v pracovalo v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 12 650 osob, v o. z. Metro 4 125, v o. z. Elektrické dráhy 3 769, v o. z. Autobusy 4 196 a na ředitelství 560. Podle posledních údajů k 31. prosinci 2003 bylo v Dopravním podniku zaměstnáno přesně 13 tisíc osob.

Poslední strana představila graffiti, téma, kterému jsme se v DP-KONTAKTu věnovali mnohokrát. „Na graffiti máme určitě každý svůj názor, domnívám se však, že graffiti na vhodných a předem odsouhlasených místech mohou své okolí oživit, ba i zkrášlit.“



i pro DP-KONTAKT přínosem, protože naše poslání je, od ryze odborného zaměření na problémy MHD, přece jenom odlišné. Doufám ale, že pracovníci Dopravního podniku jsou nejenom odborníky ve svém oboru, ale také rodiči, takže i školní starosti se všech tak trochu dotýkají.

3. Jak už jsem odpověděla v první otázce, netrpím dlouhodobou představitostí, ale pragmaticky vzato... Budu v důchodu, tak v redakční radě nebudu – a pakliže ještě vůbec budu, určitě se mi přes internet DP-KONTAKT do ruky dostane a já ho s trochou nostalgie budu – jistě ráda – číst.

## Ing. Josef Tomeček, zastupuje Inženýring dopravních staveb, a. s.

1. Samozřejmě, minimálně stejně tak dobře jako to první, ale popravdě řečeno jsem netušil, že u toho stého čísla ještě budu asistovat.

2. Domnívám se, že patrně máme v redakční radě podobné starosti i radosti, a proto se tu scházíme. Jedno pořekadlo říká: „Malé děti, malé starosti – velké děti, velké starosti“. Myslím si, že u DP-KONTAKTu tomu bylo naopak. Při jeho zrodu byly velké starosti.

3. Přesto, že to bude 200. DP-KONTAKT, bude zcela evidentně mladší než já a to znamená, že bude vypadat skvěle.



Prázdniny 2002 začaly podle plánu, ale pro většinu dopraváků skončily jinak, než si představovali. Tradiční předprázdninovou akcí je fotbalový turnaj. V červnu 2002 byl v Hostivaři odehrán již jeho sedmý ročník. „Dramatické boje okořeněné nejednou zápletkou a pohledně finále ukončené obrovskou radostí nejmladší generace zastupující Střední průmyslovou školu, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., jak zní krkolomný a velice dlouhý název vzdělávacího zařízení, zřízeného Dopravním podnikem. Takový byl VII. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele.“ Možná si ani neuvědomujete, jak ten čas letí, ale za tři měsíce se opět utká v Hostivaři osm týmů už v IX. ročníku turnaje.

Od začátku DP-KONTAKTu monitorujeme i situaci v městské hromadné dopravě v Česku. Na straně 5 najdete výtah z výroční zprávy Sdružení dopravních podniků ČR za rok 2001. „Sdružení dopravních podniků ČR soustřeďuje celkem 19 provozovatelů městské hromadné dopravy v největších městech v ČR, kteří provozují 7 tramvajových systémů, 13 trolejbusových a jeden systém metra. Ve všech městech je provozována městská autobusová doprava. Tyto systémy obsluhují celkem 3,5 milionu obyvatel, pro které vozidla MHD

## Ing. Pavel Beneš, zastupuje Pražskou strojírnou, a. s.

1. Jak vypadalo 1. číslo se již přesně nepamatuji a podívat se na něj nemohu, protože mi při povodni uplavalo.

2. Je to jednoznačně radost – je to jiný okruh činnosti, než jakou jsem se dosud zabýval – rozšířilo to moje obzory (starosti, které pro mě vyplývají, nejsou tak velké, abych je hravě nezvládal).

3. Mám malou představitost a tak se mi zdá, že na dokonalém provedení současného DP-KONTAKTu již není co měnit.

## Mgr. Pavel Fojtík, u prvních čísel dočasný redaktor, později autor historických článků a Pražského dopravního zeměpisu

1. Pro mě konkrétně je tato otázka dost těžká, protože jsem právě u zrodu toho prvního čísla stál. Věděl jsem, že moje práce je jen dočasná, než přijde definitivní redaktor. Upřímně řečeno, tak daleko do budoucnosti jsem se nevádal. Existovalo ovšem někde uvnitř přání, aby se nový časopis udržel a získal si svůj okruh čtenářů. Od druhého čísla bylo jasné, že se čtyřmi stanovenými stránkami nevystačíme a že rozsah bude muset být zcela

ujela v minulém roce 310 milionů vozových kilometrů a více než 30 miliard místových kilometrů. Přepraveny byly 2,2 miliardy cestujících, kteří zaplatili jízdné ve výši 5,1 miliardy Kč. Celkové náklady na provoz činí 14,7 miliardy Kč.“

Na straně 10 dole se v krátkém článku pana Beneše dozvíte, že byla úspěšně završena jedna etapa v obnově vozového parku. „V posledních dnech měsíce května byla ukončena dodávka první série 22 souprav nových vozů M1. V současné době jsou tyto soupravy nasazovány do provozu na trati C, kde ještě do začátku prázdnin platí grafikon, založený na společném provozování starých vlakových souprav typu 81-71 s vlakovým zabezpečovačem ARS společně s novými soupravami M1 s vlakovým zabezpečovačem MATRA.“

Pokud se týká metra, na sousední straně jsme informovali o novém zabezpečovacím zařízení na trati A. Na patnácté straně je reportáž ze Dne otevřených dveří v depu Kačerov v rámci Dne dětí.

Příznivci tramvajové dopravy si rádi připomenou článek Tramvajová trať do Libuše a Nových Dvorů opět v přípravě. „Jedním z nově studijně prověřených záměrů Úprn HMP je tramvajová trať Sídliště Modřany – Sídliště Libuš – Nové Dvory. Tato tramvajová trať, významná prvořadě z hlediska propojení na budoucí trať metra D, byla předmětem projekčních prací již v minulosti. Celá tramvajová trať v rozsahu až po Nové Dvory byla souborně prověřena v roce 1995.“

Zajímavý je i po letech článek o Srovnávacím průzkumu ve Francii, uveřejněný na straně 17. V Česku se zatím nikdo podobnou cestou nevydal. Dopravní zeměpis nás seznamuje s Královskými Vínohradami a na sousední straně se dozvídáme, že hasiči z metra mohou zasahovat i v pražské ZOO na lanovce. „Vzhledem k tomu, že počet invalidních výtahů se neustále zvyšoval a pražští hasiči nemají podrobné znalosti z podzemních prostor metra, bylo rozhodnuto početně posílit lezeckou skupinu našeho hasičského sboru a vybavit ji lezeckou výzbrojí a výstrojí tak, aby mohla zasahovat při všech mimořádných událostech, kdy je nutné nasazení hasičů – lezců.“ I tato skupina měla o několik dní později úplně jiné starosti...



Ještě ani rok neuběhl od posledního představovaného, a tím i jubilejního čísla. Stejně jako osmi předchůdcům se mu nevyhnulo hlavní téma na přelomu roků 2002 a 2003, povodeň a odstraňování jejích následků.

Titulní strana informuje o obnovení provozu na lanové dráze v pražské ZOO. „...byla zaplavena dolní stanice lanové dráhy až do výše 7,1 m a bylo současně kompletně zničeno zázemí lanové dráhy, si vyžádala velké úsilí zaměstnanců služby technologických zařízení a dodavatelských firem. Obnovení funkce lanové dráhy si vyžádalo nemalé finanční prostředky, které byly vyšší než 4 miliony korun.“ Za pár dní, začátkem dubna, se lanovka v zoologické zahradě opět rozjede a vy si budete moci ukrátkit nepříjemnou cestu mezi horní a dolní částí zahrady, která v posledních letech prochází velkými změnami.

Ještě k povodni. V pondělí 12. srpna vpoledvečer jsem byl právě v zoo a náčelník Hryška mi říkal, že voda přijde kanalizací, prý zbývá už jen půl metru. Veškerou dokumentaci dal v dolní stanici na skříňky a dodal: „Snad tak vysoká voda nepříjde.“ Bohužel se zmyšlil, ale to je jiná kapitola...

Pokud nalistujete stranu 3, dozvíte se, že všechny kolektivní smlouvy byly podepsány. Nezbyvá než doufat, že se v nejbližší budoucnosti stejný titulček bude v DP-KONTAKTu opakovat.

Stále nevíte, co bude stát vedle obchodního domu

Tesco ve Spálené ulici? Podívejte se na stranu 14. Tam je představen projekt, u kterého v současnosti probíhá příprava stavby. „Záměrem je vytvořit na pozemku nejenom budovu, ale také pasáž s alejí stromů a obchody. Teprve nad touto pasáží budou vystavěny byty a kanceláře. Stanice metra se posune o úroveň níže s výstupním eskalátorem do prostoru obchodů. Podzemní podlaží, přízemí a první patro by měly vyplňovat obchodní plochy a restaurace.“

Za pár dní tomu bude rok, co jsme v pražských ulicích přivítali první autobus menších rozměrů. Jeho parametry jsou uvedeny ve druhé části strany 14. Linka č. 291 si záhy našla své příznivce a stala se neodmyslitelnou součástí městské hromadné dopravy.

Prodej jízdenek řidiči autobusů. Téma, kterému jsme se na stránkách podnikového měsíčníku také několikrát věnovali. „Největší odběr jízdenek v nominální hodnotě 9,- Kč a 15,- Kč byl zaznamenán v roce 2002, kdy jsme prodali celkem 887 687 kusů jízdenek v celkové hodnotě 12 821 544,- Kč. Nejnižší prodej byl zaznamenán v měsíci březnu 2002, kdy celková tržba činila 782 196,- Kč, nejvyšší prodej jízdenek pak byl zaznamenán v měsíci červenci, kdy tržba dosáhla hodnoty 1 346 454,- Kč.“ Pro úplnost můžeme doplnit, že rok 2003 svého předchůdce předčil a prodej jízdenek řidiči autobusů opět stoupl.

Pražský dopravní zeměpis představil Radlice a na poslední straně jsme se věnovali velikonočnímu programu ve stanicích metra.



## RVENEC 2002

jistě větší. Ale to, že jednou bude mít DP-KONTAKT čtyřicet (i více) stránek – to jsem si moc neuměl představit. Ne snad proto, že bych se obával o příspěvky, ale že to nebude možné organizačně a konečně i finančně. Myslím si, že se DP-KONTAKT stal tím, co jsem si někde hluboko v koutku duše přál. Nerad chválím to, na čem se sám dodnes určitou měrou podílím, ale už sama skutečnost, že to vlastní výkonnou redakční práci dělá jediný člověk, mě naplňuje docela obdivem. Znam jiná časopisy s podstatně menším množstvím článků, v jejichž redakcích pracuje mnohem více lidí. Tím nechci pochopitelně snižovat výkon redakční rady, jejíž členové čas od času musí na některé autory trochu víc tlačit. Ne každému se pochopitelně chce do psaní, ale občas narazíme na problematiku, ke které se opravdu může odpovídně vyjádřit jen ten opravdu nejpovolanější. A všichni víme, co dnes znamená čas. Všichni autoři DP-KONTAKTu dávají něco navíc, zpravidla z volného času, a příspěvky nejsou honorované. O to víc si všech autorů vážím.

2. Radost nebo starost? Já v prvé řadě nejsem oficiální člen redakční rady, ale zasedání se snažím pravidelně účastnit. Samotné členství v redakční radě zavazuje každého jejího člena ke značné odpovědnosti a povinnosti navíc. Můj případ je trochu atypický. Moje spolupráce s Dopravním podnikem začala mnoho let před DP-KONTAKTem. Protože jsem ale do jisté míry garantem chodu minimálně dvou pravidelných

rubrik, považuji svoji přítomnost na zasedáních v podstatě za nutnou. Ne snad proto, že by se beze mne redakční rada neobešla, to rozhodně ne, spíš bych řekl, že se já neobejdu bez redakční rady. Víc hlav víc ví, praví staré české přísloví. A na schůzích rady vznikl ne jeden docela dobrý nápad. Možná někdo namítne, že se řada věcí dá vyřídit telefonem či dnes tak moderním „mejlem“. Osobní kontakt s některými lidmi je mimořádně důležitý. Redakční rada je tým lidí, který považuju za nesmírně cenný. Možná se mi teď čtenáři budou za určitý patos smát... Myslím si, že v redakční radě jsou lidé, kterým na podniku opravdu záleží a, jak se říká, dýchají za něj. To je velmi důležité. Kdyby tam byli lidé jen proto, že je tam někdo „nadiktoval“ a mají k některým kolegům přítom osobní averzi, bylo by to celé k ničemu. A stejně k té spolupráci musím přistupovat i já. Možná, že to řada lidí neví, ale já nejsem stálým zaměstnancem Dopravního podniku. Jsem, jak se říká, na volné noze, čili jsem vlastně jakýsi externista. Jakmile s někým spolupracuju, musím se snažit myslet jako on, tedy v tomto případě jako Dopravní podnik, což ale pochopitelně neznamená, že musíme mít na všechno shodný názor. Vždy nám musí jít především o prospěch celého podniku. Jinak ta spolupráce nemá cenu. Takže i já musím (dobrovolně) hájit barvy Dopravního podniku, za což jsem si od mnoha svých známých už ne jednou užil svoje. A jestli mi práce v redakční radě něco bere? Dalo by se

samozejmě říci, že čas. Ale to už k tomu všemu patří, takže rozhodně nejde o čas promarněný.

3. Hm... Dvousté číslo je ještě hodně daleko. Ale čas letí opravdu rychle, snad až moc. Rozhodně bych byl rád, kdyby se DP-KONTAKTu dařilo alespoň tak jako v současnosti. Umím si ale představit třeba i vývoj časopisu tím směrem, že se v něm například bude objevovat také víc článků od autorů z jiných českých a moravských dopravních podniků. I menší podniky stejného zaměření můžou mít cenné zkušenosti, o které by se mohly podělit s tím naším, největším. Nemusí se vzájemný kontakt omezovat jen na výjezdním zasedání Sdružení dopravních podniků či osobní kontakty odborníků. Nemí žádným tajemstvím, že se DP-KONTAKT čte i v jiných podnicích. Jsem si ale vědom, že to není jednoduché, protože DP-KONTAKT je především vnitropodnikový časopis, ale jakýsi mezipodnikový časopis mi docela chybí. Utrvuje mě v tom i skutečnost, že se v DP-KONTAKTu objevují (a myslím, že naprosto správně) občas i odborné články, které zajímají i pracovníky z jiných institucí, takže náš časopis do jisté míry alespoň z části zaceľuje jakousi informační mezeru. Tím ovšem nechci říct, že by se měl DP-KONTAKT proměnit na mezipodnikový časopis. To rozhodně ne! I nás by však mělo zajímat, jak to dělají jinde a nemusí to být vždy jen zahraniční zkušenosti. Svého času jsme naše dopravní podniky rámcově představili a myslím, že bychom v tom měli pokračovat. V řadě z nich se ledacos změnilo. A neměl by to být jen pohled našima očima.

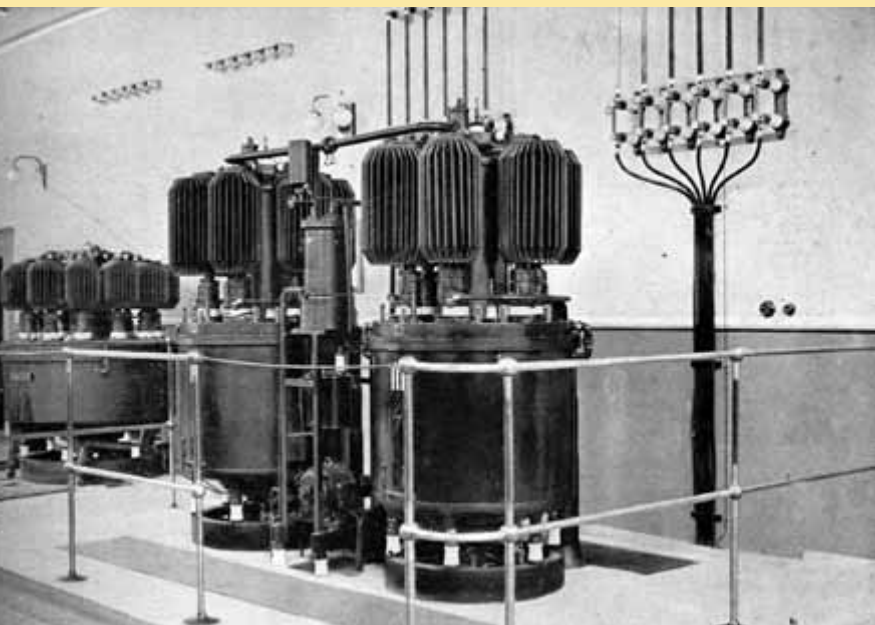


## Pětasedmdesátiny strašnické měřírny

V březnu byla ve Strašnicích uvedena do chodu první část automatické měřící stanice, vyzbrojená rtuťovými usměrňovači o výkonu 1200 kW. Touto stručnou větou bylo ve Výroční zprávě Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1929 oznámeno, že byla uvedena do provozu nová měřírna pro pražské tramvaje. Měla mimořádný význam pro rozvoj tramvajové dopravy především ve vršovicko-strašnické oblasti. Málkdo si dnes uvědomí, že tato budova, nacházející se v areálu strašnické vozovny, je dnes po smíchovské a žižkovské měřírně (na Kostnickém náměstí) třetí „služebně nejstarší“ měřírna. Její stavbu realizovala známá strašnická stavební firma architektka Rudolfa Sandholze. Patřila mezi ty pražské měřírny, které měly zvláštní kolej napojenou na tramvajovou síť, po které se dopravovaly transformátory. Kolejové napojení dovolovalo, aby zde byla v případě potřeby přistavena ambulantní (pojízdňá) měřírna, pro kterou byla uvnitř rezervována samostatná hala. Po dokončení byl instalovaný výkon měřírny 2580 kW.

V budově byla umístěna kromě vlastní měřírny i rozvodna vysokého napětí 22 kV a rozvodna 3 kV, ze které byly elektřinou napájeny objekty v okolí. Od počátku tu byla i transformační stanice na nízké napětí 380 V. Stavba tedy nesloužila jen tramvajové dopravě.

Strašnická měřírna zažila, podobně jako další předválečné měřírny, i proces znárodnění energetiky. Byla zapsána mezi energetickými objekty, kterých se pochopitelně znárodnění týkalo, takže i o ní, stejně jako o dalších měřírnách a rozvodnách, se vedla obtížná jednání s nově ustaveným národním podnikem Středočeské elektrárny, později s Pražskými energetickými rozvodnými závody (RPR). Nakonec byla na základě dohody mezi DP Praha a RPR, uzavřené 30. ledna 1951, předána společně s ostatními měřírnami do majetku Dopravního podniku. Dělení majetku bývalých Elektrických podniků, resp. Městských podniků pražských, trvalo několik let. (Jak je známo, základní znárodnovací dekret pochází z října 1945.)



Tak vypadal interiér strašnické měřírny se rtuťovými usměrňovači v době zahájení provozu. Foto: Archiv DP

## Jubileum Mánesova mostu

Jestliže chce někdo udělat propagační snímek pražské tramvaje a mít v pozadí Hradčany, jde zpravidla na Mánesův most. Kdysi dávno tady býval jeden z klasických a starobylých pražských přívozů. Nalezeme ho zakreslený i na starých plánech

# Historický kaleidoskop 5

Prahy, například na Huberově plánu z roku 1769. Tradičně se tento přívoz nazýval „staroměstský“ či „dolejší“ nebo také „pod Křížovníky“. Když byla 28. listopadu 1869 otevřena železná lávka pro pěší, ztratil přívoz smysl. Železná lávka, která na léta vtiskla této části Prahy charakteristickou tvář, sloužila spolehlivě poměrně dlouho.

Když se most projektoval, označoval se často jménem korunního prince Rudolfa. V době svého dokončení dostal nakonec jiné jméno – arcivévody Františka Ferdinanda. Teprve po vyhlášení československé samostatnosti dostal jméno Mánesův. Stavba mostu se připravovala od roku 1904, ale stavba byla zahájena až na samém počátku roku 1911. Betonáž mostních kleneb začala 5. srpna 1912 a trvala do počátku listopadu. V roce 1913 se pracovalo na mostovce. Průčelí kleneb, mostní římsa a pilíře dostaly kvádřované kamenné obklady, desky mostního zábradlí byly také ze žuly.

Do provozu byl most uveden 11. března 1914, ale v té době ještě neplnil svoji funkci zcela, protože po něm zatím nejezdily tramvaje, i když tu koleje byly pochopitelně položeny a na obou předmostích zapojeny. Aby mohl být tramvajový provoz na novém mostě zahájen, musel být podroben zatěžkávací zkoušce. (Ta se nevyžadovala pro tehdejší běžný provoz, který představovali zejména pěší a povozy, automobilů bylo minimálně, o nákladních ani nemluví.) Zatěžkávací zkouška se uskutečnila 6. a 7. května 1914 a byly při ní použity dva tramvajové vozy. Další zátěž mostu představoval písek a různé železné a litinové předměty, které byly navezeny také tramvajemi. Přesto nebyl ani po úspěšné zkoušce tramvajový provoz hned zahájen. Zřejmě se čekalo až na první komplexní změnu linkového vedení tramvají v historii, plánovanou na léto. Teprve 15. července 1914 se po mostě rozjely v pravidelném provozu i tramvaje. Nejdříve šlo o linku č. 12, ke které v září přibyla linka č. 2. Bez ohledu na „pozdní příjezd“ tramvají, slaví Mánesův most své devadesátiny už 11. března.



Poněkud nezvyklý pohled na Mánesův most krátce po dokončení. V té době tu ještě po nějaký čas Pražané mohli vidět i původní železnou lávku pro pěší. Dnes ji připomíná jen název jedné ulice na Klárově. Foto: Archiv autora



Mánesův most kolem roku 1924. Prohlédnete-li si podrobně fotografii, zjistíte, že dnes je most proti původnímu stavu vlastně neúplný. Už na něm totiž nejsou výběřčí budky (i zde se platilo mýtné), které byly jeho nedílnou architektonickou součástí. Foto: Archiv autora

## Řízení provozu na křižovatkách

Celých 35 roků byla vzájemná přednost tramvajových vlaků na jednotlivých křižovatkách a odbočkách stanovena pro konkrétní případy oběhů při zprovoznování jednotlivých tratových úseků. Málo je však známo, že kromě toho byli řízením přednosti vozů, tj. řízením tramvajového provozu na křižovatkách, původně pověřeni výhybkáři.

Teprve 15. února 1932 převzala se souhlasem ministerstva železnic na zkoušku řízení veškeré dopravy, tedy i elektrických drah, dopravní policie. Od té doby byla jediným úkolem výhybkářů stavění výhybek. Výslovně však bylo zdůrazněno, že řidiči „musí uposlechnouti dopravní stráž toliko na znamení ku zastavení vozu, nikoliv však na znamení k jízdě. Pro jízdu jest směrodatné toliko znamení průvodčího motorového vozu.“ Protože se toto opatření osvědčilo, a to i v době, kdy strážník dopravu neřídil a tramvaje se řídily svými předpisy o přednosti, schválilo 16. listopadu 1934 ministerstvo železnic, aby i nadále tramvajový provoz na křižovatkách řídila „dopravní stráž“.

Mgr. Pavel Fojtík



# Aktuálně z kolektivního vyjednávání

Kalendář dnes ukazuje 24. února, je to přibližně měsíc od doby, kdy jsem psal poslední článek do DP-KONTAKTu, aktuálně shrnující průběh kolektivního vyjednávání.

Příliš optimisticky jsem situaci nehodnotil a nelze tak, bohužel, učinit ani teď. Více než měsíc trvalo zástupcům odborových organizací, než společně vypracovali stanovisko k návrhu kolektivní smlouvy předložené zaměstnavatelem. Toto stanovisko je velmi formální a pouze naplňuje povinnost danou zákonem, ale řešení situace nepomáhá.

V té době byl již dohodnut jiný způsob jednání, velmi intenzivní, třikrát týdně - pondělí, středa, pátek. Začalo se 21. ledna, poslední termín jednání byl stanoven na 13. února. Výsledkem je textová část, která by měla být základem nové, budoucí smlouvy, avšak nutno dodat, že žádná ze zásadních otázek dohodnuta nebyla. Zaměstnavatel zatím marně čeká na společné stanovisko odborů jak k návrhu nárůstu objemu mezd o 3,5 %, tak i k návrhu řešení a rozpočtu sjednocených sociálních nákladů a dalších otevřených otázek, jako je řešení pracovní doby a podobně.

Vzhledem k tomu, že společná jednání probíhají již 3 měsíce a příliš nevedou k cíli, kterým je uzavření kolektivní smlouva na rok 2004, je třeba se začít zabývat tím, co nastane, když dohoda dosažena nebude. Již 11. února předložil zaměstnavatel svůj návrh na prodloužení platnosti dosavadních kolektivních smluv pro případ, že nová kolektivní smlouva podepsána nebude. Tím by byla zachována kontinuita všech závazků a výhod, které jsou nyní v kolektivních smlouvách zakotveny. V tuto chvíli se však s určitostí nedá říci, zda tento nejzákladnější krok, který v minulosti nebyl nikdy zpochybňován, bude přijatelný pro všechny odborové organizace. Dá se o tom s úspěchem pochybovat.

Může tedy nastat situace, že nová smlouva nebude dohodnuta, k prodloužení platnosti dosavadních nebude ochota (u některých odborových organizací) a od 1. dubna letošního roku nebude tím pádem žádná platná kolektivní smlouva.

Asi to není konec světa, podobným martyriem si v poslední době prošly třeba ČSA nebo ČEZ, ale je to určitě situace připomínající výjimečný stav. Řešení (velmi zhruba řečeno) by mělo následující rysy:

- oblast mezd by byla zajištěna mzdovým předpisem, po projednání se stranou odborů,
- oblast sociálních výhod by byla sjednocena a poskytnuta pro celou akciovou společnost shodně,

● ostatní oblasti (hlavně pracovní doba a podobně) by byly řešeny v souladu se Zákoníkem práce.

To znamená, že vše, co lze poskytovat i bez platné kolektivní smlouvy, bude poskytováno i nadále, pouze tam, kde nelze určitá zvýhodnění bez platné kolektivní

- smlouvy přiznat, dojde ke zhoršení současného stavu. Konkrétně je to například zkrácení pracovní doby u některých skupin zaměstnanců a prodloužení základního nároku na dovolenou o 1 týden.

Stále věřím, že tyto katastrofické scénáře nebudou naplněny, ochota ke kompromisům sice velmi chybí, ale nechybí chuť je hledat. Není to příliš radostný závěr, avšak nepochybně velmi reálný.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

## Odbory v DP opět na válečné stezce

Kde jsou ty časy, kdy v Dopravním podniku hlavního města Prahy (DP) odbory vyjednávaly pouze čtyři kolektivní smlouvy, pro každý odštěpný závod zvlášť. Proti tomu, co se v DP děje dnes, to byla hotová selanka. Alespoň tak to cítí například Bohumír JEZEK, předseda Závodního výboru divize Elektrické dráhy OS pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství.

Deset odborových organizací se marně snaží shodnout na společných stanoviscích k návrhu kolektivní smlouvy, který předložilo 10. prosince loňského roku vedení společnosti. Již tak složitou situaci navíc komplikuje skutečnost, že k 1. lednu vedení společnosti změnilo statut dosavadních odštěpných závodů na divize, a ty v podstatě nemají žádnou právní subjektivitu, což odborům z těchto divizí ztěžuje vyjednávání. Navíc mzdové, sociální a pracovní podmínky v jednotlivých divizích jsou značně rozdílné. A tak každý prosazuje své zájmy. To však podle předsedy B. Ježky může vyústit do „velkého třesku“, čímž miní možnost, že nebude podepsána kolektivní smlouva. To by mělo pro zaměstnance fatální dopady. Přišli by například o týden dovolené navíc, o stravenky, museli by přijmout jednotnou pracovní dobu a co je nejhorší, ve mzdách by přišli o tisíce korun. Odborové organizace se prozatím dohodly alespoň na tom, že se budou scházet prakticky obden a hledat řešení, což už je samo o sobě chápáno jako úspěch.

Právě organizace se prozatím dohodly alespoň na tom, že se budou scházet prakticky obden a hledat řešení, což už je samo o sobě chápáno jako úspěch.

### Změna struktury

Předseda Odborového sdružení základních organizací DP, divize Autobusy, Stanislav Havlík tvrdí, že odborové organizace nenaplňují zákon o kolektivním vyjednávání č. 120/1990, který jim ukládá předložit ve shodě návrh kolektivní smlouvy. Podepsala se na tom i změna organizační struktury podniku. Hlavního viníka však nespouští ve vedení společnosti, ale v obstrukcích předsedy Odborového sdružení pracovníků Elektrických drah a Autobusové dopravy (OSPEA), bývalé Federace řidičů tramvajů proslavené z loňské neúspěšné stávky, Antonína Duba. OSPEA totiž usiluje o to, aby podnik vytvořil jednotnou tarifní tabulku a mzdový systém pro

všechny zaměstnance DP. To je však podle S. Havlíka a dalších odborářů nesmyslný požadavek, protože by na to podnik neměl peníze. Jen pro řidiče autobusů, tramvajů a metra by bylo zapotřebí asi 270 milionů korun. A to je přesně balík peněz, který magistrát nabízí pro všech 12 500 zaměstnanců. OSPEA, které zastupuje necelých 500 zaměstnanců, tak podle S. Havlíka sobecky blokuje kolektivní vyjednávání a ohrožuje sociální výhody všech zaměstnanců.

### Blokované jednání

Kdyby platila reprezentativnost odborových organizací (počet členů), tak by A. Dub musel přistoupit na návrhy většinových odborových organizací, které zastupují řidiče autobusů, tramvajů a metra. Takto ho však chrání zákon č. 120/1999, a to mu umožňuje blokovat kolektivní vyjednávání a sobecky prosazovat pouze své zájmy na úkor drtivě většiny zaměstnanců. Podle S. Havlíka bude zajímavé pozorovat v případě neúspěchu reakci zaměstnanců, až zjistí, že za všechny ztráty a marasmus může Antonín Dub. Pokud v DP skutečně dojde k velkému třesku, to znamená, že kolektivní smlouva nebude uzavřena, konečným arbitrem budou řadové odboráři a zaměstnanci. A ty bude skutečně zajímat, kvůli komu přišli o řadu požitků a proč jejich výplatní pásky vykazují tisícikorunové ztráty.

Oslovili jsme rovněž předsedu OSPEA A. Duba a požádali ho o názor. Odvětil, že Sondy nejsou objektivní týdeník a proto jim nebude poskytovat informace. Petr KOLEV

Přetištěno z časopisu Sondy ze dne 5. února 2004.

# Odštěpný závod a právní důsledky jeho zrušení

**Odštěpný závod** je určitou částí podniku. Podnikem se rozumí soubor hmotných, jakož i osobních a nehmotných složek podnikání. K podniku náleží věci, práva a jiné majetkové hodnoty, které patří podnikateli a slouží k provozování podniku nebo vzhledem k své povaze mají tomuto účelu sloužit. Podnikatel se může rozhodnout, zda a jaké organizační složky bude jeho podnik mít (úseky, oddělení, odbory, provozovny a podobně). Pouze jedna organizační složka podniku se zapisuje do obchodního rejstříku, a tou je odštěpný závod. Odštěpný závod proto může mít pouze ten podnikatel, který je v tomto rejstříku zapsán. U odštěpného závodu se zapisuje: označení, sídlo a předmět podnikání, jméno a bydliště jeho vedoucího. Jediným právně významným důsledkem existence odštěpného závodu je vznik zákonného zmocnění pro jeho vedoucího. Ten je ode dne zápisu své osoby oprávněn jménem podnikatele činit veškeré právní úkony týkající se tohoto odštěpného závodu.

Při provozování odštěpného závodu je podnikatel povinen užívat obchodní firmu (název, pod kterým je zapsán v obchodním rejstříku) s dodatkem, že jde o odštěpný závod. Je třeba poznamenat, že obchodní firmou je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Pod touto firmou je tato obchodní společnost povinna činit právní úkony. Mimo jiné i z povinnosti užívat ob-

chodní firmu podnikatele při provozování odštěpného závodu, je zřejmé, že organizační složka podniku ani je-li zapsána v obchodním rejstříku, **neobstojí tímto zápisem právní subjektivitu a tedy ani způsobilost k právním úkonům**, neboť není oprávněna jednat svým vlastním jménem (pod svým označením). Odštěpný závod může být předmětem závazkového vztahu (například může být pronajat nebo prodán na základě smlouvy o nájmu části podniku nebo o prodeji části podniku), není jeho subjektem (účastníkem). Žádný z našich bývalých odštěpných závodů proto neuzavíral žádné smlouvy, nebyl zaměstnavatelem ani účastníkem soudního řízení. Právní subjektivitu vždy měla a má akciová společnost, ona je podnikatelem a vlastníkem odštěpných závodů a nyní je vlastníkem divizí (organizační složky podniku nezapisované do obchodního rejstříku), koneckonců je vlastníkem celého podniku skládajícího se z řady organizačních složek.

Ustanovení § 13 Obchodního zákoníku rozlišuje osobní jednání právnické osoby (tím je jednání statutárním orgánem) a jednání na základě zákonného zmocnění. Obecná úprava jednání podnikatele v obchodním zákoníku přiznává oprávnění jednat za podnikatele bez plné moci vedle vedoucího organizační složky zapsané v obchodním rejstříku osobám, které byly při provozování podniku pověřeny určitou

činností. Právní úprava zastoupení těmito osobami je obsažena v § 15 odstavce 1 Obchodního zákoníku, na základě kterého „Kdo byl při provozování podniku pověřen určitou činností, je zmocněn ke všem úkonům, k nimž při této činnosti obvykle dochází.“ Ke vzniku zastoupení podnikatele musí být současně splněny dvě podmínky, a to:

1. zástupce musí být pověřen určitou činností a
  2. tato činnost se musí týkat provozování podniku.
- Zástupcem přitom může být zaměstnanec, ale i osoba, která není k podnikateli v pracovněprávním vztahu. **Rozsah zastoupení je omezen obvyklostí úkonů** na rozdíl například od vedoucího odštěpného závodu, kde je rozsah oprávnění činit právní úkony omezen na úkony, které se závodu týkají. Zákonní zástupci jednájí jménem zastoupeného a na jeho účet (jménem akciové společnosti a na její účet). Na rozdíl od smluvního zastoupení není třeba zákonným zástupcům vystavovat plnou moc, neboť zmocnění je jim uděleno zákonem.

Oprávnění činit právní úkony jménem podnikatele vedoucím odštěpného závodu ve věci týkající se této složky je aplikovatelné v závazkových vztazích upravených obchodním a občanským zákoníkem. Pracovní právo (zejména zákoník práce) obsahuje svoji vlastní právní úpravu jednání jménem zaměstnavatele (akciové společnosti) a úprava v obchodním a občanském záko-

## Odštěpný závod a právní důsledky jeho zrušení

níku je pro pracovně právní vztahy neaplikovatelná. To platí obdobně pro občanské soudní řízení. Na okraj poznamenávám, že zákoník práce organizační složku v podobě odštěpného závodu neupravuje, a tedy neobsahuje ani právní jednání jménem zaměstnavatele ve věcech takové složky. Pro pracovněprávní vztahy (včetně uzavírání kolektivních smluv) nemá proto zrušení odštěpných závodů žádné právní důsledky.

Zrušení odštěpných závodů nesouvisí ani se změnou organizační struktury podniku, ta může zůstat zachována stejně jako změněna. Jediným právním důsledkem výmazu odštěpných závodů, ke kterému došlo 20. ledna 2004, je zánik zákonného zastoupení podnikatele vedoucím odštěpného závodu. Ředitelé divizí jsou ode dne výmazu vedoucích odštěpných závodů (byl proveden spolu s výmazem odštěpných závodů) v obchodních a občanskoprávních závazkových vztazích zástupci podnikatele podle § 15 odst. 1 Obchodního zákoníku. Rozsah oprávnění jednat

jménem podnikatele není omezen věcmi týkajícími se nějaké organizační složky podniku, ale obvyklostí právního úkonu.

Zastoupení podle § 15 odst. 1 Obchodního zákoníku je aplikovatelné na zaměstnance působící zejména ve vedoucích funkcích v kterékoli organizační složce podniku (například oddělení, odborů). Vztahuje se i na náměstky, ředitele, generálního ředitele. Ti všichni jsou osobami pověřenými určitou činností, které zákon zmocňuje ke všem úkonům, k nimž při této činnosti obvykle dochází.

Na závěr je třeba uvést, že jednáním (včetně právních úkonů) za podnikatele se rozumí jednání právní. To znamená takové jednání, které působí směrem ven, ve vztahu k třetím osobám, a zákon s ním spojuje určité právní důsledky (vznik, změna, zánik právních vztahů), které vznikají zastoupenému (akciové společnosti) na základě jednání učiněného jejím zástupcem.

JUDr. Vlasta Kotrbová, právní odbor ředitelství

## MHD ve světě

**ALEXANDRIE (Egypt):** Ve spolupráci s nizozemským Haagem dochází k obnově místní tramvajové sítě a k jejímu prodloužení do dvou nových satelitních sídlišť. Projekt financuje zčásti Nizozemsko.

**KUALA LUMPUR (Malajsie):** Stát převzal dvě soukromé zadlužené společnosti provozující kolejovou dopravu ve městě. Provoz rychlodrážních tramvají bude později pronajímán provozovatelům.

**LAHORE (Pákistán):** Japonsko nabídlo financování výstavby systému MHD včetně sítě rychlodrážní tramvaje. Projekty již byly schváleny.

**NEWARK (USA):** Síť monorailu byla prodloužena k letišti o 1,6 kilometru. Dálkově řízené automatické vlaky jsou kontrolovány systémem SelTrac FB firmy Alcatel.

**NEW YORK (USA):** Prototyp nového vozu metra R-143 úspěšně ukončil základní zkoušky a bude nasazen do provozu s cestujícími na lince z Manhattanu do Brooklynu. Vůz dodala Kawasaki Rail Car. -paf-

## Článekové tramvaje KT8D5 – současnost a budoucnost

Tříčlánekové obousměrné tramvaje KT8D5 z produkce bývalé ČKD, byly v počtu 48 kusů zakoupeny Dopravním podnikem v letech 1987 až 1991. V současné době tyto tramvaje postupně překonávají polovinu své technické životnosti a na pořad dne se dostává realizace generální opravy spojené s technickým zhodnocením, tj. s rekonstrukcí a modernizací, zaručující přiblížení tramvaje soudobým standardům, nebo její částečnou nadčasovost.

Na základě zodpovědného posouzení a zvážení projekčních možností a výrobní kapacity v rámci divize Elektrické dráhy rozhodlo vedení akciové společnosti zadat technické zhodnocení tramvají KT8D5 jako veřejnou zakázku formou obchodní veřejné soutěže.

Soutěžní podmínky byly zveřejněny v Obchodním věstníku č. 51/03 a doplněny v č. 3/04. Soutěžní lhůta byla ukončena v úterý 3. února letošního roku a zadávací lhůta končí 16. března 2004. Bude-li soutěž ukončena výběrem nejhodnější nabídky, setkáme se s typovým vzorem rekonstruované a modernizované tramvaje v závěru roku 2005. S dalšími 46 tramvajemi téhož typu potom v průběhu následujících 10 let.

Ing. Jaroslav Ditrych, technický úsek ředitelství



Foto: Petr Malík

## Tramvaje RT6N1 dostaly naději



Foto: Petr Malík

Nízkopodlažní tramvaje RT6N1 z produkce bývalé ČKD zakoupil v počtu 4 kusů Dopravní podnik v závěru roku 1996 s tím, že prodávající zajistí pro tyto tramvaje doklady pro provoz, předepsané zákonem o dráhách č. 266/1994 Sb., v platném znění. Vzhledem k tomu, že některé komponenty této tramvaje (brzdové systémy, protiskluzová ochrana + software) vykazovaly ve zkušebním režimu předepsaném Drážním úřadem nespolehlivost, nepodařilo se předepsané parametry splnit. Proces podmiňující homologaci tramvají RT6N1 pro provoz v Praze se výrobcí

nepodařilo dokončit a tramvaje nakonec zůstaly odstaveny v divizi Elektrické dráhy, vozovně Pankrác. Proti výrobci, ČKD Dopravní systémy, a.s. bylo zahájeno konkurzní řízení.

Novým výhradním majitelem technické dokumentace a know-how tramvaje RT6N1 se v rámci konkurzního řízení s původním majitelem ČKD Dopravní systémy, a.s. stala organizace Siemens Kolejová vozidla s. r. o., která ji poskytla svému licenčnímu partnerovi, organizaci Pars nova a.s. k obchodnímu využití.

V zájmu zprovoznění tramvají RT6N1 byla proto v prosinci roku 2003 mezi Dopravním podnikem a firmou Pars nova a.s. podepsána smlouva, jejímž předmětem je technické zhodnocení jedné tramvaje RT6N1 s cílem dosáhnout provozní spolehlivosti, která je podmínkou dosažení homologace a udělení průkazu způsobilosti Drážním úřadem. Jeho dosažení otevře cestu k zprovoznění zbylých 3 tramvají.

Ing. Jaroslav Ditrych, technický úsek ředitelství

# Linka 91 v letošní sezóně

Od roku 1990 se můžeme v letní sezóně pravidelně setkávat s dvounápravovými vlaky, sestavenými obvykle z obousměrných motorových vozů, většinou doplněných vlečným vozem. Nápad takového rozšíření služeb mohl být uskutečněn zakrátko po „něžné revoluci“ díky tomu, že byl dlouho snem mnoha pracovníků Elektrických drah, zapálených pro svoji práci. Velký ohlas veřejnosti, zejména v době Všeobecné československé výstavy v Praze 1991, dal základ tradici; se starými tramvajemi se setkáváme dodnes.

Ne každá sezóna je ovšem stejně úspěšná. Ty poslední dvě, dvanáctá a třináctá, byly obzvláště „smolné“ – v roce 2002 ukončila provoz linky 91 srpnová povodeň

a vloni probíhala na tramvajových tratích v centru města tak rozsáhlá rekonstrukční činnost, že vlastně „nebylo kudy jezdit“. Na druhou stranu tím bylo umožněno třeba při výluce na Senovážném náměstí jezdit po povrchovém kolejovém přejezdu, což uvítali zejména fotografové. Přes obtíže se vloni povozilo jednadevadesátkou 14 310 zájemců o nostalgickou jízdu, pokud nepočítáme ty, kteří jeli zdarma. Zde obvykle porovnávané vývoj počtu cestujících a ujeté kilometry s uplynulými lety; tentokrát by to však nebylo ani trochu objektivní vzhledem k tomu, co jsme si již řekli – tak to necháme až napříště, zvlášť když se jezdilo i bez vlečného vozu.

A co nás tedy letos čeká? Linka bude provozována od 3. dubna do 14. listopadu 2004 již tradičně každou sobotu, neděli a ve státem uznaný svátek ve svojí klasické trase, tj. od vozovny ve Střešovicích kolem Pražského hradu na Malostranskou, přes Malostranské náměstí na Újezd a k Národnímu divadlu, odtud do Spálené a Vodičkovy, na Václavské náměstí, do Jindřišské,

k Masarykovu nádraží a přes Strossmayerovo náměstí na Výstaviště. Tuto trasu však i letos ovlivní rekonstrukční činnost, asi nejvíce letní výlučka Chotkovy ulice, při které bude jednadevadesátka jezdit přes Letnou a tím potkávat „samu sebe“. Takže si před zamýšlenou cestou budeme muset zjistit, kudy to zrovna jezdí. Další novinkou bude změněný rozsah provozu – ze Střešovic vyjede linka beze změny ve 12.00 hodin, ale z Výstaviště až o hodinu později, tedy ve 13.00 hodin, kdy vyjede i druhý střešovický vlak. Pak budou proti sobě jezdit do 17.00 hodin, kdy pojede poslední spoj z Výstaviště.

Poslední změnou bude sestava vlaků – na jedno pořadí budou vypravovány nově zrekonstruované vozy: obousměrný motorový vůz ev. č. 349 a vlečný vůz („plecháč“ nebo, chcete-li, „koliňák“) ev. č. 855. Mimořádně se budete moci setkat i s nově zrekonstruovaným vozem ev. č. 6102, který je nejstarším dochovaným z řady T3. Tady však nikdo neumí odhadnout, do jaké míry například děti poznají rozdíl mezi normální tramvají a dnes už historickým vozem. Asi nejvíce je zaujme stanoviště průvodčího. Ať tak či onak, můžeme se na letošní sezónu těšit.

-jzs-



Foto: Miroslav Dyk



Foto: Miroslav Dyk

# Třídění odpadu v divizi Autobusy

Zákon 185/2001 Sb. (zákon o odpadech) klade velký důraz na předcházení vzniku odpadů. Pokud odpady vzniknou, tak upřednostňuje jejich využití před odstraněním. Vzhledem k tomu, že finanční náklady na „bezodpadové“ technologie, jejichž hlavním těžištěm by měly být výrobní podniky, jsou řádově vyšší než možnosti většiny podniků včetně toho našeho, k produkci odpadů dochází. Za této situace nezbyvá nic jiného, než se „spokojit“ s tříděním již vzniklého odpadu.

Odhlédneme-li od zákonné povinnosti, tak k třídění odpadu, a to nejen na pracovištích, ale i v občanském životě, by měly každého člověka vést zejména důvody ochrany životního prostředí. Zatímco ekonomická výhodnost třídění je zjevná především u domácností (za vytríděný odpad odložený do barevných kontejnerů nebo sběrných dvorů se neplatí), tak u podniků to na první pohled patrně není. Je nutné investovat značné prostředky pro zajištění podmínek ke třídění. Jedná se jednak o nákup nádob pro tříděný odpad, dále jejich označení podle vyhlášky 383/2001 Sb., zabezpečení míst pro shromažďování nebezpečných odpadů před

vnějšími vlivy a vodo hospodářské zabezpečení ploch, na kterých shromaždiště nebezpečných odpadů jsou umístěna. Také odvoz papíru, plastů a skla odpadové firmy zpoplatňují.

Na druhou stranu zákon umožňuje bezplatný zpětný odběr výrobků jako jsou:

1. minerální oleje,
2. elektrické akumulátory,
3. galvanické články a baterie,
4. výbojky a zářivky,
5. pneumatiky.

Naopak z některých druhů odpadů lze mít i finanční prospěch. Jsou to například železo, litina, barevné kovy jako hliník, měď, kabely a minerální oleje.

Ve srovnání s případnými sankcemi za nedodržení povinností vyplývajících ze zákona, které mohou činit až 10 000 000 Kč, jsou však náklady vynaložené v oblasti odpadového hospodářství dobře zhodnocenou investicí. Navíc plně funkční a v praxi zaběhnutý systém ochrany životního prostředí je dobrým odrazovým můstkem pro vytvoření podmínek pro přijetí novem

ISO 14 001. To zase umožňuje podniku lépe se uplatnit v konkurenčním prostředí.

V posledních letech došlo k výraznému zlepšení situace v oblasti odpadového hospodářství. Na garáži Řepy a Vršovice byly vybudovány moderní vodo hospodářsky zabezpečené haly odpadového hospodářství. Na garáži Kačerov a DOZ Hostivař jsou v provozu na ČOV kalolisy, které značně omezují množství produkovaného kalu a tím přispívají k nemalé úspoře finančních prostředků. Na všech garážích je zabezpečeno třídění všech odpadů vznikajících nejen v provezech, ale i v administrativních budovách a kancelářích.

Dalším krokem bude vypracování plánu odpadového hospodářství podniku, který bude vycházet z Plánu odpadového hospodářství pro Prahu.

V loňském roce vzniklo v divizi Autobusy 45 druhů odpadů. Shrnující údaje jsou uvedeny v následující tabulce.

Nakládání s odpady v roce 2003		
	Množství (t)	Náklady (tis. Kč)
Nebezpečné odpady	916,7	2390
Ostatní odpady	929,0	991

Zpracoval mgr. Martin Koliáš, ekolog divize Autobusy

Z každé i drobné úpravy, která zlepší průjezd prostředků městské hromadné dopravy přeplněnými ulicemi Prahy, máme radost. Ke konci minulého a na začátku tohoto roku byly konečně realizovány úpravy světelných signalizačních zařízení (SSZ) na křižovatkách Vinohradská – Jičínská (Flora) a Legerova – Vinohradská (Muzeum).

Na křižovatce Vinohradská – Jičínská (Flora) v obou tramvajových obloucích (k Olšanskému náměstí i ke Korunní) je kvůli geometrii tramvajových kolejí zadán zákaz míjení protijedoucích vlaků KT8D5. Tato skutečnost je vyznačena návěstmi „Přednost v jízdě

## Zlepšení průjezdu tramvají na Floře a u Muzea

oblouky je zároveň vybíráno pouze při nárocích (na výzvu) tramvají.

Vzhledem k tomu, že na vjezdech z Jičínské nejsou instalovány odhlašovací trolejové kontakty, nárok tramvají se zde odhlašoval prvním volnem vybraným po přihlášení. To však znamená, že při současném

Proto byla řídicí logika SSZ upravena tak, aby zohlednila zákaz míjení protijedoucích tramvají KT8D5 v obou obloucích. Nyní funguje SSZ tak, že při současném příjezdu tramvají v obou směrech jednoho nebo druhého oblouku se nárok tramvaje jedoucí z Jičínské (od Olšanského náměstí i od Korunní) neodhlašuje prvním volnem vybraným po přihlášení tramvaje, nýbrž až volnem vybraným až stavu, kdy na vjezdu od Olšanských hřbitovů není do příslušného oblouku tramvaj přihlášená. Tím se umožní tramvaji jedoucí z Jičínské (od Olšanského náměstí i od Korunní) projetí křižovatkou i za situace, kdy musela dát přednost protijedoucí tramvaji a nemohla tak využít první volno vybrané po svém přihlášení.

Na křižovatce Legerova – Vinohradská (Muzeum) spočívá úprava ve zvýhodnění průjezdu tramvají pravidelných linek číslo 11. Umožňuje realizaci dvou tramvajových výzev v jednom cyklu a řidič tramvaje tak nemusí zbytečně čekat.

Volno pro tramvajový oblouk je vybíráno pouze při nárocích (na výzvu) tramvají. V předchozích signálních programech se volno pro tramvaje realizovalo na konci fáze, ve které mají volno vozidla z Legerovy ulice, které byly tramvají zastaveny. Další doplněné druhé volno bude naopak na začátku fáze a bude zase krátit vozidla odbočující z Legerovy ulice do Vinohradské ulice.

Realizace těchto naprosto oprávněných požadavků na úpravu SSZ byla neustále z různých důvodů odkládána (povodeň, dopravní omezení u budovy Rádia Svobodná Evropa a podobně). Ve spolupráci s orgány státní správy (DOP MHMP a Policie ČR), projektanty (DIP Marek, ÚDI Praha) a firmami AŽD, ELTODO a Signalbau – Huber se pracovníkům dopravního úseku ředitelství podařilo kompletní realizaci a tím i tuto drobnou preferenci tramvajové dopravy v Praze zajistit. Všem patří poděkování.

**Ing. Petr Blažek,**  
dopravní ředitel



Foto: Petr Malík

před protijedoucí tramvají KT8D5“ a „Dej přednost v jízdě protijedoucí tramvaji KT8D5“ podle Dopravního a návěstního předpisu pro tramvaje D1/2. Při současném příjezdu z obou směrů musí tramvaje jedoucí z Jičínské (od Olšanského náměstí i od Korunní) dávat přednost protijedoucím tramvajím ve směru od Olšanských hřbitovů. Volno pro všechny tramvajové

příjezdu tramvají KT8D5 z Jičínské i od Olšanských hřbitovů musí tramvaj jedoucí z Jičínské dát přednost tramvaji jedoucí od Olšanských hřbitovů, tím nemůže využít volno pro svůj směr jízdy, mezitím se nárok prvním výběrem volna zrušil a tramvaj z Jičínské pak stála před stopčárou bez možnosti projet křižovatkou na signál volno.

## Preference MHD v roce 2003

V průběhu roku 2003 se podařilo uskutečnit celou řadu preferenčních opatření v síti tramvají a autobusů. Jejich realizace vycházela z předpokladů, obsažených v „Projektu preference MHD v Praze“, které doznaly v průběhu projednávání, zpracovávání prováděcích projektů a v souladu s koordinací investičních a rekonstrukčních akcí částečných úprav a změn.

Instalace oddělovacích prvků podél tramvajových tratí byla provedena v následujících úsecích:

opatření na trase preferované pilotní linky č. 3

- V ulici Na Poříčí v úseku mezi Bílou labutí a ulicí Biskupskou ve směru z centra v délce 100 metrů v květnu 2003,

- v ulici Sokolovské v úseku Českomoravská – U Balabenky v obou směrech v délce 254 metrů v červnu 2003,

- v ulici Havlíčkově v úseku Na Poříčí – V Celnici ve směru do centra v délce 70 metrů v říjnu 2003,

- v ulici Komunardů v úseku Bubenské nábřeží – Jateční v obou směrech a v úseku Jateční – Tusarova ve směru z centra v celkové délce 184 metrů v listopadu 2003.

opatření v rámci obnovy tramvajové trati v Karlíně

- V ulici Sokolovské v úseku Švábky – Zenklova ve směru z centra v délce 300 metrů v září 2003,

- v ulici Sokolovské v úseku Nekvasilova – Švábky ve směru z centra v délce 100 metrů v září 2003.

opatření na ostatních místech v síti

- Na Národní třídě v úseku Spálená – Národní divadlo ve směru z centra v délce 50 metrů v říjnu 2003.

Celková délka realizovaných opatření v roce 2003 činí 1 058 metrů.

**Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy MHD**

V ulici Milady Horákové v úseku Na Valech – odbočka k AO Špejchar v délce 950 metrů byl oficiálně vyznačen v dubnu 2003 (provizorní pruh byl operativně zřízen již v září 2002 v souvislosti s povodněmi).

**Závěr**

Systematické uplatňování preference v síti pražské povrchové veřejné hromadné dopravy na základě průběžně zpracovávaného „Projektu preference MHD v Praze“ bylo zahájeno v roce 1997. V současné době je v síti tramvají a autobusů následující rozsah preferenčních opatření:

- 6 232 metrů oddělovacích podélných prahů pro preferenci tramvají,

- 6 530 metrů vyhrazených jízdních pruhů na komunikacích pro preferenci autobusů,

- 3 300 metrů vyhrazených jízdních pruhů na tramvajových pásech pro preferenci autobusů (+ 1600 metrů pouze pro noční autobusové linky),

- 75 světelných signalizačních zařízení upravených pro preferenci tramvají na křižovatkách nebo přechodech pro chodce,

- aktivní detekce pro preferenci autobusů na dvou signalizovaných křižovatkách (Modřanská – rampa na Barrandovský most a Holečkova – Zapova).

Postupně zaváděná preferenční opatření mají pozitivní vliv na plynulost a pravidelnost veřejné hromadné dopravy a představují významný prvek ve zvyšování její kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě.

Zpracovalo oddělení  
Integrovaných dopravních systémů ředitelství



Foto: Petr Malík

# Problémy s bezdomovci

Zimní měsíce s nízkými teplotami a bohatou nadílkou sněhu nepřinášejí jen příjemné radosti v podobě sportovně využitých víkendů a dovolených na horách, ale i velké starosti dopravcům, aby vždy včas a bezpečně dopravili cestující do cílových stanic. Cestující, kteří si poctivě zaplatili jízdné, mají zároveň právo i na to, aby jejich cestování splňovalo požadavek nejen kvality, ale i kultury cestování, aby nebyli obtěžováni opilci či osobami, které mají znečištěné oděvy, páchnou a nebo jsou jinak cestujícím na obtíž. Kulturu cestování v těchto měsících však dosti často negativně ovlivňují bezdomovci, kteří se snaží, hlavně v nočních hodinách, udělat si z dopravních prostředků noclehárny (navíc část bezdomovců může být i potenciálními šířiteli zdravotních potíží různého charakteru). Nejvíce jsou tímto fenoménem postiženy vozy metra a tramvají, které mohou být jejich snadným, i když pouze dočasným azylem. Alespoň do konečné stanice, než jsou pracovníky výkonné dopravní služby vyloučeni z přepravy.

I když současná legislativa umožňuje, aby revizoři vyloučili takové cestující z přepravy, v praxi však musí většinou spolupracovat s policií, která samotné násilné vyvedení cestujícího realizuje. Navázání komunikace je většinou bezvýsledné a málokdy je takový cestující ochoten dobrovolně a bez problému dopravní prostředek opustit. Z pohledu zákona či jeho prováděcího předpisu (Převážní řád pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu) se však jedná o porušení přepravních podmínek z hlediska řádné, klidné a pohodlné přepravy a minimálně vyloučit z přepravy takového cestujícího je povinností každého pověřeného pracovníka dopravce.

To, že bezdomovci většinou nemají žádné jízdné doklady ani doklady totožnosti – nemusíme ani zdůrazňovat. Vymáhat pohledávky za nezaplacené jízdné a přírůžku u této skupiny cestujících nemá smysl. Byly by to zbytečně vynaložené peníze, které nemají nejmenší naději na vymožení. A tak můžeme v poslední době zaznamenat zvýšenou aktivitu revizorů v nočních hodinách na tramvajích a autobusech, kteří se ve spolupráci s městskou policií a dopravním dozorem soustřeďují na bezdomovce a maximálně se jim snaží jejich pobyt v dopravních prostředcích znepříjemnit. To, že nedošlo k větším incidentům při samotné přepravní kontrole cestujících v nočních hodinách, je především zásluhou profesionálního přístupu policistů, kteří naprosto nekompromisně bezdomovce z dopravních prostředků ve spolupráci s revizory vyvádějí. Do detailu naplánované a dobře zorganizované akce mají na tom také svůj podíl. Poděkování policistům od dopravního ředitele ing. Petra Blažka na začátku roku za dobrou spolupráci a nasazení bylo na místě a prezentovalo dobré vztahy mezi pracovníky přepravní kontroly a policií (v porovnání s rokem 2002 počet společných akcí vzrostl více

než dvojnásobně), měly velký podíl na tom, že bylo zadrženo o 84 000 (!) více cestujících bez platného jízdního dokladu než v roce předcházejícím.

V nočních tramvajích a autobusech bylo na přelomu roku a v měsíci lednu ve spolupráci s Městskou policií a odbory 90 140, 90 004 a dopravním úsekem divize Autobusy zatím zorganizováno:

Počet akcí	6
Zkontrolováno cestujících	2090
Počet uložených postihů	484
Procento neplatičů	23,1 %
Počet revizorů	36
Počet strážníků Městské policie	35
Počet bezdomovců vyloučených z přepravy	56

Nejvíce postihů bylo rozdáno tradičně v přestupním uzlu tramvají v Lazarské (247) a nejvíce vyloučených bezdomovců z přepravy bylo v úseku mezi zastávkami Koh-i-noor a Nádražím Hostivař (31). Ačkoliv by se jednoznačně zdálo, že tyto náročné kontroly pro všechny zúčastněné budou cestujícími jednotně a kladně hodno-

ceny, věřte – nevěřte, není tomu tak. Telefonáty, které „stojí“ za bezdomovci a minimálně kritizují radikální přístup revizorů a policie při vylučování bezdomovců z přepravy, nejsou ojedinělé a Guth-Jarkovský by se při nich musel červenat.

Problém bezdomovců je určitě problémem, který přesahuje rámec Dopravního podniku a určitě má co do činění se sociální politikou města a státu. Vkrádá se plno otázek. Je v Praze dostatek azylových domů? Je vše po této stránce v pořádku? Pravdou je, že některé charitativní organizace nabízejí pobyt v teple, i když bez možnosti lůžkového ubytování – přesto v teple bez hrozby umrznutí. Ne všichni bezdomovci spoléhají na charitativní pomoc a azyl řeší po svém – v tramvajích a podobně. Nepřísluší nám tento problém hodnotit, zvláště když problém bezdomovců v dopravních prostředcích řeší i ve městech a zemích, které hodnotíme jako vyspělejší. Je to prostě celosvětový problém. Povinností pracovníků přepravní kontroly však je, aby těch, kteří obtěžují svým vzhledem, zápachem a nevhodným jednáním ostatní cestující v dopravních prostředcích, bylo co nejméně. Ti, kteří poctivě využívají našich placených služeb, mají na to zákonné právo.

**Josef Hocek,**  
vedoucí odboru přepravní kontroly



Foto: Petr Malík

## Bezdomovci a Dopravní podnik mýma očima

V návaznosti na příspěvek k dané problematice, který připravil Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly, bych rád reagoval svým názorem.

Dopravní podnik jako celek je dlouhodobě pod drobnohledem nejen cestujících veřejnosti, ale i masmedií pro něž je – dovoluji si tvrdit – „každodenním věčným tématem“. Nebudu a nechci polemizovat o tom, že celá řada připomínek a kritických novinových příspěvků našich zákazníků má racionální základ. Pokud vím, rozhodně se řeší. Žel jiné rádo by kritické připomínky pravdu nemají a pisatelé buď z nevědomosti, mnohdy však i s radostí a škodolibostí píšou, nebo informují novináře jednoznačně mylně.

K vlastnímu problému bezdomovců. Kolega Hocek velice výstižně popisuje „možnosti“ pracovníků dopravního podniku k vyloučení těchto osob z přepravy. Všichni víme, že to je zřehla nemožné pro řidiče tramvají, autobusů i pro pracovníky metra bez přivolání příslušníků Městské či republikové policie. Tím však problém zdaleka nekončí. Po vyloučení těchto problémových spoluobčanů z přepravy je skutečnost následu-

jící. Ani municipální ani republiková policie takovou osobu na svoje služebny nepředvede. Proč také? Tyto osoby – většinou bez osobních dokladů – buď osobně, nebo po provedené lustraci znají a prakticky žádné opatření vůči těmto osobám provést nemohou (respektive mohou, ale jsou naprosto neúčinná).

Problém bezdomovců – to ale pouze opakují a potvrzují slova pana Hocka – jednoznačně přesahuje rámec Dopravního podniku a má co do činění se sociální politikou jako celku. Jak věci řešit, je věc názoru a ten může mít každý čtenář jiný.

Proto alespoň malou kapkou naší snahy ke konci loňského roku a v roce letošním byla a je zvýšená spolupráce s Městskou policií i Policií ČR. Zatím tak, jak popisuje kolega Hocek.

Osobně jsem se dvou akcí zúčastnil a mohu jen potvrdit slova Josefa Hocka. V noční době bychom bez pomoci policie tento problém nezvládli, respektive nezvládli by ho ani pracovníci přepravní kontroly. Tedy i jim patří dík za dosud odvedenou práci při prováděných akcích a mnohdy obdiv, s jakým klidem

a přehledem situaci zvládají.

Samozřejmě je možné, že ve zcela výjimečných případech může u jedince dojít ke stresovému jednání, jde však jednoznačně o výjimky. Proto udiví nedávný článek redaktora deníku MF Dnes, který „zcela náhodně“ v noční době byl přítomen jedné z kontrol a byl svědkem naprosto – jak popisuje – hulvátského chování pracovníka přepravní kontroly i příslušníka Městské policie vůči jednomu z cestujících. Pozapomněl však na skutečnost, že mu nic nebránilo zjistit a přečíst si služební čísla obou „neurvalců“. Pak stačilo jen málo. Oznamit skutečnost vedení Dopravního podniku a Městské policie. Řešení by jistě následovalo. Ono ale jistě bylo lepší napsat srdcervoucí článek a postěžovat si na nevhodné a hrubé jednání obou zúčastněných.

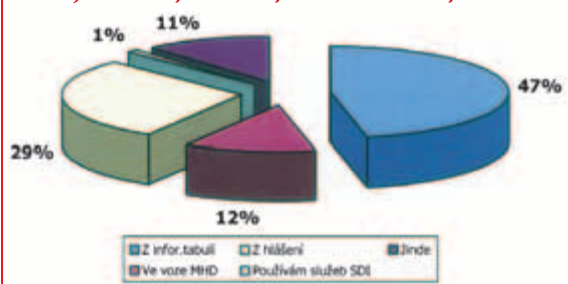
V poslední době však zaznamenáváme více kladných postřehů občanů, kteří oceňují snahu našich pracovníků se s uvedeným problémem tzv. „poprat“. Věřte, že ve spolupráci všech zainteresovaných se situace pomalu, ale zcela jistě, bude měnit k lepšímu.

**Dr. Antonín Fedorko,** bezpečnostní ředitel

Alfou a omegou zdařilého podnikání je dnes především dobrá komunikace. Pro úspěch podniku je rozhodující, jaké informace má o něm jeho okolí a jaké informace z tohoto okolí dostává: čím lépe podnik komunikuje se svým okolím, tím lépe se v něm prosazuje. Neméně důležitá je také dobře fungující komunikace uvnitř firmy samotné: závisí na ní nejen koordinace jednání jednotlivých pracovníků, ale je taktéž klíčová pro úspěšné zvládnutí náročných změn, kterými podniky v důsledku stále sílící konkurence procházejí.

Na otázky, jak dobře komunikujeme se svými zákazníky a jak mezi sebou, hledal odpověď průzkum, jež pro naši společnost provedla a zpracovala společnost Alphamedia. Tento průzkum zpracovala společnost Alphamedia. Tento průzkum zpracovala společnost Alphamedia. První z nich je jeho komplexnost: zabývá se nejen naší externí komunikací (komunikací se zákazníky), ale i in-

**Graf 1: Jak se cestující dozvídají o změnách tras či jízdních řádů**



terní, vnitropodnikovou komunikací. Druhou z nich je zvolená optika, s jejíž pomocí je zjišťována kvalita naší komunikace se zákazníky: průzkum (zúčastnilo se ho 2500 respondentů v různých lokalitách Prahy) byl rozdělen na dvě části a zaměřil se jak na naše stávající klienty, tak na klienty potenciální, jimiž jsou především řidiči osobních automobilů. Některá zajímavá zjištění stran naší komunikace s klienty vám nyní přinášíme.

### Komunikace se stávajícími klienty

Naši stávající klienti – tedy běžní cestující, kteří již dnes používají ve většině případů služby MHD – získávají informace o spojení nejčastěji z informačních tabulí ve stanicích a zastávkách. Tímto způsobem si své cesty organizuje 39 % cestujících. Mezi hlavní informační zdroje se rychlostí dravce vyšvihl internet – jeho prostřednictvím si informace o spojení zjišťuje 27 % cestujících. Role informačních tabulí ještě roste v situacích, kdy dochází ke změnám tras a jízdních řádů (viz graf č. 1). Skoro polovina (47 %) cestujících se o těchto změnách dozvídá právě z informačních tabulí, devětadvacet procentům z nich slouží jako informační zdroj hlášení ve voze nebo ve stanici metra. Naopak minimálně jsou při získávání tohoto druhu informací využívána Střediska dopravních informací.

Zajímavé je zjištění, s čím jsou naši klienti při svém každodenním cestování více či méně spokojeni, a jakou důležitost hrají jednotlivé faktory v jejich očích. Potěši-

## Jak kvalitně komunikujeme s našimi klienty?

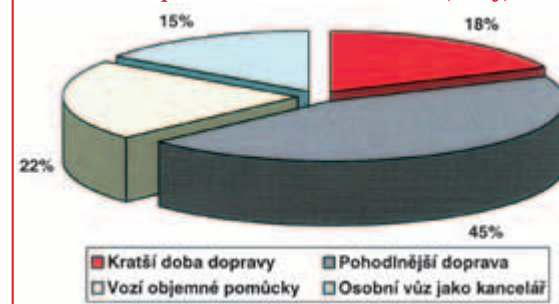
telný je v první řadě fakt, že cestujících nejsou s naší činností ani v jedné z deseti hodnocených oblastí vyloženě nespokojeni. Podle průzkumu nejpozitivněji hodnotí množství automatů na jízdenky a jejich fungování, zároveň ale přikládají této kategorii nejnižší míru důležitosti; naopak nejhůře v hodnocení spokojenosti dopadla kategorie „bezpečnost večer a v noci“ (na hodnotící škále 1 – 5, kde 2 = velká spokojenost a 3 = spokojenost, dosáhly automaty na jízdenky průměrné spokojenosti 2,09, bezpečnost večer a v noci 3,11). Podstatné je, že oblasti, které jsou při hodnocení kvality naší práce vnímány cestující veřejností jako nejdůležitější (přesnost a dodržování jízdních řádů, síť linek, dopravní informace), patří současně mezi ty nejlépe hodnocené (výjimku tvoří pouze rychlost přepravy).

Cestující také srovnávali úroveň pražské MHD s městskou hromadnou dopravou v zemích západní Evropy (podle poloviny z dotázaných je tato úroveň srovnatelná), hledali pozitivní změny v pražské MHD za posledních pět let (jednoznačně nejpozitivněji jsou hodnoceny nové vozy, které zvyšují kulturu cestování) a hodnotili například orientaci ve stanicích metra a označení vstupů do stanic. Poměrně zajímavá je také skutečnost, že polovina cestujících MHD využívá ale spoň občas služeb zachytných parkovišť P + R (12 % našich klientů tato parkoviště vůbec nezná), a to především z důvodu úspory času.

### Naši potenciální klienti

Jaká je šance veřejného dopravce získat nové zákazníky z řad řidičů osobních automobilů? Průzkum společnosti Alphamedia, v němž byli osloveni řidiči na

**Graf 2: Z jakých důvodů preferují dopravu osobním vozem při cestování do zaměstnání (školy)**



parkovištích v centru Prahy, jednoznačnou odpověď samozřejmě neposkytuje, nabízí však řadu cenných indicií. Ty vycházejí především z údajů o tom, proč oslovení řidiči osobní automobily k cestám po Praze užívají a za jakých okolností jsou ochotni cestovat

městskou hromadnou dopravou. Podle průzkumu 54 % řidičů parkujících uvnitř města používá automobil k cestám do centra Prahy denně a skoro 80 % řidičů využívá osobní vůz k cestování po Praze 2–3x týdně. Drtivá většina (83 %) řidičů jezdících denně do centra města používá vůz k cestě do zaměstnání; ve čtyřech z deseti případů jde přitom o auto služební. Hlavním důvodem pro používání osobního vozu při cestách do zaměstnání je pohodlnější způsob dopravy než nabízí MHD (viz graf č. 2) – z tohoto důvodu preferuje cesty autem 45 % řidičů.

Impulsem ke změně dopravního chování a k využívání služeb MHD je pro řidiče především odcizení vozu či jeho odebrání (u služebních automobilů). Může jim být ale také zlepšení úrovně MHD (jde především o zrychlení přepravy), naopak cena jízdného v rozhodování řidičů nehraje podstatnou roli. V této souvislosti by cenou indicií mohl být fakt, že více jako polovina (56 %) řidičů nikdy nezkoušela, jak dlouho by jim jejich pravidelná trasa trvala pomocí městské hromadné dopravy. Zde se otevírá prostor pro řadu aktivit (např. závody MHD versus osobní automobil), které by měla doprovázet široká publicita (průzkum mj. dokládá, že v případě soutěže „Ranní závod s časem“, která se uskutečnila v září loňského roku, byla obezřetnost veřejnosti s akcí nedostatečná).

Další indicií může být také údaj o obezřetnosti řidičů s parkovišti P + R. Podle průzkumu 40% řidičů jezdících do centra města tato parkoviště vůbec nezná a z těch, kteří o jejich existenci vědí, pouze polovina zná cenu parkovného. Jinými slovy: jen necelá třetina ze všech řidičů ví, že parkovné zde činí pouhých 10 Kč na celý den. I v této oblasti by dobře zvolená propagační kampaň mohla přinést pozitivní výsledky.

### Silné a slabé stránky

Jak konstatují autoři průzkumu a následně analýzy, jsou oblasti externí komunikace, kde si vedeme s úspěchem. Za velmi kvalitní zdroj informací jsou považovány informační tabule ve stanicích a zastávkách, pochvalu si vysloužily internetové stránky naší společnosti, velice příznivě jsou hodnoceny Dny otevřených dveří, které pomáhají vytvářet dobrý obraz podniku v očích veřejnosti. V jiných oblastech komunikace se zákazníky však máme rezervy. Příkladem mohou být předprodejni „okénka“, která jsou sice klienty hojně využívána, ale působí na ně mnohdy spíše jako komunikační bariéry, nebo nedostatečná obezřetnost cestujících se službami, jež nabízejí Střediska dopravních informací. **-mš-**

## Pokračujte v nastoupené cestě, vzkazují cestující

Každý den naše služby využije téměř milion cestujících, kteří realizují dopravními prostředky na tři miliony cest. Víme, co si o nás cestující myslí a jsou spokojeni s našimi službami? Abychom si na takové a mnoho dalších otázek dokázali odpovědět, zpracovávají se různé sociologické průzkumy.

Únor letošního roku byl ve znamení průzkumu, jakými sedačkami by měla být vozidla povrchové dopravy vybavena, aby naši klienti byli spokojeni. Dva autobusy byly vybaveny současně plastovými a čalouněnými sedačkami a naši zákazníci měli odpovědět, který typ preferují. Konkrétní výsledky průzkumu prováděného specializovanou agenturou ještě nejsou známy. Seznámíme vás s nimi v příštím čísle DP-KONTAKTu, ale už průběh průzkumu přinesl zajímavé poznatky.

V rámci akce se uskutečnila modelová diskuse, kdy deset agenturou vybraných cestujících diskutovalo na různá témata týkající se Dopravního podniku a městské hromadné dopravy. Při diskusi se mohou zástupci zadavatele posadit do místnosti v sousedství a v anonymitě mohou sledovat průběh diskuse.

První momenty pro Dopravní podnik nebyly příliš příznivé. Téměř sborově totiž znělo sálem slovo „nával“ při otázce, co se vám vybaví při slovním spojení městská hromadná doprava. Následovaly různé výtky, ale i doporučení k našim službám. Mnozí poukazovali na to, že velkým problémem je chování lidí mezi sebou. Převládá bezohlednost a přehlížení, a tak si cestování komplikujeme sami.

Pochvalu si vysloužily jízdenkové automaty. „Fungují bezproblémově, mohu se na ně spolehnout,“ zněl několikrát opakovaný hlas. Stejně pozitivně byly hodnoceny i internetové stránky. „Zejména jízdní řády a vyhledávání spojení ulehčují cestování.“

Pozitivně je vnímána modernizace vozového parku. Mezi jednotlivými druhy dopravy ztvítilo metro před autobusy a tramvajemi. Metra si naši cestující váží pro rychlost, autobusů pro operativnost a tramvaj pro výhled, který jim umožňuje.

Poté se řeč stočila na sedadla. Je logické, že každý účastník preferuje sezení v městské dopravě oproti stání. Hlavní nevýhodou čalouněných sedaček je jejich

hygiena, u plastových chlad. V hlasování poměrem 6:4 vyhrály čalouněné sedačky; jaké bude celkové vyznění si musíme ještě chvíli počkat.

Závěr devadesátiminutové diskuse patřil vzkazům Dopravnímu podniku. A všichni dotazovaní nešetřili chválou. „Ať Dopravní podnik dělá věci stejně jako dosud, za poslední roky je vidět zlepšení jeho služeb. Hlavně ať pokračují v nastoupené cestě,“ zněl hlas jednoho z diskutujících. Ostatní se k němu přidávali.

Dlouhé minuty sedíte za tmavým sklem a posloucháte, jaké jsou názory našich klientů. Někdy souhlasíte, jindy zjišťujete, že se snaha o propagaci má účinkem. Několikrát by člověk nejrady vstoupil do hovoru a vysvětlil skutečný stav věci, ale každopádně podobné diskuse přinášejí velice cennou zpětnou vazbu. Teď již záleží jen na nás, zda ji dokážeme využít, abychom byli klientům příjemnějším partnerem, než je tomu v současnosti. Přes pozitivní hodnocení rezervy v našich službách najdeme. **-bda-**

## Portál jízdních řádů Pražské integrované dopravy

Získávání včasných, přesných a aktuálních informací o jízdních řádech Pražské integrované dopravy dostává postupem času, s rozvojem techniky, novou podobu. Kompletace a vydávání knižních jízdních řádů začíná ustupovat rozmachu elektronických informací, které jsou snáze aktualizovatelné a tím i „operativnější“. Navíc, jsou-li k dispozici na internetu, je jejich velkým kladem i poměrně snadná dostupnost.

V závěru loňského roku byla na internetových stránkách Dopravního podniku spuštěna nová služba – Portál jízdních řádů PID. Návštěvníci našeho webu zde mohou (s využitím ikony Tisk jízdních řádů) 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.

Na úvodní stránce si uživatel může vybrat, zda chce požadované jízdní řády vyhledávat podle linek nebo zastávek, případně se v sekci aktuality může podívat na nově zařazené jízdní řády, které vstoupí v platnost v průběhu krátkého časového období.

Od 15. prosince minulého roku přibyla navíc i možnost statistického sledování využívání této služby. Je o ni poměrně značný zájem, což lze dokladovat tím, že za každou minutu je z portálu staženo přibližně 5 jízdních řádů. To znamená, že za den je to téměř

7 000 jízdních řádů.

Jako perličku lze k tomuto tématu uvést i fakt, že s možností získání aktuálního jízdního řádu na inter-

- netu poklesl počet případů „zmizelých“ jízdních řádů
- ze zastávek povrchové dopravy. Portál jízdních řádů je doplňkem programu vyhledávání spojení, jenž je na našich internetových stránkách rovněž k dispozici.
- Značný zájem veřejnosti potvrzuje, že informace tohoto typu jsou velice žádané. Věříme, že jejich zpřístupnění na internetu představuje další krok ke zlepšování služeb nabízených našim zákazníkům.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

## Tři roky „klouzavých jízdenek“

Již třetí rok vás na stránkách DP-KONTAKTU seznamujeme s dosavadním průběhem prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti, tzv. „klouzavých jízdenek“. Tyto jízdenky (30denní nebo 90denní) je možné zakoupit ke všem typům průkazek tj. občanským s evidencí osobních údajů, občanským bez evidence osobních údajů, pro děti od 6 do 15 let, pro studenty středních a vysokých škol a pro důchodce a lze je zakoupit až 60 dnů před zvoleným začátkem doby platnosti. V současné době jsou vydávány ve 25 předprodejních místech.

jízdního dokladu je u kategorie důchodců. Ke zvyšování prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti přispěly i pravidelné informace o „klouzavých jízdenkách“ v deníku Metro.

### Poměr „klouzavých“ jízdenek na prodeji

Rok 2001				
plnocenné	klouzavé	klasické	celkem	procento
měsíční/30 dní	46 081	653 967	700 048	6,58
čtvrtletní/90 dní	9 050	251 213	260 263	3,48
<b>dětské</b>				
měsíční/30 dní	2 400	125 094	127 494	1,88
čtvrtletní/90 dní	1 851	53 062	54 913	3,37
<b>studentské</b>				
měsíční/30 dní	20 645	279 411	300 056	6,88
čtvrtletní/90 dní	26 159	315 035	341 194	7,67
<b>důchodci</b>				
měsíční/30 dní	2 033	133 085	135 118	1,50
čtvrtletní/90 dní	2 143	226 034	228 177	0,94
<b>celkem</b>	<b>110 362</b>	<b>2 036 901</b>	<b>2 147 263</b>	<b>5,14</b>

Rok 2002				
plnocenné	klouzavé	klasické	celkem	procento
měsíční/30 dní	103 962	622 026	725 988	14,32
čtvrtletní/90 dní	25 126	229 756	254 882	9,86
<b>dětské</b>				
měsíční/30 dní	6 856	116 188	123 044	5,57
čtvrtletní/90 dní	4 734	48 295	53 029	8,93
<b>studentské</b>				
měsíční/30 dní	66 562	206 586	273 148	24,37
čtvrtletní/90 dní	77 404	249 895	327 299	23,65
<b>důchodci</b>				
měsíční/30 dní	5 765	125 273	131 038	4,40
čtvrtletní/90 dní	6 279	213 355	219 634	2,86
<b>celkem</b>	<b>296 688</b>	<b>1 811 374</b>	<b>2 108 062</b>	<b>14,07</b>

Rok 2003				
plnocenné	klouzavé	klasické	celkem	procento
měsíční/30 dní	189 183	611 234	800 417	23,64
čtvrtletní/90 dní	42 340	215 712	258 052	16,41

dětské				
měsíční/30 dní	11 446	117 633	129 079	8,87
čtvrtletní/90 dní	7 500	43 811	51 311	14,62
<b>studentské</b>				
měsíční/30 dní	121 583	199 039	320 622	37,92
čtvrtletní/90 dní	126 656	202 673	329 329	38,46
<b>důchodci</b>				
měsíční/30 dní	11 203	122 549	133 752	8,38
čtvrtletní/90 dní	11 704	196 987	208 691	5,61
<b>celkem</b>	<b>521 615</b>	<b>1 709 638</b>	<b>2 231 253</b>	<b>23,38</b>

Jak z uvedeného vyplývá, nejvíce „příznivců“ mají jízdenky s volitelnou dobou platnosti mezi studenty středních a vysokých škol. Jenom pro zajímavost – na začátku školního roku 2001/2002 (měsíce září a říjen) činil podíl „klouzavých“ jízdenek na celkovém prodeji jízdních dokladů této kategorie 12,5 %, ve školním roce 2002/2003 28,1 % a v roce 2003/2004 již 35,9 %.



Kromě těchto typů jízdenek s volitelnou dobou platnosti si mohou cestující zakoupit předplatní časové jízdenky tzv. přenosné (30denní v ceně 560,- Kč, 90denní v ceně 1600,- Kč a roční v ceně 5900,- Kč). Tyto jízdenky kupují v převážné míře jenom podniky pro své zaměstnance (tuto jízdenku může používat kterýkoliv zaměstnanec podniku v průběhu platnosti jízdenky). K vydání těchto jízdenek není potřeba žádný typ průkazky a vydávají se pouze na Centrálním dispečinku v ulici Na Bojišti a v prodejním centru Roztyly. I vzhledem k ceně těchto časových jízdenek se počet prodaných pohybuje ve stovkách kusů. V roce 2001 bylo prodáno 287 kusů, v roce 2002 prodáno 428 kusů a v roce 2003 bylo prodáno 455 kusů.

Dosavadní průběh prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti nejlépe znázorňují uvedená čísla. Po počátečních rozpacích cestující veřejnosti, která se s novým typem jízdního dokladu seznamovala, dochází k plynulému nárůstu prodeje. Menší zájem o tento typ



Z důvodu minimalizace front při nakupech jízdních dokladů v předprodejně síti metra přistoupil Dopravní podnik k jednání s vysokými školami o prodeji jízdenek s volitelnou dobou platnosti přímo na průkaz příslušné vysoké školy jako doklad nahrazující průkazku PID. V průběhu uplynulých tří let je do tohoto systému zapojeno České vysoké učení technické, Česká zemědělská univerzita a Vysoká škola ekonomická. V současné době je před podpisem smlouva o distribuci jízdních dokladů uzavřená mezi Dopravním podnikem a Karlovou univerzitou (zahájení prodeje se předpokládá od března 2004).

Zpracoval Odbor odbytu a tarifů MHD ředitelství

Možná si vzpomenete na seriál o vozovém parku autobusů, který před časem plnil stránky DP-KONTAKT-u. V roce 2002 byl autobusový park doplněn 21 standardními vozidly Karosa B951. Na konci loňského roku následovala dodávka dalších 30 kusů autobusů Karosa s označením **B 951.1713.31**.

Pojďme si tato vozidla, která již nemapuje kniha Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy městské hromadné dopravy, blíže představit.

## Základní technické údaje KAROSA B951.1713

Maximální celková délka mm	11320
Šířka vozové skříně mm	2500
Výška vozové skříně mm	3165
Maximální přední převis mm	2355
Rozvor náprav mm	5600
Zadní převis mm	3365
Rozměr disku	8,25-22,5
Pneumatiky BARUM	275/70R22,5
Hmotnost vozu celková kg	17800
Počet míst k sezení	31
Počet míst k stání	68
Celková obsaditelnost	99
MOTOR	IVECO F2BE 0682D (EURO 3)
Počet válců	6
Krouticí moment	1100Nm/1080-1500 ot/min
Objem olejové náplně	38 litrů
Objem chladicí náplně	84 litrů
Zdvihový objem cm <sup>3</sup>	7790
Výkon kW/otáčky	180 kW/2050 ot/min
<b>Evidenční stav vozů</b>	
2002	21
2003	51
<b>Rok zařazení</b>	<b>Evidenční čísla vozů</b>
2002	4020 – 4040
2003	4041 – 4070

Všechny autobusy jsou vybaveny motory Iveco F2B (EURO 3) a převodovkou VOITH typ D 854.3.

Výška podlahy je 790/890 mm, přičemž výška prvního schodu je 355 mm, druhého schodu 215 mm (u třetích dveří 265 mm) a výška třetího schodu je 220 mm (u třetích dveří 270mm). Nejmenší světla výška je 220 mm a vnější obrysový průměr zatačení je 21 m.

Sedadla jsou skořepinová plastová, látkou čalouněná a jsou rozmístěna tak, aby odpovídala použití

## Nové autobusy našeho podniku

v městském provozu. Ve vozech evidenční čísla 4068 a 4069 jsou použita zkušebně sedadla Vogel Pino, a to tak, že polovina sedadel je v čalouněném provedení a druhá polovina v provedení bez čalounění. Účelem tohoto netradičního řešení je ověření názorů cestujících a možností údržby.

Sedadla jsou fixována do podlahy a do boků vozu. Na opěradle sedadel je rukojeť nebo svislé madlo u některých krajních míst pro lepší stabilitu stojících cestujících. Pro týž účel je autobus vybaven dalšími podélnými a svislými madly, která jsou opatřena komaxitovým nástřikem žluté barvy. U sedadel vyhrazených pro invalidy je navíc ještě opora v podobě vodorovného madla. Autobus je vybaven úchytnými poutky pro cestující nižšího vzrůstu.

Cestující mohou do vozu vstupovat třemi prostorovými dvoukřídlými dveřmi, které se otevírají vně vozu a jsou elektropneumaticky ovládané z místa řidiče. U každých dveří jsou tři schody, třetí schod je v úrovni podlahy. Prostřední a zadní dveře mají šířku 1250 mm. Přední dveře jsou široké pouze 690 mm. V nástupním prostoru proti středním dveřím je prostorná plošina pro eventuální přepravu kočárků či vozíků handicapovaných osob. Dojde-li při zavírání dveří k sevření překážky, dveře se automaticky otevrou.

Karoserie je polosamonosné konstrukce, sešroubovaná do forem skeletu před oplechováním a olakováním. Celý skelet (karoserie i podvozek) je ošetřen proti korozi ponořením do kataforetické lázně. Na všechny vnější plechové díly karoserie je použit plech se zvýšenou odolností (ferozinkový plech). Všechny styčné plochy jsou po provedení kataforezy utěsněny speciálním tmelem a povrchová úprava dílů vyhovuje podmínkám zkoušek v solné komoře po dobu 1000 hodin. Na každém vyrobeném voze je prováděna zkouška těsnosti proudem vody.

Podlaha je pokryta protiskluzovou svařovanou PVC – krytinou Taraflex, která je připevněna k podlaze a k dolním částem bočnic vozu.

V autobuse jsou bezúdržbové akumulátory 2 x 12V/180 Ah a 2 kusy alternátoru Bosch 28V/90A. Vůz má elektrický odpojovač baterií ovládaný spínací skříňkou z místa řidiče a zásuvku pro připojení externího startovacího zdroje. Je vybaven předepsaným osvětlením, elektrickými dvourychlostními stěrači předního skla, cyklovačem stěrači, ostřikovači předního skla.

Jsou zde tlačítka „STOP“ dostupná z invalidního vozíku.

Zasklení je provedeno zelenými netermálními skly

lepenými do karoserie. Každé druhé boční okno je v horní části otvíratelné. Ventilace je zajištěna vytápěcí skříní v přední části vozu a ventilační klapkou v přední a zadní části střešy. Ventilaci zajišťují tři axiální ventilátory ve střeše vozu. Předehřívací a topicí přístroj Eberspaecher Hydronic 30 zajišťuje ohřevem chladicí kapaliny ohřev studeného motoru před jeho spuštěním v zimním období a slouží také k teplovzdušnému vytápění vozu za využití chladicí kapaliny jako nosného média. Vytápět lze prostor řidiče, prostor cestujících nebo oba současně. Vše je ovládáno z místa řidiče. Prostor pro cestující je povinen řidič vytápět při poklesu venkovních teplot pod 5 stupňů Celsia.



Foto: www.citybus.cz

Pracoviště řidiče je odděleno od prostoru pro cestující prosklenou kabinou a zvláštními dvířky. Sedadlo řidiče je pneumaticky odpružené a seřiditelné výškově i podélně, lze regulovat i tlumení sedadla. Vnější zrcátka jsou dálkově ovládána z místa řidiče a jsou vyhřívána.

Motor Iveco splňuje emisní limity EURO 3 a ve spojení s plně automatickou převodovkou s vestavěným hydraulickým retardérem dokáže přenést krouticí moment 1105 Nm. Převodovka má čtyři převodové stupně pro jízdu vpřed a jeden pro jízdu vzad.

Zadní náprava je Meritor s celkovým převodem 5,12 a objemem olejové náplně 20 litrů. Přední náprava LIAZ tuhá s hydraulickým posilovačem řízení ZF. Posilovací účinek je 5 – 5,5kNm/13MPa. Převod řízení je 22,2 – 26,2:1, maximální síla na volantu 60 N. Objem olejové náplně je 5,5 litru.

Pérování je vpředu pneumatickými vlnovcovými pružinami a teleskopickými tlumiči po dvou kusech. Vzadu stejně po čtyřech kusech. Regulační ventily zajišťují dokonalé pérování a konstantní výšku karoserie při jakémkoliv zatížení vozu.

Vzduchový okruh je tvořen kompresorem Knorr 628 ccm o tlaku 1,25 MPa, vysoušečem vzduchu KNORR a rozvod vzduch je tvořen vysokotlakými polyamidovými hadičkami a ocelovými trubkami.

Každý vůz musí být vybaven i účinnými brzdami. V tomto případě má autobus brzdy provozní a parkovací a hydraulický retardér integrovaný do převodovky. Vpředu jsou kotoučové brzdy, vzadu jsou brzdy bubnové, pneumatické. Obložení je bezazbestové. Samozřejmostí je automatické vymezení vůle obložení pomocí samostatitelných brzdových pák Haldex a protiblokovací systém ABS/ASR WABCO E.

Palivová nádrž je plastová o objemu 300 litrů s nálevovým hrdlem za předním kolem.

Autobusy evidenčních čísel 4068 a 4069 jezdí v běžném provozu převážně na příměstských linkách č. 325 (Opatov – Čestlice) a 326 (Opatov – Jesenice, Osnice). Výjimečně autobusy s těmito sedáčkami můžete zahlédnout i na linkách č. 327 (Opatov – Jesenice) a 113 (Kačerov – Písnice).

Dopravní podnik realizuje ve spolupráci s firmou STEM/MARK, a. s. marketinkový výzkum zaměřený na spokojenost zákazníků se sedadly používanými ve vozidlech MHD. O jeho výsledku budete na těchto stránkách informováni za měsíc.

Zpracoval ing. Jiří Horký ve spolupráci s ing. Václavem Beránkem, divize Autobusy



Foto: divize Autobusy



# Proč nesouhlasíme?

V současné době je novelizován zákon č. 361/200 Sb. o provozu na pozemních komunikacích. Zákon upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, pravidla provozu na pozemních komunikacích, úpravu a řízení provozu na pozemních komunikacích, řídicí oprávnění a řídicí průkazy a vymezuje působnost a pravomoc orgánů státní správy a Policie České republiky (dále jen „policie“) ve všech provozu na pozemních komunikacích.

Tento zákon se dotýká každého účastníka provozu na pozemních komunikacích. Účastníkem provozu je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Jsou to chodci, cyklisti, maminky s kočárky, jezdci na zvěřeti a samozřejmě i řidiči motocyklů, osobních a nákladních aut, autobusů.

V čem je problém?

Zákon č. 361/2000 Sb. nově upravuje:

- povinnost přepravovat děti v dětských zádržných systémech,
- oprávnění policisty zabránit řidiči v jízdě použitím technických prostředků k zabránění odjezdu vozidla nebo odtažením vozidla ve stanovených případech,
- oprávnění policisty zadržet řídicí oprávnění ve stanovených případech,
- bodové hodnocení za porušení povinností stanovených zákonem.

Zákon č. 200/1990 Sb. stanoví nové vyšší hranice sankcí za přestupky spáchané proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Základní účel, který sleduje navrhovaná novela zákona č. 361/2000 Sb., je snížení současného nepříznivého trendu ve vývoji dopravní nehodovosti (počet dopravních nehod) včetně jejich následků (úmrť, těžká

újmna na zdraví a materiální škody) v České republice.

Nástrojem k tomuto cíli jsou různé formy sankčních opatření, která jsou cíleně nasměrována na ty skupiny řidičů, kteří svým chováním neustále porušují zákonná ustanovení opakovaným dopravních přestupků a tím ohrožují ostatní účastníky silničního provozu. Lze konstatovat, že zákonodárce se snaží najít takovou míru zákonné úpravy dodržování dopravních předpisů, která bude splňovat kritéria účinné prevence v oblasti stále se rozvíjející motorizace v podmínkách ČR.

**Odborové sdružení zásadně odmítá všechny případy zadržetí řídicího průkazu policií navrhané novelou zákona, které nemají souvislost s řízením motorového vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.**

Omezují svobodu každého občana a u těch občanů, kteří mají řízení motorového vozidla jako zaměstnání nebo jako součást podnikání, mohou vést k tíživé sociální situaci jejich i jejich rodin.

Listina základních práv a svobod garantuje našim občanům svobodu, která může být omezena nebo odňata občanovi pouze z důvodů a způsobem stanovených zákonem, tj. v tomto případě pravomocným rozhodnutím soudu nebo obecního úřadu obce s rozšířenou pravomocí.

**Odborové sdružení rovněž zásadně odmítá zavedení zvýšení sankce u řidiče hromadné dopravy osob o 2násobek, u řidiče řídicího motorové vozidlo nad 7 500 kg o 1,5násobek jak u pokut, tak i u zákazu činnosti spočívajícího v zákazu řízení motorového vozidla.**

Toto ustanovení považujeme za diskriminační a domníváme se, že nemá žádné opodstatnění. Do našeho právního řádu je ze zákona zařazováno usta-

novení, které zavádí institut nerovného zacházení se skupinou občanů.

Ustanovení je protiprávní a v rozporu s Listinou základních práv a svobod. Zdůrazňujeme, že tato skupina řidičů autobusů najede největší množství kilometrů na zaviněnou dopravní nehodu. Proto plně postačuje institut bodového hodnocení vybraných přestupků a sankce ve formě pokut a zákazu řízení motorového vozidla jako u ostatních řidičů.

V dopravních přestupcích, a tím ani v tabulce bodů není vymezen dopravní přestupek stání nebo zastavení v zastávce městské hromadné dopravy. Přítom vozidla v tomto případě ohrožují nejen bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích, ale také přímo cestující veřejnost a řidiče MHD. Doporučujeme proto v tomto směru doplnění návrhu.

Základním principiálním prvkem změny současného negativního stavu na pozemních komunikacích je prevence, která spočívá v nepřetržitém dozоровání provozu policií ČR. Žádná akce „KRYŠTOF“ nepomůže vyřešit současný negativní stav v oblasti dopravních nehod.

Domníváme se proto, že zvýšení počtu dopravních policistů a jejich stálá přítomnost na silnicích za účelem dohledu nad bezpečností silničního provozu je jedinou možnou prevencí. Ostatní navrhané instituty jsou represivně výchovným prvkem, u kterého lze pochybovat, zda bude mít alespoň částečný vliv na vývoj dopravní nehodovosti.

O výsledku jednání Odborového sdružení základních organizací DP-A se zákonodárci vás budeme na našich stránkách informovat. Jsme přesvědčeni, že naši řidiči autobusů budou ve svém jednání úspěšní a nebudete třeba sáhnout k nátlakovým akcím, kterými by bylo v Praze třeba přerušování autobusového provozu.

**Za odborové sdružení divize Autobusy  
Bc. Stanislav Havlík, předseda**

## Informační štítky pro zrakově postižené

Na označnicích zastávek městské autobusové dopravy je ve vztahu k aktuálnímu provozu zabezpečována celá řada informačních prvků, které přes vizuální kontakt informují cestující o plánovaném provozu na zastávce a příslušné lince. Mezi cestujícími se však nacházejí i ti, kteří jsou zrakově postižení a nemají možnost těchto prvků využívat. Ti jsou pak obvykle odkázáni na ostatní cestující, což vždy není příjemné a možné. Ve spolupráci se Sjedenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (SONaS ČR) na vybrané označnické zastávky zabezpečujeme zvláštní informační prvek, který pro tuto skupinu cestujících poskytuje alespoň nejzákladnější informace o předmětné zastávce.

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

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

Vzhledem k uvedené velikosti textového pole je rozsah naznačených informací na štítku omezený. Je možno využívat maximálně 4 řádky textu (1. řádek je vždy název zastávky), v každém z nich je pak možno umístit nejvíce přibližně 20 znaků. V některých případech jsou proto využívány i běžně využívané zkratky (sídl., nádr. a podobně). Textový štítek je vyhotoven z tužší hliníkové fólie a pomocí rámečku je osazen na zastávkový sloupek. K instalaci jsou využívány 2 základní typy zastávkových sloupků, a to

klasický typ, tzv. „TSK“, a nový typ „Eltodo“.

Umístění štítku na zastávkový sloupek je jednoduše vymezeno do svislé polohy, a to na pravou boční stranu sloupku (stojiny), respektive skříně – při pohledu ve směru projíždění zastávkou – tzn. na stranu odlehlou od zastávkové hrany. Výška spodního okraje textového pole štítku je stanovena na minimálně 120 cm, respektive výška horního okraje textového pole na maximálně 150 cm nad pochozí zastávkovou plochou. Tok textu na štítku je tak shora dolů a směrem k cestujícímu.

1. etapa zkušební instalace těchto informačních štítků byla zabezpečena již v lednu 2002, a to celkem na 41 označnicích vybraných zastávek. Nárazně čtvrtletně byla prováděna kontrola jejich stavu, zpočátku byla zaregistrována zvýšená ztrátovost štítků (15 % za čtvrtletí), později se ustálila přibližně na 5 %. Na základě poznatků z roku 2002 byla se SONaS ČR připravena 2. etapa instalací štítků, a to v rozsahu pro dalších 39 zastávek autobusové dopravy. Tyto zastávky byly převážně soustředěny do autobusových terminálů, kde se nachází na společné hraně více označnicků a kde orientace zrakově postižených pro výběr správné zastávky je složitější. Tato 2. etapa instalací byla zabezpečena v březnu 2003. V dubnu 2003 byla v rámci evropského projektu Trendsetter zavedena nová speciální autobusová linka č. 291 I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova. Protože linka je převážně zaměřena na přepravu zdravotně postižených (převážně obsluha nemocnic), všechny její zastávkové označnické typy Eltodo jsou rovněž vybaveny těmito informačními prvky. Tato instalace byla zabezpečena v dubnu 2003 a jedná se celkem o 14 zastávek. V síti městské autobusové dopravy je tedy nyní těmito prvky vybaveno celkem 94 označnicků zastávek.

Řádově jednou za čtvrtletí je prováděna revize stavu a funkčnosti těchto štítků, poškození a ztráty štítků jsou nárazně napraveny. Souběžně jsou zabezpečovány i aktualizace obsahu štítků ve vazbě na zásadnější změny ve vedení tras městských autobusů.

Informační štítky pro zrakově postižené byly před koncem roku 2003 nově instalovány i na některých zastávkách tramvajů, a to konkrétně na nové tramvajové trati Hlubočepy – Sídlíště Barrandov. Jedná se zde o celkem 12 zastávkových označnicků typu Eltodo se zabudovanými štítky.

V průběhu letošního roku předpokládáme společně se SONaS ČR připravit další, již 4. etapu rozvoje těchto štítků v obdobném rozsahu 30 až 40 zastávek. Pozornost budeme spolu se SONaS ČR zaměřovat přednostně na zastávkové uzly s více označnickými zastávkami (zejména u stanic metra). Ve vazbě na připravovanou změnu organizace autobusové dopravy v oblasti Severního Města (zprovoznění metra na trati IV. C1) bude navíc zapotřebí aktualizovat obsah stávajících štítků v této oblasti.

**Za dopravní úsek divize Autobusy  
ing. Karel Holejšovský  
Foto: Petr Malík**



Myšlenka zřídit stanici metra v areálu depa a Opravárenské základny Metra se datuje prakticky již od doby, kdy bylo rozhodnuto o jejich lokalizaci. V průběhu desítek let byla zpracována celá řada studií a jiných prověřovacích a porovnávacích dokumentací, které s přihlédnutím k podmínkám v určitém období tuto myšlenku z nejrůznějších hledisek posuzovaly, doporučovaly a opět zavrhovaly. Mnohá řešení, na první pohled výhodná a lákavá, již byla v minulosti prověřována a vždy z určitých důvodů opuštěna.

## Stanice metra v depu Hostivař

posledních 4 variant umístění stanice metra ve studii z roku 2000.

### Varianta C

Stanice metra byla navržena v prostoru stávajícího služebního nástupiště poblíž Černokostecké ulice. Z levé spojky mezi stanicí Skalka a depem odbočí ještě v tunelu jednokolejná trať, která v areálu depa přejde na dvukolejnou. Tato úprava nezasahuje do zhlaví depa, ani do uspořádání výtazných kolejí, ke změnám dochází pouze v uspořádání kolejí za halami.

### Varianta S

Ostrovní nástupiště nové stanice by bylo zřízeno v ose halového komplexu depa v jeho zadní části na dnešních kolejích č. 23 a 25, přičemž kolej 24 je zrušena. Principem této varianty je nejednodušší kolejové řešení s minimálním dopadem do stávajícího kolejového uspořádání. Proto jsou využity přímé vjezdové

koleje č. 1 a 2. Aby měla stanice v remizovací hale depa metra všechny náležitosti, bylo by nutné rekonstruovat veškeré stavební a technologické vybavení a rozvody.

Vzhledem k tomu, že stanice v této variantě by

depa, konkrétně haly mytí, pro dvukolejný průjezd souprav vagonů metra. Boční nástupiště navrhované stanice by bylo vytvořeno místo služebního nástupiště na konci výtazné koleje. Vzhledem k tomu, že stanice by byla umístěna na volném prostranství, bylo by nutné zajistit alespoň zastřešení nástupiště a vytvoření zázemí s vybavením nezbytným pro provoz stanice metra.

### Varianta SM

Tato varianta byla vybrána k další přípravě a realizaci jako nejvýhodnější. Stanice metra je umístěna do krajní haly depa, kde je v současné době zařízení pro mytí vagonů. To bude přeloženo do sousední haly a vzhledem k zastaralosti by muselo být stejně rekonstruováno. Ostrovní nástupiště je zřízeno v zadní části dnešní haly mytí tak, aby délka kolejí zajistila předpisovou zábrzdňnou vzdálenost z dojezdové rychlosti. Spojení s dvukolejnou spojkou se stanicí Skalka je jednoduchou kolejovou spojkou. Ve stanici bude možné provádět jednoduchý i střídavý obrát souprav.

Prostor před halou je v současné době zastavěn dožívajícími objekty původního zařízení staveniště. Zde bude umístěno záchytné parkoviště P+R, autobusový terminál a parkoviště pro zaměstnance Dopravního podniku. V dalším stupni přípravy této varianty je již spojení vlastní stanice s autobusovým terminálem řešeno pomocí krytého pohyblivého chodníku.

Vzhledem k maximálnímu využití stávající stavby a technologie metra jsou náklady na stavbu nové stanice relativně nízké a činí 867 milionů Kč. Akce je přitom rozdělena do 4 samostatných částí – vlastní stanice, rekonstrukce měřírny a distribuční transformovny (MDT) Skalka (již realizováno), úprava kolejového zhlaví depa Hostivař a objekty P+R, terminál BUS a ko-



Krytý chodník spojující stanici metra s autobusovým terminálem.

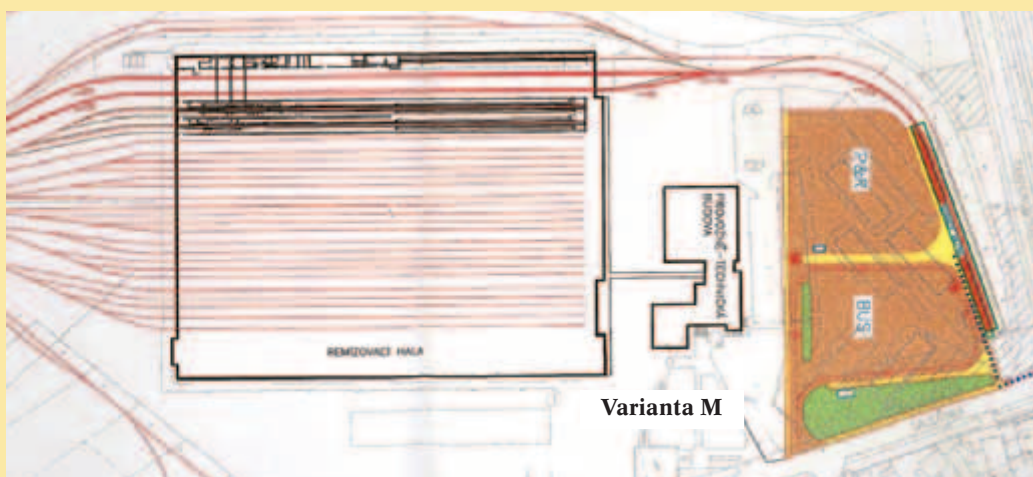
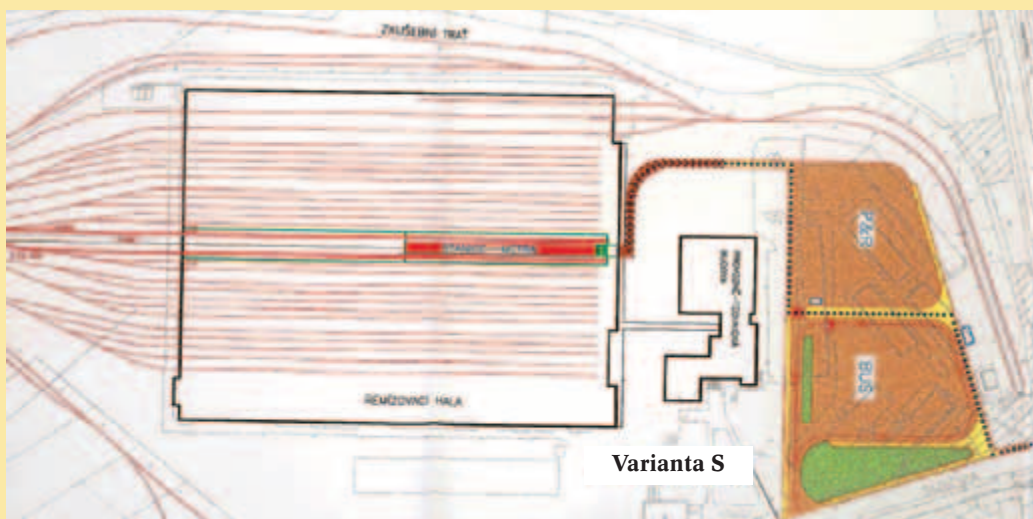
V novodobé historii této akce byl v září 1995 zpracován technicko-ekonomický rozbor se 3 variantami řešení, v dubnu 1996 studie se 2 variantami a v prosinci 1998 studie s další variantou. Poslední studijní prověření reálnosti umístění, realizace a provozování této stanice, navazující na uvedené materiály, se uskutečnilo v březnu 2000. Tentokrát byly navrženy a prověřeny celkem 4 varianty umístění, z nichž k dalšímu projektovému rozpracování byla doporučena varianta umísťující stanici do prostoru stávající myčky vozů v hale depa metra.

V současné době je ve východním sektoru města ukončena trať metra A ve stanici Skalka. Tato stanice slouží kromě přímé obsluhy přilehlé zástavby i jako přestupní terminál na návaznou autobusovou dopravu, a to včetně příměstských autobusových linek číselné řady 300. Tím dochází ke zhoršení životního prostředí pro místní obyvatele, a to vlastním provozem těchto autobusů i provozem potřebných odstavných ploch. Z tohoto důvodu se předpokládá přesun terminálu do průmyslové oblasti Prahy 10, k výhledové stanici metra Depo Hostivař.

Realizace této stanice bude umožněna provozním využitím koleje stávající spojky do depa Hostivař. Součástí stanice bude i ve všech prověřovaných variantách stavba autobusového terminálu a parkoviště typu P+R v prostoru mezi areálem depa a ulicí Černokosteckou. Realizace stanice metra Depo Hostivař tak významnou měrou sníží provoz autobusů v oblasti Prahy 10 a zároveň umožní cestujícím veřejnosti zrychlení dopravy do centra města.

V souladu s celkovým trendem vymisťování dopravních uzlů z lokalit, které jsou z urbanistického (a samozřejmě i z hlediska životního prostředí) pro tento účel nevhodné, do lokalit vhodnějších, bude přemístění terminálu trasy metra a terminálu návazné autobusové dopravy z lokality Skalka do lokality depa Hostivař prospěšným činem. V lokalitě Skalka se výrazně zmenší dopravní zatížení autobusovou MHD, z čehož plyne menší objem exhalací, nižší úroveň hluku, prašnosti a podobně. Současně se zmenší dopravní zatížení tras, po kterých byla návazná doprava od Skalky vedena ke vzdálenějším cílům. Zmenší se i zatížení individuální dopravy díky parkovišti P+R vybudovanému v lokalitě depa Hostivař, dálkovou autobusovou dopravou vzhledem k vybudování nového terminálu a sníží se zatížení Černokostecké ulice až po lokalitu Želivského.

Pro připomenutí nyní uvádíme stručný popis



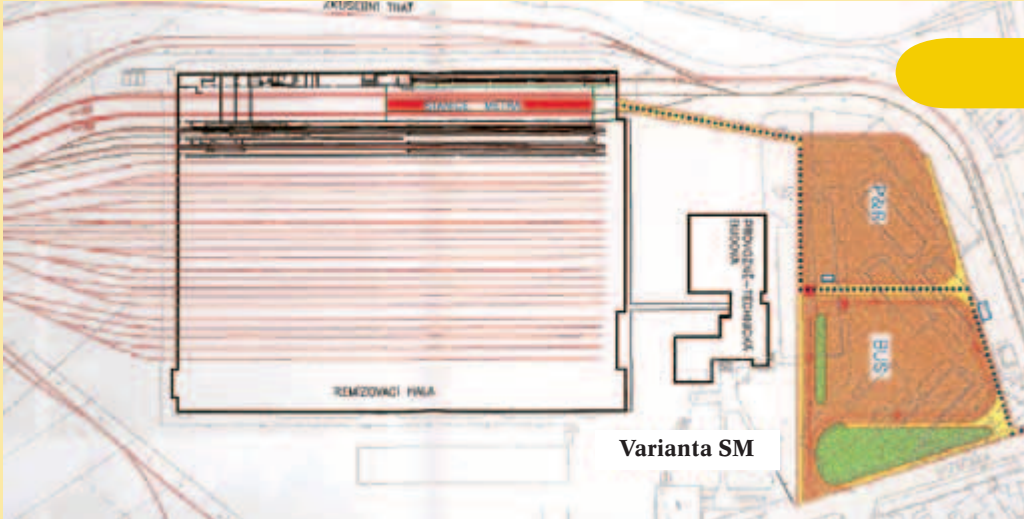
byla umístěna v technologickém zařízení metra, bylo by nutné provést oddělení stanice od ostatních technologických prostor a zajistit mimoúrovňové přístupy cestujících.

### Varianta M

Stanice je opět navržena v prostoru stávajícího služebního nástupiště, avšak s využitím vlastního

munikace. V investičním plánu Dopravního podniku je na tuto akci v letošním roce vyčleněno 450 milionů Kč, dokončení a zprovoznění této nové stanice metra se předpokládá v roce 2005.

V současné době jsou dokončovány zkoušky MDT Skalka včetně návazné trasy v tunelech s cílem v únoru stavbu zkolaudovat.



**Varianta SM**

Pro výstavbu autobusového terminálu, parkoviště osobních vozů a parkoviště P+R včetně přístupových komunikací a související inženýrské sítě je vydáno

stavební povolení.

Inženýring dopravních staveb, a. s., který zastupuje při veřejnoprávním projednání Dopravní podnik, ak-

tualizuje v současné době projektovou dokumentaci vlastní stanice s cílem získat stavební povolení během letošního léta.

Souběžně Inženýring dopravních staveb připravuje výběrové řízení (veřejnou soutěž) na výběr dodavatele části stavby „Úprava kolejového zhlaví“, které je nutné upravit podle drážních předpisů pro podmínky provozu s cestujícími. Pro tuto stavbu je rovněž vydáno platné stavební povolení.

Vybudování stanice metra v lokalitě depa Hostivař lze celkově hodnotit velmi kladně. S relativně minimálními investičními náklady lze dosáhnout prodloužení trasy metra z terminálu, který z hlediska urbanistického, dopravního a ochrany životního prostředí jevil značné nedostatky, do lokality, kde vybudování nového terminálu nejen nevnáší prakticky žádné rušivé prvky, ale současně napomáhá dalšímu účelnému rozvoji.

**Ing. Rudolf Pála, Milan Soukup, odbory strategie a staveb technického úseku ředitelství**

# Nová měničárna a distribuční transformovna Kačerov

Vzhledem k nasazování nových vlakových souprav o větším výkonu bylo nutno na základě studie trakčních výpočtů, analýz a posudků posílit příkon pro trakční napájení linky C a vybudovat novou měničárnu v oblasti stanice Kačerov.

Měničárna a distribuční transformovna (MDT) Kačerov je tvořena měničářskou částí (M) v nové budově a částí distribuční (DT) umístěnou ve stávajících prostorech stanice metra Kačerov.

Měničárna je vybudována jako jednopodlažní zděná budova o půdorysných rozměrech 37,0 x 16,0 metrů s konstrukční výškou 7,4 metru a je situována v prostoru zadní vrátnice podél povrchového tunelového zákrytu metra linky C. Dispoziční řešení vychází z požadavků na rozmístění technologických zařízení. V prvním nadzemním podlaží je umístěna rozvodna vysokého napětí, situována do dvou oddělených místností podle sekcí, a A a B rozváděče 22 kV.



*Pohled na objekt ze směru příchodu do depa Kačerov. Vestavěná prosklená vrátnice je na levé straně v rohu budovy.*

V dalších místnostech je umístěn trakční rozváděč, rozváděče nízkého napětí (distribuční, stejnosměrný a nouzový), transformátory, bezvýpadkové zdroje napájení, provozní místnosti a místnosti sociálního zařízení. V rámci tohoto podlaží je zde umístěna i nová tzv. zadní vrátnice areálu depa Kačerov. V podzemním patře měničárny jsou uloženy veškeré kabelové rozvody a do kabelového prostoru jsou zaústěny tři kabelové kanály navazující na kabelové kanály metra a kolektory v depu Kačerov.

Přívodní kabelové vedení vysokého napětí je tvořeno dvěma kabelovými vedeními z rozvodny 110/22kV PRE Lhotka. Pro napájení bylo použito stávající přívodní vedení s novou částí mezi hostincem U labutě a vlastním objektem měničárny. Je tvořeno kabelem 3x22-CXEKUCEY 1x240 mm<sup>2</sup>. Před vstupem do prostor metra je kabel naspojován na typ kabelu schválený pro použití v metru tj. 22-CXEKVCH-R 1x240mm<sup>2</sup>.

Vlastní technologické zařízení nové měničárny je tvořeno dvěma sekcemi skříňového rozváděče 22 kV typu ZS1 o celkovém počtu 21 skříní. Rozváděč je

konstruován na jmenovitý proud 630 A, zkratovou krátkodobou odolnost po dobu 1 sec. 20 kA a jmenovitý dynamický proud 40 kA. Rozváděč má systém jednoduchých přípojníc podélně dělených na dvě sekce s automatickým záskokem. Vlastní skříňové rozváděče jsou vybaveny vakuovými vypínači VD 04, terminály REF plnicí sdruženou funkci automatizační a ochranou a zábleskovou ochranou REA v prostoru přípojení kabelů. Z rozváděče jsou napájeny přes odpínače s motorickým pohonem stávající distribuční trať a na původní distribuční transformovně ve stanici Kačerov. Trakční transformátory typu RESIBLOC jsou o výkonu 2750 kVA s třídou zatížitelnosti pro metro, převod napětí je 3 x 22000 V ± 2 x 2,5 % / 3 x 650 V, 50 Hz. Trať jsou suchá s izolací ze skelných vláken a pryskyřice, chlazení vzduchové, umístěné ve skříní. Instalovány jsou 3 kusy transformátorů.

Trakční blok ve skříňovém provedení sestává ze 3 kusů usměrňovačů 825V DC, 3000 A o hmotnosti výsuvné části 780 kg, chlazení přirozené vzduchové. Zapojení usměrňovače je v konfiguraci třífázového můstku s šestipulzním zvlněním, výsuvné provedení. Každá větev můstku obsahuje 5 diodových bloků zapojených paralelně. Každý blok je chráněn proti zkratům pojistkou se signalizací přetavení.

Trakční rozváděč se skládá z napájecího rozváděče +825V pro trať, který je tvořen čtyřmi skříňemi napájecí a jednou skříňí rezervní, napájecího rozváděče +825V pro depo, který obsahuje šest napájecích pro zhlaví depa, halu depa a zkušební trať. Dále z rozváděčů zpětných kabelů pro trať a depo a skříňí podélné spojky.

Pro vypínání trakčního obvodu je použit napájecí rychlovypínač typu UR 40 o jmenovitém proudu 4000 A s nastavením přímé zkratové spouště v rozsahu 4 kA až 15 kA, mechanický reakční čas závisí od strmosti zkratového proudu a je přibližně 2 m sec. Rozváděče jsou vybaveny programovatelnými řídicími moduly Fanuc, které zajišťují blokové a ovládací funkce.

Distribuční transformátory jsou typu RESIBLOC o jmenovitém výkonu 1000 kVA s převodem napětí 3 x 22000V ± 2 x 2,5 % na 3 x 400/230 V, 50 Hz. Chlazení transformátorů je přirozené vzduchové s přívody a vývody shodně. V transformátorech byla vytvořena výkonová rezerva pro napájení vybraných objektů depa Kačerov.

Rozváděč nízkého napětí RM je sestaven ze 13 skříní rozdělených přípojnícovým mostem do jednotlivých sekcí. Mezi sekcemi je mezera 1 m. Ke krajním skříním jsou připojeny kompenzační rozváděče jalového výkonu.

Blok bezvýpadkového napájení obsahuje dvě skříňové zdroje bezvýpadkového napájení (UPS) pracující paralelně v redundantním režimu s externími akubateriemi a rozváděčem bezvýpadkového napájení RBN, který



*V nejnižší části jsou kabelové prostory s odpínači.*

se skládá ze tří skříní a zajišťuje napájení ovládacího obvodu pro rozváděče a zařízení v MDT, rozhlasové ústředny, obvody signalizace vstupu osob apod.

Rozváděč stejnosměrného napájení RU 220 je složen ze 4 skříní s podélnou spojkou přípojníc a je rozdělen na dvě sekce. Z rozváděče jsou napájeny podružné rozváděče pro nouzové osvětlení, ovládací obvody technologických zařízení, obvody řídicího systému a podobně.

Veškeré kabelové rozvody jsou s měděnými jádry, bezhalogenové, ohniodolné. Kabely jsou v kabelových kanálech uloženy volně na kabelových nosných konstrukcích nebo kabelových rostech a uchyceny pomocí keramických příchytek.

V rámci dokončovacích prací byly provedeny terénní úpravy v okolí objektu, vybudovány venkovní komunikace včetně osvětlení a úpravy zeleně, které změnilly charakter přístupového areálu depa Kačerov v okolí zadní vrátnice.

Po provedených montážních pracích a zkouškách technologických zařízení bylo postupně převedeno napájení 22 kV na novou měničárnu tak, aby nebyl narušen provoz na provozované trati.

Průběh výstavby měničárny byl poznamenán nesourodostí účastníků konsorcia dodavatelů a neznalostí podmínek výstavby za provozu metra u některých dodavatelů. Mnohé postupné etapy výstavby, především v přípravné fázi, byly dodavateli podceněny i přes upozorňování provozních pracovníků. V závěru výstavby byly tyto neznalosti nahrazovány zvýšeným pracovním úsilím provozních pracovníků, aby nedošlo ke kolizím při přepojování provozních souborů na provozovaná zařízení.

Zkušenost s výstavbou nové měničárny jasně prokázala, že by bylo vhodné provést standardizaci zhotovitelských firem, které budou osvědčeny pro práce v metru a budou se moci ucházet o výběrová řízení, aniž by byla omezena obchodní soutěž. Tento systém je již zaveden i v jiných organizacích obdobného typu jako Dopravní podnik, například PRE, STE, plynárenské podniky. Cílem tohoto opatření je minimalizovat provozní rizika vyplývající z neznalosti provozu metra ze strany cizích firem, které mohou v konečném důsledku ohrozit vztah mezi dopravcem a cestující veřejností.

**Ing. František Kučera, vedoucí služby elektrotechnické divize Metro**  
Foto: Ing. Viktor Baier

Již více než deset let probíhá v Evropě vývoj v oblasti inteligentních odbavovacích systémů pro veřejnou dopravu. Po celou tuto dobu dopravní operátoři, státní úřady a soukromé společnosti investují nemalé finanční prostředky do nových elektronických systémů a jejich rozšiřování a inovací.

## Souvislost a strategie

### Elektronický ticketing a management elektronického jízdného

První pojem „e-ticketing“ vyjadřuje dnes již historicky překonanou prostou náhradu papírové jízdenky elektronickým médiem. Dnešní pohledy na tuto oblast jsou a musí být rozhodně pohledy více komplexní, a proto hovoříme o „managementu elektronického jízdného“. To například může zahrnovat automatickou registraci cestujících bez jeho osobní interakce, zcela nové tarifní systémy až po integraci inter-sluzeb, z nichž každá může v sobě obsahovat vlastnosti konvenční jízdenky, jak je známe v obvyklé míře, bez nutnosti tyto vlastnosti omezovat. V následující části budou oba termíny brány v úvahu, i když management elektronického jízdného bude více preferované názvosloví.

Tři základní strategie mohou být rozlišovány jako hlavní hnací síly směrem k managementu elektronického jízdného.

#### První strategie

říká, že mnoho provozovatelů veřejné dopravy se pokusí přitahovat nové zákazníky, kteří aktuálně nevyužívají veřejnou dopravu. Kromě pozitivního ekonomického dopadu na tržby přepravce, a na jeho podíl na přepravním trhu, je toto též ve shodě se zlepšujícím se způsobem městské přepravy a sociálními, environmentálními zájmy města a celé společnosti.

Podporovatelé této strategie výslovně tvrdí, že noví zákazníci mohou být více přitahováni pro používání veřejné dopravy snižováním následujících přístupových bariér:

- Redukováním a priori znalostí tarifů (Kterou jízdenku? Jakou tarifní zónu nebo skupinu zón?)
- Redukováním a priori znalostí způsobů distribuce (Kde je jízdenkový prodejní automat? Jak jej použít? Jaké bankovky bude přijímat nebo lze použít i kreditní kartu?)
- Nabízením dalších uživatelských způsobů distribuce jízdenek (Způsobem – kdykoliv a kdekoliv, to například přes mobilní telefony, PDA (malé kapesní počítače), internetový prodej).
- Zlepšováním image operátorů u veřejnosti.

#### Druhá strategie

usiluje o zvýšení intenzity používání veřejné dopravy. To se váže ke skutečnosti, že v mnoha případech kapacita přepravy, která je k dispozici, by mohla být více využívána pasažéry při minimálním zvýšení nákladů na straně operátora a přesto by to zlepšilo jeho souhrnnou hospodářskou situaci. To však předpokládá, že příležitostní i pravidelní zákazníci budou častěji a více využívat veřejnou dopravu

# Jízdenkové odbavova

za předpokladu, že bude:

- zredukována nebo minimalizována interakce na straně cestujícího, a to nejlépe pomocí automatické registrace, která nevyžaduje před cestou předem zakoupenou jízdenku,
- atraktivnější a více na zákazníka orientované tarifní systémy,
- věrnostní a prémiové programy,
- rozšíření inter-sluzeb, příkladem jsou systémy P+R (zaparkuj & jezdi MHD) nebo zprostředkování přístupu k činnostem ve volném čase.

Management elektronického jízdného může efektivně zredukovat určité omezení v tarifní politice, které je často dáno omezeními při použití konvenčních prodejních automatů. Nové jízdenkové tarifní systémy mohou být navrženy tak, aby vyhovely požadavkům rozdílných skupin uživatelů a mohou též vzít v úvahu specifické potřeby při individuálních cestách.

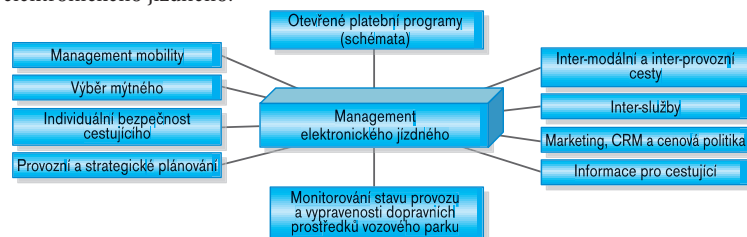
#### Třetí strategie

se snaží zlepšovat hospodářskou situaci operátora, a to jako konstantní požadavek. Toho může být dosaženo buď zlepšováním celkové efektivity nebo zvyšováním výnosů z jízdného. I pro tuto strategii může management elektronického platebního systému poskytnout vhodná řešení:

- redukování užívání a údržby prodejních automatů a dalších distribučních a prodejních zařízení tím, že budou nahrazována automatickou registrací cestujících,
- flexibilní, krátkodobou a nákladově-účinnou úpravu jízdného,
- nahrazování plateb v hotovosti elektronickými způsoby platby,
- v důsledku významně snižuje neplacení jízdného a padělání jízdenek,
- umožní komplexní a nákladově-účinný sběr elektronických statistických údajů,
- umožní rozdělování celkových tržeb mezi operátory, založené na přesných datech.

Z uvedených důvodů se hlavní úsilí zaměřuje tak, aby se na jedné straně zefektivnil způsob jízdenkové distribuce až po automatickou registraci cestujících a na druhé straně se zavedly nové pružné systémy jízdného.

Schéma ilustruje, že zde existuje více aspektů, které mají vztah k managementu elektronického jízdného.



Tabulka č. 1: Technologie

	Uživatelská akce						Uživatelská zařízení						
	ruční výběr jízdenky	automatický výpočet jízdného	check-in	check-in/check-out	walk-in/walk-out	be-in/be-out	media s paměťovým čipem na jedno použití	paměťové nebo čipové karty	paměťové nebo čipové karty s přidávným bezkontaktním modulem	mobilní telefonní zařízení	personální elektronická zařízení PDA	auto ovladače, hodinky a další	PC / veřejné internetové terminály
kontaktní	x						-	E1	-	-	-	-	-
kontaktní	x		x				-	E1	-	-	-	-	-
proximity (do 0,1m)	x						-	A1	-	-	-	-	-
proximity (do 0,1m)	x		x				C1	A1	C1	D1	D1	A1	-
proximity (do 0,1m)		x		x			B2	A2	C2	D2	D2	A2	-
vicinity (do 1m)	x				x		-	D1	-	-	-	-	-
proximity a vicinity širokopásmové	x		x		x		-	D1	-	-	-	-	-
Bluetooth (do 10m)		x				x	-	-	-	D1	D1	C1	-
SMS	x						-	-	-	B3	D3	-	-
internet	x						-	-	-	D3	D3	-	A1

Legenda:

- A realizované technologie (tzn. jsou úspěšně používány v některých systémech)
- B nově zaváděné technologie (tzn. jsou úspěšně předváděny v několika velkých pilotních projektech)
- C demonstrováné technologie (tzn. předváděné v jednom nebo několika pilotních a/nebo výzkumně-vývojových projektech)
- D navrhované technologie (tzn. jsou navrhovány teoreticky, ale nejsou prozatím předvedeny prakticky)
- E technologie s omezeným použitím v budoucnosti
- 1 pro většinu uživatelských skupin v „uzavřeném“ nebo „otevřeném“ systému („otevřený“ = bez turniketů ap.)
- 2 pro většinu uživatelských skupin v „uzavřeném“ systému; nevyhovuje pro uživatele v „otevřených“ systémech
- 3 pro specifické skupiny uživatelů (například příležitostní, méně technicky orientovaní nebo též invalidní uživatelé) a nebo vyhovuje zvláštním požadavkům (například jen pro sběr statistických údajů)
- není známa aplikace nebo obtížně aplikovatelné

### Otevřené platební programy (schémata)

Dnes jsou běžně používány různé platební programy u bankovních institucí, které by mohly být využity i pro platby služeb MHD a inter-sluzeb.

#### Inter-modální cesty

Intermodalita je svázána s použitím jediného uživatelského elektronického zařízení a jeho použití v různých módech veřejné dopravy (například taxi, autobus, metro, železnice) jednoho nebo různých operátorů.

#### Inter-provozní cesty

Inter-provoz je svázán s použitím jediného uživatelského elektronického zařízení a jeho použití u různých přepravců (to znamená různí místní provozovatelé autobusové dopravy).

#### Inter-sluzby

Jsou to kombinované služby, které jsou nabízeny spolu s veřejnou dopravou (například platby za parkoviště až po nákup vstupenek do divadla). Uživatelské zařízení je pak většinou tzv. duální – vybavené navíc funkcí „elektronické bankovní peněženky“. Inter-sluzby pak zajišťují snadný a ověřený přístup k takto upraveným službám.

#### Marketing, CRM a cenová politika

pokrývá všechny aspekty průzkumu u cestující veřejnosti, převod cenové politiky do stanovování jízdného, CRM (Customer Relation Management – management vztahů k zákazníkům) uskutečňovaný pomocí věrnostních programů, optimalizovaných smluvních nabídek pro příležitostné i pravidelné uživatele a podobně.

#### Informace pro cestující

Cestující dnes více a častěji požaduje aktuální stav jízdního řádu a trasu spojení pro specifickou cestu, a to ve spojení s vhodnou jízdenkou.

## cí systémy v Evropě

### Monitorování stavu provozu a vypravenosti dopravních prostředků vozového parku

Monitoring může být výhodně získáván z dat palubních počítačů jízdenkových systémů umístěných ve vozidlech, výpočet jízdného může být odvozen od reálného času palubního počítače (například až po cenový bonus při výrazném zpoždění vozidla).

### Provozní a strategické plánování

Posuzování situace z reálného využití shromažďovaných dat v ticketingovém systému (například určování dopravní špičky linek, tras) může být efektivně využito pro jízdní řády, stejně tak i pro přizpůsobování přepravní kapacity linek.

### Individuální bezpečnost cestujících

Představuje funkci, kdy elektronický jízdný systém může být rozšířen o alarm-funkce, kterými by mohl být v případě nouze informován buď řidič nebo se alarm-požadavek automaticky přeneše do bezpečnostního centra.

### Vybírání mýtného (do budoucna je nutné brát v úvahu i v ČR)

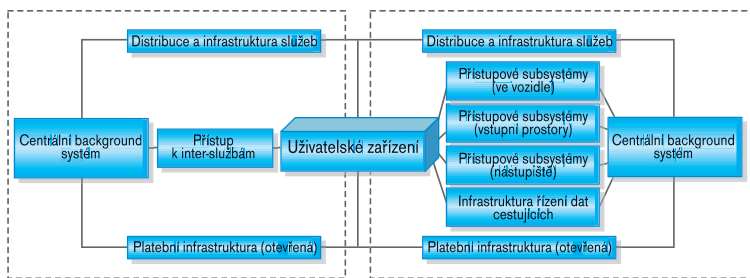
Pro tento případ (cestu) by jedno uživatelské zařízení umožnilo použití jak MHD, tak dopravní komunikace s výběrem mýtného při cestě osobním vozem.

### Management mobility

Elektronický platební program, který zahrnuje veřejnou dopravu, právě tak jako platby za parkoviště nebo mýtné, umožní zprostředkovaně ovlivňovat místní dopravní politiku města specifickým jízdným, nahrazuje do určité míry restriktivní a regulační předpisy.

## Charakteristické rysy funkcionality

V Evropě byla již realizována celá řada rozdílných technických postupů, rozdílných projektů a systémů v demonstračních, pilotních i v rutinních fázích provozu. Nicméně, hlavní bloky systému mohou být popsány obecně:



Jak z uživatelského pohledu, tak z pohledu systému, je uživatelské elektronické zařízení (elektronická jízdenka, multifunkční karta, mobilní zařízení) a jeho ovládání považováno za centrální komponentu.

Ta může komunikovat s tzv. přístupovými subsystémy, jejichž činnost umožňuje cestujícímu použít přepravní prostředek (například uložení hodnoty jízdného na toto uživatelské zařízení nebo jen načtením identifikačního čísla uživatelského zařízení).

Přístupové subsystémy přenášejí podle druhu jízdenky, cesty nebo dalších údajů data do centrálního background systému a odtud obdrží zpět vyhodnocení – hodnotu jízdného až po zablokování z tzv. „černé listiny“ blokovaných uživatelů. Přístupovým subsystémem může být také externí sdělovací síť, pokud uživatelské zařízení je mobilní GSM zařízení.

Jestliže jsou kromě vlastní přepravy nabízeny další přídavné služby, tj. inter-služby, pak je nutná obdobná infrastruktura, jak je naznačena v levé části grafu. Uživatelské multifunkční zařízení může být použito pro platbu v případech, že je zahrnuto do otevřeného platebního programu, jenž je podporován infrastrukturou poskytovanou bankovními institucemi.

### Přehled současné úrovně technologie pro e-ticketing a management elektronického jízdného

Tabulka č. 1 obsahuje tři skupiny:

- způsoby uživatelské akce, jak jsou používány,
- rozdílné druhy uživatelských zařízení,
- technologie zajišťující interakci s přístupovými subsystémy.

### Technické aspekty systémů

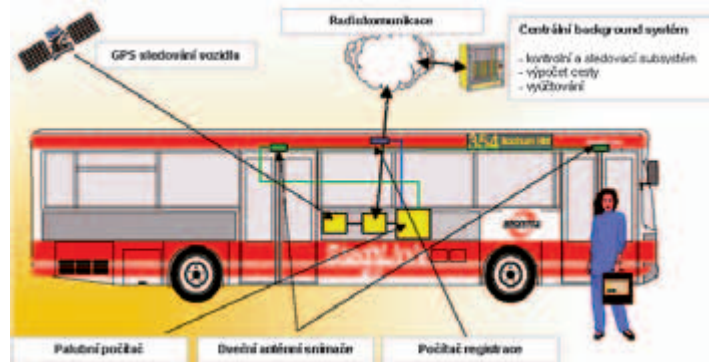
Výše uvedená tabulka uvádí přehled, jak různé technologie mohou být dále diferencovány podle uživatelsky požadované akce. Hlavní rozdíl je mezi ručním výběrem jízdenky, jak je dnes běžně prováděn, a automatickou kalkulací jízdného, kdy zákazník nepotřebuje předem nezbytně znát jízdné pro specifickou cestu. Samozřejmě, cestujícímu musí být umožněno získat relevantní informace o stavu včetně kontroly ceny.

Hodnota jízdného je vypočtena nástupním/výstupním subsystémem nebo background centrálním systémem, a to ve spojení s procedurami, kterými je aktuální cesta změřena, obecně jsou takové procedury označovány jako:

- check-in/check-out (CICO) – registrace při vstupu/výstupu,
- walk-in/walk-out (WIWO) – jít dovnitř/jít ven,
- be-in/be-out (BIBO) – být uvnitř/být venku.

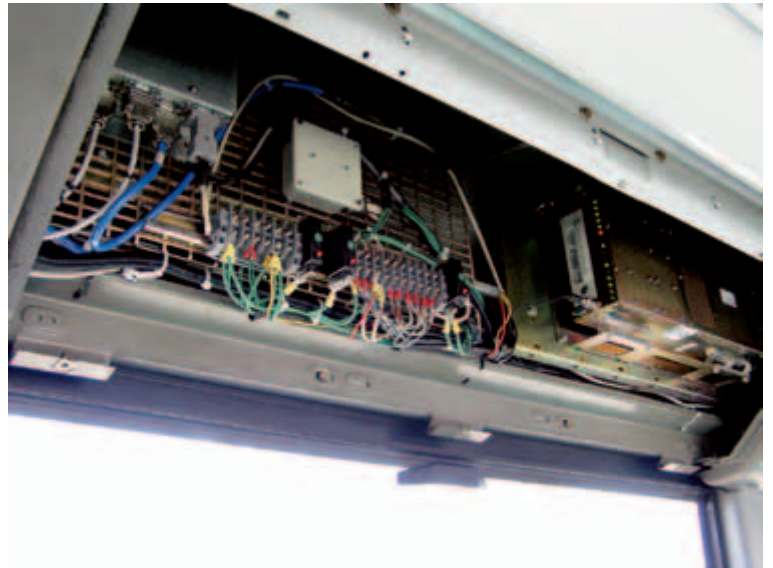
CICO vyžaduje úmyslnou akci cestujícího; to jest cestující musí přiložit své

uživatelské el. zařízení (el. jízdenku) k validačnímu snímači pro provedení registrace v době kdy vstupuje/vystupuje ve vnitřním prostoru vozidla nebo v prostoru nástupiště.



WIWO je založen na anténním systému, jehož část je umístěna například ve dveřích vozidla.

Tento systém provede vstupní/výstupní registraci detekcí uživatelského zařízení cestujícího, aniž by byla požadována jeho přímá interakce. Zde se jedná již o skutečný hands-free systém.



BIBO systémy detekují a provádějí registraci el. jízdenky cestujícího v průběhu pohybu vozidla z jedné stanice k další a tak umožní přesně registrovat všechny cestující, kteří jsou skutečně v té době v dopravním prostředku.

Příslušná technologie rozlišovaná uživatelskou akcí je pak v kombinaci s daným uživatelským zařízením zpracována v e-ticketingu nebo v řízení managementu elektronického jízdného.



Hodnocení ve výše uvedené tabulce ukazuje, zdali určitá kombinace je relevantní. To je vyjádřeno s ohledem na současný stav zralosti každé dané kombinace (A až E) a též s přihlédnutím k principiální vhodnosti pro uživatele jak v tzv. „otevřených“ systémech, „uzavřených“ systémech nebo pro specifické skupiny uživatelů (1 až 3). „Uzavřené“ systémy oproti „otevřeným“ jsou charakterizovány vstupně-výstupní bariérou k nástupišti nebo vozidlům – *turnikety*, které jsou používány zejména v systémech sítí metra v mnohých městech Evropy.



### Fyzické úrovně technologií

**Kontaktně založené technologie** pracují na standardizované komunikaci mezi uživatelským zařízením (platí pro paměťové a čipové karty) a přístupovými subsystémy podle standardu ISO 7816.

**Proximity technologie** jsou založené na bezkontaktní komunikaci podle rozdílu substandardů ISO 14443 A, B. Pokrývají přenosovou vzdálenost až do 10 cm s transakční rychlostí 150 – 300 ms.

**Vicinity technologie** jsou též bezkontaktní a vyhovují standardu ISO 15693. Komunikační přenos je zde až do vzdálenosti 1 metr.

**Širokopásmová technologie** tak, jak je navržena pro jízdenkové aplikace firmou Siemens Transit Telematic Systems AG, vyžaduje v uživatelském zařízení (u posledních modelů) napájecí baterii. Činnost je zajišťována využitím indukční vazby ve spojení s radiofrekvenčním přenosem dat. První komunikační technologie je využita pro automatickou aktivaci uživatelského zařízení při vstupu do dopravního prostředku, druhá umožňuje bezdotykový přenos dat volně v celém prostoru vnitřku vozidla, například ve spojení s registračními snímači montovanými u stropu.

### SMS (Short Message System) technologie

Využívá uživatelská mobilní telefonní zařízení a GSM síť (globální systémy pro mobilní komunikaci). Nákup SMS jízdenky je proveden na straně cestujícího formou zaslání SMS požadavku s kódem (obdobně jako u nás například „GSM info-texty“) na číslo SMS jízdenkového centra. To okamžitě automaticky vrátí potvrzenou SMS jízdenku s příslušnými údaji včetně bezpečnostních kódů zpět uživateli. Platba je zahrnuta do běžného vyúčtování mobilního operátora.

### Přehled úrovní technologií pro aplikace ve vztahu k managementu elektronického jízdného

Následující tabulka sumarizuje předchozí hodnocení funkcionality. Tabulka ukazuje uživatelská zařízení (založená na popsaných technologiích), jež jsou dnes funkčně aplikovatelná, ve vztahu k managementu elektronického jízdného.

Viz tabulka č. 2.

Tabulka 2: Funkcionalita ve vztahu k managementu elektronického jízdného

		Uživatelská zařízení						
		bezkontaktní media na jedno použití s paměťovým čipem	bezkontaktní paměťové nebo čipové karty	paměťové nebo čipové karty s přidávaným bezkontaktním modulem	mobilní telefonní zařízení	personální elektronická zařízení PDA	auto ovladače, hodinky a další	PC / veřejné internetové terminály
platby jízdného, inter-sloužby zahrnující věrnostní programy – uzavřené programy	ukládání hodnot	B	A	C	-	-	A	-
	účet	-	A	D	A	A	A	-
platby jízdného, inter-sloužby zahrnující věrnostní programy – otevřené programy	elektronická peněženka	-	D	-	-	-	-	-
	bankovní účet	-	-	-	-	-	-	A
podpora sdružených inter-sloužeb (multi-aplikace)		D	A	C	D	D	-	A
integrace cestovních informací (jízdní řády/spojení ap.)		-	-	-	A	B	-	A
integrace s vozem dopravního prostředku a sledování stavu vozového parku					D			
integrace se sběrem mýtného					D			
integrace s dalšími inter-modálními službami systémů managementu mobility (parkování, přístupy k městským zařízení ap.)					-			
integrace s nástroji pro plánování provozu a strategií					-			

Legenda:

- A realizované technologie (tzn. jsou úspěšně používány v některých systémech)
- B nově zaváděné technologie (tzn. úspěšně jsou předváděny v několika velkých pilotních projektech)
- C demonstrováné technologie (tzn. předváděné v jednom nebo několika pilotních a/nebo výzkumně-vývojových projektech)
- D navrhované technologie (tzn. jsou navrhovány teoreticky, ale nejsou prozatím předvedeny prakticky)
- E technologie s omezeným použitím v budoucnosti
- není známa aplikace nebo obtížně aplikovatelná

## Realizace v Evropě

Příklady některých implementovaných evropských projektů:

- Francie – NAVI GO systém založený na EU projektu sdružení CALYPSO Network
- Itálie – S. T. I. Sistema Tariffario Integrato
- Portugalsko – VIVE karta – Lisabon, Porto
- Rumunsko – Bukurešťský systém
- Nizozemí – celostátní projekt Chipkaart
- Švýcarsko – celostátní projekt EasyRide – Basilej, Ženeva
- Finsko – SMS ticketing – Helsinky
- Rakousko – SMS ticketing – Vídeň

Projekty z Francie a Itálie jsou založeny na bezdotykových čipových kartách pro stále uživatele a bezdotykových papírových jízdenkách na jedno použití s elektronickým čipem pro příležitostné uživatele. Portugalský systém používá výhradně bezdotykové čipové karty.

Ve všech uvedených projektech musí cestující provést check-in kontrolovaný vstup před zahájením cesty.



Na základě jedné check-in akce jsou použity pouze smluvní tarifní systémy, a tak je zde požadován od uživatele ruční výběr jízdenky.

Systém check-in/check-out (CICO) je použit ve Francii v metru, regionálních vlnicích a vlcacích příměstské sítě RER. V Lisabonu v metru, a ve všech dopravních prostředcích v Portu.

Do těchto systémů budou postupně integrovány tzv. „elektronické bankovní peněženky“ a inter-sloužby tj. platby, například za parkování nebo platby za vstupy do muzeí a podobně. V Itálii je plánováno integrovat do systému použití mobilních telefonů a elektronický výběr mýtného. V Portugalsku je v přípravě nabídka dopravních informací přes mobilní telefon.

Podobně jako tyto systémy, i v Rumunsku jsou použity bezdotykové čipové karty pro dlouhodobé časové jízdenky v kombinaci s check-in akcí.

Mírně odlišný přístup byl vybrán v nizozemském projektu. Též byly vybrány obdobné bezdotykové karty, ale check-in/check-out (CICO) akce bude požadována jako standardní procedura na straně pasažérů. Je to z důvodu, že projekt bude nasazen primárně jako celonárodní železniční systém, kde je toto požadováno z důvodů bezpečnosti pasažérů a personálu. Pokud bude projekt rozšířen na „otevřené“ systémy jako autobusy a tramvaje, bude požadována stejná uživatelská akce.

Zde pak může být prováděna automatická kalkulace a stanovování jízdného na základě výpočtu ze skutečně ujeté vzdálenosti založená na přesných cestovních údajích namísto dnešních konvenčních tarifů a typů jízdenek.

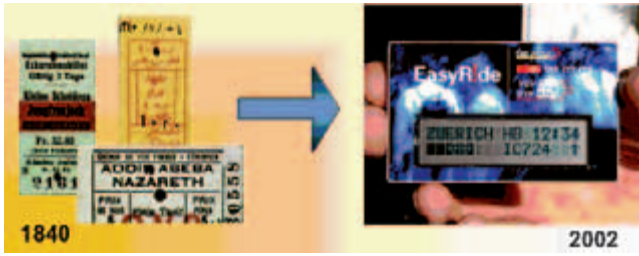
Ve Švýcarsku bylo dosaženo fáze stupně technické proveditelnosti a ověřena uživatelská akceptovatelnost pro její širokopásmovou technologii projektu EasyRide.

**EasyRide** je synonymum pro jednoduché a snadné cestování Solutions for smart travel v kterémkoli dopravním prostředku a je považován za jízdenkový systém blízké budoucnosti.

Ve Švýcarsku se jedná se o celostátní projekt ve veřejné dopravě pod záštitou svazu Public Transport Association. Na současných pilotních a testovacích pracích se podílejí zejména společnosti Public Transport Association (VöV), Swiss Federal Railway – SBB Bern, Post Bus Services. Technický vývoj systému a realizace jsou prováděna švýcarskou pobočkou koncernu Siemens Transit Telematic Systems AG a společností Ascom Transport AG.

V současné době není ještě rozhodnuto, od kdy dojde k celonárodnímu zavedení, předpokládá se, že rozhodnutí padne do roku 2006 nebo i dříve. Nyní stále probíhají testovací a zkušební fáze projektu, a to v Basileji a v Ženevě.

EasyRide bude postupně nahrazovat stávající systém papírových jízdenek s dlouhodobou platností.



Celý systém se skládá ze tří typových nabídek „jízdenek“:

- EasyAccess – inteligentní elektronická karta,
- EasyTicket – elektronická karta s funkcí elektronické peněženky,
- papírová jízdenka.

### EasyAccess – inteligentní elektronická karta

Tato karta je vydávána s podobnými podmínkami jako kreditní karta (rozměrově shodná s klasickou kreditní kartou). Držitel karty EasyAccess zcela volně nastupuje a vystupuje libovolnými dveřmi dopravního prostředku, aniž by se zdržoval hledáním „jízdenky“ a jejím přikládáním k nějakému snímači pro validaci.

Podstatný posun oproti stávajícím kartovým technologiím je v tom, že jediná podmínka je – mít tuto kartu někde u sebe (v tašce, v kapse). Odpadá jakákoliv další manipulace s kartou během nastupování a vystupování nebo nucení cestujícího používat jen určité vstupy či výstupy z důvodů ověřování.



Systém využívá spojení dvou technologií walk-in/walk-out (WIWO) a be-in/be-out (BIBO). Nastoupení a vystoupení do vozu je registrováno dveřními anténními snímači (WIWO).



Jakmile se dopravní prostředek rozjede, další prostorové senzory registračního počítače (BIBO), umístěné v každém voze, načtou a zpracují údaje ze všech přítomných karet do palubního počítače, a to během jízdy mezi dvěma zastávkami. Současně během jízdy je dopravní prostředek sledován buď přes GPS (satelitní navigační systém) nebo přes zařízení umístěná podél tratě. Z údajů těchto zařízení pak palubní počítač vypočte skutečně ujetou vzdálenost.

Všechny nashromážděné datové informace jsou odeslány z palubního počítače vozu přes GSM (sítě mobilních operátorů) do centrálního počítače, kde se ve finálním výsledku provede měsíční vyúčtování pro každého zákazníka. Platby probíhají podobně, jak známe například z vyúčtování telefonních poplatků.

### EasyTicket – elektronická karta s funkcí elektronické peněženky

Cestující, kteří nechtějí z nějakého důvodu využívat plně předchozí typ, mohou používat tzv. EasyTicket – elektronickou kartu s funkcí elektronické peněženky, na kterou se ukládají hodnoty jednotlivé jízdy/platby. Platba je buď provedena jednorázově před cestou nebo je využito integrované elektronické peněženky podobně jako u dobýjecích karet mobilních telefonů.

### Papírová jízdenka

Pro cestující, kteří cestují zřídka nebo pro turistiku, budou v omezené míře nabízeny klasické papírové jízdenky.

Systém EasyRide zahrnuje též důležité veřejné terminály – jsou to místa na vybraných stanicích, kde cestující může obdržet přes personifikaci karty a dotykový displej informace typu:



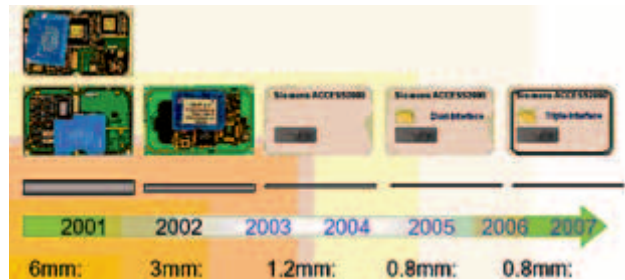
- výpis a tisk uskutečněných jízd,
- přehledy o jízdě, jízdě řády,
- cenový přírůstek za jízdu,
- provádění dočasných změn,
- možnost přímé hlasové komunikace s centrem, tísňové volání,
- on-line nákupy a dobíjení kreditů EasyTicket karet,
- integrace internetových služeb, e-mail.

Kontrola cestujících je prováděna klasicky – inspektory, kteří jsou vybaveni elektronickými PDA terminály (malé kapesní počítače).

Kontrola sestává z:

- ověření platnosti karty,
- zda proběhla registrace při vstupu,
- zda karta není blokována.

Technologické skoky v hardwarové integraci karty jsou patrné na rozdílech v tloušťkách současně používaných karet (roky 2001 – 2003 s výhledem do roku 2007).



### Splněné cíle pilotního projektu:

- ověření technické způsobilosti systému,
- upřesňování a odladování hardwarových a softwarových částí systémů,
- získání znalostí a cenných praktických zkušeností pro další etapy realizace,
- získání poznatků o odezvě a reakcích veřejnosti.

Měřené výsledky spolehlivosti dopadly s přesností lepší než 99,2 %. Mimočodem, energie potřebná k automatické registraci karty cestujícího je údajně asi 1/100 energie vyzařované mobilním telefonem.

V období březen – červen 2001 byl proveden veřejný průzkum v Basileji, kterého se zúčastnilo přes 1 800 zákazníků ze všech věkových skupin. Průzkum byl proveden švýcarským Institutem pro trh a sociální výzkum s výrazně pozitivními výsledky. Cenným údajem průzkumu byla vysoká akceptovatelnost a zájem veřejnosti, a to i u kategorie starších lidí.

Připravovaný švýcarský systém EasyRide je v současné době bezesporu nejsofistikovanější a technicky nejnáročnější systém na světě, a to se odráží i na vyšší finančních nákladů.

### Doplňkové formy prodeje jízdenek



Dva SMS jízdenkové systémy z Rakouska a Finska ukazují, že jízdenka jako SMS zpráva v mobilním telefonu může být přijatelným a relativně levným řešením v nabídce doplňkových služeb dopravního operátora. V Rakousku je ukončen pilotní projekt na případech prodeje jízdenek pro jednotlivou jízdu s delší vzdáleností.

V Helsinkách je SMS systém nabízen v městské hromadné dopravě již od prosince roku 2000. Počet prodaných mobilních jízdenek se zde blíží 2 milionům v září 2003. Objem prodeje těchto mobilních jízdenek vzrostl o 90,9 %, a to během roku 2002 a 2003.



Další testovací a pilotní projekty jsou připravovány finskou společností PlusDial v Itálii a Německu. Dnes jsou též prováděny testy formou jízdenky jako MMS zpráva (multimediální zpráva), která obsahuje navíc 2D čárový kód s daty a fotografií držitele.

Kromě uváděných příkladů je vhodné zmínit, že SMS ticketing byl také předveden v projektu TELEPAY, též financovaný z prostředků EU.

### Internetová jízdenka

Internetová jízdenka je další formou současného internetového prodeje. Nákup jízdenky je možno realizovat přes domácí PC nebo přes veřejné internetové terminály (kiosky).



**Vizuální kontrola**  
 1. Pozadí  
 2. Mikrostruktura  
 - uhel  
 - vzhled  
 - obsah

**Elektronická kontrola**  
 S nebo bez připojení na centrální server.



Pozadí  
 Speciální SecuTix™ štítek  
 Informační příloha  
 Průlti pro sponzory  
 Ovládní listu

Čárový kód  
 Vrstva s mikrostrukturou  
 Zkontrol se práv  
 Reklamní příloha

Vlastnosti služby:

**Tisk na místě:** Uživatel si vytiskne svůj vlastní platný dokument na standardní tiskárně a na běžném papíře A4.

**Bezpečnost:** Údaje, které dodávají dokumentu platnost (datum, jméno zákazníka a podobně) jsou chráněny patentovaným mikrostrukturálním procesem.

**Rychlá a jednoduchá kontrola:** Vysoký stupeň ochrany je zabezpečený vizuální kontrolou; použitím zařízení PDA (malý kapesní počítač), vybaveného čtečkou čárových kódů zaručí dostatečně nenarušitelnou ochranu proti falšování.

Pro elektronickou jízdenku nemusí uživatel chodit k pokladně a ztrácet čas ve frontách, ani čekat několik dní, než přijde jízdenka poštou po telefonické či internetové objednávce. Ať je zákazník kdekoliv, kterýkoliv den v týdnu, dostane jízdenku přímo přes svůj PC prohlížeč v okamžiku, kdy si ho zakoupí. Díky těmto vlastnostem je služba vhodným internetovým prodejem jízdenek pro dopravní společnosti jako doplňková služba (například pro zahraniční návštěvníky ve spojení s velkými sportovními akcemi – Mistrovství světa v ledním hokeji).

Zákazník si vybere jízdenku na internetové stránce prodejce a přes ochranný systém zadá některé osobní a platební údaje. Po potvrzení nákupu se vygeneruje jízdenka, která se objeví přímo v PC prohlížeči ve formátu běžně používaného programu Acrobat Reader®, z kterého si zákazník může jízdenku vytisknout. Zároveň přijde e-mail s potvrzením.

Vytisknutá jízdenka se používá stejným způsobem jako jakákoliv jiná jízdenka

– při přepravní kontrole se ukáže společně s osobním identifikačním dokladem s fotografií (občanka, pas).

Jak bylo uvedeno, jízdenka je součástí dokumentu formátu A4, který poskytuje dostatek místa jak pro samotnou jízdenku, tak další informace – mapa dopravní sítě a podobně. Umístění reklamy sponzorů mohou podstatně ovlivnit a redukovat celkové náklady.

Samotná jízdenka obsahuje všechny údaje potřebné pro její platnost (údlost, datum, místo konání, jméno držitele, umístění atd.), vrstvu s mikrostrukturou pro vizuální kontrolu a čárový kód pro elektronickou kontrolu. Každá jízdenka má jedinečný čárový kód (1D nebo 2D čárový kód), do kterého jsou zašifrovány znaky lístku. Takto se v maximální možné míře předejde falšování.

Jízdenku lze kontrolovat vizuálně i elektronicky. Záleží na charakteru jízdenky a preferencích dopravce, zda zvolí vizuální nebo elektronickou kontrolu.

Kontrola probíhá pomocí pevného nebo přenosného zařízení vybaveného čtečkou čárových kódů a příslušnou aplikací.

**Kontrola bez připojení na centrální server:** Kontrolor načte čárový kód a na obrazovce PDA se objeví vlastnosti jízdenky, které umožňují zkontrolovat její platnost.

**Kontrola s připojením na centrální server:** Pokud to přepravní infrastruktura dovoluje, připojení kontrolního PDA přístroje na centrální server umožní ověřit platnost prvků lístku na základě specifického čísla. Použije-li se vícero kopií jedné jízdenky, i to se dá odhalit. Tento typ kontroly umožňuje obzvlášť vysoký stupeň ochrany před padělateli.

### Výhody a slabiny technologií

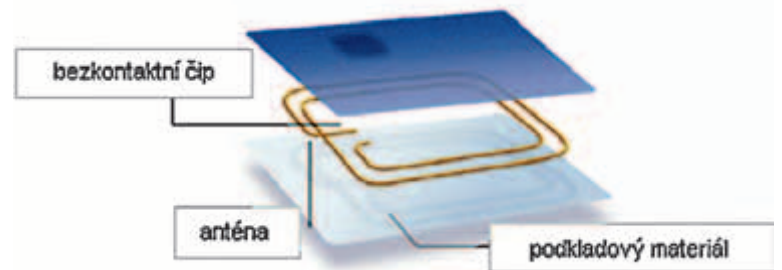
**Kontaktně založené technologie** jsou dnes široce používány v dalších aplikačních oblastech, ale pro elektronický jízdenkový management se zde ukazují vážné nevýhody. Jedna z nich je, že rozsah uživatelského zařízení je omezen pouze na standardní karty (tedy ne mobilní telefonní zařízení ap.), protože norma ISO 7816 určuje, že elektronické kontakty musí být umístěny na povrchu a karta vložena do čtecí štěrbin. Další nevýhoda je dlouhá časová prodleva celé transakce – manipulace a vkládání karty do štěrbin. To není vhodné pro potřeby vysoké průchodnosti cestujících ani v turniketech v „uzavřených“ systémech a ani při vstupní/výstupní interakci v „otevřených“ systémech.

Nicméně, tato technologie byla v minulosti aplikovaná do obou systémů, ale ve většině případů jen ve spojení s ručním nákupem jízdenky před cestou.

Za tuto hranici šly například některé ověřovací projekty v Německu, kde ruční předvolba typu jízdenky byla rozšířena o check-in interakci při vstupu do vozidla. Potřebná jízdenka mohla být dynamicky vygenerována bez potřeby dalšího zvláštního výběru pro konkrétní cestu.

Pro potřeby e-ticketingu se dnes však zdá, že kontaktně založené technologie již nemají perspektivu.

**Proximity technologie** se vyhýbá těmto nevýhodám díky svému bezkontaktnímu přenosu.



Zde uživatelská zařízení, která byla použita, nebo která jsou navrhována, se mohou široce odlišovat, i když paměťové nebo čipové karty jsou zde stále dominantní. Ve Francii a Německu byly prováděny testy s kombinací kontaktních čipových karet ve spojení s přídatným elektronickým bezkontaktním zařízením, které přenášelo požadované informace z rozhraní kontaktní karty do bezdotykové komunikace s přístupovými systémy a naopak.

Ve Francii a Itálii byly použity i papírové jízdenky s integrovanou anténou a paměťovým čipem. Transakční časy jsou i zde dostatečně krátké s maximem mezi 150 - 300ms. Avšak z důvodu malého přenosového dosahu (10 cm) je požadováno, aby cestující přiložil uživatelské zařízení těsně k validačnímu snímači.

Taková kombinace by se mohla zdát na jednu stranu jako výhoda – zahrnout zmíněnou variantu do organizace e-ticketingu, ovšem na druhou stranu, požadovaná uživatelská akce se nezdá být takto přijatelná v „otevřených“ systémech, zvláště při vystupování z vozidla, a dále pro pravidelné uživatele, kteří dnes obvykle používají dlouhodobé časové jízdenky bez nutnosti jakékoliv interakce při cestování.

Proto nejznámější proximity aplikace stále požadují ruční výběr jízdenky, které by mohly být jedinečně kombinovány s jednotlivou check-in akcí (viz výše kontaktně založené technologie). S ohledem na požadované check-in a check-out akce, které jsou nezbytné pro automatickou kalkulaci jízdného, je technologie považována za vhodnou pouze v „uzavřených“ systémech. Přesto je dnes proximity technologie používána ve většině aplikací e-ticketingu nebo managementu elektronického jízdného a dosáhla úrovně dostatečně vyzrálé technologie.

**Vicinity technologie** byla již navrhována a testována v laboratorních podmínkách po mnoho let. Díky většímu bezdotykovému detekčnímu dosahu (1 m), nepotřebuje uživatelem požadovanou akci během cesty. Doposud však nejsou známé



výrazně uspokojivé výsledky, týkající se dostatečně vysoké spolehlivosti při její detekční činnosti. To je díky skutečnosti, že horizontální a svislá orientace karty, během identifikačního procesu významně ovlivňuje právě její detekční rozsah. Detekční limity mají za následek, že technologie není zatím úspěšně osvědčená pro větší „dveřní“ systémy, které je třeba otevřít podstatně více než 1 metr. Kromě toho, dveřní antény požadují poměrně přesnou instalaci a pečlivé mechanické nastavení pro optimální provoz. Z těchto omezujících důvodů detekční spolehlivosti je vicinity technologie doporučována jen pro ruční výběr jízdenky zákazníkem společně se sběrem dat pro statistické účely namísto automatické kalkulace jízdného. Ve Francii přesto byly prováděny testy s použitím kombinace jak vicinity tak proximity systému na stejnou kartu, to umožnilo spolehlivou registraci při check-in vstupu na proximity vzdálenost a registraci při check-out výstupu na vicinity vzdálenost.

**Širokopásmová technologie** je zřejmě zatím jediná technologie vhodná pro management elektronického jízdného v obou systémech, jak v „uzavřeném“ tak „otevřeném“. Technologie byla úspěšně předvedena ve Švýcarsku systémem EasyRide.

Vysoká detekční spolehlivost širokopásmové technologie byla dlouhodobě prokazována v průběhu pilotních zkoušek v reálném provozu v Basileji a v Ženevě na rozsáhlé skupině cestujících všech věkových skupin. Nezanedbatelnou výhodou je, že instalace a montáž snímačů může být provedena skrytě uvnitř vozidla pod stropní podhledy, a tak mohou být jednoduše zabezpečeny před vzrůstajícím vandalstvím.

Nevýhoda – technologie je patentově chráněná a uživatelské zařízení zatím zdaleka nedosáhlo ceny běžné čipové karty.

Pro kompatibilitu s konvenčními validátory (snímači) v proximity technologii lze přenosovou vzdálenost snížit případně na několik centimetrů. V takovém případě je však na uživateli požadováno, aby přiložil uživatelské zařízení přímo k snímači.

Obdobný způsob přístupu v širokopásmové technologii pro zvláštní skupinu uživatelských mobilních telefonních zařízení by umožňovalo použití Bluetooth (BT) bezdrátového přenosového protokolu, který má pracovní dosah až do 10 metrů. Bohužel tato technologie je zatím ve fázi návrhů, a není zatím jasné, zda Bluetooth, jako standard, bude opravdu přijat pro aplikace v e-ticketingu s ohledem na jeho současný vývoj, rozšíření (BT není zatím běžným vybavením mobilních přístrojů), spolehlivost a zabezpečení.

SMS technologie, jak bylo zmíněno, může být přijatelným a zejména levným řešením v nabídce doplňkových služeb dopravního operátora. Avšak tím, že jízdenka musí být ručně zapsána a zaslána, SMS technologie pro spojení s automatickým výpočtem jízdného v rámci budoucích sofistikovanějších jízdenkových systémů se zdá komplikovaná.

## Uvádění do praxe a potenciální směry dalšího rozvoje

Důvody pro zavádění systémů řízení managementu elektronického jízdného byly zmíněny a jsou dostatečně opodstatněné a důležité. Hlavním rozporům však stále zůstává ohled na stávající uživatelský komfort, daným tím, že cestující s klasickou dlouhodobou jízdenkou nemusí provádět žádnou interakci při použití dopravního prostředku proti většině požadavků uvedených v úvodu.

Zdá se, že v našem případě „otevřeného“ systému, jediné širokopásmové technologie může v budoucnu vyhovět většině z nich. V porovnání s proximity technologií, s její nákladnou instalací snímačů a validátorů ve vozidlech a turniketů v přepravních prostorech, může být toto potenciálně redukováno jednodušší instalací několika

elektronických zařízení přístupových snímačů ve dveřích a stropech vozů. Nicméně, příslušná uživatelská zařízení jsou zatím podstatně nákladnější vzhledem k požadovanému LCD displeji a baterii a dále, navrhovaná zařízení doposud neprošla standardizačním procesem.

Závěrem lze usuzovat, že jediné komplexní přeměna konvenčního systému s papírovou jízdenkou na systém integrující management elektronického jízdného, informační systémy pro cestující, monitorovací systémy dopravních prostředků a integraci inter-sloužeb, může mít za výsledek dostatečné racionalizační efekty, kterými lze ekonomicky odůvodnit jeho zavedení.

Taková komplexní řešení však jsou dnes stále na počátku a vyžadují další výzkum a značné finanční prostředky. Z těchto důvodů již první závěry současně probíhajícího projektu *Tr@nsITS* pod mezinárodní asociací UITP navrhuji co nejdříve realizovat klíčové předpoklady pro urychlení dalšího rozvoje:

- stanovit síť vybraných dopravních společností charakterizující sektory dopravy velkých evropských měst a oblastní veřejné dopravy,
- vytvořit výzkumná pracoviště pro rozvoj požadovaných systémů,
- pokročit v kooperaci s výrobci v dosažitelnosti vhodných zařízení a implementaci inteligentních systémů hromadné dopravy.



Komplexní integrovaný systém poskytne příležitost provozovatelům dopravy přizpůsobovat podle datových analýz jejich služby a současně pro úřady zodpovědné za dopravu měřit přesně výkon sítě veřejné dopravy. Ty mohou na základě měření určovat dopravní politiku přes dynamickou cenovou strategii namísto nepružných a zjednodušujících předpisů.

Budoucí management elektronického jízdného bude jistě účinný nástroj pro diferencii tarifní politiky. Dopravní společnosti v daném konkurenčním prostředí budou muset mít nepochybně v blízké budoucnosti systém, který jim umožní lépe poznat jejich klienty za účelem poskytnout lepší služby a využít pro to vhodnou tarifní politiku s flexibilitou závislou na požadavcích trhu.

Jan Pastrnek, odbor odbytu a tarifu MHD ředitelství

## Výkladový slovníček

Výraz	Popis
2D čárový kód	dvourozměrný čárový kód s velmi vysokou informační kapacitou a schopností detekce a oprav chyb (při porušení kódu). Příkladem je PDF (Portable Data File) 417, který je patentem americké firmy Symbol. Je používán Dopravním podnikem Praha na časových jízdenkách.
be-in/be-out (BIBO)	být uvnitř/být venku.
Bluetooth	technologie pro bezdrátové spojení nejrůznějších přístrojů na krátké vzdálenosti (asi 10 m). Výraz vyjadřuje specifikaci přenosového protokolu mezi mobilními počítači, mobilními telefony, digitálními kamerami a dalšími přenosnými zařízeními.
CRM	Customer Relation Management - management vztahů k zákazníkům.
GPS	Global Positioning System - družicový navigační systém pro určování polohy, systém zjišťování místa vozidla pomocí družice.
GSM	Global System for Mobile Communications - radiotelefonní systém spojení pro mobilní účastníky.
check-in/check-out (CICO)	registrace při vstupu/výstupu.
ISO	International Organization for Standardization - mezinárodní organizace pro normalizaci.
LCD	Liquid Crystal Display - displej z tekutých krystalů, např. monitor z tekutých krystalů nebo displej na hodinkách.
MMS	Multimedia Messaging Service - multimediální zprávy, které umožňují zasílání barevných obrázků, zvuků a krátkých videoklipů a dalších informací mezi mobilními telefony.
P+R systémy	Park & Ride - zaparkuj a jezdí městskou hromadnou dopravou.
PDA	Personal Digital Assistant - malý přístroj, ovládaný většinou pomocí dotykového displeje, který umožňuje například organizovat čas, pracovat s texty a zprávami elektronické pošty. Synonymem pro kapesní počítač s dotykovou obrazovkou se staly výrobky značky Palm (s operačním systémem Symbian) a Pocket PC (s operačním systémem Microsoft Windows Mobile).
Proximity	bezkontaktní technologie pracující na vzdálenost přibližně do 10 cm.
SMS	Short Message Service - krátké textové zprávy, ve kterých lze odesílat text o délce 160 znaků. Většina telefonů umožňuje napsat i delší zprávy, které jsou ovšem před odesláním rozděleny na více standardních zpráv.
Ticketing	způsoby prodeje jízdenek.
Vicinity	bezkontaktní technologie pracující na vzdálenost přibližně do 1 m.
walk-in/walk-out (WIWO)	jít dovnitř/jít ven.

Všechny problémy, spojené se zaváděním tramvleků v evropských i mimoevropských zemích, platí ve stejné míře i u nás: technická a investiční náročnost, nejasnost „dopravní náročnosti“ oblastí, které by měly, případně mohly být tramvakovou dopravou – zejména ve středně- a dlouhodobém časovém horizontu – obsluhovány a v neposlední řadě též nedostatek politické vůle, jehož příčina byla zmiňována již v první části tohoto článku: krátkost mandátů volených zástupců, a tím vysvětlitelný nezájem angažovat se v dlouhodobějších, většinou politicky „nevýnosných“ a mnohdy dokonce nepopulárních investičních záměrech.

Dopravní situace v Praze je však **kritická**. Vážnost tohoto tvrzení byla častým opakováním otupena, stala se z něho pouhá floskule. Je však obtížné si představit například následky větší exploze, k níž záchranáři prostě **nedojezdou** totálně ucpanými ulicemi a nebudou schopni se vůbec přiblížit k místu katastrofy pro množství zaparkovaných vozidel. Situaci dokázala „vyřešit“ – jak se ukázalo počátkem srpna 2002 – více než stoletá voda v Praze.

Investiční náročnost budování tramvakových tratí (případně přestavby stávajících železničních nebo i meziměstských tramvajových tratí na trati s „tramvakovými“ parametry) jako argument proti tomuto snad jedinému alternativnímu řešení k nadále bezvýhodnému rozvoji individuální automobilové dopravy **neobstojí**. Je notoricky známou, avšak „takticky“ zatajovanou skutečností, že žádání o dopravních staveb u nás ani v zahraničí individuální automobilovou dopravu neomezila, nanejvýš ji převedla jinam a vzniklá větší kapacita začala být „s povděkem“ využívána tisíci dalšími řidiči. Projektování dopravních staveb a zejména stanovování jejich priorit je totiž (přínejmenším spolu) určováno lobbystickými skupinami na základě principiálně stejného mechanismu, kterému „vděčíme“ za obudná panelová sídliště ze 70. a 80. let minulého století.

Podívejme se nyní na několik možností, které se nabízejí v Praze a v jejím okolí díky existenci železničních tratí, pocházejících vesměs ještě z Rakouska-Uherska. Je to především trať na Kladno (bývalá Buštěhradská dráha), trať z Braníka na Sázavu a na Dobříš (tzv. Posázavský Pacifik), dále trať na Brandýs nad Labem a principiálně i další – především radiální – tratě. Dopravní směry zatížené intenzivním rychlíkovým a nákladním provozem, například trať do Berouna, Kralup nad Vltavou, Kolína či Benešova, jakkoli směrově velmi potřebné, pravděpodobně nepřicházejí ani perspektivně pro souběžný tramvakový provoz v úvahu z důvodu provozně bezpečnostních omezení, uvedených v 1. části tohoto článku.

Podrobněji k možnostem zavedení tramvakové dopravy na prvních dvou tratích:

O radikální modernizaci dopravního spojení s Kladnem, nejbližším a nejprůmyslovějším satelitním městem Prahy, se uvažuje již více než 10 let. Je ironií, že ze všech druhů dopravy, které byly předmětem studií (metro, tramvaj, železnice na bázi lehkých kolejových vozidel, nekonvenční železnice typu monorail, trolejbus, autobus) až dosud prakticky veškerá dopravní zátěž – ve veřejné osobní dopravě – spočívá na provozně i ekologicky nejméně výhodných autobusech. Váhání při řešení tohoto problému má však – tentokrát – dvě závažné věcné příčiny. První spočívá ve skutečnosti, že uvažovaná trasa má současně zajišťovat dopravní obsluhu ruzyňského letiště. Ta je přitom v poslední době vnímána jinak než dříve, kdy byla chápána pouze ve smyslu rychlého spojení letiště s centrem. Význam ruzyňského letiště v posledních letech stále roste – z ročního počtu cestujících 1,99 milionu v roce 1990 a již 4,9 milionu v roce 2000 je předpokládán nárůst na 8,1 milionu v roce 2004 a 11,2 milionu v roce 2010. Kromě toho se začíná uplatňovat závažný handicap umístění letiště, jímž je značná vzdálenost od dálkových železničních tratí, překonatelná navíc (s výjimkou tratí Praha – Drážďany, která však stejně dosud nemá v katastru Prahy 6 vhodné nádraží) pouze přes centrum města. Uvážíme-li přitom pozornost, kterou evropské země věnují modálnímu propojení letecké a dálkové železniční dopravy, dostává se spojení letiště s centrem do zcela nového funkčního kontextu.

První možnosti spojení letiště s centrem – vedle

# Tramvlaky – možnosti uplatnění v pražském regionu

rekonstrukce bývalé Buštěhradské dráhy, která má dopravně obsluhovat kladenskou oblast i ruzyňské letiště – je prodloužení tramvajové trati, která byla rozsáhle rekonstruována v letech 1966 až 67, kdy byla její převážná část od Starých Dejvic až do Veleslavína a od Bořislavky celá přeložena z Kladenské ulice na nově vybudovanou nynější Evropskou třídu. Trať je v celé trase vedena na vlastním tělese, perspektivně s úplnou preferencí tramvajů, jejímu případnému přebudování na rychlodrážní provoz však brání úroňové řešení všech křižovatek. Přitom se jedná o typický případ tratě, kterou by bylo vhodné – a technicky možné – prodloužit na letiště a přinejmenším od Divoké Šárky upravit na trať rychlodrážních parametrů. Z hlediska „letištní“ klientely by tato trať měla naprosto unikátní přednosti:

1. **Přímé spojení s centrem města** dokonce ve dvou směrech: do oblasti Prahy 1, 2, 4 a 10 a do oblasti Prahy 3, 7, 8 a 9;
2. **přímé spojení na všechny tři (perspektivně čtyři) tratě metra** – A, C, B a (D) (postupně podle vzdálenosti);
3. **přímé spojení do turisticky nejatraktivnějších oblastí města** (Pražský hrad, Staré Město, Veletržní palác, Výstaviště, ...);
4. **přímé spojení do mezinárodních hotelů** (Diplomat, Parkhotel, Hilton);
5. **přímé spojení s nádražími pro dálkové a mezinárodní spoje** (Masarykovo, Hlavní nádraží, nádraží Holešovice; nejzajímavější je připravovaná „rychlíková zastávka“ v Podbabě pro požadovanou intermodální vazbu letiště s rychlíkovou dopravou na Drážďany).

Přes tyto zcela unikátní možnosti této tramvajové trati se v současnosti uvažuje nanejvýš o jejím prodloužení na sídliště Dědina, a to ještě za předpokladu, že tato oblast nebude dopravně obsluhována městskou dráhou v trase „Buštěhradské“ dráhy.

Rozhodování dále komplikuje metro, v úvahu přichází zejména prodloužení tratě A. V poslední době se objevily i úvahy o prodloužení tratě B k letišti ze Zličína. Důvodů pro toto na první pohled překvapivé řešení je více:

1. trať ze Zličína by byla asi o třetinu kratší než z Vítězného náměstí;
2. nevedla by pod hustou a přitom málo obydlenou zastávkou jako v Praze 6 (převážně vily nebo maximálně dvoupodlažní domky);
3. ve Zličíně je projektována rozsáhlá obchodní a průmyslová zóna, kterou by metro obsluhovalo mnohem výhodněji než stávající autobusy a případně prodloužená tramvajová trať z Řep;
4. trať B vede pod dvěma nádražími s mezinárodními rychlíky (a je v docházkové vzdálenosti vůči třetímu, největšímu Hlavnímu nádraží), čímž vyhovuje požadavku modálního propojení letecké a dálkové železniční dopravy.

Na druhé straně však nelze přehlédnout, že ani jedna z variant prodloužení metra neřeší problém dopravní obsluhy kladenské aglomerace. Určitým řešením by – v případě realizace druhé varianty, t.j. prodloužení tratě B – bylo tuto trasu v Hostivících rozdělit na dvě větve a jednu z nich vést (případně jako nadzemní rychlodráhu) na Kladno.

Vyvstává nicméně otázka, zda je vůbec účelné obě dopravní funkce řešit jedním systémem. Dá se totiž předpokládat, že zaměstnanci, dojíždějící mezi Prahou a Kladnem, žijí nebo pracují převážně v Praze 6 nebo 7; trať A metra sice toto přirozeným vývojem dané vymezení pravděpodobně zčásti narušila, ale přesto by o dopravní spojení na Kladno metrem oklikou přes Prahu 5 a 2 (a navíc s nutností přestupu ve stanici Můstek) byl určitě zájem minimální.

Naproti tomu využití „Buštěhradské“ dráhy, t.j. železniční trati Kladno – Hostivice – Dejvice – Masarykovo nádraží pro spojení samostatnou větví s letištěm by nebylo tak výhodné jako prodloužení tratě B metra. Zatímco metro by letiště spojovalo nejméně s pěti velkými dopravními uzly (tři rychlíková nádraží a autobusová nádraží Florenc a Černý Most) a perspektivně také s veletržním areálem v Letňanech, městská rychlodráha by na své trase měla takové „cizinecky zajímavé“ lokality pouze dvě: Výstaviště v Holešovicích a Masarykovo nádraží. Její trasa je paralelní s (dostatečně kapacitní) tramvajovou tratí, možnosti přestupu bez dalekého přecházení však nabízí pouze čtyři: ve Veleslavíně, v Dejvicích a na „konečné“ na Masarykově nádraží, pokud uvažujeme i zamýšlenou stanici Výstaviště. Projektová příprava přestavby „Buštěhradské dráhy“ na trať příměstské rychlodráhy sice již „povážlivě“ pokročila, většinu uvedených argumentů proti jejímu souběžnému využití pro spojení s letištěm lze však vyčíst z příslušných předprojektových dokumentů i z relevantních článků v odborném tisku. Stojí proto za úvahu nově přehodnocení celé situace a případné neslučování obou dopravních funkcí. Pak by se totiž mohla „vrátit do hry“ **tramvajová trať**, prodloužená do sídliště Dědina a pokračující na letiště jako trať s nejmodernějšími technickými parametry. Výstavba úseku „Divoká Šárka – Letiště Ruzyně“ (a případně kladenské větve) s úpravou nejdůležitějších křižovatek na Evropské třídě na mimoúrovňové by byla nákladově přinejmenším srovnatelná s přestavbou Buštěhradské dráhy, její přednosti však zřetelně převažují. Proti argumentu pomalosti tramvajového spojení s centrem je možno postavit koncepci expresních spojů na jedné trati. Řešení, kdy na téže trati jezdí běžné „zastávkové“ tramvaje a soupravy „rychlíkové“, které „stanicují“ jen na vybraných zastávkách, se začalo používat ve Švédsku již asi před 10 lety – máme však příklad i u nás. V Ostravě jezdí na jedné trati současně linka 1 (normální) a linka 10 (rychlíková). Trať je vedena po vlastním tělese a je 6,5 km dlouhá, prokládání normálních a rychlíkových spojů je ještě možné bez předjízdných výhyben.

Protože trať z letiště přes Dejvice do centra a dál patří v Praze k nejdělsím a jejich značná část může i při absolutní preferenci být ovlivňována ostatní poliční dopravou, a rovněž proto, že trať je v celé své délce (uvažujeme dnešní linku 26) sdílena vždy nejméně třemi dalšími linkami, je pro provoz expresních tramvajů nutno počítat s vkládáním předjízdných výhyben. Ty by bylo vhodné instalovat mezi „provozními“ kolejemi; pokud by nebylo povoleno jejich pojiždění v obou směrech, je možné je instalovat vždy za sebou.

Vraťme se však k problematice tramvleků, konkrétně k vlakové trati Praha-Braník – Dobříš (případně Týnec nad Sázavou). Jako všechny železniční trati budované na přelomu 19. a 20. století byla i tato trať především průmyslová – zásobovala dřívím papírnu ve Vraném, cukrovar a později čokoládovnu v Modřanech, pivovary v Braníku a v Krči, a samozřejmě také stavební výrobu v Praze. To předurčilo její trasu i umístění nádraží i zastávek. Ne vlastní vinou – rozvojem pružnější nákladní autodopravy – začala již ve 20. letech minulého století ekonomicky „ztrácet půdu pod nohama“. Vedla ale našťastí do centra rekreační oblasti Prahanů a navíc do cílové oblasti českého trampingu, což jí umožnilo hospodářsky fungovat – byť v podmínkách nepříliš reálného socialismu – další půl století. V 90. letech však začalo být „ekonomicky větrno“ a ukázalo se, že Československé státní dráhy ani jejich pohrobek České dráhy neudělaly absolutně nic pro to, aby infrastrukturu přizpůsobily změnám podmínek. Nádraží a zastávky jsou daleko od center

(zejména Zbraslav, Mníšek, Dobříš) a jsou vesměs téměř ve stavu, v jakém nám je zanechal staříký mocnář, trati zarůstají travou a nejráději by se samy zrušily. Přitom o několik set metrů dál jezdí denně desítky autobusů různých provozovatelů...

Tato situace je takřka modelová a víceméně se opakuje v celém Rakousku-Uhersku respektive v jeho „socialistické“ části. Podepsala se na ní ovšem také masivní preference autobusové dopravy v 60. a 70. letech minulého století, kdy ČSSR měla jednu z nejhustších autobusových sítí na světě (tento vývoj byl „podezděn“ mýtem o trvale levné sovětské ropě). Pro nezbytnou radikální změnu nehovoří jen aspekty ekonomické a ekologické – v situaci, kdy je v zájmu udržitelného rozvoje nezbytné urychleně vytvořit zákaznický atraktivní a zároveň ekonomicky únosnou alternativu individuální automobilové dopravě,

vystupuje do popředí unikátní přednost tramvakové dopravy oproti dopravě autobusové: zatímco všechny autobusy – i ty „neekologičtější“ – musí vinou hypertróvaného individuálního automobilového provozu končit vždy mimo městské centrum (na takzvaných autobusových nádražích, mají tramvaky všude vjezd do centra nejen povolen, ale jsou tam – za předpokladu moderních souprav s minimální hlučností – přímo vítány (cestujícími, kterým umožňují z okruhu až 50 km dojet mnohdy bez přestupování až na docházkovou vzdálenost k cíli své cesty).

Nabízí se možnost využít „dobříšskou“ trať pro realizaci pilotního projektu tramvakové dopravy, přinejmenším pro pražský region. Důvodů je několik:

1. Trať již v současnosti umožňuje modální vazbu na tramvaje (Nádraží Modřany), na regionální autobusovou dopravu do pravobřežních obcí (Belárie – směr

Jesenice, Jílové u Prahy) a na dálkovou vlakovou dopravu (Hlavní nádraží).

2. Zastávku Nádraží Modřany je možné poměrně snadno upravit – změnou nivelety tramvajových kolejí v oblasti vlakového nástupiště – pro přejezd tramvakových souprav (je s podivem, že projektanti s touto možností u trati, budované v první polovině 90. let vůbec nepočítali). Tramvaky by mohly – při zachování současného linkového vedení – jezdit po lince č. 3, a již tato trasa by nabízela zajímavé modální vazby na příměstskou i dálkovou vlakovou dopravu severním směrem (Masarykovo nádraží), na metro (trať B – Karlovo náměstí, trať A – Václavské náměstí, trať C (Florenc) a perspektivně trasa D – Nové Dvory, Libuš nebo Písnice) a konečně na dálkovou dopravu autobusovou (Florenc, Černý Most). Zbývající úsek původní trati (Modřany – Praha hl. n.) nabízí další „modálně zajímavé“ vazby na trati ČD ve stanici Praha – Vršovice („jihojihovýchodní“ směr na Benešov, Tábor, České Budějovice) a na Hlavním nádraží (východní směr Kolín, Pardubice). Pro tramvakový provoz by stálo za úvahu též obnovení zastávek Praha–Vinohrady (za vinohradskými tunely), Praha–Michle (u výjezdu ze zářezu mezi Tyršovým vrchem a Bohdalcem) a Praha–Spořilov – všechny tyto tři lokality jsou v současné době masivně obsluhovány autobusy MHD.

Je zřejmé, že navrhovaná koncepce „pilotní“ tramvakové trati je zajímavá přinejmenším pro téměř unikátní možnost studia modálních vazeb. Přitom se jedná o trať, která ve stávající trase a pojetí svého provozu perspektivně sotva přežije. Technická a investiční náročnost by přitom byla stejná jako u jiných tramvakových projektů – vybudování maximálně 9 měniren, přemístění některých zastávek (Zbraslav, Mníšek, Dobříš), přemístění traťových úseků (okolí Mníšku, Dobříš), vybudování přibližně 3 výhyben, přestavba všech nástupišť, rekonstrukce zabezpečovacího systému). Vzhledem k výškovému profilu trati (dlouhá stoupání až 22 ‰) nepřichází v úvahu duální pohon („tramvajová“ trakce – vznětové motory), na druhé straně provozní zatížení trati by dovolilo zatrolejování „městským“ rychlodrážním systémem (jako na tramvajové trati Braník–Modřany), tedy s trakčním napětím 600 nebo lépe 750 V (prozatím s přepínáním v Modřanech) – nelze rovněž přehlédnout, že „kulturní“ tramská trať by zatrolejování „těžkým“ železničním systémem dosti těžko snášela.

Dr. Jaroslav Závada



Citybahn Chemnitz.

Foto: Archiv redakce

## Samoobslužné otevírání dveří v metru

Dopravní podnik si velmi zakládá na informacích, které poskytuje svým zákazníkům. Na informační materiály se ročně vynakládají jistě nemalé částky. Přesto svým zákazníkům, cestujícím, jednu podstatnou informaci stále dlužíme. Nevšiml jsem si, že bychom je naučili správně obsluhovat otevírání dveří v nových soupravách metra.

Každý den se tak na lince C setkávám s lidmi, kteří mačkají tlačítka, která v tu chvíli vůbec nejsou aktivní. Další cestující naopak marně čekají na otevření dveří, na kterých svítí zelené diody. Občas mě to rozcíljuje, ale pokaždé si znovu uvědomím, že ti lidé za to vlastně vůbec nemohou.

Abychom přešli zmatkům kolem otevírání dveří, měli bychom cestujícím poskytnout naprosto jasný návod, podle kterého bude možné se řídit. Vždyť je to tak jednoduché: svítí-li diody, musím si otevřít sám. Nesvítí-li, počkám, až se dveře otevrou.

A ještě jednu věc bychom mohli udělat – používat systém samoobslužného otevírání opravdu systémově. Nemělo by se tedy stávat, že na jedné soupravě jsou tlačítka aktivní a na té následující už ne. Nemělo by se stávat, že například v úseku Kačerov – Vyšehrad otevírá strojvedoucí centrálně všechny dveře a ve stanici I. P. Pavlova (kde paradoxně vystupuje nejvíce lidí) se najednou rozsvítí diody a cestující si musejí otevírat

sami. To trochu zavání naschvalem. A cestující na něco takového rozhodně nejsou zvědaví.

Petr Janáč, divize Autobusy

## Otazníky

Jako pracovník Dopravního podniku trpím profesionální deformací a všímám si i věcí, které ostatní běžně přehlížejí. Již několik let jsou to tři takové „malíčkovosti“.

**První věc:** ve vstupu do vestibulu metra Kačerov byl dlouhá léta prošlapaný asfalt, protože podlaha vestibulu je o něco výše, než venkovní plocha. Asi před pěti lety někdo část asfaltu kolem dveří vyřízl. Říkal jsem si, že už konečně někomu došlo, že tam může dojít k úrazu a výškový rozdíl urovnat. A ejhle! Za nějaký pátek se tam objevil zbrusu nový asfalt, ale opět v rovině venkovní plochy se stupínkem do vestibulu, spíše o něco méně, jak vystyd. Po necelém půlroce tam někdo vylil kyblík betonu a náběh zednickou lžící urovnal. Podívejte se tam dnes. Stav je stejný, jak po mnoho let předtím. Beton vydrolený a nikomu nevádí, že si tam někdo může zlomit nohu. Cožpak nelze udělat plynulý náběh?

**Druhá věc:** po příjezdu na odstavě parkoviště a z výstupní zastávky dálkových autobusů, jdou lidé na metro Černý Most po mostě přes Chlumeckou ulici. Na konci mostu, ve vstupu do prosklené části se cestující vůbec nedozvědí, kudy mají jít k metru, protože v této

## DOŠLO DO REDAKCE

části je naprostá absence informačních prvků o metru. (Mám foto). Pouze na východu k sídlišti je zavádějící označení Metro –výstup, který cestující, jedoucí do centra nepotřebuje. Tabulky tam sice jsou, ale jsou otočeny směrem dovnitř, takže by je viděl pouze cestující, který se zmatečně otáčí a hledá. Na absenci informačních prvků ve směru od mostu jsem upozorňoval příslušnou službu již před lety a dostalo se mi odpovědi, že se na to podívají. Před rokem a půl jsem se opět ozval a dostal jsem stejnou odpověď. To je takový problém udělat tabulky oboustranné?

Na těchto dvou příkladech je vidět naprostý nezajem příslušných pracovníků něco řešit.

**Třetí věc** mi připomíná mého ředitele na stavbě na Ukrajině; když si lidé stěžovali na kvalitu pitné vody a na argumenty doktora, že rozbor vody ukazuje, že je v pořádku, zařval: „To je všechno hezké, akorát se ta voda nedá pit!“ Ale k věci. Ve vchodu do ředitelství i ve vstupní části vestibulu stanice metra Vysočanská naproti, jsou na podlahu použity leštěné žulové desky. Když prší anebo padá sníh, jsou tyto desky nesmírně kluzké a určitě by se tam daly natočit vítězné záběry do pořadu „Neváhej a toč“, kdyby se nejednalo o potenciální zdroj úrazů. Údajně byla tato záležitost i reklamována a posudek odborníka zněl: klouzavost je v normě. Do vstupní části ředitelství byly alespoň zakoupeny rohože, ale jinde se kloužeme dál. Kolik se asi musí stát úrazů, aby účelovost zvítězila nad krásou?

Jiří Schwarzer, technický úsek ředitelství

## Lyžovačka na Slovensku

Letošní zimu nejedou na lyžařský výcvik pouze žáci 1. ročníků, protože se zrodil nápad dát šanci i nadšencům tohoto sportu z vyšších tříd a vyzkoušet i kopečky v zahraničí. A tak skupina lyžařů i snowboardistů ve středu 29. ledna seděla v mezinárodním rychlíku směr Ružomberok a druhý den už účastníci zájezdu sjížděli sjezdovky u našich sousedů na Málinu Brdu. Po celodenní lyžovačce se unaveným svalům parádně relaxovalo ve čtyřicetistupňové vodě v nedalekých termálních lázních Bešaňová. Druhý den se lyžovalo na Donovalech. Tam sjezdovka byla nad síly některých lyžařů, snad i proto, že celý den padal ostrý suchý sněh.



Překvapením po návratu z lyžování byla diskotéka, kterou pořádal provozovatel hotelu. Protože polovina ubytovaných v hotelu byli Maďari, tancoval se hlavně čardáš. Po dvou dnech sněžení se počasí umoudřilo a odměnou byl poslední den – den plný slunce a skvělého poježdění si v sypkém prašanu. Ti, kteří měli s sebou snowboard a na začátku s ním jen nesměle koketovali, po třech dnech tvrdého tréninku navázali pevný a trvalý vztah nejen s ním, ale i s instruktorkou, která vše nejen vysvětlila, ale i na svahu předvedla.

Co říci závěrem? Vše proběhlo bez problémů i bez úrazu a po noci strávené ve vlaku se všichni těšili domů.

## Spolupráce s Výukovým střediskem draždanského DP pokračuje

Na podzim loňského roku došlo ke generační výměně vedoucích pracovníků DVBAG, a proto nás nové vedení Výukového střediska navštívilo, aby potvrdilo eventuální další spolupráci.

Paní Brigitte Leuschke – personální vedoucí a pánové dipl. ing Credé – personální ředitel a Ulrich Jäpel – vedoucí vzdělávání si prohlédli naši školu i střediska odborného výcviku.

S draždanskou školou spolupracujeme v rámci výměnných stáží žáků i pedagogů již čtvrtý rok. V minulosti nám tato spolupráce přinesla mnoho podnětného pro budoucí orientaci ve školství v rámci EU. Motivační je i poznání nutnosti znalosti cizích jazyků a přízpůsobení se systémům, jejichž zavedení lze v příštích letech očekávat.

Z jednání s vedením naší školy vyplynula dohoda o pokračování započatých vzájemných výměnných sedmidenních až čtrnáctidenních stáží žáků oborů elektrikář a automechanik. Pokračovat bude i výměna veškerých pedagogických, systémových i odborných zkušeností.

## Maturitní ples

Pondělí 2. února, velký sál Lucerny, 19.00 hodin a 270 letošních maturantů, kteří za zvuků studentské hymny Gaudeamus .. nastupují se svými třídními učiteli na taneční parket ke slavnostnímu dekorování šerpami Maturant 2004.

Ředitel školy ing. Ladislav Šilhan ve svém krátkém projevu k maturantům popřál úspěch při maturitních zkouškách i v celém životě, zástupci žáků poděkovali pedagogům za trpělivost a snahu předat jim požadované penzum středoškolského učiva. Poté třídní učitelé začali předávat svým slavnostně naladěným žákům maturitní šerpy. To byl signál pro fotografy a nejen ty profesionální. Fotilo se, činili se i videokameramani, vždyť středoškolská studia tímto rituálem končívají, pro většinu z nás jen jednou. Byla to prostě sláva jak má být. Ještě rozbalit plachty na peníze, které se sypaly z obou balkonů, sólo pro třídní učitele a taky sólo pro rodiče. Pak trochu zklidnění a tanec pro všechny.

Maturitní ples si užili i maturanti dálkového nástavbového studia, tedy ti, kteří se rozhodli zvýšit si vzdělání a při práci se stali žáky školy. Co obnáší studium s pracovními a rodinnými povinnostmi, víme mnozí, takže před úspěšnými „dálkaři“ klobouk dolů.

Text a foto: -sou-



## KULTURNÍ TIPY NA BŘEZEN

### FILM

Z připravovaných březnových premiér v našich kinech vybíráme:

#### Ničeho nelituji

Tragikomedie režisérky a herečky Theodory Remundové přináší postupně dva samostatné příběhy, z nichž každý představuje zdánlivě obyčejné, všední rodinné vztahy. Postavy „dokumentu“ ve svém myšlení a jednání mohou být značně odlišné od nás samotných, přesto se díky velké dávkě pravdivosti, v jaké se zde vyjevují, můžeme s některými rysy jejich myšlení i jednání potkávat sami u sebe. A to je také hlavním záměrem celého tohoto projektu – aby v divákově se závěrečnými titulkami film neskončil, ale pokračoval a snad i někdy pomohl trochu lépe porozumět jeho vlastním životním situacím. Do kin přichází pod reklamním sloganem – Neobyčejný pohled Theodory Remundové na obyčejné lidi.

V kinech od 4. března 2004.

#### Bolero

Film režiséra F. A. Brabce provázel „mediální zájem“ už v průběhu natáčení. Není divu, autoři se totiž inspirovali skutečným zločinem, jenž se odehrál v osmdesátých letech na Slovensku, ale vzali si z něj pouze základní téma a příběh převedli do současné Prahy. Je to krimi o vraždě mladé studentky skupinou mladíků, k nimž policie přes intenzivní pátrání objeví stopu až po několika letech. Mezitím si však někteří založili rodiny a stali se „spořádanými občany“. Zcela změnili identitu a nabyli přesvědčení, že nebudou odhaleni. Jejich rodiče bojují všemi prostředky, aby vina nebyla prokázána – bez soucitu s obětí, vedeni jen snahou ochránit své děti, svou pověst a postavení.

V kinech od 11. března 2004.

### DIVADLO

Divadlo ABC připravilo na 13. března premiéru hry Erica-Emmanuela Schmitta Frederik. Příběh inspirovaný hvězdou pařížského divadla Bláznivých dramatik Frederickem Lemaitrem, nejoblíbenějším francouzským hercem období romantismu, vzdává hold hercům a divadlu.

Frederick je extravagantní osobnost, hráč, svůdník, revolucionář; zdá se být připravený na všechno – kromě lásky. Když se však setká s Berenikou, tajemnou kráskou, která nepatří do divadelního světa, musí si vybrat mezi láskou vysněnou na divadle anebo láskou skutečnou. Jevíště nebo život? Během tohoto výpravného romantického příběhu neopustíte prostor divadla na divadle. Uvidíte, jak vzniká představení od okamžiku, kdy začínající autor přinese řediteli hru k přečtení. Kolik humoru a napětí i smutků a trápení je při tom možné zažít. A také, zda hádky, herecká řevnivost, potíže s láskou či penězi a politikou zůstávají v zákulisí, když se zvedá opona a představení začíná... Jsou tady všechny nepostradatelné figury a figurky divadla – místa, do kterého člověk zvnějšku často touží vidět a zasahovat, ale kde také touží najít své vlastní iluze a sny.

V režii Milana Schejbala ztělesnil titulní postavu Fredericka Boris Rösner.

### HUDBA

Březen už by měl být na velké hudební akce poněkud bohatší než dva předchozí měsíce. Náš stručný výběr můžeme začít třeba středou 10. března, kdy se ve velkém sále Lucerny představí stále populárnější rockový soubor **Divokey Bill**. Skupina má na svém

kontě už tři alba a do svého specifického energického zvuku dokáže vedle typických rockových nástrojů zahrnout i akordeon, housle a banjo. Její koncerty rozhodně stojí za návštěvu. Dva dny na to zavítá do divadla Archa kapela z trochu jiného soudku. Němečtí pionýři industrialu a alternativy **Einstürzende Neubauten**. Blíží se sice pomalu k 25 letům své existence, ale ze svého originálního přístupu k hudbě nic neztrácejí. Důkazem může být i čerstvé album **Perpetuum Mobile**, které bude pravděpodobně tvořit i základ letošního koncertního repertoáru. V pátek 19. března se v T-Mobile Areně představí američtí rap metaloví (či, chcete-li, nu-metaloví) **Limp Bizkit**. Pětice muzikantů (včetně DJ Lethala) z Floridy kombinuje ve své tvorbě tvrdou hudbu se samplovanými zvuky a hip hopem. Do širšího posluchačského povědomí prorazila v roce 1999 albelem **Significant Other**, jehož se jenom v USA prodalo přes 7,5 milionu kopií. Možná jsou už mírně za vrcholem, ale jejich premiérový koncert v ČR by mohl být stále velkou událostí. Na sobotu 20. března připadá vyhlášení cen Akademie populární hudby **Anděl 2003** (společenský sál Kongresového paláce). Jaké jsou nominace a jaké hudební akce se budou odehrávat v klubech na Národní třídě právě 20. března, se můžete dovědět na internetových stránkách Akademie – [www.aph.cz](http://www.aph.cz). Zdarma se ten den můžete jít podívat třeba do kavárny **Platýz** na folk a country, **Rock Café** na rockovou hudbu, **klubu Vagon** na underground, **klub N11** bude v zajetí taneční hudby, **Reduta** bude patřit blues a do restaurace **Parnas** se má po letech vrátit jazz. Takže téměř pro každého něco... A abych nezapomněl, 26. března představí svůj repertoár (asi nejen z nového alba **Veci čo sa dejú**) v Branickém divadle slovenská zpěvačka **Jana Kirschner** a 30. března by se v rámci svého koncertního turné po Čechách, Moravě a Slovensku měly v Malé sportovní hale na Výstavišti objevit **Chinaski** společně se slovenskou kapelou **Peha**.

-mis-

## Privýdělek k rodičovskému příspěvku a k důchodu v roce 2004

### Rodičovský příspěvek

Od 1. ledna 2004 je nově umožněno poživatelům **rodičovského příspěvku** pobírat tento příspěvek **bez ohledu na výši příjmů** z případné výdělečné činnosti.

Nová úprava ruší limit příjmů z výdělečné činnosti.

Do 31. prosince 2003 mohl rodič pobírat příspěvek jen za podmínky, že bude výdělečnou činnost vykonávat jen v takovém rozsahu, aby výše příjmu z této činnosti nepřesáhla v kalendářním měsíci 1,5 násobek částky na osobní potřeby rodiče, tj. 3 480 Kč.

I když poživatel rodičovského příspěvku může být výdělečně činný bez omezení, nadále zůstává v plat-

nosti podmínka osobní celodenní a řádné péče o dítě zakládající nárok na výplatu rodičovského příspěvku. S tím souvisí omezení možnosti návštěvy dítěte v jeslích, mateřské škole nebo jiném obdobném zařízení pro děti předškolního věku.

I nadále bude rodičovský příspěvek náležet jen v případech, kdy dítě navštěvuje vyjmenovaná zařízení nejvýše pět kalendářních dnů v kalendářním měsíci, nebo může navštěvovat takové zařízení každý den, nejvýše však v rozsahu 4 hodin denně za podmínky, že existují zákonem vymezené zdravotní důvody na straně dítěte nebo rodičů.

### Starobní důchod

Od 1. ledna 2004 nemusí poživatelé starobního

důchodu hlídat své příjmy. To se týká osob, které mají jak příjem ze závislé činnosti, tak i osob samostatně výdělečně činných. Tato možnost je vyvážena povinností sjednávat pracovní poměr nejen na dobu určitou, ale i na dobu nepřesahující jeden rok (podle zákona č. 425/2003).

Do konce roku 2003 platilo, že starobnímu důchodci náležela výplata starobního důchodu jen v těch měsících v období dvou let po vzniku nároku na starobní důchod, v nichž jeho příjem nepřekročil dvojnásobek životního minima (částku 8 200 Kč).

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

## Důchodová problematika

V minulém čísle DP-KONTAKTu byla podle výkladu k novele důchodového zákona s účinností od 1. ledna 2004 zmíněna podmínka současného pobírání starobního důchodu a výdělku při sjednání pracovního poměru na dobu určitou – maximálně na jeden rok – s tím, že tuto změnu nelze provádět dodatkem k pracovní smlouvě (dohodou o změně pracovní smlouvy). Pracovní poměr na dobu neurčitou musí být ukončen a sjednán nový pracovní poměr na dobu určitou.

Novým výkladem Ministerstva práce a sociálních věcí (dále MPSV) k § 37 odst. 1 zákona o důchodovém pojištění ve znění zákona č. 425/2003 Sb., lze provádět změnu pracovního poměru z doby neurčitě na dobu určitou dodatkem k pracovní smlouvě (dohodou o změně pracovní smlouvy). Pracovní poměr na dobu neurčitou tedy nemusí být ukončován a uzavírán nový pracovní poměr na dobu určitou.

**Citujeme výklad MPSV k § 37 odst. 1 zákona o důchodovém pojištění ve znění zákona č. 425/2003 Sb.:**

Podle § 37 odst. 1 zákona o důchodovém pojištění ve znění zákona č. 425/2003 Sb., se starobní důchod od dosažení důchodového věku vyplácí v případě výkonu výdělečné činnosti formou pracovního poměru nebo dohody o pracovní činnosti za podmínky, že tento pracovní poměr vztah „byl sjednán na dobu určitou, nejdéle na dobu jednoho roku, lze-li jej podle zvláštních právních předpisů na tuto dobu sjednat“.

Za sjednání pracovního poměru vztahu na dobu určitou, nejdéle na dobu jednoho roku, lze pro účely důchodového pojištění považovat i změnu dosavadního pracovního poměru sjednaného na dobu neurčitou na

pracovní poměr sjednaný na dobu určitou, a to formou dohody o změně pracovního poměru (dodatkem k pracovní smlouvě). Musí však přitom být zřejmé, že dochází ke sjednání změny dosavadního pracovního poměru uzavřeného na dobu neurčitou na pracovní poměr uzavřený na dobu určitou, přičemž tato doba určitá musí být jednoznačně vymezena a nesmí přesáhnout jeden rok. Není-li v dohodě o změně pracovního poměru uvedeno, od kdy se pracovní poměr mění z doby neurčitě na dobu určitou, počítá se doba jednoho roku ode dne sjednání změny.

Prodloužit dosavadní pracovní poměr sjednaný na dobu určitou lze pro účely § 37 odst. 1 jen tehdy, pokud pracovní poměr byl sjednán na dobu nepřesahující jeden rok, a to tak, aby celková délka tohoto pracovního poměru ode dne jeho vzniku po prodloužení nepřesáhla celkovou dobu jednoho roku.

Pracovní poměry na dobu určitou nepřesahující jeden rok lze uzavírat opakovaně, a to i když nový pracovní poměr bezprostředně navazuje na předchozí pracovní poměr.

Uvedený výklad platí obdobně pro dohodu o pracovní činnosti.

Tady je nová odpověď na dotaz z minulého čísla DP-KONTAKTu podle výše uvedeného výkladu:

**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. srpna 2004 může

být tedy váš pracovní poměr na dobu neurčitou změněn dodatkem k pracovní smlouvě (dohodou o změně pracovní smlouvy) na pracovní poměr na dobu určitou do 31. prosince 2004, případně na dobu maximálně jednoho roku, t. j. do 31. července 2005.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2004, případně i o přepočítání již vymezeného 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, vč. vyloučených dob (nemoci apod.), 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 – 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Sokolovská 217/42, Praha 9, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská).**

**Helena Bajerová,**  
zaměstnanecský odbor ředitelství,  
telefon 296 19 33 61,  
e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Asi málokdo z nás při psaní textů na počítači nevyužívá funkci „kontrola pravopisu“. Tato šikovná pomůcka, která dnes patří ke standardní výbavě textových editorů (nové verze Wordu k ní přidávají funkci „hledání synonym“), bezpochyby zahнала již nejednu noční múru leckterých psavců a písmáků. Počítačová kontrola pravopisu však není všemocná: pro pravopisnou podobu slova je často důležité jeho okolí ve větě nebo význam slova, mimo automatickou kontrolu zůstávají pravidla o shodě podmětu s přísudkem, rozlišování pádových koncovek, pravidla o interpunkci a celá řada dalších jazykových jevů. Pokud si v takových případech nevíme rady, je třeba sáhnout po Pravidlech českého pravopisu nebo po mluvnici češtiny. Pomocí nám ale může také internet.

Předně se nám může stát, že při psaní textu zrovna nemáme Pravidla po ruce. V tomto případě stačí navštívit adresu [www.pravidla.cz](http://www.pravidla.cz) (stejněho výsledku dosáhneme při návštěvě adres [www.pravidlo.cz](http://www.pravidlo.cz), [www.pravopis.cz](http://www.pravopis.cz), [www.cj.cz](http://www.cj.cz) a [www.mluvnice.cz](http://www.mluvnice.cz) – všechny nás zavedou na jednu a tytéž webové stránky). Jde vlastně o převedení standardních Pravidel českého pravopisu do elektronické podoby, která umožňuje vyhledávání. Při složitějším lingvistickém oríšku se vyplatí obrátit se na Jazykovou poradnu Ústavu pro jazyk český AV ČR, již naleznete na adrese

[www.ujc.cas.cz/poradna](http://www.ujc.cas.cz/poradna). K dispozici jsou zde jednak telefonické a emailové kontakty, jejichž prostřednictvím můžete svůj dotaz odborníkům z poradny sdělit, jednak je tu možnost prohledávat rozsáhlý archiv, obsahující několik stovek nečastěji kladených dotazů („Na co se nás nejčastěji ptáte“). Návštěvu archivu lze vřele doporučit: odpovědi na dotazy jsou zpracovány velmi přehlednou a čtenářsky poutavou formou a člověk se tak při hledání rozřešení svého lingvistického problému dozví mimoděk řadu dalších zajímavých věcí. Součástí poradny je také jazykový kvíz a pravopisný diktát.

Častý problém při tvorbě odborných textů představují citace. Poměrně ustálený systém citací citelně vychýlil z rovnováhy vpád elektronických dokumentů, s nímž se objevila řada nových problémů – například jak správně citovat článek nacházející se na webových stránkách, příspěvek ve sborníku na CD-ROMu nebo příspěvek v tzv. e-zinu. Na všechny otázky ohledně citací „klasických“ i elektronických dokumentů by vám měla poskytnout uspokojivou odpověď dvojice rozsáhlých materiálů (ve formátu pdf), umístěných na stránkách [www.boldis.cz](http://www.boldis.cz).

Bylo by možná zajímavé zjistit, které české slovo je nejvíce používané, nejoblíbenější či naopak nejztracovanější. Američtí a němečtí lingvisté mají v hle-

dání těchto slov již letité zkušenosti. Zkuste se třeba podívat na stránky American Dialect Society na adrese [www.americandialect.org](http://www.americandialect.org), kde pravidelně volí anglické slovo roku. Jde o slova či fráze, která nejvíce ovlivnila slovní zásobu v Americe nebo jiným způsobem dominovala jazykovým projevům. Slovem roku 2003 se podle poroty stal neologismus „metrosexual“, jenž označuje heterosexuálního muže, který dbá (zřejmě až příliš) na svůj styl a své módní vzezření. Mezi dalšími oceněnými výrazy nalezneme například „pre-emptive self-defense“ (preventivní sebeobrana) nebo SARS. Připomeňme ještě, že výrazem roku 2002 se stalo slovní spojení „weapons of mass destruction“ (zbraně hromadného ničení).

Němečtí lingvisté zase každoročně volí nejošklivější slovo roku. Výsledky hlasování jsou k dispozici na stránkách [www.unwortdesjahres.org](http://www.unwortdesjahres.org). Vítězem za rok 2003 se stal výraz „Tätervolk“ (patrně „pachatelé“, výraz ale významu spíše jako výtka kolektivní viny), „oceněno“ bylo také slovo „Angebotsoptimierung“ (v češtině ho odpovídá hezké sousoví „optimalizace nabídky“). Za nejošklivější slovo celého dvacátého století byl vyhlášen výraz „Menschenmaterial“, tedy „lidský materiál“ – takto byli nazýváni vojáci v první a druhé světové válce.

-mš-

## 35. část Vršovice

Vršovice patří mezi ty obce, které při svém připojení ku Praze v roce 1922 měly statut města a na rozdíl od jiných s pražskou aglomerací urbanisticky už prakticky splyvaly. Jejich historie je velmi stará. Jejich nestarším doloženým vlastníkem je vyšehradská kapitula. Uvádějí se v její zakládací listině, která se váže k roku 1088, ale je ve skutečnosti falzem z 12. století, jak jsme již několikrát uvedli v jiných obcích. Jazykoví odborníci tvrdí, že jméno původní vesnice je odvozeno od staročeského osobního jména Vrš nebo Vrša. Souvislost se známým rodem Vršovců podle nich nebyla prokázána, stejně tak se považuje za nepravděpodobné často uváděný původ od slova *vrše*, čili proutěné pasti na chytání ryb.

Vyšehradské kapitule Vršovice patřily až do začátku 13. století. Od té doby se tu vystřídalo mnoho majitelů – patřil mezi ně například řád německých rytířů, Pražané, Granovští z Granova, Trčkové z Lípy, Šternberkové, Párové, Jakub Wimmer a další.

V době, kdy vršovický statek vlastnili Buquoyové, vznikly v roce 1849 novodobé obce. Obec Vršovice byla začleněna do okresu Karlín a v roce 1876 převedena do nově ustaveného okresu se sídlem na Královských Vinohradech. Nejvyšším rozhodnutím císaře z 22. února 1885 byly Vršovice povýšeny na městyse a dalším nejvyšším rozhodnutím z 2. března 1902 byly povýšeny na město, což bylo oznámeno c. k. místodržitelstvím 22. října 1902 vyhláškou č. 34 z. z. V té době měly Vršovice přes 13 tisíc obyvatel a jejich počet rychle vzrůstal. Jádrem obce byla zastávka jižně od dnešního Vršovického náměstí. Činžovní domy rychle rostly jak směrem podle hlavní ulice (dnešní Francouzské), tak východním a jihovýchodním směrem. Z hlediska poměru polí k celkové rozloze obce byly Vršovice zemědělskou obcí, ale dařilo se tu i četnému různorodému průmyslu. Nejslavnějším vršovickým podnikem se stala Waldesova továrna, založená v roce 1902 a světově proslulá svými patentními knoflíky známými pod značkou Koh-i-noor. Zajímavou a důležitou stavbou vršovické městské infrastruktury se stal vršovický věžový vodojem. Nenajdeme ho však ve Vršovicích, ale v Michli na Zelené lišce. Býval zásobován z vlastní vršovické vodárny v Braníku.

Po připojení k hlavnímu městu vytvořily Vršovice společně se Záběhlicemi, Hostivaří a Strašnicemi Prahu XIII. V té době výstavba postupovala také směrem k vršovickému nádraží. V té době bylo možné na vršovickém katastru spatřit známý a rozlehlý zábavní park Eden s četnými atrakcemi. Sloužil od roku 1922, ale po roce 1932, kdy vypršela nájemní smlouva, začal chátrat.

Od 1. ledna 1947 byla provedena úprava vršovických katastrálních hranic. Malá část území byla připojena ke Strašnicím a část jižně od vršovického nádraží připadla Nuslím. Naproti tomu Vršovice získaly poměrně velkou část katastrálního území Michle v oblasti železničního výtopny, část Bohdalce a území vršovického hřbitova. Po reorganizaci správního členění v roce 1947 tvořily obvod Praha XIII. jen Vršovice a část Záběhlic (bez Zahradního Města). Od roku 1949 existoval obvod Praha 13, tvořený Vršovicemi a částmi Záběhlic a Michle. Ve druhé polovině čtyřicátých a v padesátých letech 20. století probíhala intenzivní výstavba především ve východní polovině katastru, kde vzniklo sídliště Vršovice. V roce 1953 byl předán do užívání nový stadion Slavie (celý areál byl významně rozšířen především v letech 1966 až 1967).

Po další reorganizaci správy města, která proběhla v roce 1960, byly Vršovice začleněny s řadou dalších katastrálních území nebo jejich částí do nového obvodu Praha 10, jen nepatrná část katastru přišla do obvodu Praha 4. V letech 1972 až 1977 bylo postaveno nové vršovické sídliště Vlasta na pozemcích někdejších vozatajských kasáren, ležících proti Waldesově továrně. Dnes patří Vršovice k městské části Praha 10, ustavené v roce 1990 z té části stejnojmenného obvodu, kterou přímo spravoval tehdejší Obvodní národní výbor. Na počátku roku 2001 ve Vršovicích žilo 37 357 obyvatel.

Vršovických památek jmenujme například kostel sv. Mikuláše, jehož historie sahá až do doby románské architektury; pozdější gotický kostel byl zničen za husitských válek, teprve v roce 1704 byl obnoven v barokní podobě a později byl několikrát přestavován. Modernější kostel sv. Václava na náměstí Svatopluka Čecha byl dokončen v roce 1930 podle návrhu slavného českého architekta Josefa Gočára. Další známou stavbou je například tzv. Rangherka, často zvaná vršovickým zámečkem, jež byla léta vršovickou radnicí. Původně zde ale bývala manufaktura na výrobu hedvábí a patřily k ní velké morušové sady.

Hlavní silniční spojení s Prahou vedlo dnešní Francouzskou třídou přes Královské Vinohrady. Do města se vstupovalo buď Žitnou branou (existovala v letech 1694 – 1875) nebo Koňskou branou (1690 – 1831), respektive Novou koňskou branou (zbořena 1876). Směrem na jih bylo spojení do Michle (dnešní Petrohradská), teprve před první světovou válkou začala vznikat západní polovina třídy krále Jiřího (dnešní Vršovická) směrem do Nuslí. Na vršovickém území najdeme také několik důležitých mostů přes Botič.

Od 14. prosince 1871 vedla přes vršovické území významná železniční trať – dráha císaře Františka Josefa, ale teprve 28. října 1880 bylo ve Vršovicích zřízeno i nádraží, původně pojmenované Nusle-Vršovice. Od roku 1912 neslo název Vršovice-Nusle a od roku 1941 má současné pojmenování Praha-Vršovice. V roce 1902 na vršovickém nádraží zastavovalo šest párů vlaků. Jízda vlakem do Prahy, na nádraží císaře Františka Josefa (Praha Hlavní nádraží) trvala jen asi 7 minut. Ve Vršovicích, ve stejném železničním areálu, bylo od roku 1882 také nádraží známé modřanské lokálky, na které v roce 1899 zkušel František Křížík svůj akumulátorový vůz.

Na tomto místě poněkud předběhneme chronologii dopravního vývoje Vršovic a připomeneme, že zde 31. prosince 1919 zahájilo provoz významné seřadovací nádraží, jehož rozsáhlé kolejiště se po dokončení táhlo od Botiče za vršovicko-nuselským nádražím až téměř k Hostivaří! Jeho stavba si už v roce 1913 vyžádala zřízení přeložky vršovicko-záběhlické silnice a charakteristické přemostění železničních kolejí pod Bohdalcem. V současnosti už jen málokdo ví, že původní silnice z Vršovic do Záběhlic nebyla dnešní Bohdalecká, ale Křeslická ulice, na které byl úrovněvý přejezd.

Když pronikla v roce 1884 do sousedních Vinohrad koněspřežná tramvaj, začaly slílit hlasy, aby byly na systém pražské městské hromadné dopravy napojeny i Vršovice. Příliš opatrná a neochotná společnost Pražská Tramvaj, která koňku provozovala, zavedla na přelomu let 1892 a 1893 omnibusovou linku k bývalé usedlosti Prkénka, tj. k Máchově ulici. Vlastního vršovického území tak nedosáhla, a protože nezvolávala nejstrmější úsek komunikace, byla Vršovickými málo využívána a už 3. května 1893 byla zrušena.

Jakmile začaly městskou hromadnou dopravu v Praze provozovat Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, objevil se mezi jejich prvními projekty i návrh tramvajové tratě do Vršovic, ačkoliv zde nebyly příliš příznivé směrové a především sklonové podmínky. První tramvaje do Vršovic do konečné Na Kovárně (dnešní Vršovické náměstí) přijely 1. července 1899. I když byla z původního záměru uskutečněna jen část, (trať měla pokračovat přes Nusle pod Vyšehrad a na Karlovo náměstí), znamenalo to zásadní změnu v dopravní obsluze Vršovic. Tramvajovou linkou, která nebyla označena číslem, ale poznala se podle toho, že

její vozy byly zelené s červenými tabulkami a reflektory a na jízdenkách písmeny Sp, bylo možné jet přes Karlovo náměstí do Spálené ulice. V roce 1901 ji nahradila jiná linka, která jezdila kolem nádraží císaře Františka Josefa na Žižkov, později jen k Bolzanově ulici, od roku 1903 k Prašné bráně a od roku 1910 (to už jezdila pod číslem 1) přes Můstek a kolem Národního divadla do Podolí. Její interval se pohyboval kolem 4 až 5 minut. Později byla trasa dál upravována, například od roku 1914 „jednička“ jezdila z Vršovic na Pohořelec.

V roce 1913 byla tramvajová trať prodloužena na Čechovo náměstí a do třídy krále Jiřího (na dnešní nároží Vršovické a Minské), takže dobré dopravní spojení získala i dolní část Vršovic. Bohužel světová válka přinesla úsporná opatření a v letech 1917 až 1921 se jezdilo opět jen do stanice Na kovárně, pak alespoň na Čechovo náměstí. Teprve v roce 1926 tramvaje opět dojížděly až do třídy krále Jiřího. Současně byl zahájen provoz na nové trati Nusle – Vršovice a na blokové smyčce u Čechova náměstí. Vršovice tak získaly důležité alternativní spojení s centrem Prahy linkou číslo 4 přes Nuselské údolí.

Vršovice vstoupily do historie pražské městské hromadné dopravy významně také tím, že odtud od 21. června 1925 jezdily městské autobusy na první pravidelné lince A do Záběhlic, později prodloužené až do Hostivaře. Od roku 1929 „áčko“ zajíždělo i do vnitřního města a poskytovalo další možné dopravní spojení, i když dražší než tramvaj. V té době byly Vršovice obsluženy již třemi tramvajovými linkami. V roce 1935 byla uvedena do provozu nová tramvajová trať do Strašnic, čímž bylo v zásadě dokončeno budování tramvajové sítě ve Vršovicích. „Jednička“ patřila mezi linky s nejkratším intervalem v síti. Pro zajímavost si uveďme, že z Čechova náměstí bylo možné cestovat na Staroměstské náměstí tramvajovou linkou č. 1 i autobusovou linkou A. Jízda tramvají stála 1,20 Kč a trvala asi 26 minut při intervalu 4 minuty, zatímco cesta autobusem s intervalem 10 minut trvala jen 20 minut, ale stála 2,50 Kč. Druhá světová válka měla za následek nejdříve trvalé zrušení vnitroměstského úseku linky A, později i omezení autobusové dopravy na vršovickém území.

Nová bytová výstavba na východním okraji Vršovic byla po druhé světové válce obslužena nejen po stávajících tramvajových tratích prodlouženými či novými linkami, ale také pomocí trolejbusů. Nejdříve se docházelo na křižovatku ke Zdravotnímu ústavu, ale od 1. září 1950 dojížděly trolejbusy Ruskou ulicí až k Průběžné a od 1. listopadu 1954 byla v provozu i trať v Bělocerkevské ulici. V této souvislosti připomeňme, že trolejbusová vozovna a pozdější autobusová garáž známá všeobecně pod jménem Vršovice, vždy ve skuteč-

nosti ležela a dodnes leží v Michli. Typickými vršovickými trolejbusovými linkami byly především „čtyřiapadesátka“ a „šedesátka“.

V roce 1960 nastala nová etapa rozvoje autobusové dopravy na vršovickém území. Byly zavedeny dvě nové linky č. 126 (Čechovo náměstí – Vysočany) a 127 (Nusle, Kloboučnická – Vysočany), které zajistily dopravu nejen do vysokoškolského

oblasti, ale současně zlepšily dopravní obsluhu částí Vršovic v oblasti Kodaňské. Významné posílení ve stejné oblasti představovala linka č. 135, zavedená v roce 1964 v trase Nádraží Velešlavín – Spořilov.

V pozdějších letech autobusových linek i změn v linkovém vedení tramvají a autobusů na vršovickém území přibývalo jak v souvislosti s okamžitými nároky města, tak s ohledem na rozvoj sídlišť na okraji města, ale také v závislosti na postupném rušení trolejbusové sítě. Trolejbusy opustily Vršovice definitivně až 5. července 1972. Další četné změny ve vedení linek MHD i ve Vršovicích pochopitelně přineslo zprovoznění jednotlivých úseků metra. Ačkoliv na území Vršovic není žádná stanice metra, velký význam mají především ty, které leží na trati A, především však Náměstí Míru, Flora, Želivského a Strašnická.



Foto: Pavel Fojtík

# 55 let horáckých trolejbusů

Prvním průkopníkem městské dopravy v Jihlavě byla doprava drožkami a hotelovými omnibusy, nedostatečná pro malou kapacitu, nehledě na překonávání značných spádů. K tomu přispívala potřeba přepravovat poštu a kusové zásilky. Proto se městská rada usnesla v roce 1905 na zřízení elektrické pouliční dráhy o rozchodu 1000 mm, která by spojila střed města se vzdáleným nádražím. První tramvaje se do ulic horácké metropole rozjely 26. srpna 1909. Po roce 1945 se stále naléhavěji jevila nutnost rekonstrukce elektrické malodráhy nebo její úplné přestavby tak, aby vyhovovala současným potřebám města.

Bylo rozhodnuto o náhradě tramvají trolejbusy. Tramvaje dojezdily 4. prosince 1948 a byly předány do Opavy. První trolejbusová linka probíhala téměř po shodné trase se zrušenou tramvají a zahájila provoz před více než 55 lety, 19. prosince 1948.

Protože se trolejbusy v členitém jihlavském terénu osvědčily, proběhla v dalších pěti letech výstavba městského okruhu a nových tratí do Starých Hor a k Lidické kolonii. Původní vozový park tvořily francouzsko-české trolejbusy Vetra-ČKD, později byly dodány ze závodu Škoda Plzeň a Škoda Ostrov vozy 7 Tr a 8 Tr a linky trolejbusů byly označeny písmeny. V roce 1964 byla dána do užívání i nová vozovna v Brtnické ulici, která nahradila původní vozovnu tramvajovou u Úvozu. O rok později dojel trolejbus i do Handlových Dvorů

a v roce 1973 se zprovoznil městský okruh přes nové sídliště na východním okraji města.

Trolejbusy zajišťují přepravu ve všech významných směrech a v současnosti mají v 55tisícovém městě dominantní postavení obzvláště po dokončení dalších tratí. Autobusy městské hromadné dopravy zde mají doplňkový význam. V roce 1983 se objevil v ulicích Jihlavy první tyristorový trolejbus 14 Tr s moderním tvarem karoserie a rozměry, které odpovídají mezinárodním normám. Z ekologického hlediska mají trolejbusy značnou budoucnost, nehledě na ušetřené pohonné hmoty, které spotřebují autobusy. Čistý a nehluký provoz je také jednou z předností tohoto dopravního pro-

- středku. Na snímku z roku 1986 je jihlavský trolejbus
- 9 Tr vyrobený ve Škodě Ostrov, který v osmdesátých
- letech minulého století byl nejrozšířenějším v bývalém
- Československu. V Jihlavě dojezdily tyto vozy v roce
- 1997, když první se objevil v místních ulicích před více
- než čtyřiceti lety, v roce 1963.

Text a foto: Jan Dvořák



## NAPSALI O NÁS

MF Dnes (14. 2. 2004)

### Nehody nahánějí strach

Tramvaje v poslední době bourají častěji než v minulosti. Příčin může být několik. Mezi nimi třeba i počasí. I tramvaj má totiž stejně jako auto problém s námrazou. To však cestující těžko uklidní, spíš naopak. Dopravní podnik chlácholů Pražany tím, že loni zase počet nehod tramvají proti předloňsku klesl. Máme tedy brát za normální, že letos, aby se to vyrovnalo, zase stoupá? To určitě ne. Je to přinejmenším důvod k tomu, aby odpovědní lidé zjistili, proč nehod přibývá, a mohli tak jejich dalšímu nárůstu zabránit. Jedna věc cestující přece jen uklidnit může. V autě je riziko nehody ještě vyšší.



Večerník Praha (11. 2. 2004)

### Metro odstraňuje bariéry

Bezbariérové přístupy chystá pražský Dopravní podnik hned v několika nových stanicích. Ačkoli jde díky hloubce podzemky o velmi nákladnou záležitost, měly by vzniknout v budoucnu výtahy či alespoň speciální plošiny na schodištích většiny stanic. Několik stanic metra by mělo být již v tomto roce vybaveno výtahy, které umožní bezbariérovou přístupnost. Stavitelé metra totiž původně takřka nepočítali s tím, že by jim jezdili i invalidé. „Komunisté projektovali metro pro pracující lid, takže invalidé měli většinou smůlu. Zároveň byla podzemka kvůli hrozbám jaderného útoku založena extrémně hluboko,“ popsal technický náměstek ředitele divize Metro Josef Němeček důvody i obtíže dodatečných staveb.

MF Dnes (10. 2. 2004)

### Desítky lidí ochromily linku

Městská doprava je pražským hitem, telefon, na kterém šéf Dopravního podniku Milan Houfek hodinu odpovídal lidem na otázky, téměř pořád vyzváněl. Desítky lidí volaly do pražské redakce MF Dnes. Lidé se chtěli dozvědět, jak se dostanou autobusem do Bohnic po dokončení prodloužené trasy metra C do Ládví, proč zrovna v té jejich čtvrti jezdí málo autobusů, proč na některých linkách jezdí jen jedna tramvaj. Stěžovali si také na hrubé chování řidičů k cestujícím. Generální ředitel Dopravního podniku Milan Houfek se včera odpoledne v redakci nezastavil, sotva stačil odpovědět jednomu čtenáři, a už se na lince hlásil další. Nutno uznat, že šéf městského dopravce zvládl zájem čtenářů s přehledem.

Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:** A. Výzva; český literát; africká antilopa; chemický prvek. – B. 1. díl tajenky; východočeský vrch. – C. Malajská dýka; ambaláž; pravěká sekýra; pán (v Asii); házet. – D. Domácky Adéla; epopé; panečku; tenisový dvorec; pryskyřice; SPZ Bruntálu. – E. Značka radia; herecká hvězda; německý filozof; tíha; dílčí údaje; slovenská předložka. – F. Milenec; ústí řeky; druh hvězdy; vada čoček; Sarmat. – G. Defekt; krátký kabát; ranní vlaha; ženské jméno; velmi nápadné. – H. Druh papouška; velký přežvýkavec; útvar druhohor; část nohy; karetní trumf; citoslovec vrčení. – I. Předložka; léčivá rostlina; Verdiho opera; římský císař; druh slitin; nejinak. – J. Manilské konopí; schopná orby; heslo; zaúpení; žena Chaplina. – K. Planeta; 2. díl tajenky. – L. Žactvo třídy; hnůj; dvakrát snížený tón; vojenská prodejna.

**SVISLE:** 1. Výprava cestující pouští. – 2. Český literát; africký čáp. – 3. Pražský podnik; soubor; Twainovo jméno. – 4. Cestovní doklad; sicilská sopka; ztráta jasnosti. – 5. Název písmene; duchovní; klerika. – 6. Mužské jméno; část Prahy 6; česká strana. – 7. Saharská antilopa; druh psa (slangově); čisticí motorů. – 8. Délka (básnicky); lama alpaka; na jiné místo. – 9. Iniciály skladatele Janáčka; parková květina; červená; značka erbia. – 10. Vojenský odvod; Ibsenovo drama; římských 1015. – 11. Bojiště; bodavý hmyz; hudební značka. – 12. Zámezí; druh nápoje; ženské jméno. – 13. SPZ Levic; grafit; roční období; a (maďarsky). – 14. Druh výšivky; římský politik; SPZ Semil. – 15. Zvykové právo; italská dáma; miláček Kybely. – 16. Potomek; bezhrbý velbloud; forma genu. – 17. Rajska

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 2/2004: Čest a dobrá pověst mnoho na světě může.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

jablíčka; bůh Germánů; 0,01 ha (slovensky). – 18. Štíhlá palma; ostrý přízvuk; číslovka. – 19. Krokova dcera; mzda; dámský klobouk. – 20. Packet (expresivně); koupací nádoby. – 21. Žena řídící trénink.

Pomůcka: alela, alit, és.

PaedDr. Josef Šach



Pošesté se prezentoval Dopravní podnik na Středoevropském veletrhu cestovního ruchu Holiday World, který od 12. do 15. února hostilo Výstaviště v Holešovicích.

Na viditelném a už tradičním místě v levém křídle Průmyslového paláce, v sousedství giganta cestovního ruchu, Čedoku, nacházeli návštěvníci informace o městské hromadné dopravě, ale také

# Dopravní podnik se prezentoval na veletrhu Holiday World

o všech doplňkových činnostech, které naše společnost nabízí cestovním agenturám i jednotlivcům. Nabízeli jsme vše, od zájezdové dopravy přes STK až po služby pneuservisu ve vršovické garáži, těm, kteří se zastavili u stánku v bíločervené kombinaci s vévodící dvojicí zastávkových sloupků.

„Zájem o naše služby i informace byl ze strany návštěvníků poměrně velký, ale nikdy nevznikly dlouhé fronty. I v sobotu, kdy byla návštěva největší, se u nás nestálo v dlouhých frontách,“ sdělovala k účasti Dopravního podniku na veletrhu Pavla Holubová, z referátu marketingu zajišťující naši účast na Výstavišti.

Již při vstupu do areálu zaujal mezi zájezdovými autobusy vlečný vůz tramvaje. Muzeum Městské hromadné dopravy ve Střešovicích a jízdy historickými vozidly byly také jednou z nabídek, zejména pro cestovní kanceláře a agentury, kterých se na Výstavišti prezentovalo několik stovek.

Celkem se na výstavní ploše 8 910 m<sup>2</sup> představilo 683 vystavovatelů. Návštěvníci si mohli vybrat z rozmanitých dovolenkových destinací. Od tuzemských přes tradiční, jakými jsou, Chorvatsko, Itálie, Španělsko nebo Tunisko až po exotické. Jedna ze společností dokonce nabízela cestu na severní pól.

Dopravní podnik se představil jako nejvýznamnější dopravce v oblasti městské hromadné dopravy a při té příležitosti nabídl svým zákazníkům celé portfolio svých doplňkových služeb.

**Foto: Petr Malík**



*Cestování nám dává možnost poznávat cizí kraje po všech stránkách, nejen kulturní památky, ale i každodenní zvyklosti a praktiky.*

*Při své poslední návštěvě Paříže jsem si koupil pětidenní jízdenku pro tři pásma. Celá francouzská metropole s okolím je rozdělena asi do sedmi pásem podobným způsobem, jako je tomu u nás.*

*Pětidenní jízdenka není rozhodně žádná láce, přijde vás na 26 euro, což je asi 800 korun. Kamarád, dobře znalý pražských poměrů, při nákupu jen prohodil: „Za to mohu jezdit v Praze čtvrt roku.“ Srovnávat rozsah služeb nemá v tomto případě smysl. Jen pro doplnění, jednotlivá jízdenka vás přijde na jedno euro a třicet centů a můžete cestovat pouze po centru. Pokud vyrazíte někde na okraj města, musíte si připlatit.*

*Při jedné cestě nastoupím do vlaku RER, po odjezdu ze stanice se ke mně přitočil muž v uniformě a říká: „Dobrý den, kontrola jízdenek.“ Okamžitě ukazují svoji jízdenku a když se rozhlednu po voze, spatřuji další jeho kolegy v uniformách, kteří kontrolují cestující ve voze. Pokud se vyskytne nějaký problém, revizoři volají jednoho z trojice doprovázejících státních policistů. Stačí pohyb ruky a muž v uniformě jde na místo sporu.*

## ZAHRAŇIČÍ VLASTNÍMA OČIMA

*Revizor krátce vysvětlil problém a policista ho řeší s černým pasažérem.*

*Nemáte peníze a doklady, nevádí, nadiktujte své nacionále a policista si je mobilním telefonem ověří. Za dvě zastávky celá skupina vystupuje, čítá pět kontrolorů a tři policisty.*

*Pokud znáte pařížský RER víte, že nástup bez jízdenky je komplikován přeskočením turniketu. Malý sportovní výkon však neodrazuje od ušetření cestovního obnosu, a tak revizoři mají svou funkci i v celkem uzatčeném systému.*

*O revizech v uniformách se začátkem roku začalo diskutovat i u nás. Některá média přišla s názorem, že se u nás revizor v uniformě za černým pasažérem nabíhá. Nevím, jak moc se nabíhají v Paříži, ale žádný úprk jsem ve voze nezaznamenal. Možná je to také o nastavení systému odměňování, ale to už je jiná písnička...*

*Další postřeh je také z francouzské metropole. Už je to nějaký pátek, kdy jsme podle pařížského vzoru začali zavádět Program kvality služeb. Vybrali jsme si činnosti,*

*ve kterých nás bota tlačí, a ty testujeme formou standardů. Francouzský kolega tehdy říkal, že mají problémy s pohyblivými schody či chodníky, ale po zavedení standardu se jejich funkčnost výrazně zlepšila.*

*Pařížské statistiky nemám k dispozici, ale během své návštěvy jsem zjistil, že kolegové mají stále co zlepšovat, zejména v přestupním uzlu Chatelet – Les Halles. Tamní pohyblivý chodník velmi často stávkuje a cestu na dlouhém přestupu moc neulehčuje.*

*Zajímavou novinku v pohyblivých chodnících jsem vyzkoušel ve stanici Montparnasse. Dva pásy s rychlostí 3 km/h doplňuje expresní s rychlostí 9 km/h. Při této příležitosti mě napadlo, zda by nebylo výhodné zavést podobné expresní rychloeskalátory například na Náměstí Míru. Krajní eskalátory by se pohybovaly současnou rychlostí a spěchající by mohli využít střední rychlé.*

*Co vy na to?*

*Přeji klidný a příjemný nástup jara.*

**-bda-**

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V březnu 2004 slaví 60. narozeniny:

Václav Biskup – M, služba ochran. systému (26),  
Václav Blín – M, sl. elektrotechnická (31),  
Jaroslav Brožek – M, sl. elektrotechnická (10),  
Ladislav Bureš – ED, odbor technický (35),  
Josef Cakl – ED, prov. vrchní stavba (37),  
Ivan Červenka – A, dopravní úsek (26),  
Jaroslav Čihák – Ř, odbor int. auditu a kontroly (21),  
Miloslav Heppner – A, DOZ Hostivař (38),  
Petr Houba – A, garáž Řepy (22),  
Jiří Komůrka – A, garáž Kačerov (38),  
Josef Maršálek – A, garáž Vršovice (35),  
Vladimír Paperstein – M, sl. sděl. a zabez. (24),  
Jiří Pejzar – ED, provozovna Hloubětín (42),  
Václav Rezek – M, dopravní úsek (31),  
Václav Sedlák – A, garáž Kačerov (12),  
Karel Sládek – A, garáž Vršovice (30),  
Ivan Štormer – A, garáž Kačerov (23),  
Jindřich Švarc – ED, prov. vrchní stavba (11),  
Vratislav Tichý – A, garáž Kačerov (43),  
Bohumil Urban – M, technický úsek (17),

Pavel Žák – A, garáž Vršovice (27),  
Adolf Žitný – A, DOZ Hostivař (38).

### V březnu 2004 slaví 50. narozeniny:

Miroslav Bazala – A, garáž Kačerov (11),  
Petr Bejšovec – ED, prov. opravna tramvají (25),  
Pavel Beran – A, garáž Řepy (11),  
Jaroslav Horálek – ED, prov. Hloubětín (13),  
Karel Chuchla – A, garáž Kačerov (10),  
Julius Kála – A, garáž Řepy (10),  
Jiří Kaška – A, DOZ Hostivař (31),  
Václav Krátký – A, garáž Klíčův (31),  
Jaroslav Kupšík – ED, provozovna Pankrác (15),  
Jiří Liling – ED, prov. vrchní stavba (22),  
Stanislav Linhart – A, DOZ Hostivař (31),  
Karel Mix – ED, provozovna měřírny (31),  
Miroslav Nitsch – ED, odbor technický (26),  
Antonín Olenčák – ED, provozovna Strašnice (10),  
Jan Palacký – A, dopravní úsek (26),  
Jiří Slaba – ED, odbor dopr. cest (25),  
Pavel Starý – M, sl. elektrotechnická (27),  
Jiří Šíkola – M, sl. elektrotechnická (30),  
Karel Smíd – A, garáž Dejvice (11),

Jiří Vokrouhlík – M, dopravní úsek (31),  
František Zachara – M, technický úsek (25).  
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:

Jaromír Bednařík – ED, prov. opravna tramvají (11),  
Petr Boček – ED, provozovna Žižkov (13),  
Hana Hubičková – M, sl. elektrotechnická (22),  
Richard Chlad – ED, provozovna Vokovice (24),  
Jana Karásková – Ř, odb. financování (19),  
Jiří Kovář – ED, odbor technický (44),  
Jiří Kříž – A, garáž Kačerov (41),  
Josef Kuta – ED, prov. opravna tramvají (31),  
Jan Kyznar – ED, prov. vrchní stavba (36),  
Jaroslava Švejdová – Ř, odb. nemov. majetku (31),  
Wilhelm Wolf – Ř, odb. odbytu a tarifů MHD (34).

### Do invalidního důchodu odešli:

František Hrabánek – ED, odbor kontrola provozu (35),  
Vlasta Hušpauerová – ED, provozovna Pankrác (32),  
Václav Rys – A, garáž Kačerov (33).  
Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.