

## Práce v subprojektech a skupinách byly zahájeny

Minulý DP-KONTAKT vás informoval o tom, že Realizační fázi Transformačního projektu „posvětilo“ představenstvo společnosti a následně dozorčí rada. To byly významné impulsy k odstartování celého procesu transformace Dopravního podniku.

Okamžitě začal výběr pracovníků do jednotlivých akčních týmů a pracovních skupin, které byly ustaveny do konce března. V první polovině dubna se uskutečnily úvodní schůzky a školení. Za několik dní se práce

rozběhly tak, aby byly dodrženy termíny ukončení prvních fází jednotlivých subprojektů, „projekty reorganizací jednotek“.

Slavnostní zahájení Transformačního projektu proběhlo na setkání předsedy představenstva a generálního ředitele Milana Houfka s vedoucími zahajovaných

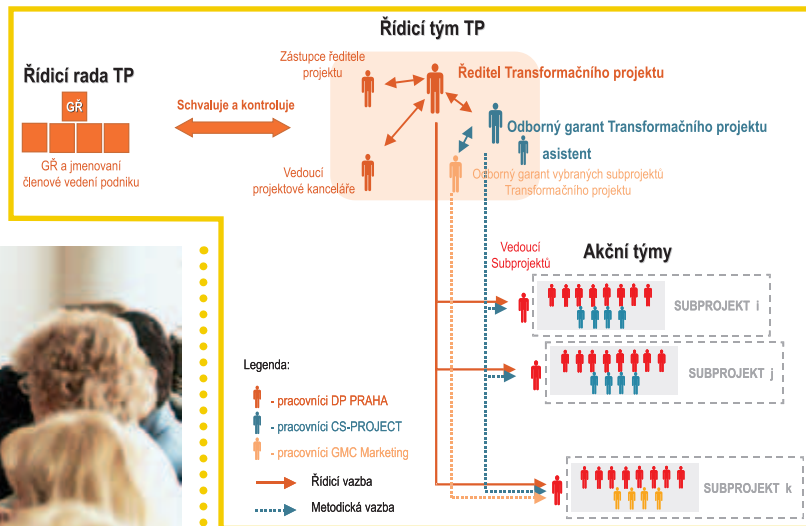


Foto: Petr Víték

subprojektů a pracovních skupin v pondělí 5. dubna. Od té doby sedmdesát zaměstnanců pod vedením konzultačních firem připravuje projekty na změnu současného fungování Dopravního podniku.

Vedení Transformačního projektu si uvědomuje, jak důležité je mít kvalitní a přesné informace o tom, co se v podniku děje, a tak mezi prvními byl zahájen subprojekt E2 – Činnost na podporu změny, který má ve své náplni právě informování o průběhu transformačního projektu. Jeho cílem je „profouknutí“ a nalezení vhodných informačních kanálů tak, aby se

## Konečná řešení budou navrhovat akční týmy a pracovní skupiny

Minulý měsíc jsme vás informovali o tom, že proces restrukturalizace nabírá obrátky a uplynulých čtyři týdny jsou toho důkazem. Byly zahájeny první subprojekty, na sedmdesát zaměstnanců podniku se již podílí na přípravě nové podoby podniku. O tom, co přinesl poslední měsíc, jsme si krátce před uzávěrkou povídali s ing. Ladislavem Špitzerem, od 5. dubna ředitelem Transformačního projektu.

**DP-K** První měsíc transformace máme za sebou. Jaký byl z vašeho pohledu?

Transformační projekt (TP) se rozběhl se značnou razancí. Vedle organizačního zabezpečení TP, kde byl velmi náročný výběr a jmenování vedoucích subprojektů a jejich akčních týmů i vedoucích a členů pracovních skupin, probíhají intenzivní práce na osmi tzv. aktuálních subprojektech a ve čtyřech pracovních skupinách. Přehled těchto subprojektů a pracovních skupin je uveden na jiném místě tohoto vydání DP-KONTAKTu, proto je zde již nebudu zmiňovat. Na tyto subprojekty budou postupně navazovat další „otevírané“ subprojekty.

**DP-K** Můžete přiblížit něco z aktuálních subprojektů. Mnohé čtenáře asi bude zajímat rozdělení na provoz a opravy, ke kterému dochází u autobusů.

Všimněme si dnes tří významných aktuálních subprojektů (SP) z první skupiny: SP A1: A-Provoz, SP A2: A-Opravy a SP D1: Personalistika a péče o propouštěné pracovníky.

Základem transformace je transformace provozních jednotek autobusy, elektrické dráhy a metro



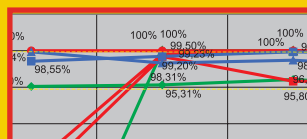
První vlašťovka

4



Jak začínala stavba století

5 až 12



Program kvality služby v roce 2003

16 a 17



Dopravní obslužnost území – Integrované dopravní systémy

22 až 28

## Práce v subprojektech...

vnitřní komunikace v podniku dostala na vyšší úroveň než tomu bylo dosud.

Informovat v době uzávěrky květnového čísla (28. dubna) o prvních výstupech z jednotlivých subprojektů by bylo předčasné, všechny akční týmy intenzivně pracují, aby připravili výstupy pro projednání v Řídící radě Transformačního projektu.

Zatím můžeme pouze nastínit informační kanály, kterými chceme všechny zaměstnance o transformačním projektu co nejlépe informovat.

Od příštího čísla DP-KONTAKTu bude jeho součástí graficky odlišená čtyřstránková příloha, informující podrobně o veškerém dění při transformaci. Nebudou chybět výstupy ze subprojektů, ani představení osob,

kteří se na Transformačním projektu pracují. V přípravě jsou intranetové stránky transformačního projektu, které budou pravidelně aktualizovány, záhy by měla být také zřízena e-mailová adresa, na kterou budete moci posílat své dotazy a připomínky týkající se změn. Za měsíc bychom vás rádi seznámili s telefonní linkou, na kterou budete moci volat své dotazy.

Mezi zahájenými subprojekty nebo skupinami nenacházíte svůj úsek nebo pracoviště? To nic neznamená, neboť jednotlivé subprojekty se rozbíhají

postupně, další svou činnost zahájí v květnu a další ještě před začátkem letošních letních prázdnin. Kompletní přehled Transformačního projektu vám nabízí příložený harmonogram, který se může věcně nebo časově pozměnit.

### Organizační struktura Transformačního projektu

**Řídící rada:** Ing. Milan Houfek (předseda), Ing. Petr Blažek, Ing. Tomáš Jílek, Ing. Václav Pomazal, CSc., Ing. Jaroslav Duriš, Dr. Antonín Fedorko, Ing. Ladislav Urbánek, Ing. Milan Pokorný, Ing. Jiří Pařízek, JUDr. Vlasta Kotrbová, Prof. Ing. Petr Moos, CSc.

**Řídící tým:** Ing. Ladislav Špitzer (ředitel), Ing. Karel Vavroušek (zástupce ředitele), Ing. Jan Barchánek (vedoucí projektové kanceláře), Doc. Ing. Jan Petr, DrSc. (odborný garant TP), Ing. Ivan Špingl (odborný garant vybraných subprojektů), Ing. Petr Marek, Ph.D. (asistent odborného garantu TP).

### Personální složení aktuálních subprojektů a pracovních skupin

**Subprojekt A1 – Provoz Autobusy:** Ing. Václav Novotný (vedoucí), Jaroslav Brunát, Václav Jelínek, Jiří Jetelina, Jaroslav Koudela, Ing. Martin Machů, Ing. Jan Přívo-ra, Ing. Petr Reindl, Miloš Trnka.

**Subprojekt A2 – Opravy Autobusy:** Ing. Jiří Pilař (vedoucí), Ing. Vladimír Bednář, Ing. Václav Beránek, Ing. Vladimír Bílek, Jaroslav Budil, Ing. David Dohnal, Ing. Jan Doubek, Ing. Vladimír Mravec, Miroslav Žalud.

**Subprojekt B2 – Informační technologie:** Ing. Jiří Moravec (vedoucí), Ing. Stanislav Erhart, Ing. Josef Hromádka, Ing. Leoš Kiefer, Ing. Romana Šmejkalová.

**Subprojekt D1 – Personalistika a péče o propouštěné pracovníky:** Ivana Rezlerová (vedoucí), Helena Fliegelová, Ing. Zdeňka Hoffmannová, Ing. Jarmila Macková, Marie Pokorná, Ing. Václav Procházka.

**Pracovní skupina D1.1 – Centralizace personální agendy:** Ivana Rezlerová (vedoucí), Ing. Zdeňka Hoffmannová, Jiří Kříž, Ing. Jarmila Macková, Miroslava Miková, Ing. Václav Procházka, Ing. Hana Trčová.

**Pracovní skupina D1.2 – Péče o propouštěné pracovníky:** Ing. Hana Trčová (vedoucí), Helena Fliegelová, Ing. Hana Jungbauerová, Miroslav Marek, JUDr. Lenka Mocová, Marie Pokorná, Ing. Alena Vaňková.

**Subprojekt D2 – Re-engineering dopravního úseku:** Ing. Markéta Hlaváčková (vedoucí), Ing. Jan Barchánek, Miroslav Bartsch, Ing. Jan Cibulka, Ing. Karel Holejšovský, Ing. Ladislav Houdek, František Hrabánek, Josef Jeníček, Ing. Jindřich Prior, Ing. Jiří Vodrážka.

**Subprojekt D4 – Finanční řízení:** Ing. Jiří Pařízek (vedoucí), Ing. Miroslav Karas, Ing. Pavla Maříková, Ing. Marie Pilařová, Miloš Pirkl, Ing. Věra Svobodová.

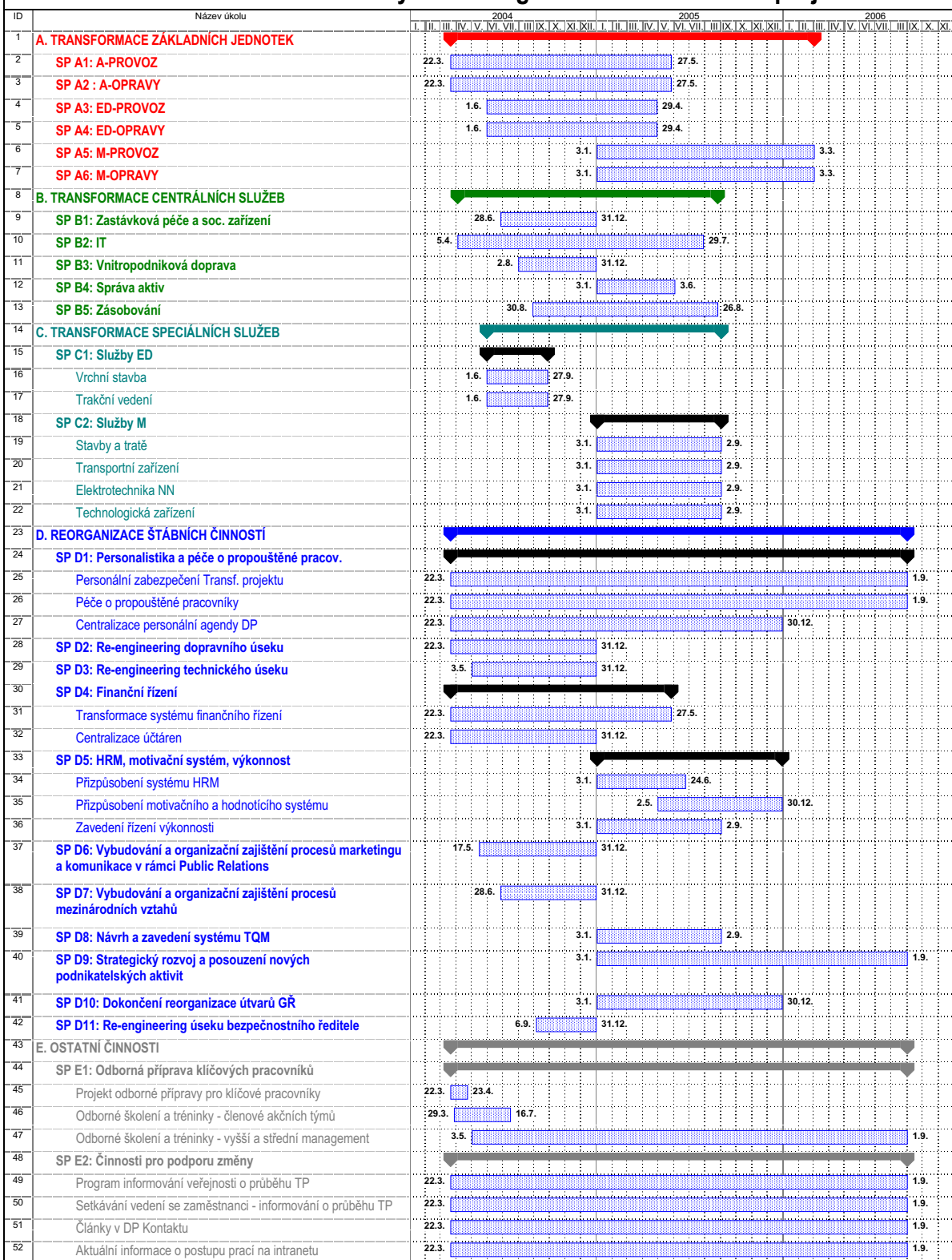
**Pracovní skupina D4.1 – Centralizace účtáren:** Ing. Věra Svobodová (vedoucí), Ivana Hejralová, Helena Martínková, Ing. Pavla Maříková, Ing. Stanislava Teichmanová.

**Pracovní skupina D4.2 – Daně a financování:** Ing. Marie Pilařová (vedoucí), Ing. Helena Kalašová, Ing. Helena Lstiburková, Ing. Soňa Sedláčková, Květa Veselá.

**Subprojekt E1 – Odborná příprava klíčových pracovníků:** Ing. Jarmila Macková (vedoucí), Ing. Petr Vítek.

**Subprojekt E2 – Činnosti pro podporu změny:** Ing. Petr Malík (vedoucí), Ing. Viktor Baier, Radek Holubík, Mgr. Michaela Kuchařová, Mgr. Milan Slezák, Ing. Jan Urban, Ing. Karel Vavroušek, Vladislav Zakořil.

### Rámcový harmonogram Transformačního projektu



Datum: 21.4.04 14:18

Úkol: [Blue bar] Souhrnný, [Black bar] Zahmutý úkol, [Black bar] Zahmutý průběh, [Black bar] Souhrn projektu, [Black bar] Konečný termín

Průběh: [Blue bar] Zahmutý průběh, [Black bar] Rozdělení, [Black bar] Seskupit podle souhmu

Milník: [Black diamond] Zahmutý milník, [White diamond] Vnější úkoly

Verze 3, Stránka 1, TP-RP-02

# Kolektivní vyjednávání brzdí nedohoda odborových organizací

Úvodem nejdříve připomenutí základních faktů: kolektivní vyjednávání pro rok 2004 probíhá již 5 měsíců, od 3. března 2004 je shoda o nárůstu objemu mzdových nákladů o 5 % pro letošní rok a záleží jen na dohodě mezi vedením společnosti a všemi odborovými organizacemi, jak budou tyto peníze rozděleny a od kdy bude navýšení mezd realizováno.

Zaměstnavatel předal odborům svůj návrh nastavení relací a navýšení mezd u řidičů MHD i u ostatních kategorií 19. března 2004. V tomto návrhu bylo uvažováno o nárůstu mezd u všech kategorií zaměstnanců od

1. dubna 2004. Bohužel, do dnešního dne (tento článek je psán 26. dubna 2004) odborová strana nesjednotila své stanovisko k tomuto návrhu a zaměstnavateli ve vzájemné shodě neodpověděla.

Společná dohoda však je nutná pro to, aby mohlo být navýšení mezd zaměstnancům zrealizováno. Zaměstnavatel nemůže tento krok udělat jednostranně.

Snahou vedení společnosti je úspěšně zavřít kolektivní vyjednávání co nejdříve, například k 1. květnu 2004, proto jsme přistoupili k využití možnosti dané zákonem o kolektivním vyjednávání a požádali Mi-

nisterstvo práce a sociálních věcí o určení zprostředkovatele. Ministerstvo našemu požadavku vyhovělo a určilo zprostředkovatele pana PhDr. Milana Šmída, který se byl oběma stranám již představit. Ale ani on nemůže postupovat jinak, než hledat dohodu mezi oběma stranami. K té zatím nedošlo především mezi jednotlivými odborovými organizacemi navzájem, kterých je celkem deset.

Proto je zatím nárůst mezd v nedohlednu, přestože na něj prostředky jsou. Zákon o kolektivním vyjednávání je velmi demokratický, možná až příliš a pokud uvádí, že odborové organizace musí vystupovat ve shodě, pak je to pochopitelné a správné. Jestliže však společné stanovisko za odborovou stranu není žádné, nemůže na to zaměstnavatel nijak reagovat. Na tento stav doplácí bohužel nejvíce zaměstnanec.

**Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel**

## Představenstvo projednalo

Členové představenstva se od minulého vydání DP-KONTAKTu sešli na jednom zasedání, a to v pondělí 5. dubna. Na tomto jednání kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály.

**Změna plánu investic na rok 2004.** Představenstvo v souvislosti se schválením navýšení investiční dotace z rozpočtu hl. m. Prahy Zastupitelstvem HMP 25. března odsouhlasilo změny plánu investic na rok 2004. Celková investiční dotace z rozpočtu hl. m. Prahy

v roce 2004 dosáhne částky téměř 5 miliard korun.

**Podklady pro vypsání veřejné obchodní soutěže na nákup elektrické energie pro roky 2005 až 2006.** Členové představenstva schválili vyhlášení obchodní veřejné soutěže na nákup elektrické energie pro roky 2005 až 2006 pro divize Metro a Elektrické dráhy.

**Informace o redislokaci Pražské strojírny, a.s.** Členové představenstva vzali na vědomí předložené varianty možné redislokace společnosti Pražská strojírna, a. s.

z Rohanského ostrova. Více se této problematice bude představenstvo věnovat v působnosti valné hromady společnosti Pražská strojírna, a. s.

**Informace o nabídce na financování 6 vlaků metra M1.** Představenstvo schválilo v souladu s nabídkou společnosti Siemens financování nákupu šesti souprav metra M1 pro linku C. Dodávka vlaků by se měla uskutečnit v období listopad 2005 až únor 2006.

**Návrh na rozdělení zisku za rok 2003.** Členové představenstva schválili rozdělení zisku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za rok 2003 – mimořádný zisk z povodní bude v celé výši 1 834 769 222,33 Kč použit na krytí mimořádné ztráty z povodní roku 2002. **-red-**

## Konečná řešení budou navrhovat...

(řazeno podle abecedy), které jsou výkonným jádrem podniku. O co tedy jde v SP A1 a SP A2? Provedeme radikální transformaci divize Autobusy, a to tak, že vznikne ekonomická jednotka **Provoz autobusy** a ekonomická jednotka **Správce vozidel-autobusy**.

**Provoz autobusy** bude zajišťovat jeden ze tří hlavních byznysů – chceme-li podnikatelských činností, které přináší hlavní tržby Dopravnímu podniku - kterým je v tomto případě provozování MHD autobusy. Bude mít své provozní jednotky v dnešních garážích, které budou v maximální míře zjednodušeny a zefektivněny (garáž v této souvislosti znamená pozemek a technologická zařízení, nikoliv organizační jednotku). Vozidla si bude „najímat“ od správce vozidel.

**Správce vozidel-autobusy** bude v rámci podniku „vlastnit“ veškerá vozidla-autobusy. Jeho povinností bude poskytovat či „pronajímat“ vozidla provozu. Bude tedy zodpovídat za jejich optimální počet a držení minimálních záloh, za jejich dokonalý technický stav, za efektivní provádění oprav a údržby. Pod jedním vedoucím budou tedy veškeré opravárenské kapacity (centrální i na garážích).

Co přinese navrhovaný stav? Správce bude zodpovědný za celkovou ekonomiku vozidel, tedy za jejich počet, minimalizaci záloh (společná záloha) a efektivní provádění oprav a údržby. On bude rozhodovat pod ekonomickým tlakem, co je výhodné opravovat jeho kapacitami v garážích, případně v kterých, co centrálně, kde je výhodné deponovat „jeho“ vozidla, a podobně. Ostatně jistě si každý umíme představit, co dělá solidní majitel soukromé půjčovny aut, aby měl pro zákazníky co nejkvalitnější vozidla při co nejmenších nákladech...

Za jeden z nejvýznamnějších aktuálních subprojektů považujeme SP D1 Personalistika a péče o propouštěné pracovníky. Nutnost snížit náklady DP vede i k nutnosti snížit počty zaměstnanců. Redukce počtu zaměstnanců by se neměla dotknout provozního personálu, především řidičů a strojvedoucích, neboť jejich počet je dán právními předpisy a normami. U ostatních kategorií zaměstnanců musíme s veškerou důstojností zajistit, aby lidé v případě nadbytečnosti dostali od naší firmy maximální podporu pro překonání nepříznivé situace vzniklé rozvázáním pracovního poměru s DP a aby se jim dostalo co největší podpory při získání nového zaměstnání. Proto se rozjel zmiňovaný subprojekt, který se zaměřuje na outplacement (podpora a pomoc člověku v situaci, ve které se nachází při ztrátě zaměst-

nání) v budoucnu nadbytečných pracovníků, samozřejmě za velmi úzké spolupráce se sociálními partnery.

**DP-K Můžete v krátkosti představit základní cíle transformace a principy modelu byznysového řízení?**

Základními cíli transformace našeho DP jsou:

- Udržet vysoké standardy v kvalitě městské hromadné dopravy,
- Být konkurenceschopní na trhu MHD v rámci otevřené soutěže v Evropské unii,
- Dosahovat evropské standardy v ekonomické efektivnosti (využívání zdrojů podniku),
- Zvýšit účinnost procesů řízení podniku.

Mezi základní principy byznysového řízení patří:

- Uspořádání aktivit společnosti do **autonomních ekonomických jednotek (EJ)** (byznysů, služeb, štábních činností).
- Rozložení řízení a odpovědnosti **do dvou úrovní**. V první úrovni probíhají procesy řízení z hlediska zájmů a cílů celé společnosti - **vrcholové řízení**. Druhá úroveň zahrnuje vlastní řízení jednotlivých EJ (byznysové řízení).
- Cíle první úrovně jsou nadřazené cílům úrovně druhé.
- Pravidla „byznysového řízení“ jednoznačně definují **vztahy mezi ekonomickými jednotkami a stanovují případná omezení v jejich autonomii** s ohledem na prioritní zájmy společnosti jako celku.
- Ekonomické jednotky mezi sebou **spolupracují na bázi tzv. SLA (Service Level Agreement = dohoda o úrovni poskytovaných služeb)** uzavřených podle charakteru předaného výkonu (jednotka, cena, kvalita).
- **Přenesení rozhodovací pravomoci** a zodpovědnosti za ekonomiku EJ na **manažery EJ** - pracovníky odpovědné za výkonné řízení autonomních ekonomických jednotek.
- Stanovení jasných, konkrétních a měřitelných cílů manažerům EJ.
- Přizpůsobení informační podpory byznysovému řízení.
- **Přizpůsobení organizační struktury ekonomické struktury.**

**DP-K V myslích kolegů se v souvislosti s transformací rodí různé myšlenky. Mnozí si myslí, že už je rozhodnuto, jak bude vypadat nové uspořádání podniku a o kolik lidí podnik zůstane.**

Za tuto otázku velice děkuji. Chtěl bych všechny ujistit, že neexistuje žádný utajený „šuplík“, který by skrýval tajný dokument popisující konečnou podobu organizačního uspořádání, jednotlivá funkční „okénka“ či konečné řešení transformace. Vše je otevřené. Konečnou podobu bude procesní uspořádání nabírat během jednotlivých etap realizačních prací v subprojektech (celkový přehled o členění TP na subprojekty je pod názvem *Rámcový harmonogram Transformačního projektu* rovněž součástí tohoto vydání DP-KONTAKTu). Jednotlivé akční týmy a pracovní skupiny tedy budou pod odborným vedením a garancí konzultančních firem navrhovat konečná řešení v rámci jednotlivých subprojektů. Práce jsou vzhledem ke složitosti realizační fáze členěny do těchto etap: *prováděcí projekt, zavedení nové struktury, vnitřní optimalizace, ověřovací provoz, vyhodnocení a případné úpravy*. Tato etapizace usnadní logický a účinný postup realizace subprojektů.

**DP-K V posledním čísle jste vyzval mladé lidi z podniku, aby se vám přihlásili, pokud mají zájem pracovat v akčních týmech. Kolik lidí se vám přihlásilo?**

Přihlásilo se mi přes dvacet kolegů ze všech základních organizačních částí naší společnosti. Všem jsem odpověděl a požádal je o zaslání strukturovaných životopisů. Zároveň jsem jim zaslal *Rámcový harmonogram TP* a požádal je, aby se sami pokusili zhodnotit svoje dosavadní znalosti, schopnosti a zkušenosti a sami podle svého odborného zaměření navrhli, do kterého z akčních týmů by se případně rádi zapojili. Po vyhodnocení zaslanych podkladů předpokládám další fázi výběru za účasti personálního odborníka. Všem, kteří projeví zájem, ještě jednou touto cestou děkuji.

**DP-K Co by měly přinést v procesu transformace následující týdny?**

První konkrétní výsledky práce jednotlivých subprojektů a pracovních skupin v rámci první etapy realizační fáze, tj. již zmíněné etapy určené pro zpracování „prováděcího projektu“ transformace dané oblasti. Výstupy první etapy zahrnují: *hodnoty hlavních parametrů před a po transformaci, popis klíčových procesů, popis vstupů a výstupů nosných procesů, návrh organizační struktury pro zajištění nosných procesů, postavení jednotky ve struktuře DP, implementační plán dalšího postupu*. Výstupem této etapy je projekt výsledné podoby dané oblasti.

V době vydání tohoto čísla DP-KONTAKTu a krátce nato se budou „rozjíždět“ další subprojekty. Tomu bude opět předcházet výběr a jmenování akčních týmů z řad našich kolegů. Ale více o tom nechme do příštího čísla. **-bda-**



## První vlašťovka

Vím, že vás neustále bombardují žádostmi, abyste šuplíky své i svých příbuzných a známých nesypani do kontejnerů bez prohlížení, ale má to svůj smysl a o výsledky se nyní chci s vámi podělit. Není to hezké, když se můžete pochlubit fotografiemi svých předků s ostatními, jako pan Jiří Vašíček z divize Metro? Jeho dědeček Josef Hastrman by se v letošním roce dožil sta let a od července roku 1926 až do října roku 1964 pracoval jako řidič a průvodčí ve vozovně Strašnice. Ve službě prožil i květnovou revoluci v roce 1945, kdy se svými kolegy z vozovny hájili barikádu v Černokostelecké ulici. Naštěstí pro pana Josefa Hastrmana a další zaměstnance strašnické vozovny nedošlo na této barikádě ke krutým bojům, takže nikdo nepřišel o život. A naštěstí pro náš archiv se z této vypjaté doby dochovaly i fotografie, které vám chceme s panem Vašíčkem ukázat.

-MJ-



Pro mnohé jakoby to bylo včera, pro jiné je to strašně dávno, protože metro je tu přece odjakživa - jeho začátky nepamatují... Je to už třicet dlouhých let, co se pražským metrem vozíme. Známe ho velmi dobře, mnozí doslova důvěrně, protože jím cestují každý den do práce. Máme v něm svoje místočka, v určitých hodinách potkáváme i stejné tváře, víme, ve kterém voze a u kterých dveří musíme stát, abychom to měli co nejlíže k eskalátorům (protože i při té rychlé dopravě jsme často líní udělat krok navíc anebo zbytečně spěcháme). Užili jsme si před nedávnem i několik měsíců, kdy jsme metro dočasně téměř neměli, protože jeho velkou část zaplavila při katastro-

nechceme hrát na prognostiky a nastiňovat jeho další rozvoj. Chtěli bychom poněkud rozšířeným vydáním naší tradiční rubriky Pamatujete si? připomenout, jak to v pražských ulicích vypadalo, když se „první cččko“ stavělo. Na několika nadcházejících stránkách jsme vybrali zhruba čtyři desítky barevných kinofilmových diapozitivů. Jejich technická kvalita už není natolik dobrá, aby je bylo možné jako velké zvětšeniny použít na výstavě, ale přesto by byla škoda nějak je nepředstavit. Vybrat ze stovek diapozitivů bylo těžké. Nechtěli jsme totiž dokumentovat detailně stavební postupy, ale jen trochu znovu přiblížit první etapu té stavby století.

## ...jak začínala stavba století?

fální povodni Vltava. A tak jsme si nechtěně trochu připomněli doby, kdy ještě neexistovalo. Zkrátka, metro už neodmyslitelně ku Praze patří.

Metro získalo před časem spolu s Nuselským mostem ocenění jako stavba století. Proto jsme se tentokrát rozhodli, že nebudeme v článku, který si klade za cíl připomenout toto významné výročí pražské městské dopravy, připomínat základní data z dávné či moderní historie pražského metra, ani si



Možná nás tedy znovu překvapí četné stavební jámy a jejich velikost i rozsah prací v pražských ulicích, snad si vybavíme ty nekonečné ohrady z vlnitého plechu...

A to nepíšeme (s malou výjimkou) o ostatních traťových úsecích a stanicích celé současné sítě metra. Budoucím generacím vzkazujeme, že jsme přesvědčeni, že stavba století zatím rozhodně nekončí.

**Pavel Fojtík; Foto: Archiv DP**



*Tento snímek z výstavby tratě A nás vítá v expozici Stavba století – 30 let pražského metra, kterou Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, připravil v Muzeu hlavního města Prahy. Rádi bychom vás na tuto výstavu pozvali. Kromě více než stovky černobílých fotografií ze stavby metra zde můžete vidět některé unikátní originály z nejstarších návrhů metra, včetně studie Lista a Belady, ukázky z válečného prováděcího projektu od Konsorcia, či originál slavného Rottova dopisu z roku 1898.*

## Nová publikace:

Před pěti lety vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost publikaci Mgr. Pavla Fojtíka „(Nejen) čtvrtstoletí pražského metra“. V současné době vychází pod novým názvem „30 let pražského metra“ ve druhém, výrazně rozšířeném a aktualizovaném vydání. Publikace formátu A5 má proti prvnímu vydání nejen více než dvojnásobný rozsah, ale má pevnou vazbu a novou grafickou úpravu. Přináší základní informace o nejvýznamnějších návrzích a projektech, ať již se jednalo o podpovrchovou tramvaj či klasickou podzemní dráhu, včetně bohaté obrazové dokumentace. Některá vyobrazení dosud nebyla zveřejněna.



## 30 let pražského metra

Nová kniha bude k dostání ve střediscích dopravních informací a v Muzeu městské dopravy v Praze ve střešovické vozovně za 125 Kč. Věříme, že 136 stránek přinese každému zájemci o historii městské hromadné dopravy (či všem dalším přátelům Prahy) nové a zajímavé informace o vývoji pražské podzemní dráhy.

-red-



Stavba stanice Florenc se dotkla bezprostředně také autobusového nádraží Florenc. Vzpomínáte, když autobusy vyjížděly ještě přímo na nároží u Muzea hlavního města Prahy? Tak to tady vypadalo ještě 6. července 1971. V té době už vládl „za vidauktem“ čilý stavební ruch, kde se stavělo náhradní autobusové nádraží a nový vjezd do areálu a výjezd z něj.

## Florenc (Sokolovská)



Stejné místo jako na předchozím snímku, ale 1. září 1972. Přehlédnout domy daleko v pozadí, jen těžko bychom se na staveništi orientovali.

Staveniště stanice na Florenci 3. května 1973, pohled opačným směrem než na předchozích snímcích. Nebýt vlevo budovy muzea, zřejmě by už mnozí toto místo nepoznali. Vidíme blok domů, které kdysi tvořily ulice Švermovy sady (dnes patří k ulici Ke Štvanici), Za Poříčskou bránou, Dobrovolného (dnes už neexistuje) a Sokolovská (není vidět), na jejichž místě později vyrostl povrchový vestibul stanic C a B.



## Hlavní nádraží



Stanice Hlavní nádraží byla první stanicí pražského metra, která se začala, ještě jako stanice podpovrchové tramvaje, v březnu 1967 stavět. Snímek pochází z 9. dubna 1968 a je označen jako „Dobírání čela jámy stanice Hlavní nádraží“. Jen tak mimochodem, pamatujete si, že tu kdysi bývalo jezírko?



Dne 31. března 1972 mohl fotograf zachytit ve Vrchlického sádkách u Hlavního nádraží už také koleje směřující k Florenci. Je to místo, kde se hloubený dvoukolejný tunel rozvětňuje, aby přešel do raženého úseku.

Je 19. dubna 1974. Nikoho by podle tohoto snímku nenapadlo, že před týdnem provedla hlavní kolaudační komise v rámci technicko-bezpečnostní zkoušky zkušební jízdu a konstatovala, že metro je způsobilé zahájit pravidelný provoz s cestujícími. Jak dosvědčuje tento snímek, odbavovací hala hlavního nádraží v té době ještě nebyla zdaleka dokončena, leč v její části byl možný přístup do stanice Hlavní nádraží.



# Národní shromáždění



Oblast u Národního muzea byla velkým stavenišťem vlastně více než 10 let. Ještě dříve, než se tu začalo stavět metro, přestavovala se tu budova Národního shromáždění a zázemí Smetanova divadla a po metru se budovala severojižní magistrála. Omezit se fotografiemi jen na metro by tedy nebylo správné. V červnu 1967 byly postupně zbořeny obytné domy, které stály na počátku Vinohradské mezi Národním muzeem a Smetanovým divadlem.



Pohled ze Škrétovy ulice na zbořeniště domů ve Vinohradské ulici v červnu 1967. Bez zajímavosti zřejmě není původní zadní trakt parlamentní budovy. Svěho času jsme v DP-KONTAKTu přinesli soutěžní fotografii, jak to tu vypadalo těsně před jejich zbořením. V té době se už u Muzea začala stavět i druhá stanice podpořchové tramvaje.

Stavba nové budovy Národního shromáždění (později Federálního shromáždění, dnes Radia Svobodná Evropa) 12. dubna 1968.



Před Národním muzeem musely práce vzhledem ke značnému rozsahu probíhat po etapách. Nejdříve se stavělo na jižní straně při Mezihranské ulici, kde vznikala krátký hloubený úsek a jižní část podchodu. Snímek je z 16. února 1972.

## Muzeum



Později se tramvaje přestěhovaly na provizorium jižně od sv. Václava a stavělo se před Domem potravin. Jako na mnoha jiných místech tu byla hluboká stavební jáma pro vlastní hloubenou stanici a podzemní vestibul s podchodem. Současně se zakládala i přestup na budoucí trať A. Snímek staveniště je z 1. listopadu 1972.

Na tuto část staveniště stanice Muzeum, resp. hloubeného úseku Hlavní nádraží – Muzeum, si zřejmě velmi dobře pamatují pracovníci dispečinku MHD ve Washingtonově ulici. Patnáctého srpna 1973 už hluboká jáma mizela.





V Kateřinské ulici, tedy poněkud stranou od vlastní tratě, bylo zařízení staveniště a vyrostla zde těžní věž. Šachta byla propojena s tunelem spojovací štolou. Domy v pozadí později ustoupily stavbě Centrálního dispečinku MHD. (Snímek z 29. října 1968.)

## I. P. Pavlova



Ačkoliv má stanice I. P. Pavlova několik podzemních podlaží, v jejím případě Pražané příliš hlubokou stavební jámu neviděli ani z přilehlých domů. Nejdříve se „odtěžila“ vlastně jen vozovka a její podloží a těsně u domů se vyhloubily rýhy pro pilotové stěny, které se pak zakryly prefabrikovanými nosníky z předpjatého betonu. Ty pilotové stěny rozpíraly. (Snímek z 22. prosince 1970.)

Další práce probíhaly pod tímto stropem. Těžila se zemina a montovaly se ocelové konstrukce pro zavěšení prvního mezistropu, pod kterým podobně pokračovala stavba dál. Na povrchu Legerovy ulice si zdejší obyvatelé užili své... (19. dubna 1971)



## Karlov

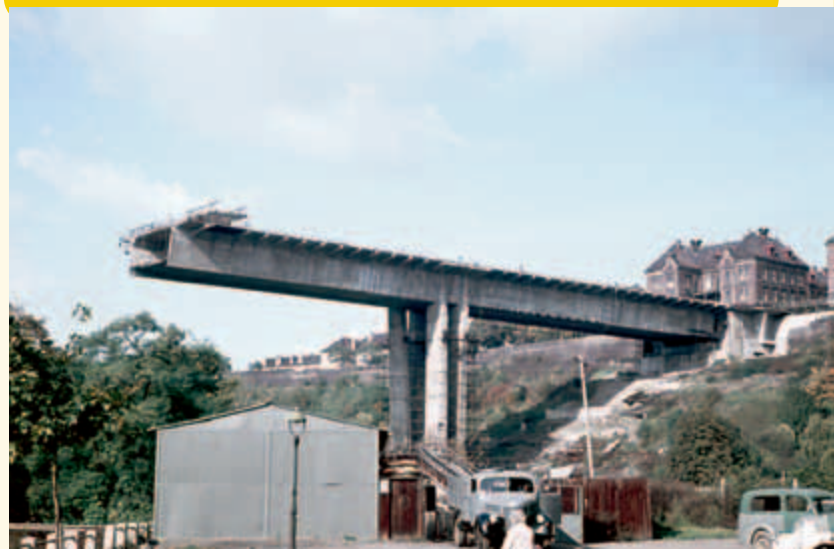


Poněkud netradiční pohled z 29. srpna 1972 na traťové tunely metra pod ulicí Boženy Němcové na Karlově před vyústěním na Nuselský most v místech, kde svého času stávala Dětská nemocnice.



Na tomto snímku z roku 1965 je ještě poměrně velký areál Dětské nemocnice částečně vidět, ale už se začíná stavět Nuselský most, či přesněji, jeho pilíř č. 1 a lešení krajního pole. Nuselský most byl nezbytnou stavbou, která vlastně podmiňovala smysl první tratě jak podpovrchové tramvaje, tak metra.

V říjnu 1968 už byla na karlovské straně Nuselského mostu dokončena i konsola pole č. 2. Most se stavěl metodou letmé betonáže.





# Nuselský most

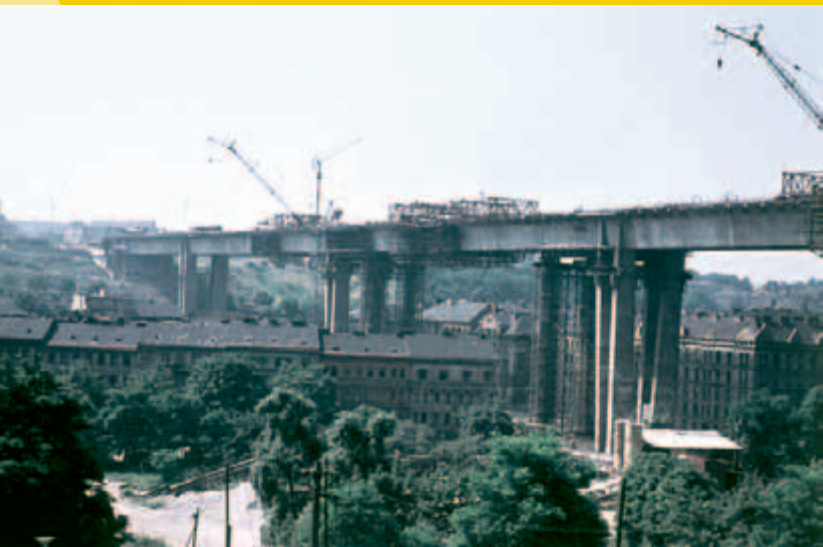


Za stavbu století bylo označeno nejen pražské metro, ale také Nuselský most. Pohled na jeho staveniště byl zajímavý především v letech 1965 – 1970. Jeho stavbě musely ustoupit domy ve Svatoplukově ulici.



Pohled od Folimanky do Nuselského údolí 28. března 1968. Kromě budoucích pilířů jsou již patrné zárodky lichoběžníkového mostního tubusu pro trať metra.

Dne 24. července 1969 už měl sen několika generací v hrubých rysech svoji podobu a zásadním způsobem proměnil vzhled této části hlavního města. Do uložení posledního kubíku betonu ale ještě zbývalo 5 měsíců.



## PAMATUJETE SI...



Zárodky stanice Gottwaldova, pojmenované podle původního názvu Nuselského mostu (most Klementa Gottwalda), 17. listopadu 1970, na pankráckém předmostí. S ohledem na své umístění v těsné blízkosti mostu stanice dostala boční nástupiště.

## Vyšehrad (Gottwaldova)



Ve stejný den zachytil fotograf i bagrování jámy pro měnírnu v sousedství hloubeného úseku. Původně se v projektu podpovrchové tramvaje předpokládalo, že někde v těchto místech bude trať ústít rampou na povrch.

Ačkoliv se 22. října 1971, kdy byl tento snímek pořízen, dalo už více než rok po mostě přejít, do jeho otevření pro veřejnost zbývalo ještě přesně 16 měsíců. Pohled od budoucí stanice metra je zajímavý i proto, že na karlovské straně už chybí dětská nemocnice.



## Pankrác (Mládežnická)



Na náměstí Hrdinů se stavěla nejen stanice metra, ale také severojižní magistrála, která si vyžádala přeložení místní (a tramvajové) dopravy z ulice 5. května do ulice Na Pankráci. Na náměstí Hrdinů musel být pod budoucí magistrálou vyhlouben podjezd. Proto byla tato část města také dlouho jedním velkým stavenišťem. Tak vypadala stavba podjezdu 13. srpna 1968.

## Pražského povstání



Staveniště stanice Pražského povstání na pankráckém náměstí Hrdinů 24. března 1971. Také zde výstavbě metra ustoupila řada domů na západní straně náměstí, ale svůj podíl na zdejších demolicích měla i výstavba nedalekého sídliště Pankrác a rozšíření ulice Na Pankráci.

Budoucí stanice Pražského povstání 15. září 1972 – pohled směrem k ulici Děkanská vinice I. Na snímku jsou patrné ražené traťové tunely směrem ke stanici Mládežnická.



Autobusové nádraží Pankrác – takový byl pracovní název budoucí stanice 25. května 1970, kdy byl pořízen tento snímek ze stavby pažení západní stěny stavební jámy stanice.



Na této fotografii z 22. listopadu 1971 jsou dokonce upravo částečně patrné i přízemní budovy autobusového nádraží.

Stanice u autobusového nádraží nakonec dostala jméno Mládežnická, které pro dnešní stanici Pankrác platilo 16 let – až do roku 1990. Jak to na staveništi vypadalo 20. dubna 1972, ukazuje tento snímek.



## Budějovická



Součástí stavby stanice Budějovická byla i pochozí pasáž nad stropem vlastní stanice, na kterou navázaly ve stejné úrovni podchody pod přilehlými frekventovanými ulicemi Olbrachtovou a Antala Staška. Na snímku z 27. října 1970 je stavba mostu v Olbrachtově ulici, pod kterým je dnes severní vestibul stanice.

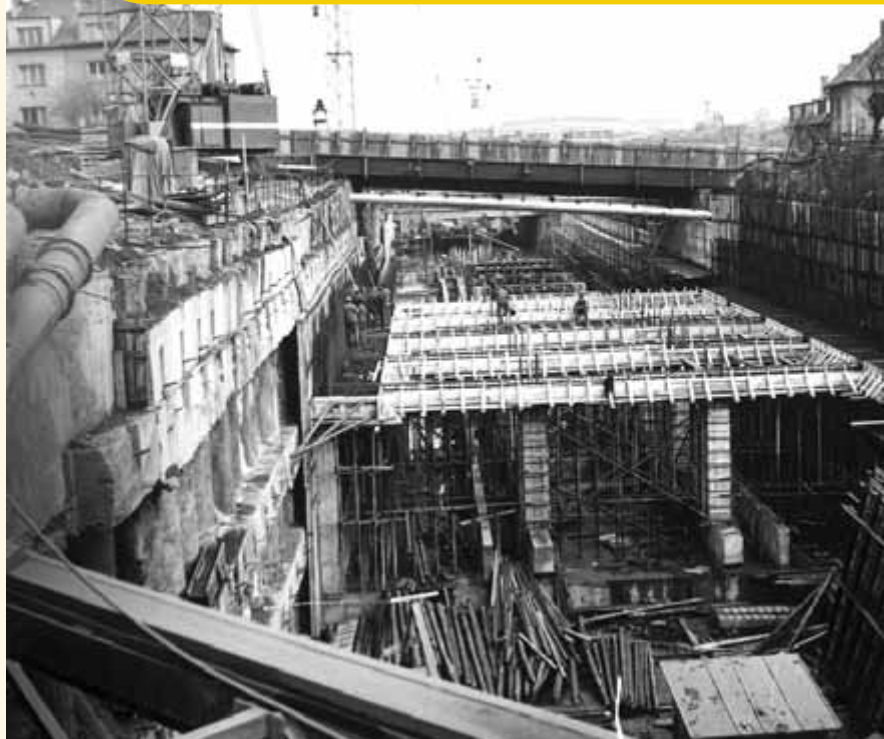


Pohled stejným směrem, tj. k Olbrachtově ulici, ale z větší dálky přes budoucí stanici 24. března 1971. Od uvedení metra do provozu se okolí stanice výrazně změnilo.

Na tomto snímku z 1. července 1971 je už „most Ivana Olbrachta“, jak byla tato část komunikace pojmenována, v provozu. Pod ním pokračuje stavba stanice.



## PAMATUJETE SI...



Výjimečně černobílý snímek ze stavby stanice Kačerov z 9. března 1972 jsme zařadili proto, že je na něm zachycen provizorní most v Budějovické ulici, po kterém byla vedena autobusová doprava, protože Michelská ulice byla v té době mimo provoz.

## Kačerov



Pohled na portál tunelu metra, kde první provozní úsek tratě C ústí na povrch, či přesněji na čtyřkolejný most přes železniční trať a vlečku se zkušební tratí. Na snímku z 12. dubna 1973 je již vidět budoucí autobusový terminál.

Výhled z konce tunelu prvního úseku tratě C na Kačerově na budoucí čtyřkolejný most přes železniční trať 29. listopadu 1972. Vzadu na obzoru se mlhavě rýsuje areál autobusové garáže Kačerov.





Pohled zpoza zářezu železniční tratě s vlečkou směrem k depu 10. července 1970. Na snímku je rozestavěný most dálnice (či přesněji – v tomto úseku již severojižní magistrály) přes budoucí povrchovou spojku do depa.

## Depo Kačerov



Fotografie rozestavěného depa se zárodkem budoucího ústředního stavědla z 29. listopadu 1972 s kolejovým propojením vlečky a metra.

Depo metra 6. srpna 1973. Zhruba za dva měsíce přivítá prvních šest vagonů typu Ečs...



## „Áčko“



V době, kdy první traťový úsek pražského metra zahájil provoz, se už stavěla i trať A. Alespoň čtyřmi fotografiemi si připomeňme, jak začínala tato kapitola stavby století. V minulosti jsme už na našich stránkách přinesli fotografie z oblasti dnešní stanice Hradčanská. Snímkem z 14. července 1973 chceme připomenout tzv. Dům Aritmy, který stával vlevo od závor, těsně před zbořením.



Po zboření Domu Aritmy se naskytl pohled, který současnému cestujícímu na tramvajové zastávce Hradčanská už přece jen něco připomíná.



Pamatujete si ještě, že na Můstku stával Dům vlny a hedvábí? Také ten byl zbořen v souvislosti se stavbou metra. Na snímku z 13. října 1973 jsou již jeho dny sečteny.

Dům vlny a hedvábí 22. dubna 1974...

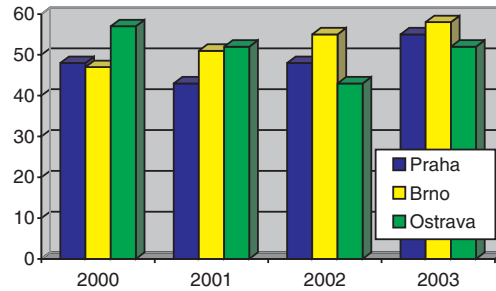


# Vývoj pracovní úrazovosti v naší společnosti

Oproti roku 2002 se přihodilo v naší společnosti o 54 pracovních úrazů méně, což činí snížení pracovních úrazů o 11 procent. Rovněž v četnosti (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců) došlo ke snížení z 3,81 v roce 2002 na 3,34 v roce 2003. V zameškaných kalendářních dnech pro pracovní úraz došlo k mírnému nárůstu, a to o 330 dnů, tj. o 1,4 %.

Jak vyplývá z níže uvedené tabulky, došlo k mírnému zvýšení počtu pracovních úrazů v divizi Autobusy. Na zvýšení počtu zameškaných kalendářních dnů po pracovním úrazu se nejvíce podílela právě divize Autobusy. Všechny pracovní úrazy, které vykazuje ředitelství společnosti, se přihodily přepravním kontrolorům.

Úrazová závažnost (počet zameškaných kalendářních dnů na jeden pracovní úraz)



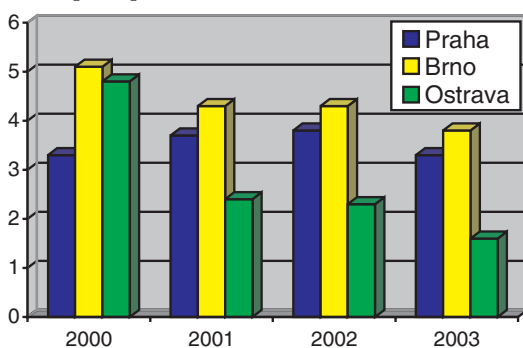
	Metro		El. dráhy		Autobusy		ředitelství		celkem	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
<b>Průměrný počet zaměstnanců</b>	4 144	4 138	3 976	3 766	4 254	4 318	575	554	12 949	12 776
<b>Počet pracovní úrazů</b>	55	81	146	164	195	191	37	51	433	487
<b>Počet zameškaných kalendářních dnů</b>	3 611	4 552	9 794	9 173	8 994	7 417	1 338	2 265	23 737	23 407
<b>Četnost (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců)</b>	1,33	1,96	3,67	4,35	4,58	4,42	6,43	9,21	3,34	3,81
<b>Závažnost (počet zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz)</b>	65,65	56,20	67,08	55,93	46,12	38,80	36,16	44,41	54,82	48,06

Potěšitelné je, že v naší společnosti v průběhu roku 2003 nedošlo k žádnému smrtelnému pracovnímu úrazu.

Na odškodnění za škody způsobené pracovními úrazy byly v roce 2003 postiženým vyplaceny náhrady ve výši 9 952 568 Kč, což je oproti roku 2002 o 2 449 204 Kč více.

V porovnání s dopravními podniky největších měst České republiky Brna a Ostravy, jak vyplývá z následujících grafů, je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost průměrný.

Úrazová četnost (počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců)



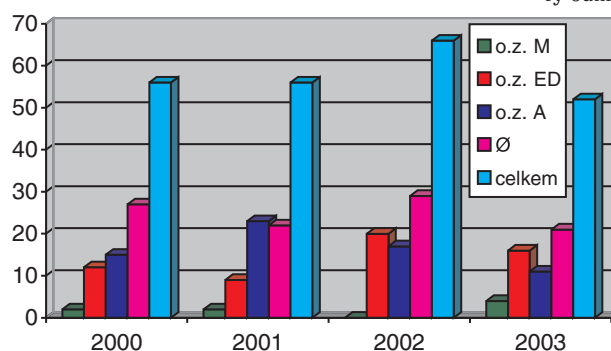
Přestože došlo v roce 2003 ke snížení počtu pracovních úrazů ovlivněných druhou osobou, jak vyplývá z níže uvedeného grafu, není tento stav uspokojivý. Na celkovém počtu pracovních úrazů se úrazy ovlivněné druhou osobou podílejí 12 %. Největší počet úrazů ovlivněných druhou osobou (21 úrazů) se přihodilo přepravním kontrolorům.

K problematice úrazovosti přepravních kontrolorů uvádíme následující tři události, při nichž došlo při výkonu přepravní kontroly ke zranění kontrolora napadením od kontrovaného cestujícího.

### První událost

Přepravní kontrolor prováděl kontrolu na lince C metra v zastávce Muzeum. Kontroloval neznámou ces-

### Počet pracovních úrazů ovlivněných druhou osobou



tující bez jízdního dokladu. Chvilí cestující předstírala hledání dokladu a když byla kontrolorem požádána o předložení osobního dokladu, žena kontrolora odstrčila, kopla ho do rozkroku a utekla.

### Druhá událost

Přepravní kontrolor prováděl kontrolu na lince C metra v zastávce Chodov. Kontroloval mladíka, který odmítal předložit jízdní doklad a žádal předložení průkazu a odznaku kontrolora. Náhle prudce přistrčil svoji legitimaci kontrolorovi před obličej a hned ji schoval a odcházel. Za chvíli se náhle vrátil a nakopl kontrolora do zad a odešel. Po chvíli opět přiběhl a prudce udeřil kontrolora rukou za krk a opět utekl. Následek tohoto napadení bylo pohmoždění krční páteře a zad kontrolora.

### Třetí událost

Přepravní kontrolor prováděl kontrolu jízdních dokladů v tramvaji č. 17. Kontroloval cestujícího, který odmítal předložit jízdní doklad a slovně ho urážel.

V zastávce Hercovka kontrolora udeřil do obličeje a kousl jej do prstu ruky, kterou kontrolor cestujícího zadržoval. Následek tohoto napadení byl prokousnutý prst kontrolora.

Podrobné seznámení zaměstnanců s příčinami a zdroji pracovních úrazů, jakož i opatřeními přijatými ke snížení pracovní úrazovosti na jednotlivých pracovištích, je náplní pravidelných školení o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

**Jiří Koch,**  
referát bezpečnostního ředitele

## Nové tramvaje pro Prahu

V lednu letošního roku byla na základě výsledku obchodní veřejné soutěže mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a organizací ŠKODA DOPRAVNÍ TECHNIKA s. r. o., podepsána smlouva na dodávku nových tramvají, vhodných pro provoz v hlavním městě Praze. Předmětem dodávky jsou článkové, nízkopodlažní, jednosměrné tramvaje moderního vzhledu a konstrukce s obchodním

názvem **Anitra plus**, které budou cestujícím poskytovat přiměřený komfort a umožní přepravu imobilních cestujících. S prvními tramvajemi tohoto typu se v Praze setkáme v závěru roku 2005. Poslední tramvaje z celkového počtu 60 kusů budou dodány v roce 2012.

**Ing. Jaroslav Ditrych,**  
technický úsek ředitelství

## Preference tramvají světelnou signalizací na křižovatce Havlíčkova – Hybernská

V rámci projektu tzv. pilotní linky s preferencí (tramvajová linka č. 3 Sídliště Modřany – Lehovec) byla v říjnu 2003 zavedena preference tramvají (přednostní volba a prodlužování signálu volno podle nároků tramvají) na křižovatce Havlíčkova – Hybernská u Masarykova nádraží. K tomuto účelu byla stávající světelná

signalizace (SSZ) vybavena trolejovými kontakty a do řadiče (ovládacího přístroje světelné signalizace) byla naprogramována příslušná řídicí logika. Křižovatka však nebyla zároveň vybavena automobilovými detektory, takže původní řízení pevnými signálními programy bylo nahrazeno jen částečně dynamickým řízením:

průběh řízení je dynamicky modifikován pouze při nárocích tramvají, jinak SSZ funguje stejně jako při původním řízení pevnými programy, tzn. nereaguje na aktuální dopravní nároky automobilové dopravy.

Pro zjištění účinnosti preference provedl Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy srovnávací

měření stavů „před“ a „po“. Při měření byly zjišťovány dva základní dopravně inženýrské parametry, charakterizující kvalitu řízení světelnou signalizací:

- **Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ**
  - **Podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ**
- Jako doplňující parametr bylo samostatně vyhodnocováno i
- **Maximální naměřené zdržení tramvají při příjezdu k SSZ**

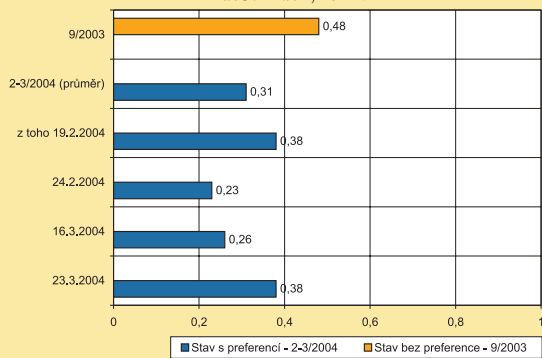
Měření stavu „před“ (bez preference) proběhlo v září 2003, měření stavu „po“ (s preferencí) v únoru a březnu 2004. Všechna měření byla prováděna v pracovní dny v období mezi 16. a 17. hodinou odpolední dopravní špičky, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvají a chodí i nejvíce chodců.

## Základní výsledky měření

Pracovní den, 16 až 17 hodin	Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ (s)		Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ	
Stav				
bez preference – září 2003	8,2	(100 %)	0,48	(100 %)
s preferencí – 2-3/2004 (průměr)	6,0	(- 27 %)	0,31	(- 35 %)
z toho:				
čtvrtek 19. 2. 2004	7,4	(- 10 %)	0,38	(- 21 %)
úterý 24. 2. 2004	4,5	(- 45 %)	0,23	(- 52 %)
úterý 16. 3. 2004	4,8	(- 41 %)	0,26	(- 46 %)
úterý 23. 3. 2004	7,1	(- 13 %)	0,38	(- 21 %)

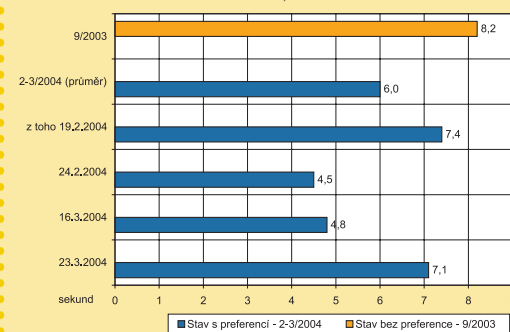
## Křižovatka Havlíčkova - Hybernská

Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ  
Pracovní den, 16 - 17 h



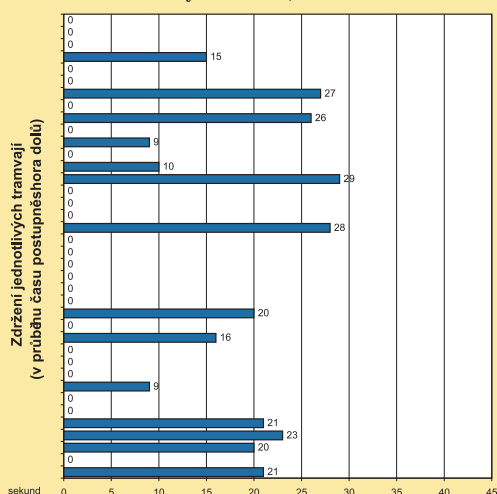
## Křižovatka Havlíčkova - Hybernská

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



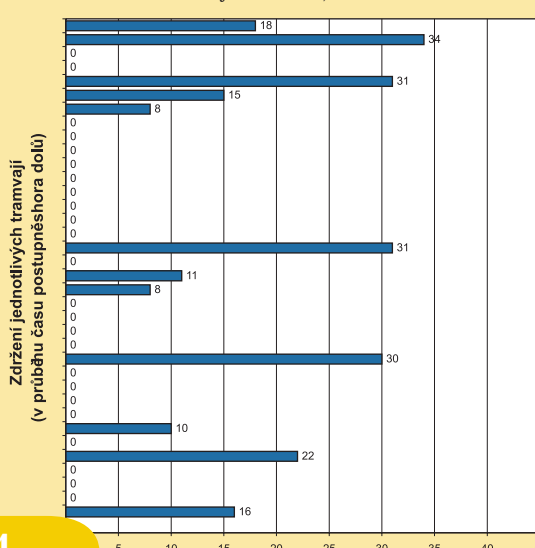
## Křižovatka Havlíčkova - Hybernská

Vjezd z Havlíčkovy  
Zdržení jednotlivých tramvají před SSZ  
Úterý 23. 3. 2004, 16 - 17 h



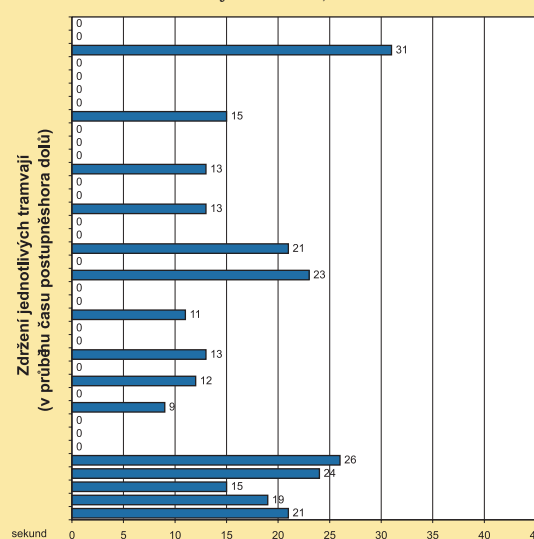
## Křižovatka Havlíčkova - Hybernská

Vjezd z Dlážděné  
Zdržení jednotlivých tramvají před SSZ  
Úterý 24. 2. 2004, 16 - 17 h



## Křižovatka Havlíčkova - Hybernská

Vjezd z Dlážděné  
Zdržení jednotlivých tramvají před SSZ  
Úterý 23. 3. 2004, 16 - 17 h



# Preference tramvají...

Z vyhodnocení měření a ze sledování situace při měření vyplývají následující skutečnosti

**Dynamickým řízením se dosáhlo určité míry preference tramvají**, jak ukazuje porovnání dvou základních parametrů charakterizujících kvalitu světelného řízení:

- průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ se z původních 8,2 sekund zkrátilo na 6 sekund
- podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ se z původního 0,48 snížil na 0,31

Ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference – se snížily:

- průměrné zdržení tramvají před SSZ o 27 %
- podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ o 35 %

**Jak ukazuje porovnání stavů „před“ a „po“, efekt preference však není příliš výrazný.** Proto bylo toto měření třikrát opakováno, aby se zjistilo, zda se nejedná o náhodu nebo o souhrn nepříznivých okolností. Opakovaná měření potvrdila, že jde o trvalý jev.

**Pozorováním průběhu řízení při jednotlivých měřeních byla zjištěna občas značně rozkolísaná reakce světelné signalizace na tramvajové nároky.** Vypadalo to, jako by světelná signalizace na některé jednotlivé tramvaje nebo na několik tramvají za sebou buď vůbec nereagovala nebo reagovala neadekvátním způsobem, a to náhodně buď pouze v jednom směru nebo pouze v druhém směru nebo v obou směrech současně. To dokumentují přiložené grafy, znázorňující zdržení jednotlivých tramvají před SSZ. Pro porovnání jsou uvedeny grafy z 24. února (relativně lepší výsledky) a z 23. března 2004 (relativně horší výsledky). Tramvajová detekce fungovala.

**Nepříznivá je rovněž relativně vysoká četnost delších zdržení (25 až 35 sekund),** mající negativní

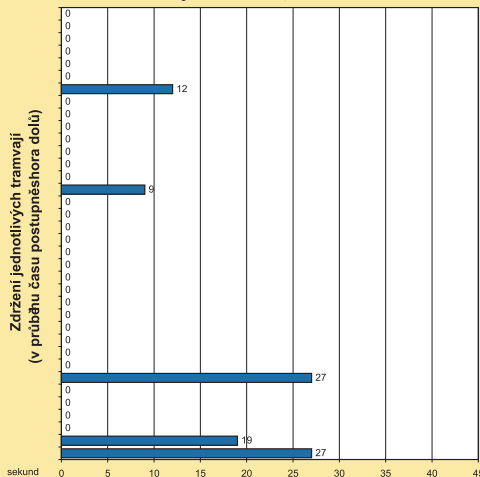


Foto: Petr Malík

vliv na pravidelnost tramvajového provozu. Při dané geometrii křižovatky a z ní vyplývajících vyklizovacích časů vozidel, tramvají i chodců by maximální zdržení tramvají při preferenci nemělo být delší než 25 až 27 sekund.

Nejdelší naměřené zdržení při preferenci dosáhlo 41 sekund, což bylo více než před zavedením preference při řízení pevnými programy (34 sekund).

**Na dosažené výsledky může mít částečný vliv i nevhodně umístěný přihlašovací trolejový kontakt pro směr z Dlážděné, který je až na výjezdu z křižovatky Senovážné náměstí v místě spojení troleje z pravého a levého oblouku.** Jízdní doba tramvají od přihlášení na tomto kontaktu k SSZ je jen 14 až 16 sekund, což snižuje účinnost preference v tomto směru – některé tramvaje musí zbytečně zastavit jenom proto, že řadič nestačí během této krátké doby vhodně zareagovat.



Situaci by napomohlo, kdyby místo tohoto kontaktu byl umístěn zvlášť přihlašovací kontakt na vjezdu do křižovatky Senovážné náměstí ve směru od Jindřišské na prvním příčném převěsu trolejového vedení za rozvětvením troleje do přímého směru a levého odbočení a zvlášť na vjezdu do křižovatky Senovážné náměstí ve směru od Hlavního nádraží na prvním příčném převěsu trolejového vedení za rozvětvením troleje do přímého směru a pravého odbočení. Tím by se jízdní doba tramvají od přihlášení do příjezdu k SSZ prodloužila na 25 až 28 sekund, což by již bylo pro možnost účinné preference dostačující.

**Závěr**

Vzhledem k charakteru křižovatky (prostorově sevřená průsečná křižovatka, jednoduché dvoufázové řízení světelnou signalizací, tramvaje zde projíždějí pouze v jednom směru bez větvení tramvajových kolejí, na pražské poměry relativně nízká intenzita automobilové

dopravy – v roce 2003 křižovatkou projíždělo v průměrném pracovním dnu jen 15 700 vozidel/24 hodin a z toho ve směru kolizním s tramvajemi z Hyberské ulice jen 7 500 vozidel/24 hodin) by zde úpravou tramvajové detekce na vjezdu z Dlážděné (od Senovážného náměstí) a odpovídající řídicí logikou bylo možné bez problémů dosáhnout průměrného zdržení tramvají přibližně jen 1 až 2 vteřiny a podílu tramvají zastavených signálem stůj jen přibližně 5 až 13 %. Tyto hodnoty jsou dosahovány na řadě pražských křižovatek obdobného charakteru nebo dokonce i ve složitějších dopravních poměrech – viz článek v DP-KONTAKTu, číslo 2/2004, strany 13 – 17 „Preference tramvají světelnou signalizací v Praze – stav k 31. prosinci 2003“. Křižovatka Havlíčkova – Hyberská by si to vzhledem k významu tramvajové dopravy na ní zasloužila.

**Ing. Jan Adámk, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy**

# Jak pokračuje plnění úkolů „Projekt Trendsetter“

**Projekt Trendsetter** – anglicky Setting Trends for Sustainable Urban Mobility (ustanovení trendů pro udržitelnou městskou mobilitu) je projektem Evropské unie se zaměřením na zlepšení kvality životního prostředí, zejména kvality ovzduší a hladiny hluku s podporou užívání veřejné osobní dopravy.

Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost se na tomto projektu podílí zabezpečením následujících úkolů:

**1. Úprava řízení signalizace pro preferenci autobusové dopravy s cílem zabezpečit podobnou preferenci jakou využívají tramvaje**

Pro úpravu signalizace byly vybrány 2 křižovatky s provozem autobusů MHD:

- a. Barrandovský most – nájezdová rampa z Modřanské v Praze 4** s provozem autobusových linek: č. 196 Kačerov – Smíchovské nádraží, č. 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice, č. 253 Na Beránku – Smíchovské nádraží.

Na tyto linky je vypravováno 7 kloubových vozidel z provozovny Kačerov vybavených mobilní částí systému aktivní detekce.

- b. Holečkovka – Zapova v Praze 5** s provozem autobusové linky č. 176 Karlovo náměstí – Stadion Strahov.



Na linku jsou vypravována 4 standardní nízkopodlažní vozidla z provozovny Dejvice vybavená mobilní částí systému aktivní detekce.

**Systém aktivní detekce** umožňuje preferenci autobusů při průjezdu křižovatkou a je založen na radiové komunikaci vozidla s radičem SSZ a skládá se ze stacionární a mobilní části. K lokalizaci vozidel se používá inframajak umístěný před křižovatkou.

Vývoj a implementaci systému preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách technicky zabezpečuje firma ELTODO – dopravní systémy, a. s.

Aktivní detekce (včetně úpravy programu radičů SSZ pro preferenci) byla na obou křižovatkách uvedena do provozu a předána do správy Technické správy komunikací 10. prosince 2002.

Od tohoto data probíhá ověřovací provoz systému. Dopravní podnik spolupracuje s firmou ELTODO na

průběžném vyhodnocování, na jehož základě provádí ELTODO dodávání mobilních i pevných částí systému. V první fázi byla sledována zejména spolehlivost a přesnost přihlašování a odhlášení autobusů. V další fázi byl proveden komplexní dopravní průzkum pro účely vyhodnocení účinnosti preferenčních opatření.

Základní spolehlivost systému (porovnání počtu přihlášení a počtu odhlášení) podle průběžného vyhodnocování neklesla od března 2003 pod stanovenou hodnotu 99 %.

Dále je sledována úplná spolehlivost systému (porovnání počtu úplně a správně přihlášených a odhlášených autobusů včetně správné detekce linky a pořadí se skutečným počtem průjezdů vybavených vozidel příslušným profilem). Úplná spolehlivost se od března 2003 pohybuje v rozmezí 84 až 98 %, v průběhu druhého komplexního dopravního průzkumu se již pohybovala v rozmezí 94 až 97 %, přičemž hodnota je výrazně závislá na včasné zjištění závady na mobilních nebo stacionárních součástech systému. V současné době se připravuje vývoj zařízení pro automatické testování správné funkce systému.

Definitivní vyhodnocení přínosů systému bude provedeno podle propozic Projekt Trendsetter po 36 měsících od zahájení prací, tj. k 1. únoru 2005. Toto vyhodnocení bude zahrnovat mimo jiné i zkušenosti řidičů a ohlasy v řadách veřejnosti.

Trvalý přínos tohoto časově i věcně omezeného úkolu Projekt Trendsetter spočívá v tom, že položil základ systematickému zavádění preference pro autobusy na světelných signalizacích. Výše uvedené křižovatky jsou proto považovány za 1. etapu realizace preference pro autobusy na světelné signalizaci. Na základě pozitivních výsledků funkce systému aktivní detekce byl zpracován rámcový harmonogram 2. etapy, která představuje rozšíření aktivní detekce na dalších 9 křižovatkách a vybavení dalších 50 autobusů potřebnými komponenty. Jedná se o následující křižovatky:

1. Kobyliské náměstí
2. Čimická – přechod Služská
3. Čimická – Písečná
4. Čimická – přechod Písečná
5. Čimická – K Pazderkám
6. K Pazderkám – Dunajecká
7. Čimická – Ústavní
8. Modřanská – Branická
9. Modřanská – rampa Barrandovský most

Předběžně je počítáno s tím, že křižovatky č. 1. – 5. budou realizovány k datu zahájení provozu na úseku IV.C1 metra (návažná autobusová doprava ke stanici Kobylisy), 8. křižovatka do konce roku 2004 a zbývající křižovatky v průběhu roku 2005.

**2. Studie experimentálního zavedení linky city-busů v centru města k zajištění vyšší kvality dopravy pro cílené skupiny obyvatel**

Po řadě diskusí a konzultací mezi Dopravním podnikem a městskými částmi Praha 1 a Praha 2 a

v souladu s požadavkem vedení hlavního města Prahy byla z několika navrhovaných variant vybrána dopravní obsluha oblasti Karlova v Praze 2. V této lokalitě je soustředěna řada nemocničních zařízení a pracovišť Všeobecné fakultní nemocnice. Zdejší uliční síť však neumožňuje provoz běžných autobusů, používaných standardně v MHD, takže základní dopravní obsluha oblastí do doby zavedení citybusové linky prakticky neexistovala. Pacienti, návštěvníci i zaměstnanci zdravotnických zařízení byli odkázáni na pěší docházku ze vzdálených stanic (zastávek) MHD.

**Provoz na nové autobusové lince č. 291** spojující dopravní uzly I.P.Pavlova a Karlovo náměstí s přímou dopravní obsluhou většiny zdravotnických zařízení v oblasti Karlova **byl zahájen dne 18. dubna 2003.**

Jedná se o okružní autobusovou linku s návazností

- v dopravním uzlu I. P. Pavlova na linku C metra a tramvajové linky č. 4, 6, 10, 11, 16, 22, 23,
- v dopravním uzlu Karlovo náměstí na linku B metra, tramvajové linky č. 3, 4, 6, 10, 14, 16, 18, 22, 23, 24 a na autobusovou linku č. 176.



**Rozsah provozu:**

- Pracovní dny: přibližně 6.45 – 18.30
- Soboty, neděle, svátky: přibližně 7.30 – 17.30
- Interval:** pracovní den – celodenně: 15 minut
- soboty, neděle, svátky – celodenně: 30 minut
- Tarif:** PID (běžný městský tarif používaný na všech linkách MHD)

**Vozidla:** nízkopodlažní citybusy, které umožňují i přepravu vozíčkářů pomocí plošiny

Zavedením nové linky se zásadním způsobem zkvalitnilo dopravní spojení k většině zdravotnických zařízení, včetně základní dopravní obsluhy v celé obsluhované oblasti. Linka se setkala s živým zájmem pacientů a návštěvníků a je využívána i zaměstnanci zdravotnických zařízení. Ohlas veřejnosti o průzkumy využití linky opravují k závěru, že její zavedení bylo úspěchem a může se stát modelem pro rozšiřování tohoto druhu dopravy do dalších vhodných lokalit na území hlavního města.

**Zpracovalo oddělení integrovaných dopravních systémů ředitelství**  
Foto: Jan Šurovský

Ve čtvrtek 8. dubna letošního roku byla na poradě vedení Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti projednána zpráva o výsledcích Programu kvality služby za IV. čtvrtletí 2003 a zhodnocení programu za celý minulý rok.

## Hodnocení vývoje Programu kvality služby za rok 2003

Rok 2003 byl šestým rokem od zavedení programu. V závěru roku byla potvrzena možnost přijetí šestého standardu, který bude od roku 2004 zařazen do aktualizované Směrnice GR pod názvem „Funkčnost bezbariérových vstupů do metra“.

Z grafického znázornění měření standardů v jednotlivých čtvrtletích roku je zřejmá stabilizace výsledků, pohybujících se v převážné míře na a nad úrovněmi náročnosti. V průběhu celého roku to bezvýjimky platí pro standard „Přijetí“ ve všech třech jeho aplikacích a pro standard „Stejnokroj“ u všech tří divizí.

# Program kvality služby v roce 2003

Stejně tak u standardu „Přesnost“ platí výše uvedené konstatování pro výsledky divizí metra a tramvají, u divize autobusů se v jednotlivých čtvrtletích výsledky pohybovaly buď na, či těsně pod úrovní náročnosti 80 %.

U standardu „Informování“ ve stanicích a zastávkách MHD jsou výsledky stálých i dočasných informací v turistických místech a telefonické informace rovny či větší než stanovená úroveň náročnosti 90 % a pouze stálé informace ve stanicích metra se pohybovaly pod touto úrovní náročnosti (ve III. a IV. čtvrtletí na 87 %, respektive 88 %). U standardu „Informování“ ve vozidlech MHD byly stálé i dočasné informace kromě I. čtvrtletí nad úrovní náročnosti (u lanovky 100 %, u metra, tramvají a autobusů 95 %), pouze v I. čtvrtletí se pod touto úrovní nacházely výsledky stálých a dočasných informací u tramvají a dočasných informací ve vozzech metra.

Standard „Funkčnost jízdenkových automatů“ měl výsledky na úrovni náročnosti ve II. a IV. čtvrtletí, v I. čtvrtletí těsně pod a pouze ve III. čtvrtletí klesl na 78%.

Tyto výsledky ukazují globálně na:

- a. stabilitu poskytované služby;
- b. příležitost k úvaze o dalším „zpevnění“ požadavků na službu v podobě zvýšených úrovní náročnosti u některých standardů.

## Stručný komentář k některým dalším aspektům vybraných standardů

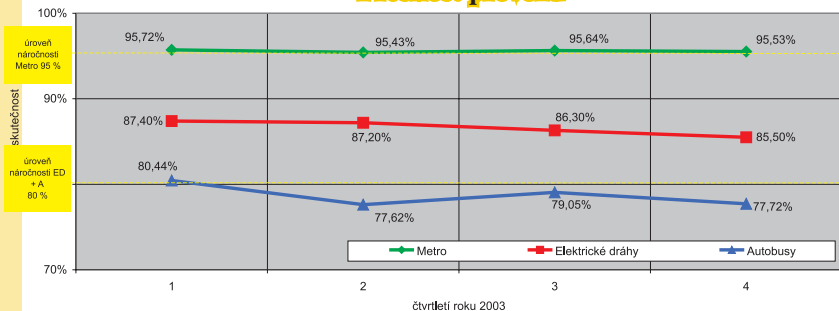
### Standard „Přesnost“

Vedle vlastních výsledků měření standardu přesnosti povrchových systémů tramvají a autobusů nad a na úrovni náročnosti 80 % je třeba zdůraznit snížení procenta nadjetých spojů na minimální hodnoty.

Vzhledem k tomu, že tramvaje disponují systémem centrálního řízení DORIS, který je v kontrolních bodech schopen případy nadjetí zaznamenávat automaticky, o to více vzbuzují respekt výsledky divize autobusů. Management přesnosti spojů autobusů byl předmětem prezentace na pracovní schůzi klubu kvality CYQUAL a jeho výsledky ve vazbě na existující technologickou podporu orientovanou na palubní počítač byly oceněny předsedou klubu panem Bernardem Averosem, obchodním ředitelem RATP a prezidentem Výboru pro management dopravy UITP.

V této souvislosti je třeba též zaznamenat specifický prvek hrající roli v managementu přesnosti u povrchových trakcí, kterým je existence systému penalizací, včetně jeho zakotvení v písemných dohodách mezi vedením podniku a odbory.

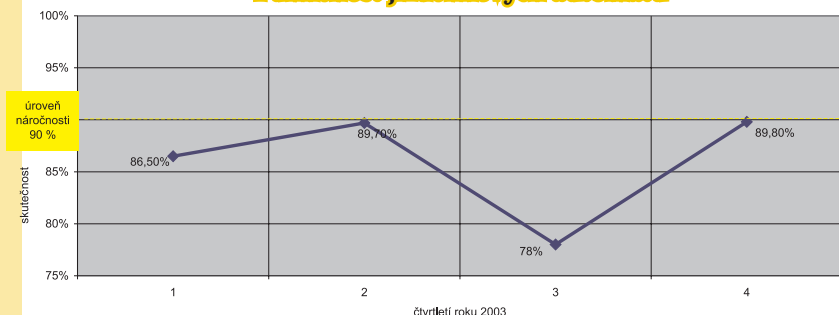
### Přesnost provozu



### Standard „Funkčnost jízdenkových automatů“

Tento standard je od jeho zavedení v roce 2000 označován za modelový případ objektivizace měření (spojení základního a validačního měření do společného měření).

### Funkčnost jízdenkových automatů



jedné třetiny vzorku v terénu). Tento model existuje díky osobní angažovanosti pilota projektu, ing. Stehlíka z technického úseku ředitelství, zároveň je však příkladem výjimečnosti tohoto řešení, vyžadujícího značný podíl z kapacity vysoce kvalifikovaných a motivovaných pracovníků naší společnosti.

Tuto zkušenost potvrzuje i případ nového standardu funkčnosti bezbariérových vstupů do metra. Další rozvoj celého programu kvality je spojen se zásadním řešením systému měření. Od něj odvisí možnost širšího uplatňování ČSN EN 13 816.

Vzhledem k obrovskému růstu obrátu na ruzyňském letišti a s ním souvisejícímu využívání autobusových linek je třeba podtrhnout doporučení pilota standardu na operativní posílení prodeje jízdenek po dobu přestavby letiště, kde v důsledku zásadní přestavby předprostoru letiště došlo na dotčených autobusových zastávkách ke snížení počtu automatů ze 4 na 2 přístroje.

Poprvé od zavedení standardu a doplňkového **vyhodnocování rozmístění jízdenkových automatů** klesl průměrný klasifikační stupeň veřejné dostupnosti automatů pod hodnotu 2,00. Zřejmým signálem obrátu v umisťování automatů je skutečnost, že nejvyšší meziroční nárůst počtu automatů s klasifikačním stupněm 1 byl zaznamenán právě v období 2002/2003, kdy automaty z posledních dodávek jsou až na výjimky instalovány na zastávky MHD, případně na železniční stanice/zastávky, k nimž přistupuje i 11 nových automatů na zastávkách barrandovské tramvajové trati.

O to více kriticky je třeba pohlížet na existující případy nového neefektivního umisťování automatů nebo na skutečnost přetrvávajícího výskytu oblastí města se závažným nedostatkem automatů.

Počet automatů umístěných v rámci PID mimo území hl.m. Prahy narůstá a z toho důvodu se od roku 2003 zásadním způsobem mění definice standardů, odvozené od nového způsobu měření funkčnosti automatů umístěných mimo území Prahy.

Dosažený výsledek nejen za IV. čtvrtletí prakticky na stanovené úrovni náročnosti 90 % ukazuje prospěšnost zaměření se na funkčnost jednoho z nejdůležitějších prvků služby v první linii kontaktu se zákazníkem, jakým je prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu. Prakticky neregistrujeme stížnost na tento „povrchový“ soubor prodejních automatů, již dříve byl rozbořem prokázán výrazný ekonomický přínos zvýšené „úrovně funkčnosti“ a tlak vyvíjený prostřednictvím pravidelného vyhodnocování rozmístění jízdenkových automatů na základě kritéria dostupnosti se odráží v postupné optimalizaci tohoto základního ukazatele.

### Nový standard „Funkčnost bezbariérových vstupů do metra“

Již přípravné období předcházející začlenění standardu do pravidelné měřené souboru v rámci Směrnice GR č. 9/2000 (v nové aktualizované podobě) je možné charakterizovat proměnou přístupu k funkčnosti odpovídajících zařízení a jejich managementu. Potvrzuje se tak zkušenost z přípravného období standardu „Funkčnost jízdenkových automatů“. K této proměně dochází v rámci plnohodnotné spolupráce pracovníků divize Metro, zodpovídajících za tato zařízení (pánové Třeboňák, Dotlačil, Kodrle) s pilotem standardu ing. Dohnalem, vedoucím oddělení koncepce a technické politiky technického úseku ředitelství a jeho spolupracovníkem ing. Mravcem ze stejného oddělení. Jako prospěšné se ukazuje, že vypracování standardu byl věnován dostatečný časový prostor, neboť příprava byla zahájena začátkem dubna 2003.

Zkušební měření nového standardu „Funkčnost bezbariérových vstupů do metra“ ve IV. čtvrtletí potvrzuje již v této počáteční fázi význam zaměření pozornosti na funkčnost pro klienta stěžejních zařízení. Oproti standardu jízdenkových automatů nepřinese v prvoplánovém hodnocení ekonomický zisk, zvýšená úroveň funkčnosti však sníží prakticky k nule oprávněnou či neoprávněnou kritiku na případnou nefunkčnost těchto existujících zařízení. Ta je velmi citlivou záležitostí, protože se jedná o službu handicapovaným spoluobčanům, pro starší cestující, maminky s dětmi a podobně. Jejich spokojenost se však odráží v důvěře těchto klientů, růstu image metra a podniku a může z druhoplánového hlediska vést i k ekonomickým ziskům.

### K podnětům pro další rozvoj Programu kvality služby

V předkladovém materiálu pro poradě vedení Dopravního podniku v roce 2004 bylo konstatováno, že beze zbytku platí závěrečná část důvodové zprávy za rok 2002 pod názvem „Program kvality služby Dopravního podniku na křižovatce“.

V této části zprávy se hovoří o doporučení pro další rozvoj programu od pana J.-M. Bidaulta z RATP, který v roli konzultanta našeho programu a generálního zmocněnce pro kvalitu pařížského dopravního podniku předložil na podzim roku 2001 (DP-KONTAKT č. 4/2002).

Dvě možné cesty:

1. Pokračování v globálním programu

Zavést doplňkové standardy a rozvíjet plošný management kvality prostřednictvím systematické komunikace příčně podnikem s cílem hledání způsobů dalšího zlepšování kvality.

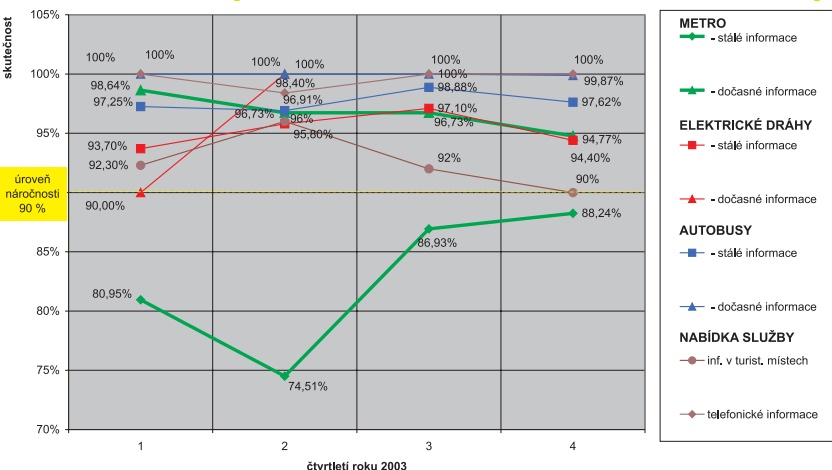
2. Projekt certifikace

Zavést pilotní projekt certifikace autobusové či tramvajové linky, či linky metra a přitom se inspirovat tím, co bylo dosaženo v Paříži, či co se v té době připravovalo v Bruselu.

V současné zahajovací fázi Transformačního projektu je na řadě též připomínka, že doporučení na vytvoření strategie naplňování norem kvality ISO 9000 : 2000 a ČSN 13 816 včetně odpovídající organizační a odpovědnostní struktury je obsaženo v kapitole „Kvalita poskytovaných služeb MHD“ z Aktualizace strategického záměru Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti 2003 – 2007.



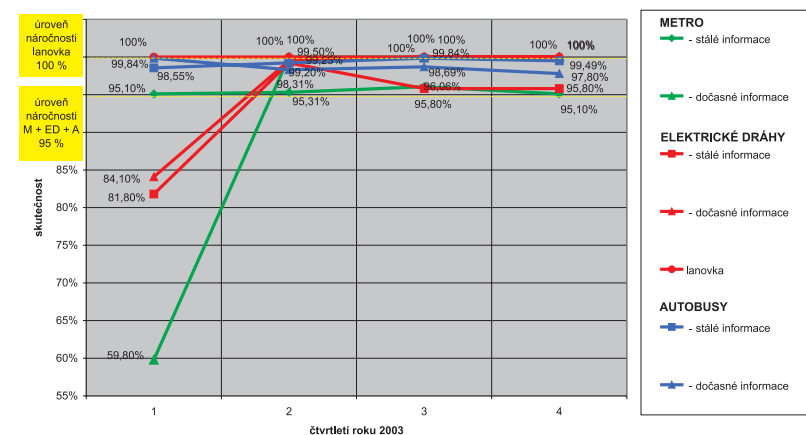
## Informování cestujících ve stanicích a zastávkách MHD a nabídka služby



Jak se vyvíjí program kvality STIB – bruselského dopravního podniku seznámil vedoucí pracovníky Dopravního podniku pan J.-C. Liekendael, vedoucí odboru kvality STIB ve své přednášce 3. dubna 2003 (DP-KONTAKT č. 5/2003). Zásadním impulzem byla smlouva, kterou transformovaný STIB na léta 2001 až 2005 uzavřel s organizační autoritou, regionem Brusel-hlavní město. Smlouva vyžaduje, aby všichni klienti STIB mohli od konce roku 2005 používat službu certifikovanou na evropskou normu kvality služby EN 13 816, a to na všech linkách metra (3), tramvaj (16) a autobusů (47) a v prodejních a informačních střediscích. Na této certifikaci STIB úspěšně spolupracuje s francouzskou normalizační společností AFNOR, na konci roku 2004 podle požadavku smlouvy má mít certifikovanou službu k dispozici již více než 83% ze všech klientů STIB.

Významnou pomůckou pro další rozvoj kvality služby by měla být připravovaná nová evropská norma s pracovním názvem „Základní požadavky a doporučení pro systém měření poskytované kvality služby ve veřejné dopravě“, která bude v příštích letech vydána Výborem pro evropskou normalizaci v návaznosti na EN 13 816. Do pracovní skupiny WG 5 CEN/TC 320 pro tuto normu byli ministerstvem dopravy jmenováni zástupci Centra dopravního výzkumu z Brna a zástupce Dopravního podniku hl.m. Prahy.

## Informování cestujících ve vozidlech MHD



Povzbudivou do budoucna je i skutečnost, že v lednu 2004 byla v rámci studia na fakultě dopravní ČVUT Praha na téma kvality služby ve veřejné dopravě obhájena další z diplomových prací pod názvem „Význam standardů v Programu kvality služby MHD“. Panu ing. Radimu Hlíňákovi tímto ještě jednou blahopřejeme. V této souvislosti je třeba ocenit zásluhy pana profesora ing. Bedřicha Duchoně, CSc., vedoucího katedry ekonomiky a managementu FD ČVUT při uplatňování pojetí programu kvality služby jako nástroje podnikového managementu v rámci jeho přednášek a cvičení. Pan profesor má v plánu zorganizovat na jaře roku 2005 jednodenní mezinárodní konferenci o této tématice na akademické půdě ČVUT. Z řad dálkových studentů profesora Duchoně, a zároveň z řad naší společnosti – konkrétně dávkové Elektrických drah, se rekrutuje další diplomant na téma kvality.

Na základě pozvání Wiener Linien představila Ing. Marie Hosnedlová Program kvality služby na vídeňském zasedání skupiny „Benchmarking European Service of Public Transport“, BEST. Naše společnost byla pozvána k účasti na tomto projektu. Podíl na pracích BEST by byl příležitostí kvalifikovaně rozšířit měření o kvalitu vnímanou (v levém dolním rohu Cyklu kvality podle EN 13 816), a její porovnání s kvalitou zákazníky hledanou.

Cílem tohoto projektu je zajišťovat a naplňovat požadavky, přání a očekávání zákazníků, zvyšovat počty cestujících, podporovat veřejnou dopravu a učit se od kolegů. V současné době se pod vedením Stockholmu (SL) účastní na projektu Helsinky, Oslo, Kodaň, Barcelona, Manchester, Ženeva, Londýn a Vídeň.

Průzkum mezi zákazníky provádí lokální průzkumné agentury podle jednotné metodiky, zpracované švédskou agenturou TEMO. Telefonicky je dotazováno 1000 účastníků v zájmovém území města a regionu, a to jak cestující užívatí veřejnou dopravu, tak i ostatní občané. Dotazník obsahuje obecné identifikační údaje a 29 otázek s hodnotící škálou od 1 do 5 – „velmi spokojen“ až po „zcela nespokojen“. Pokládané otázky testují spokojenost dotazovaných se službami veřejné dopravy, například s přepravní nabídkou, pravidelností, poskytováním informací, chováním personálu, komfortem, pocitem bezpečnosti, názorem na veřejnou dopravu, vztahem

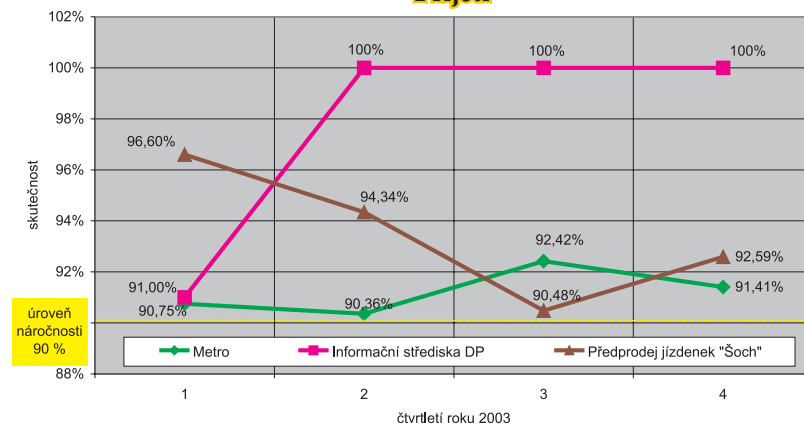
mezi cenou jízdného a poskytováním službami, doporučení dalším osobám k používání veřejné dopravy, využívání veřejné dopravy v budoucnosti a celkovou spokojenost zákazníků.

ČSN/EN 13 816, na které je program kvality služby naší společnosti založen, nachází cestu i k celonárodní aplikaci v rámci pracovní skupiny Sdružení dopravních podniků České republiky.

Tato skutečnost potvrzuje správnost cesty, kterou Dopravní podnik započal před více než sedmi lety. O cílech, metodách a nástrojích našeho Programu kvality služby jsme otevřeně psali na těchto stránkách (více než 20 článků) a členové skupiny kvality své zkušenosti plně poskytli kolegům z Pardubic a Brna, kteří na konci devadesátých let též zakládali programy kvality.

Bude-li cestou pracovní skupiny Sdružení dopravních podniků ČR převzetí definic Standardů dle naší podnikové směrnice ať v plné či modifikované podobě, bude platit, že autory odpovědnými za definici 5 základních standardů (referenční vzorek, úroveň náročnosti, nepřijatelná situace) včetně měřících formulářů jsou následující piloti:

### Přijetí

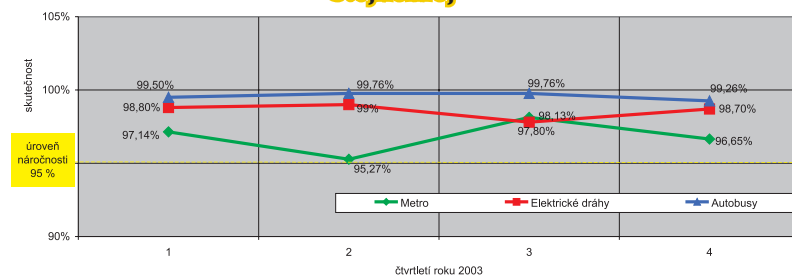


- Ing. Karel Holejšovský – standard „Přesnost“
- Ing. Jiří Černík (Josef Černošský) – standard „Stejnokroj“
- Ing. Ladislav Urbánek – standard „Přijetí“
- Josef Černý – standard „Ústrojová kázeň“
- Ing. Josef Stehlík – standard „Funkčnost jízdenkových automatů“

Na celonárodní úrovni a pod patronací Sdružení by měla být podniknuta širší akce, a to ve smyslu vytvoření certifikačního předpisu obsahujícího soubor kritérií služby podle ČSN 13 816, relevantních pro dopravní podniky České republiky.

To, že Program kvality služby lze považovat za „standardní nástroj podpory managementu“, je možné díky podpoře nejvyššího vedení na jedné straně a dlouhodobému úsilí řady členů celopodnikové skupiny kvality na straně druhé. Paralelně k jejich pracovní náplni na sebe v roli pilotů či zmocněnců vzali odpovědnost za optimální definování standardů a postupné zlepšování prioritních témat služby z hlediska klientů. Stálo to mnoho energie. Současná stabilizovaná úroveň parametrů služby sledované v rámci standardů je vyjádřením nosné úlohy programu a je příležitostí tuto počáteční etapu rozvoje završit oceněním hlavních přínosů a iniciativ.

### Stejnokroj



Ocenění v této fázi vytvoří důležitou motivační základnu do další a náročnější etapy, která by měla vést k certifikacím.

Bude odměnou a uznáním zásluh i těch, kteří byli a v současné době nejsou členy Celopodnikové skupiny kvality. Tím posílám poděkování za významný podíl na rozvoji programu v divizi Elektrické dráhy panu Josefu Černému do Opravy tramvaj v Hostivaři. Přeji mu hodně zdraví a zdraru do dalších let.

Ing. Zdeněk Došek



Foto: Petr Malík

Koncem června bude zprovozněn IV. provozní úsek tratě C pražského metra z Nádraží Holešovice do Ládví. Ani ne dva měsíce zbývají do okamžiku, kdy se první cestující sevouz moderní tratí, která výrazně zlepší obsluhu severní části města. Jaká je současná situace na nově budovaném úseku?

Je dokončena montáž všech technologických souborů, probíhají technické prohlídky a začínají zkoušky jednotlivých technologických souborů. Pro technologické provozní celky jsou v souladu s požadavky investora a provozovatele realizovány nejen technologie ověřené v rámci stavby „Rekonstrukce a obnova stanic metra po povodni“ (rozváděče 22 kV ABB s terminály REF a komunikační skříň DE 69, suché distribuční a trakční transformátory RESIBLOK, bloky trakce Secheron, zkratovače a odpojovače Alfa Union a podobně), ale i technologie nové, které se v provozních podmínkách pražského metra objevují poprvé.

Jedná se především o hliníkovou přírodní kolejnici typu Brecknell Willis&Co včetně krytu D.S.M.Synolit, elektronické staniční zabezpečovací zařízení ESA 11M

vací zařízení ve stanici Nádraží Holešovice do své konečné podoby v rámci propojení tratí III. C a IV. C1. Na základě tohoto požadavku je nutné ověřit správnou funkčnost elektronického zabezpečovacího zařízení jízdy na trase IVC1 před plánovanou přepravní výlukou ve dnech 14. až 17. května ve stanici Nádraží Holešovice, která je vyvolána právě definitivními úpravami technologie této stanice v rámci propojení tratí. Z uvedených důvodů je tedy harmonogram zprovoznění nového provozního úseku tratě C netradiční a zahrnuje jízdy vlakových souprav na novém úseku již dva měsíce před jeho uvedením do provozu s cestujícími.

Pro provoz elektrických souprav (v nočních přepravních výlukách) v požadovaných termínech, tj. od



Foto: Metrostav

pouze tím, že nebude v této době ještě funkční vlakový zabezpečovač, což si vyžádá jízdy dvojčlennou posádkou, a z důvodů dokončovacích prací ve stanicích nebudou osazeny monitory, kamery a hodiny.

Přejímací řízení jednotlivých stavebních objektů byla zahájena v březnu letošního roku, přejímací řízení technologických souborů byla zahájena v druhé polovině dubna. Ukončení všech přejímacích řízení se předpokládá v květnu. Posledním prověřením techno-

## Stavební a technologické práce na IV. úseku tratě C jsou před finálním dokončením

a o náhradu tradičních kolejových obvodů v rozvětvených kolejových úsecích počítači náprav s detektory kol.

Použití elektronického zabezpečovacího zařízení je nutné před uvedením do provozu s cestujícími schválit pro provoz pražského metra. Ve stanici Nádraží Holešovice probíhá od září minulého roku zkušební provoz elektronického zabezpečovacího zařízení, jehož funkce jsou verifikovány stávajícím reléovým zařízením. Vzhledem k požadavku schvalovatele je nutné ověřit správnou činnost elektronického zařízení i bez této verifikace, a to dříve, než bude uvedeno zabezpečo-

28. dubna až 6. května, se předpokládalo mezi 13. až 19. dubnem provedení trakčních zkoušek, ukončených první jízdou elektrické soupravy po trati IV. C1. Před touto první jízdou zhotovitelé prováděli celkový úklid především traťových tunelů včetně jejich mytí, kontroly průjezdného profilu šablonou a měřicím vozem, zkoušky traťových tlakových uzávěrů. Při jízdách vlakových souprav v nočních výlukách budou dokončeny nejen provozní soubory vn části, ale plně funkční budou systémy dispečerského řízení energetického a dopravního systému (ASDŘ-E a ASDŘ-D) a VKV spojení s vlaky, a tak se tyto zkoušky budou lišit od běžného provozu

logií bude závěrečná tzv. bílá jízda, která je poslední zkouškou vlakového zabezpečovače PA 135. Po tomto termínu bude tedy stavební a technologická část připravena pro provoz s cestujícími, kterému budou předcházet jízdy souprav pro ověření plánovaného grafikonu. V průběhu května a června budou probíhat místní šetření odboru dopravy MHMP, který za předpokladu splnění všech podmínek vydaného stavebního povolení vydá povolení prozatímního užívání nového úseku tratě C ke zkušebnímu provozu s cestujícími.

**Ing. Vladana Čížková,**  
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: Metrostav



Foto: Petr Malík

## Metro, linka B, stanice Můstek

Sedím ve druhém voze soupravy č. 2352 z Mytiščínského závodu na lince metra B cestou z práce ve Vysocanech. Je středa 14. dubna 2004, přibližně 18.50 hodin. Dojíždíme do stanice Můstek, zadní dveře, proti kterým v lehkém úhlu sedím, se otevírají, plošina se vyzprazňuje a probíhá nástup. Poněkud neobvyklý. Vše se děje rychle. Skupina 5, spíše 6 mužů mezi 25 až 30 lety, v bundách, s kšiltovkami, ledvinkami u pasu, v rukou mapu či průvodce, na první pohled turisté, v hustém seskupení, vnášejí ve svém středu něco či někoho. Bude to asi někdo, třepe se, bije kolem sebe lokty, kroučí se, nevydá ani hlásku, tak je zpresovaný a ve stresu.

Neví, co se s ním děje, asi ale tuší, že to není ten správný nával. Je přece jenom nejvyšší špička, nikdo další stejnými dveřmi nevstupuje.

Vše probíhá podle zřejmě zaběhnutého scénáře. Je natlačen na dva muže před ním, dva ho sfouchnají z každého boku a zbývající dva zadní ho přesouvají a pokouší se otevřít batoh, který vyhlédnutá oběť nese na zádech. Muž má kolem padasátky a zřejmě tuhou letoru, pravděpodobně Brit, který se jen tak nedá. Usilovnými pohyby připomínajícími břišní tanec profesionální vestálky neumožní, aby se bystré prsty chopily zipu a zmocnily se obsahu batohu.

Upřeně a zaujatě sleduji krátký zápas, vše trvá 5 až 6 vteřin. Ve stejném okamžiku připomínajícím velký třesk a nebo zánik galaxie se skupinka tříští do všech směrů a její částice si hledají pozice řádných cestujících. Dva u jednoho madla ve stoje, třetí u madla naproti, čtvrtý a pátý v koutech plošiny, šestý našel

místo k sezení. Se zaujetím sledují mapu, v průvodci „hledají“ pamětihodnosti města. Jeden profesionálně šmíruje okolí.

Sám ve středu plošiny se muž napřimuje a s ulehčením sundává batoh. Ubránil se a usedá vedle mne na roh podélné lavice.

Zaznamenávám, že skupinka již opět solidně vyhlížejících mladých „turistů“ do jednoho muže opouští vůz ve stanici Národní třída.

Vstávám, abych se připravil k výstupu na příští stanici. Prohlížím si muže na lavici. Zachovává kamenný a trochu nevěřičně nepřítomný výraz. Stejně jako já. Nevydal jsem ani hlásku.

V Zítkových sadech se hlásí o slovo jaro.

-zded-

# Přijďte oslavit 30 let metra

Metro slaví. Již 30 let je pro nás metro každodenním společníkem při cestách po Praze, a tak stojí za to si připomenout jeho historii, nejen v době provozu, ale i časy plánů a záměrů na jeho výstavbu.



Jsme cestovali v roce 1974, kdy na „cečku“ jezdily třívozové soupravy Ečs. Po oba dny bude jezdit na lince C dnes už historická třívozová souprava Ečs.

Právě na květen je připraveno několik akcí, při kterých se budete moci blíže seznámit s pražskou „podzemkou“. Pro drtivou část Pražanů už jsou pětivozové soupravy metra naprostou samozřejmostí. O víkendu 8. a 9. května si však budeme moci připomenout, jak

Na neděli 9. května je od 9 do 16 hodin praven do kačerovského areálu Den otevřených dveří, při kterém se budete moci seznámit s kompletním zázemím metra, běžně nepřístupným. Kromě zázemí si budete moci prohlédnout výstavu o historii a pro děti jsou připraveny soutěže. Můžete využít i netradiční způsob přepravy do depa, neboť ze stanice Kačerov

budou návštěvníky vozit soupravy M1 a z nádraží Praha-Braník parní vlak.

Od 4. května probíhá v Muzeu hl. m. Prahy unikátní výstava 30 let pražského metra, která potrvá do 7. června a seznámí vás s mnoha i dosud veřejně nepublikovanými fotografiemi a dokumenty.

Na své si přijdou i vyznavači soutěží a her, neboť ve spolupráci s rádiem Regina je připravována vědomostní soutěž z historie a současnosti pražského metra. Soutěž byla zahájena 3. května a v týdenních intervalech potrvá do 28. května. Další informace najdete na internetových stránkách [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz) nebo v deníku Metro na stránkách Dopravního podniku.

-bda-

## Jak vznikají vozy metra

Rozvoj měst způsobuje, že továrny, budované v devatenáctém století na tehdejších předměstích, pohltila a sevřela městská zástavba. Je tomu tak i v Praze, kdy si průmyslová předměstí Smíchov, Karlín nebo Libeň plní obytnou funkci a továrny se stěhují do nových průmyslových zón na okrajích města. Tento proces se dotýká i výroby kolejových vozidel, tedy oboru, který má v Praze více než stopadesátiletou tradici. Staré továrny zanikají. Bývalou Ringhofferovu vagonku na Smíchově, pozdější ČKD Tatra, nahradilo nákupní centrum Nový Smíchov, První Českomoravskou továrnu na stroje v Libni, pozdější lokomotivku ČKD, vystřídala sportovní hala Sazka arena. Tisíce obyvatel Prahy i občanů z blízkého a vzdálenějšího okolí těmito místy denně prochází a nové objekty navštěvují. Ale kde se tedy kolejová vozidla nyní v Praze vyrábějí? Rádi bychom vás pozvali na exkurzi do jednoho z nejmodernějších evropských závodů firmy Siemens v Praze na Zličíně (Siemens Kolejová vozidla – SKV), kde vzniká produkt pro Dopravní podnik hlavního města Prahy velmi důležitý – elektrické jednotky metra typu M1.

### Metro pro Prahu

Vedle projektů Desiro UK, výroby dvou-podlažních řídicích vozů pro Rakouské spolkové dráhy, pokračuje v současnosti v SKV výroba 2. série dvaceti pětivozových elektrických jednotek typu M1 pro trať C Dopravního podniku hlavního města Prahy. Tento produkt čtenáři DP-KONTAKTu dobře znají. Jeho parametry byly ve spolupráci s odborníky z pražského Dopravního podniku divize Metro navrženy tak, aby dokázal v provozu nahradit původní vozidla typu 81-71 a umožňoval provoz na tratích kdysi budovaných podle vzoru moskevského metra. Přitom zároveň přinesl moderní techniku odpovídající standardu západoevropských velkoměst. Ta je reprezentována použitím lehkých vozových skříní z hliníkové slitiny, pneumatického vypružení, frekvenčně řízených asynchronních trakčních motorů i pomocných motorů s polovodičovými měniči a počítačovým řízením, moderních dveřních systémů či pohodlného interiéru a pohledného zevnějšku. Tato charakteristika elektrických jednotek metra typu M1 je obecně známá, nyní se proto seznámme s tím, co pro mnohé zůstává skryto za branami zličínského závodu SKV: jak vlastně vozy metra M1 přicházejí na svět.

### Vozová skříň

Ke stavbě skříní vozů metra se jako hlavní materiál používá hliník, který je lehčí než ocel, což vede ke snížení energetické náročnosti vozidla. Vlastní skříň vozu je složena z protlačovaných dutých velkoplošných panelů z hliníkové slitiny. Svoji strukturou připomínají obilní stéblo, jsou pevné a přitom velmi lehké. Skříň vozu metra M1 je smíšené konstrukce. Střecha a podlaha jsou pojety integrálně a bočnice jsou s ohledem na velké množství oken a dveří řešeny diferenciálně. Čelní vozy jsou na přední straně opatřeny skořepinou čela.

### Povrchové úpravy

Svařená, zkontrolovaná a tryskaná vozová skříň je před dalším zpracováním opatřena základním nátěrem, vytmelená, vybarvena a nalakována postupně

v barevných pruzích. Nakonec je opatřena dvojitým ochranným transparentním lakem, který plní ochrannou i estetickou funkci. Ten zároveň poskytuje i částečnou úroveň ochrany proti graffiti, neboť umožňuje až několikanásobné smytí sprejů bez vážného poškození spodních barevných vrstev.

### Konečná montáž

Do nalakované skříně se položí podlaha, vlepí se okna a metodou suchých zipů se uchyty obložení stěn. Po montáži ventilačního systému, osvětlovacích těles a elektroinstalace stropu dojde k zavěšení lamelového stropu. Do bočnic se osadí dvoukřídlé výstupní



Foto: SKV

a nástupní dveře a do čel mezivozové dveře. Poměrně náročná je elektroinstalace kabiny strojvedoucího, ve které jsou osazeny dva elektrické rozváděče a pult strojvedoucího. V interiéru se rozmístí přídržné tyče i zástěnky a zavěsí se sedadla.

Veškeré pohonné i brzdové systémy i zařízení pro zásobování elektrickou energií a stlačeným vzduchem jsou umístěny pod podlahou vozů. Jde o samostatné skříně, zavěšené pomocí speciálních matic do drážek na spodku vozu. To vše je propojeno potrubím a zejména množstvím vodičů, které jsou předem připraveny v kabelových svazcích uložených do ochranných hadic.

S ohledem na velký rozsah prací prováděných na spodku vozidla probíhá prakticky celá montáž na zdviženém vozidle bez podvozků. Teprve až po upevnění a pneumatickém i elektrickém propojení všech celků umístěných pod podlahou jsou pod jednotlivé vozy zasunuty podvozky a je provedeno veškeré potřebné mechanické, pneumatické i elektrické spojení mezi skříní vozu a podvozků.

### Zkoušení

Jelikož musí vozy splnit mimořádné nároky na bezpečnost a spolehlivost, jsou podrobovány velmi rozsáhlým zkouškám. Nejedná se jen o typové zkoušky prototypu, ale zejména o zkoušky každého jednotlivého vozidla. Veškeré díly se před montáží do vozidla zkoušejí. Po dokončení montáže musí ještě vozy projít čtyřmi etapami zkoušek. Nejprve se každý vůz zkouší samostatně, v další fázi po sestavení celé pětivozové jednotky pod napětím 750 V. Následně se oživuje celý elektronický řídicí systém jednotky a v poslední fázi následují jízdy na zkušební trati na povrchu. Ty jsou

zakončeny osmihodinovou předávací zkouškou na zkušební trati Dopravního podniku, při které nesmí dojít k žádné závadě. Řádně musí být vyzkoušeno nejen vozidlo jako celek, ale i jeho určená technická zařízení (pneumatické, elektrické a zabezpečovací), na která se vztahuje zvláštní státní technický dozor. Teprve pak je možno přistoupit k technicko-bezpečnostní zkoušce, která se již provádí v podzemí, a to v noční provozní výluce. Při ní se pečlivě kontrolují oba způsoby řízení vozidla (manuální a automatický) a zejména brzdné dráhy elektrodynamické i pneumatické brzdy. Po jejím úspěšném vykonání je požádán Drážní úřad o vystavení průkazů způsobilosti pro každý vůz a po jejich vystavení a provedení konečné přejímky může být vozidlo zařazeno do provozu.

### Provoz

Povinnosti dodavatele předáním vozidla zákazníkovi nekončí. Pokud se v záruční době vyskytnou jakékoliv závady, Siemens je co nerychleji odstraní. Všechny závady se pečlivě sledují a zaznamenávají s cílem zamezit jejich opakování. Samozřejmostí je i nabídka pozáručního servisu, což má své opodstatnění zejména při provádění rozsáhlejších prohlídek a oprav, které vyžadují speciální vybavení, kterým provozovatel nedisponuje. V neposlední řadě je kontakt dodavatele s provozovatelem a dlouhodobé sledování vozidel jedním ze základních zdrojů námětů pro další vývoj nových vozidel.

### Údržba

S provozem velmi úzce souvisí i údržba. V porovnání s ruskými vozy, kde první provozní ošetření bylo plánováno již po osmi hodinách provozu, je naopak u nových vlaků metra první údržba (tzv. N1) po 1 měsíci provozu. V tomto stupni údržby se jedná pouze o vizuální kontrolu vlaku. Tímto se výrazně snížila potřeba odstavovat vlaky metra do depa za účelem údržby, takže celkově například bylo možno v určitých obzích použít místo 37 souprav typu 81-71 pouze 31 souprav typu M1. Nízká údržbová náročnost nových vlaků metra M1 výrazně snižuje náklady na údržbu.

Další stupně údržby jsou uvedeny v následující tabulce:

Stupně údržby	Časová jednotka	Proběh v km
N1	1 měsíc	9 000 km
N2	6 měsíců	50 000 km
N3	1 rok	100 000 km
N4	2 roky	200 000 km
N5	4 roky	400 000 km
N6	8 roky	800 000 km
N7	16 roků	1 600 000 km

### Základní technická data

Počet vozů v jednotce	5
Uspořádání dvojkolového vozu	B <sub>0</sub> B <sub>0</sub>
Rozchod	1 435 mm
Šířka vozu	2 712 mm
Výška vozu nad TK	3 670 mm
Výška podlahy nad TK	1 150 mm
Délka vlaku přes spřáhla	96 660 mm
Hmotnost vlaku	133 t
Maximální rychlost	80 km/h
Sedadla	224
Míst k stání (8/m <sup>2</sup> )	1 240
Rozjezdové zrychlení	1,3 m/s <sup>2</sup>
Zábrzdové zpomalení	1,4 m/s <sup>2</sup>
Napájecí napětí	750 V
Trakční výkon	2 830 kW
Výkon elektrodynamické brzdy	6 000 kW

Jiří Pohl, Ladislav Pracht, SKV



Patří mezi pořádné pořizky na našich silnicích a poznáte ho podle žlutého nátěru s emblémem kačera na boku, odtud také avalíkova přezdívka. O kom je řeč? O vyprošťovacím automobilu typu Volvo FH 12 8 x 4 z kačerovské garáže.



Do roku 1995 byl v kačerovské garáži tahač Tatra 813, který zajišťoval odtahování nepojízdných autobusů a nejen to. Asistoval také u vyprošťování havarovaných či uvíznutých vozidel na území celé Prahy, v případě nutnosti i mimo město. V roce 1995 byly jeho služební dny sečteny a rozhořela se diskuse, jaké vozidlo „Tatrovku“ nahradí.

Volba padla na značku Volvo a zmiňovaný typ Volvo FH 12 8x4. Následně na podvozek bylo v Benešovských strojárnách postaveno zdvihací, vyprošťovací a odtahové zařízení.

Pojďme si nyní „Kačera“ představit podrobněji. Činnosti vyprošťovacího a odtahového vozu lze zařadit do tří základních skupin:

- a. odtahování, b. vyprošťování, c. jeřábování.

## „Kačer“ nemá o práci nouzi

### Odtahování

Odtahování nepojízdných vozidel lze provádět buď klasickým způsobem na tyči nebo pomocí zvláštního vlečného zařízení, které je trvalou součástí nástavby.

- Odtahování na tyči

Pro odtahování na tyči je vůz vybaven sklopným tažným zařízením a pomocným pevným tažným zařízením na levé straně zadní části vozu.

- Odtahování pomocí vlečného zařízení

Odtahování pomocí vlečného zařízení je určeno pro vozidla, která mají nepojízdnou, porouchanou, případně havarovanou přední nebo zadní nápravu nebo poškozené řízení. Tímto způsobem lze odtáhnout i pojezdne (porouchané) vozidlo, není nutný druhý řidič, nebo pomocí zvláštního příslušenství i návěs. Způsob uchycení odtahovaného vozidla je možný několika způsoby. Hlavní je za pneumatiky přední, případně zadní nápravy.

Právě pomocí vlečného zařízení byl přitažen i havarovaný a silně poškozený autobus firmy Dostál z dálnice v Německu, což byla jedna z nejvýznamnějších akcí „Kačera“.

### Vyprošťování

Druhou hlavní činností, k níž je nástavba určena je vyprošťování havarovaných dopravních prostředků všech kategorií. Lze ji také použít při odstraňování následků živelných pohrom, což má za následek, že vozidlo je hojně využíváno Policií ČR jako součást Integrovaného záchranného systému hl. m. Prahy.

Často vyjíždí k zásahům v oblasti barrandovského sjezdu v Braníku nebo na příjezdové mostní komunikaci od Karlových Varů.

Aby se vozidla vyprošťovala co možná „nejlépe“, je celá nástavba vybavena třemi navijáky s lany opatřenými

mi háky a dalšími vázacími prostředky. Hlavní navijáky jsou dva a jsou umístěny na začátku hlavního ramene, každý disponuje vyprošťovací silou 200 kN.

### Jeřábování

Při jeřábování se využívá celý zdvih hlavního ramene a celý činný výsuv výložníku. Základní rozdíl od vyprošťování spočívá v omezené nosnosti (tažné síly) jeřábu na 2 x 5000 kg (50 000 N). Tuto skutečnost zajišťují tlakové ventily, které při překročení maximální nosnosti vypnou pohyb přetíženého lana. Jeřábování lze stejně jako vyprošťování provádět jedním navijákem nebo oběma současně.

„Kačer“ je nepřetržitě obsazen proškolenou obsluhou – řidičem-jeřábníkem a vazačem a jeho mobilita je zajištěna nepřetržitým telefonním spojením do tahače a na každého člena osádky zvlášť. Činnost automobilového pořizky je zúčastněnými hodnocena kladně, kvalitně pomáhá v zajišťování provozu městské hromadné dopravy, ale také v řešení krizových situací silničního provozu.

Z podkladů divize Autobusy připravil bda-

Foto: divize Autobusy



## Nové (ale i starší) názvy zastávek

Naposledy jsme o změnách názvů zastávek psali v souvislosti se zahájením provozu po barrandovské trati. Tenkrát nám nějak uniklo, že při té příležitosti byly zavedeny ještě dvě jiné změny – Kinského zahrada byla přejmenována na Švandovo divadlo a Osadní na Ortenovo náměstí. V souvislosti se zahájením provozu po rekonstruované Českomoravské ulici došlo ke zrušení zastávky (a tím i jejího názvu) Mostárna a přejmenování zastávek Lokomotivka na Sazka arena a Harfa na Nádraží Libeň. Takže se na tyto změny podíváme blíže – a pochopitelně si neodpustíme ani krátký komentář.

**Švandovo divadlo** bylo otevřeno 1. října 1881 operou Bedřicha Smetany Hubička. Pojmenováno bylo po svém zakladateli, Pavlu Švandovi ze Semčic. Divadlo navázalo na slavnou Smíchovskou arénu, ovšem záhy přešlo na činoherní repertoár. Po roce 1945 se jmenovalo Realistické – právě podle převažujícího repertoáru. Že se v té době a následujících letech jednalo o realismus socialistický, netřeba zdůrazňovat. Později byl název divadla rozšířen o jméno akademika Zdeňka Nejedlého. V devadesátých letech minulého století nebylo dlouho jasné, zda divadelní budova přežije rok 2000. Přežila, a tak zastávka dostala současný název.

**Ortenovo náměstí** – zastávka byla pojmenována po Jiřím Ortenovi, básníkovi židovského původu, který byl po okupaci českých zemí přejat německým



Foto: Petr Malík

automobilem a smrtelné zranění nepřežil. Předchozí název zastávky – Osadní.

**Sazka arena** má název podle nově vybudované víceúčelové haly, otevřené minulý měsíc. Dřívější pojmenování po lokomotivce se muselo stejně změnit, protože výroba lokomotiv v ČKD rok 2000 nepřežila. Předcházející název – Libeň horní nádraží – se změnil proto, že napřed došlo ke zrušení dolního libeňského nádraží (na Palmovce) a potom k přesunu budovy horního nádraží na Harfu. Zastavme se ještě u názvu

samotného. Slovo aréna se píše s dlouhým é – viz třeba Slovník cizích slov z roku 1981. Zde se ale údajně se jedná o obchodní název, který je nutno uvádět celý a jen ve schváleném tvaru – tedy Sazka arena bez pomlčky mezi slovy, bez velkého „A“ a bez dlouhého é. Podřídíme se, i obězámek dopravního náměstka 14/04 zná Sazka arénu. Jen se neodbytně vtírá myšlenka, zda nebylo vhodnější název stanice metra Českomoravská, z níž se bude do nové haly také chodit, použít i pro nové tramvajové zastávky. Všechny problémy, které nový název přinesl (už jsem jej viděl napsaný jenom velkými písmeny a v obou variantách, tj. s krátkým i dlouhým e), by odpadly.

**Nádraží Libeň** je nový název pro starou dobrou Harfu. Zde nelze mít žádné výhrady – Libeň už dávno není malé nádraží příměstského charakteru, v obou směrech v něm zastavují rychlíky, byla zřízena nová „městská linka“ z Roztok u Prahy a podobně. Naopak s likvidací místního průmyslu se místní název Harfa přežil.

Neuplyne mnoho času a budu vás informovat o změnách zastávek znovu, tentokrát v souvislosti se změnami, vyvolanými zprovozněním metra do Ládví. Dnes to ještě nejde, neboť nové názvy, například Březiněvská, jsou sice už známy, ale to byly ty na Barrandov také a pak se dvakrát měnily. Takže musíte mít trpělivost. A jen pro zajímavost: Březiněvská nebo Březiněveská? Na ulici najdeme oba tvary... -zjs-

## SAP v našem podniku: Co je nového?

Když se řekne SAP, valně většinou zaměstnanců naší společnosti se vybaví povinnosti spojené s výkonem té které profese a zároveň různé asociace na onen počítačový program, který nás nutí vyplňovat jednotlivé obrazovky do nejmenších podrobností.

Za touto první větou je však schován samotný princip informačního systému, totiž mít zaznamenány toky informací do co největší podrobnosti a tyto informace

pak mít možnost využít při operativě v řízení, rozhodování či zpětných analýzách od nejmenšího pracovního úseku až po vedení společnosti a zlepšování vybraných procesů (informatika, logistika, opravárenství, marketing...). Zároveň také tato věta říká, že se SAP stal od roku 1999 „společníkem“ při naší každodenní práci a počet jeho uživatelů každoročně narůstá. Za vedení společnosti pak mohou jen dodat, že systém garantuje

dlouhodobý rozvoj a možnost operativního přizpůsobování informačních toků jak uvnitř společnosti, tak navenek. Tyto aspekty se již projeví při náročném období likvidace popovodňových následků, ale zejména je doceníme se vstupem ČR do EU a při transformačním procesu, kterým společnost v současné době prochází.

V současné nastavení umožňuje SAP v případě

potřeby zvolit rychlé, účinné a efektivní řešení, bez průtahů a bez vymyšlení zbytečných, drahých a v praxi nepoužitelných teorií. Je to komplexní a provázaný systém, který prostřednictvím implementovaných modulů datového skladu – správy báze (BC), finančního účetnictví (FI), controllingu (CO), investičního majetku (AM), materiálového hospodářství (MM), opravárenství (PM), řízení investičních zdrojů (IM) a odbytu (SD) umožňuje zprávnit a zrychlit práci všech uživatelů, ale zejména umožňuje okamžitý přehled o uvedených činnostech a dodržování rozpočtu. Znamená to zároveň, že každá informace vstupující do systému se okamžitě projevuje na všech místech, kde je pro další činnost požadována.

Dalšími průřezovými, doplňujícími a se SAPem provázanými aplikacemi jsou business information warehouse (BW), umožňující v komfortním uživatelském prostředí provádět prezentaci a analýzy dat, mzdový systém Elanor a prodej jízdních dokladů (JD).

Takto rozvětvený systém vyžaduje unitární, průběžně fungující organizační strukturu týmů pracovníků jak z řad naší společnosti, tak od odborné firmy, zajišťující podporu a rozvoj informačního systému. V současné době je touto firmou společnost LogicaCMG. Vrcholem pomyslné pyramidy je Řídící komise (ŘK) jakožto orgán rozhodující o směrech dalšího rozvoje, jednotlivých rozvojových projektech a zároveň finančním krytí. Orgánem operativního řízení, koordinátorem, manažerem plánování a provádění prací v rámci jednotlivých etap řešení projektů je Tým vedení projektu (VP). Jeho podpůrným orgánem řešícím problémy z jednání jednotlivých Pracovních týmů modulů (TM) a problémy spojené s koordinací součinnosti těchto týmů je Výkonný výbor (VV). Tým metodického řízení (MŘ) je orgánem zajišťujícím sjednocení metodických postupů při požadavcích na funkcionalitu informačního systému a jeho provázanosti na okolní informační systémy a soulad nastavení

s vyhláškami a zákony. Projektová kancelář (PK) je výkonným orgánem zajišťujícím evidenci veškeré projektové dokumentace v písemné a elektronické formě. Odpovědnosti a pravomoci jednotlivých článků řízení jsou podrobně popsány v Příkazu GR č. 4/2001.

Současný systém koordinace rozvoje a údržby stávajícího nastavení vyústil v jeho certifikaci firmou SAP dne 17. září 2003 pod názvem Kompetenční centrum (CCC).

Jak již bylo řečeno, informační systém SAP je otevřeným systémem a jeho provoz je „nikdy nekončícím“ souborem změn a úprav jak z důvodu vývoje vnějších podmínek v oblasti legislativy, postavení na trhu, vývoje hardwaru i software, podpory původních verzí SAPu, tak i z důvodů vnitřních. S neustálým rozvojem stávajícího nastavení souvisí naše potřeba využití dalších modulů, které má SAP vyvinuty, a které nebylo možno z kapacitních a finančních důvodů v minulosti řešit a zároveň jsme nuceni brát v úvahu vzrůstající objem dat a s tím spojenou délku odezvy jednotlivých uživatelů. Nové aplikace a rozvoj stávajících s sebou pochopitelně přináší kvalitnější zpracování používaných postupů a celistvosti využívaných výstupů. Z mnoha řešených dílčích záměrů na rozvoj systému v roce 2003 lze jmenovat například zpracování cílového projektového záměru v oblasti logistiky, upgrade kmenového systému SAP R/3 na vyšší podporovanou verzi 4.7 Enterprise, upgrade systému SAP BW, realizaci analýzy rizik a vyhotovení bezpečnostních dokumentů (projekt BEZ).

Konkrétní rozvoj systému SAP v našem prostředí byl po následující období stanoven rozhodnutím Řídící komise a zahrnuje:

- projekty z oblasti logistiky,
- zakázkový systém údržby a hlášení pro zbývajících objekty v divizi Metro,
- zakázkový systém údržby v divizi Elektrické dráhy

pro oblast vrchní stavby, vrchní vedení, měnírny a lanová dráha,

- zakázkový systém výroby v divizi Metro,
- oděvní sklad,
- čárové kódy,
- rozvoj transakce MIGO,
- projekty z oblasti rozvoje systému SAP R/3 a SAP BW,
- rozšíření workflow (WF) scénáře o proces schvalování dokladů z hlediska DPH,
- rozvoj WF o schvalování zálohových faktur,
- elektronickou komunikaci s dodavateli a odběrateli v základní variantě,
- sjednocení přiřazení skupin účtů materiálu v modulu SD za celou akciovou společnost,
- sjednocení číselníků materiálu, dodavatelů a odběratelů v systému SAP R/3,
- archivaci dat systému SAP R/3,
- rozvoj SAP BW v prostředí intranetu (WEB),
- projekty z oblasti bezpečnosti informačních systémů,
- realizaci analýzy rizik a vyhotovení bezpečnostních dokumentů,
- projekty související vstupem ČR do EU, legislativních změn a s restrukturalizací,
- úpravy systému SAP související se vstupem ČR do EU,
- úpravy systému SAP související s legislativními změnami,
- management consulting související s restrukturalizací,
- úpravy systému SAP související s restrukturalizací.

Tyto projekty navrhované pro zahájení jsou formulovány tak, aby změny probíhající v souvislosti s předpokládanou restrukturalizací v DP, a.s. investice do těchto projektů neznehodnotily.

Ing. Miroslav Choutka,  
obchodně-ekonomický úsek ředitelství

## Nová železniční linka spojila od 19. dubna Libeň a Roztoky u Prahy

Polovina dubna letošního roku přinesla Pražanům další rozšíření zapojení železnice do Pražské integrované dopravy. České dráhy ve spolupráci s hl. m. Prahou zahájily provoz nové železniční linky, která zajišťuje rychlé spojení několika městských částí a středočeského města Roztoky u Prahy.

Vlaky nové železniční linky spojují železniční stanice Praha-Libeň, Praha-Holešovice, Praha-Bubenec, Praha-Sedlec a Roztoky u Prahy. Z Libně do Holešovic

jízda trvá 7 minut, z Holešovic do Bubenče 5 minut, z Bubenče do Sedlce a ze Sedlce do Roztoky shodně 4 minuty. Vlaky jsou v provozu denně od 6 do 20 hodin ve špičkovém intervalu přibližně 30 minut, v ostatních obdobích přibližně 60 minut. Během zkušebního provozu jezdí vlaky pouze v pracovní dny.

Nová linka v Roztokách navazuje na vlaky od Kralup nad Vltavou (ráno a dopoledne ve směru od Kralup do Libně, odpoledne opačným směrem) s přestupní dobou cca 5 minut. Před roztockým nádražím je možný přestup na autobusové linky směřující do centra Roztok a dalších přilehlých obcí. V Praze-Bubenči lze využít autobusovou linku č. 131 ve směru Hanspaulka a Bořislavka, v docházkové vzdálenosti od stanice je i dejvický vysokoškolský areál. Holešovické nádraží je nyní konečnou stanicí metra linky C, což z něj činí významný dopravní uzel, z něhož lze pokračovat autobusy a tramvajemi na Severní Město (Bohnice, Dáblvice, Prosek) nebo linkou metra C do centra města a do jižní části Prahy. V Praze-Libni je možný přestup na autobusové linky směřující na Prosek, Žižkov, do Malešic nebo Strašnic nebo na tramvajovou linku č. 3

do Hloubětína. Lze zde přestoupit také na osobní vlaky ve směru Český Brod a Kolín, jako i na dálkové rychlíky směřující do východní části České republiky.

Vznik nové železniční linky byl inspirován i výstavbou nové multifunkční Sazka areny, jejíž návštěvníci mohou vlaky s výhodou využít při návštěvě sportovních či kulturních akcí v této hale. Sazka arena je od libeňského nádraží vzdálena pouze několik minut pěší chůze.

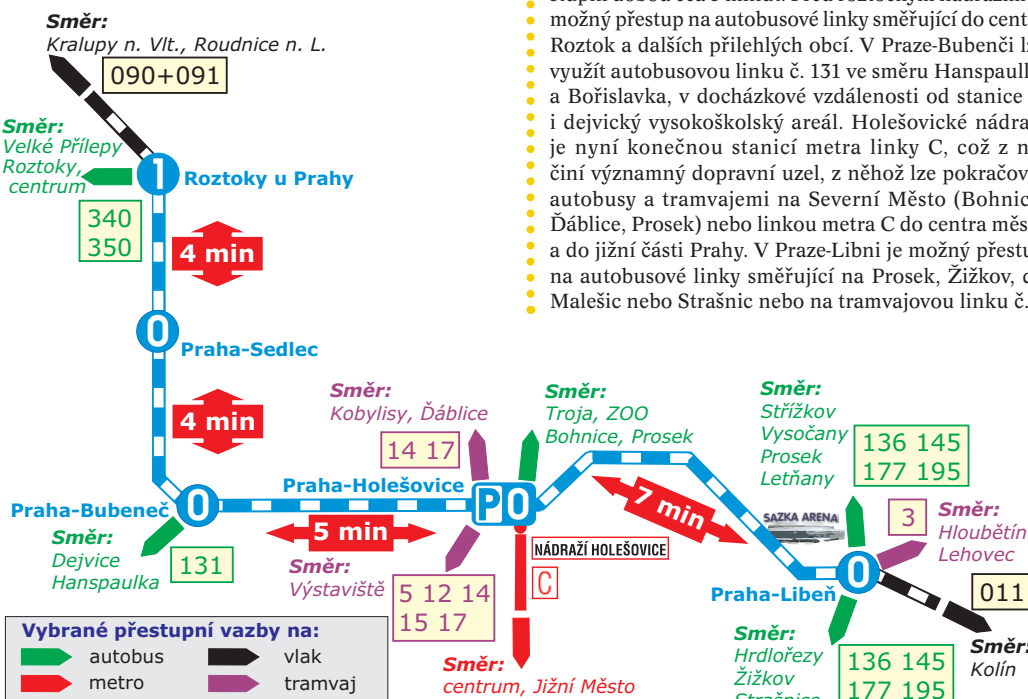
Ve vlacích nové železniční linky platí tarif ČD a v plném rozsahu i tarif Pražské integrované dopravy. Platí zde předplatní časové jízdenky i přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu (stanice jsou vybaveny označovacími jízdenkami PID). Je nutné upozornit, že nepřestupní jízdenky v ceně 8 Kč, respektive 4 Kč ve vlacích neplatí! (**Upozornění:** Při poruše všech označovačů ve stanici je zapotřebí zakoupit jízdenku podle tarifu ČD!)

Podle tarifu ČD se přepravují také důchodci a držitelé průkazů ZTP a ZTP-P (odlišně od ostatní městské dopravy se ve vlacích nepřepřevávají bezplatně).

Od 19. dubna je stanice Praha-Holešovice zařazena současně do tarifního pásma P a do tarifního pásma 0. Toto opatření umožňuje při cestě z Roztok u Prahy do Prahy-Libně využít pouze dvoupásmové jízdní doklady PID (cestující projíždí pásma 1 a 0). V případě přestupu na další městskou dopravu však musí mít cestující také platný jízdní doklad pro pásmo P (například přestupní jízdenku pro tři pásma, cestující projíždí pásma 1, 0 a P).

Nová železniční linka nabízí cestujícím rychlé a dosud nezvyklé spojení Prahy 9, Prahy 7, Prahy 6 a Roztok u Prahy. Prozatím bude ve zkušebním provozu provozována do 11. prosince 2004 (datum změny jízdního řádu ČD). Její využití bude vyhodnoceno a podle poznatků bude provoz linky upraven.

Z podkladů ROPIDu  
připravil -bda-



Dne 7. dubna 2004 se v prostorách na Novotného lávce konal seminář na téma uvedené v názvu tohoto příspěvku, organizovaný Společností dopravy České vědeckotechnické společnosti (ČS VTS).

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obdržel pozvánku díky laskavé pozornosti brněnských kolegů z odboru dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje. Jeho zástupce tak mohl vyslechnout prezentace náměstka a ředitelů ministerstva dopravy České republiky na téma cílů dopravní politiky EU a České republiky v dopravní obsluhu území, problémů dopravní obsluhu v roce 2004, legislativy a financování dopravní obsluhu. Zástupci ROPID, KODIS Ostrava a KORDIS Jihomoravského kraje hovořili o zkušenostech z uplatnění integrovaných dopravních systémů ve velkých městských aglomeracích a jejich širokém okolí.

V pozvánce shrnula ČS VTS problematiku semináře následovně: „Dopravní obsluhu území je jednou z důležitých povinností veřejného sektoru (služby ve veřejném zájmu) v souladu s dlouhodobými záměry dopravní politiky Evropské unie a České republiky. Způsob zabezpečení dopravní obsluhu státu (základní dopravní obsluhu), regionu a velkých městských aglomerací má dosud řadu otevřených problémů v oblasti legislativy i financování právě proto, že nejsou zcela známá konečná řešení všech otázek v Evropské unii i v reformě veřejné správy v České republice. Společnost dopravy ČS VTS proto organizuje celostátní seminář umožňující širokou diskuzi k uvedeným problémům“.

ČS VTS vybízí k široké diskuzi k uvedeným problémům a tento článek je příspěvkem do této diskuse, před konferencí na obdobné téma na počátku června 2004 v Lázních Bohdaneč.



Mgr. Nálevka zastupující vrchní ředitelku odboru legislativy Ministerstva dopravy ČR přednesl vyčerpávajícím a přehledným způsobem informaci o všech nejdůležitějších legislativních dokumentech Evropské unie týkajících se dopravy.

Shrňme stručně legislativní rámec týkající se sektoru místní a regionální dopravy:

Využívání smluv v závazku veřejné služby v zemích Evropské unie se v současné době řídí Nařízením Rady č. 1191/69, ve znění Nařízení Rady č. 1893/91.

Závazky veřejné služby jsou v sektoru veřejné dopravy v Evropě rozsáhle využívány a týkají se linek, jízdních řádů a zejména jízdného. Jsou definovány jako požadavky kladené na dopravce veřejnou autoritou, které by dopravce „pokud by bral v úvahu své vlastní komerční zájmy nepřevzal, nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.

Jelikož je příjem z jízdného často nedostačující k pokrytí provozních nákladů, EU již delší dobu uznává, že by veřejné autority měly být schopny poskytovat kompenzaci za plnění těchto závazků, přičemž by tyto platby dopravcům neměly být ani příliš vysoké ani příliš nízké. **Výše vyrovnání finančních břemen vyplývajících pro podnik z uplatňování přepravních sazeb a podmínek na přepravu cestujících pro jednu nebo více sociálních kategorií cestujících se určuje společnými postupy stanovenými v člancích 11 až 13 Nařízení Rady č. 1191/69.** V těchto člancích se stanovují detailní pravidla pro kalkulaci úrovně kompenzace, je vyžadována účetní transparentnost a dokonce, aby se náklady plynoucí ze zachování závazků vypočítávaly na základě účinného řízení podniku a poskytování dopravních služeb v přiměřené kvalitě.

Jak uvedené články 11 až 13 Nařízení Rady č. 1191/69 ve znění Nařízení Rady č. 1893/91, tak rozhodnutí Evropského soudního dvora v případě Altmark z roku 2003 ustanovují a vyjasňují, jak finanční kompenzace za realizování závazků veřejné služby mohou být veřejnými úřady udělovány, aniž by byly klasifikovány jako státní pomoc.

V červenci 2000 vydala Evropská komise návrh „Nařízení evropského parlamentu a rady o činnosti členských států týkající se požadavků na veřejnou službu a zadávání smluv v závazku veřejné služby v osobní železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravě“.

Mezi jiným Nařízením uvádí následující cíle:

- garantovat vyšší účinnost a lepší kvalitu služeb veřejné dopravy,

- harmonizovat klíčové aspekty konkurenčních procedur, které se vyvinuly v členských státech.

Návrh ustanovuje společná pravidla pro používání smluv mezi úřady a provozovateli, pro kompenzování provozovatelů za plnění nároků na veřejnou službu a pro udělování exkluzivních práv. Důležitostí tohoto nařízení pak spočívá především v tom, že jsou jím též stanovena společná pravidla pro zavádění a řízení konkurence a pravidla týkající se transparentnosti.

Během posledních dvou desetiletí 20. století docházelo ve struktuře trhu veřejné dopravy v Evropě k významným změnám ve smyslu vývoje jednotného trhu pro dodávku služeb veřejné dopravy. Ve většině zemí EU je minimálně část trhu otevřena konkurenci, buď prostřednictvím **volného přístupu** na linky německého železničního trhu nebo v britském autobusovém sektoru mimo Londýn, nebo, a to daleko častěji,

## Dopravní obsluhu Integrované do

prostřednictvím udělování smluv v závazku veřejné služby pomocí výběrového řízení, nazývaného „**kontrolovaná soutěž (regulovaná konkurence)**“.

Jedenáct z patnácti členských států má ve své legislativě zavedeny prvky konkurence nebo administrativní praktiky pro alespoň část jejich národního trhu veřejné dopravy. Ve většině případů se jedná o „**regulovanou konkurenci**“, opírající se převážně o periodické obnovování exkluzivních práv, spíše než o volný přístup k trhu. Při správném používání přineslo toto otevření trhu dobré výsledky a vedlo ke zlepšení nákladové efektivity a atraktivity služeb.

Závěry o volbě nastavení konkurenčního prostředí byly učiněny porovnáním výsledků tří základních strategií:

- uzavřených trhů,
- regulované konkurence,
- deregulace.

Evropská komise (EK) zastává názor, že případ Altmark přispěl k potvrzení analýz, které ji vedly k předložení návrhu ke změně Nařízení č. 1191/69 z července 2000. Zdá se proto velmi nepravděpodobné, že by se rozhodla svůj návrh stáhnout.

**Návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady o činnosti členských států týkající se požadavků na veřejnou službu a zadávání smluv v závazku veřejné služby v osobní kolejové, silniční a vnitrozemské vodní dopravě prodělal následující vývoj:**

- návrh Evropské komise z 26. července 2000,
- stanovisko Evropského parlamentu z listopadu 2001,
- pozměněný návrh Evropské komise z 21. února 2002.

EK je navrhla, aby nahradily Nařízení 1191/69. Pokud by toto nařízení bylo přijato v současné formě:

- rozšíří princip uzavírání smluv na všechna udělování výhradních práv k provozování nebo výhradní finanční kompenzace;
- pro zajištění legálnosti těchto udělování bude vyžadovat, aby ve většině případů byly smlouvy udělovány po výběrovém řízení.

### Richard Hadfield, expert EK na konferenci UITP

„Smluvní vztahy mezi autoritami a dopravci“, Vídeň, únor 2003:

„Soutěž přichází, ať již toto konkrétní Nařízení bude schváleno nebo ne. Uzavírání smluv je dobrou přípravou na tuto soutěž jak pro autority tak i dopravce a je samo o sobě dobrým cvičením a ingrediencí v receptu na úspěšnou veřejnou dopravu“.

V představení cílů dopravní politiky EU na semináři vycházel náměstek ministra dopravy Ing. Kocourek z Bílé knihy Evropské komise. Tyto cíle lze charakterizovat následovně:

„Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ z roku 2001. Bílá kniha chce vrátit podíly v dělbě přepravní práce na úroveň roku 1998. To se nemusí zdát příliš ambiciózní, ale vůči perspektivě pokračujícího zvyšování cestovní poptávky to bude vyžadovat obrát historického poklesu v podílu veřejné dopravy v dělbě přepravní práce. Bude to vlastně vyžadovat návrat k mírám růstu, které nebyly v EU jako celku zaznamenány od sedmdesátých let.

UITP dopravní politiku EK vyjádřenou v Bílé knize přivítal, je však přesvědčen, že opatření Bílou knihou navrhovaná na uskutečnění cílů udržitelné mobility nestačí. Aby bylo dosaženo posunu v dělbě přepravní práce, podle návrhu UITP by měly být Evropskou unií podniknuty prioritní akce v oblastech jako je zlepšování a koordinace rozvojových politik EU, průběžné zlepšování účinnosti a kvality ve veřejné dopravě, opatření na poli energie a životního prostředí, integrování externích nákladů, především z dopravních kongescí, do ceny placené uživatelem za dopravu (infrastructure charging), rozvoj ukazatelů politiky městské dopravy, strukturální fondy specifické pro země střední a východní Evropy a též zlepšování bezpečnosti silničního provozu.

Novou oblastí, kterou UITP mezi prioritní akce prosazuje, je „Koordinace veřejné dopravy“. K dosažení tohoto cíle navrhuje, aby evropský legislativní rámec požadoval na členských státech vytváření organizačních autorit za účelem koordinace veřejné dopravy ve všech městských aglomeracích větších než stanovený práh velikosti, a ve kterých je současně více než jeden provozovatel. Tato koordinace by měla být

zajišťována na úrovni organizační autority, nebo přímo na úrovni provozovatele, a měla by se týkat:

- specifikací integrované sítě a služeb,
- integrovaného tarifu a jízdenkových systémů,
- koordinace jízdních řádů,
- marketingu a informování zákazníků.

Koordinátor by přitom měl mít v pravomoci i parkovací politiku vzhledem k jejímu významnému dopadu na dělu přepravní práce.

Ve své prezentaci pan náměstek zdůraznil podporu rozvoji veřejné dopravy v rámci dopravní politiky České republiky, stejně jako potřebu zvyšování kvality služeb poskytované klientům. Uvedl, že vzhledem k neexistenci bližší specifikace požadavků na tuto kvalitu služeb na evropské úrovni by měla Česká republika za-

# užnost území – pravní systémy

hájit výzkum tímto směrem a vypracovat normativní podklad. Ve svém diskuzním příspěvku nutnost podpory veřejné dopravy a vytvoření normy kvality služeb vyjádřil i předseda Svazu zaměstnavatelů v dopravě.

Dopravní podnik upozorňuje, že v této činnosti je možné vycházet z práce Výboru pro evropskou normalizaci, který na přelomu tisíciletí připravoval návrh na evropskou normu pro kvalitu služby ve veřejné dopravě, která byla definitivně přijata v dubnu 2002 jako **EN 13 816 „Doprava – Logistika a služby – Veřejná doprava osob – Definice kvality služby, stanovení cílů a měření“**. Německo udělilo EN 13 816:2002 status německé normy v červenci 2002. Česká republika udělila EN 13 816:2002 status české technické normy v březnu 2003.

Norma je založena na koncepci cyklu kvality služby. Ten vychází z úrovně kvality očekávané zákazníkem. V pravé části cyklu je pak kvalita cílová, kterou provozovatel chce zákazníkovi poskytnout a kvalita skutečně poskytovaná v terénu na každodenní bázi. Rozdíl mezi cílovou kvalitou a poskytovanou kvalitou je zjišťován měřením výkonu, který je jedním ze základních nástrojů managementu kvality. Jeho prostřednictvím se zjišťuje stupeň účinnosti provozovatele při dosahování kvality cílové.

Účelem normy je podpořit kvalitativní přístup k provozování veřejné dopravy a zaměřit zájem na potřeby a očekávání zákazníků. Je určena jak provozovatelům, tak organizačním autoritám a obsahuje doporučení pro formu a obsah smluv.

## Kriteria kvality služby podle EN 13816

Představují pohled zákazníka na poskytovanou službu a byla v normě rozdělena do 8 kategorií, dělicích se do dvou dalších úrovní podrobnosti.

- |                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| 1. dostupnost       |                                     |
| 2. přístupnost      |                                     |
| 3. informace        | → 3.1 obecné informace              |
| 4. čas              |                                     |
| 5. péče o zákazníka | 3.1.1 o dostupnosti                 |
| 6. komfort          | 3.1.2 o přístupnosti                |
| 7. bezpečnost       | 3.1.3 o zdrojích informací          |
| 8. ekologický dopad | 3.1.4 o době cesty                  |
|                     | 3.1.5 o péči o zákazníka            |
|                     | 3.1.6 o komfortu                    |
|                     | 3.1.7 o bezpečnosti                 |
|                     | 3.1.8 o dopadu na životní prostředí |

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v rámci Programu kvality služby z roku 1998 pravidelně měří 6 standardů kvality definovaných na základě EN 13 816 a program dále rozvíjí.

## Dopravní obslužnost a legislativa

Zajímavé bylo vystoupení představitelů organizačních autorit pražské a ostravské aglomerace na jedné straně a jihomoravského kraje na straně druhé.

Zatímco v prvních dvou případech organizační autority ROPID a KODIS Ostrava vznikly ještě před znovuzapojením nově obnovených krajů do institucionální organizace České republiky v začátku nového tisíciletí, a tedy bez této regionální dimenze na úrovni jejich politického zastoupení, KORDIS Jihomoravského kraje, jak již sám název napovídá, vznikl jako jednotná organizační autorita na regionální úrovni.

Jak vyplynulo z vystoupení ředitele KODIS Ostrava pana Ing. Aleše Stejskala, největší problémy způsobuje neodpovídající legislativa a potřeby rozvoje a provozu jejich integrovaných systémů je vystavují nutnosti jít mnohdy za rámec současného legislativního stavu.



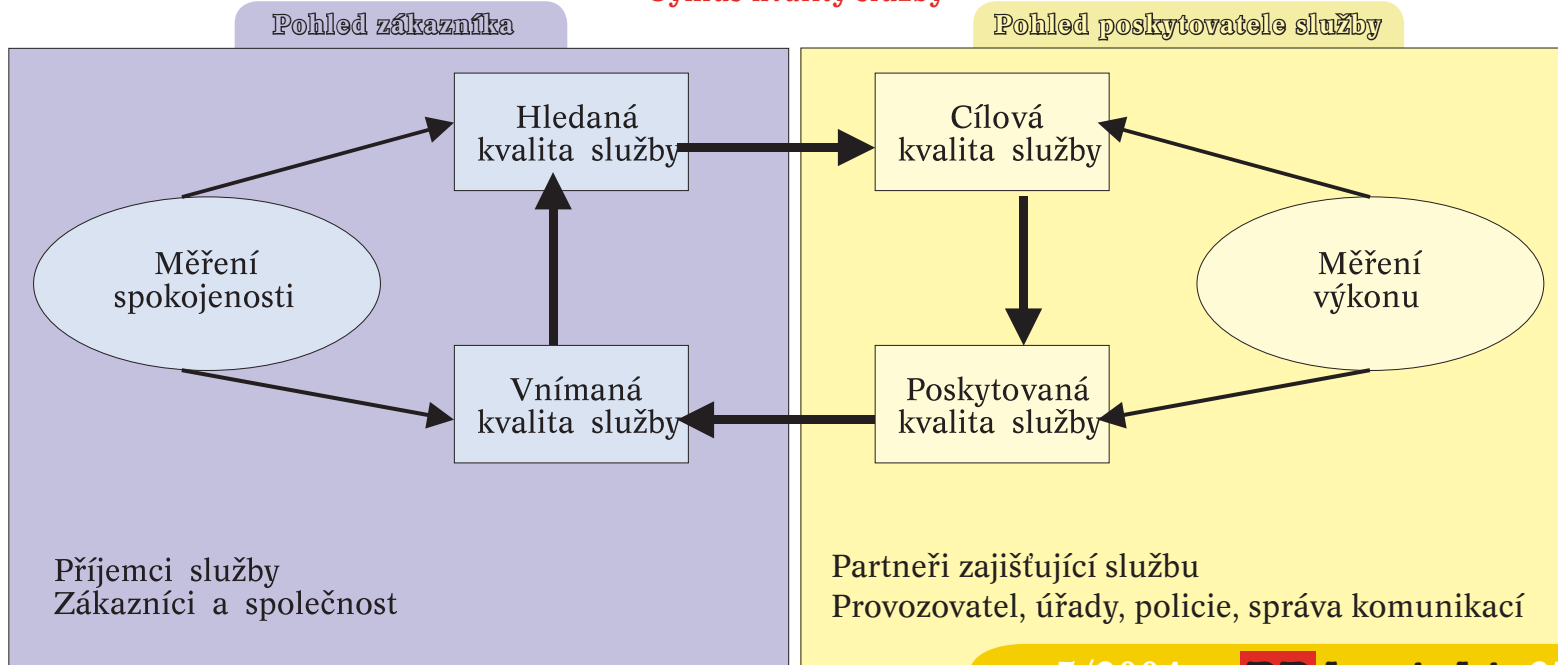
Co je příčinou těchto problémů? Případy jednotlivých členských států Evropské unie ukazují, že existuje mnoho komplexních příkladů široké legislativní základny, o které se veřejná doprava, včetně dopravy regionální, příměstské a městské, může opírat a pro který daný, výše popsáný legislativní evropský rámec, byl postačující.

Celkový přehled poskytuje brožura, kterou vydal Euro Team, exekutivní orgán Výboru pro Evropskou unii UITP při příležitosti bruselské konference na téma „Budoucí legislativní rámec pro veřejnou dopravu na krátké vzdálenosti v Evropě“ ve dnech 1. a 2. prosince 2003.

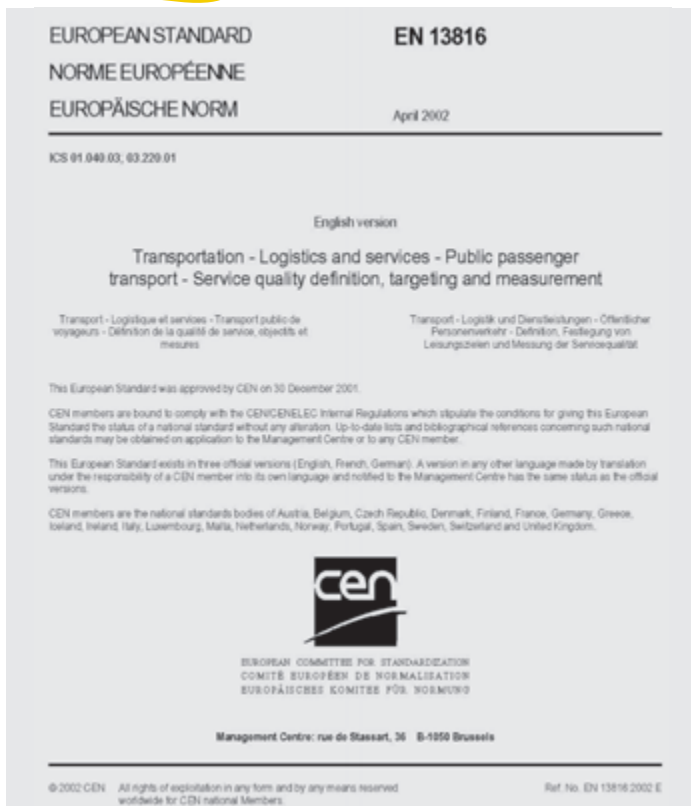
Brožura pod názvem „Organizace a hlavní hráči veřejné dopravy na krátkou vzdálenost“ přináší přehled institucionální organizace, legislativního rámce a struktury trhu celkem dvaceti zemí Evropské unie, původních i nových.

Pokusme se v maximální možné stručnosti o charakteristiku několika příkladů.

## Cyklus kvality služby



Duben 2002: CEN definitivně přijal EN 13816 – European standard  
**Doprava – logistika a služby – Veřejná doprava osob**  
 – Definice kvality služby, stanovení cílů a měření



## Německo



Zásadní změny v německé veřejné dopravě byly nastartovány „**Zákonem k regionalizaci veřejné hromadné dopravy – Reg G**“ z 27. prosince 1993. Od té doby prochází veřejná hromadná doprava v Německu hlubokým procesem restrukturalizace. Tento proces se odehrává současně pod tlakem otevírání trhu a požadavků na zajištění vysoké kvality dopravních služeb.

Mezitím byly legislativní zásady regionalizace veřejné dopravy mnohokrát novelizovány. Zahrnutý mezi ně jsou „**Vyhláška o vyrovnání obecně prospěšných výkonů v silniční dopravě**“, „**Vyhláška o vyrovnání obecně prospěšných výkonů v železniční dopravě**“, „**Zákon o financování dopravy obcí**“, „**Zákon o přepravě osob**“, „**Zákon o ověření nezávadnosti pro životní prostředí**“, „**Všeobecný železniční zákon**“.



Legislativní zásady obsahují také „**Zákon o hromadné dopravě**“ všech patnácti spolkových zemí, které naplňují a doplňují předpisy evropského a spolkového práva. I zde došlo k novelizacím. V zemských zákonech o hromadné dopravě jsou určeni nositelé úkolů v kolejové i silniční hromadné přepravě osob, stejně jako úřady odpovědné za dohadování a ukládání obecně prospěšných dopravních výkonů dle práva EU. Dále obsahují tyto zákony předpisy o obsahu a zpracování plánů hromadné dopravy, jakož i více či méně detailní předpisy týkající se financování MHD, které jdou nad rámec legislativy EU či spolků.

Některé důležité charakteristiky „**Zákona k regionalizaci osobní veřejné dopravy**“ z 27. prosince 1993:

**§1**  
**Veřejné úkoly, odpovědnost**  
 (1) Zajištění dostačující obslužnosti obyvatelstva dopravními výkony v rámci veřejné hromadné dopravy je úkolem preventivního zajištění bytí.  
 (2) Místa zabezpečující tyto úkoly jsou stanovena legislativou příslušné spolkové země.

**§2**  
**Pojmy**  
 „Veřejná hromadná doprava“ ve smyslu tohoto zákona je obecně přístupnou přepravou osob dopravními prostředky linkovou dopravou, určenou zejména k uspokojování dopravní potřeby v městské, příměstské a regionální dopravě. To je v případě pochyb ten případ, kdy převážná část přepravních případů jednoho dopravního prostředku nepřesáhne celkovou vzdálenost 50 km, nebo celková doba jízdy 1 hodinu.

**§3**  
**Regionalizace**  
 Pro posílení hospodárnosti dopravní obsluhy ve veřejné hromadné dopravě je nutné snažit se o propojení odpovědnosti za plánování, organizaci a financování veřejné hromadné dopravy. Detailní záležitosti upravují jednotlivé země.

**§4**  
**Obecně prospěšné dopravní služby**  
 Za účelem zajištění dostačující dopravní obslužnosti ve veřejné hromadné dopravě lze s určitým dopravním podnikem smluvně dohodnout nebo mu uložit výkon obecně prospěšných dopravních výkonů v souladu s Vyhláškou EHS č. 1191/69 Rady ze dne 26. 6. 1969 o postupu členských států při závazcích spojených s veřejnou službou v oblasti železniční, silniční a říční dopravy ve znění Vyhlášky EHS č. 1893/91 Rady ze dne 20.6. 1991. Za uzavírání smluv a udělení podmínek (výkonu služby) jsou zodpovědná místa/instituce určená zemskou legislativou.

**§5**  
**Financování**  
 (1) Spolkovým zemím přísluší na veřejnou hromadnou dopravu z nárůstu spotřební daně z minerálních olejů spolku v roce 2002 částka ve výši 6,745 miliard €. (2) Částka příspěvku na rok 2002 ve výši 6,745 miliard € se od roku 2003 bude ročně zvyšovat o 1,5 %.

Německo je příkladem obrovského procesu restrukturalizace hromadné dopravy. Otevírání trhu, nedostatek komunálních financí, zajišťování vysoce kvalitní hromadné dopravy a boj o přežití komunálních a středostavovských podniků jsou středobodem všech diskusí. Tento složitý proces restrukturalizace nenechává beze stopy ani dopravní svazy a ty jsou na základě měnících se rámcových podmínek podrobovány zatěžkávací zkoušce. Na pozadí nastupující konkurence stále více vystupují do popředí svazové společnosti nositelů úkolů jako neutrální managementové společnosti.

Z velké řady příkladů dopravních svazů v Německu pro budoucí podobu společného dopravního svazu v rámci Kraje Praha – hlavní město a Středočeského kraje může být dobrou inspirací Dopravní svaz Berlín – Brandenburg. Prakticky okamžitě po vydání Regionalizačního zákona – Reg G z 27. prosince 1993 byly podepsány Dohody základních záměrů mezi spolkovými zeměmi Berlín a Brandenburg ze dne 30. prosince 1993, které koncipovaly dlouhodobě plošně největší dopravní svaz Evropy.

Přístupem Účelového sdružení pro hromadnou dopravu Lausitz-Spreewald (ZÖLS) dne 1. srpna 2002 byl téměř naplněn cíl vytvoření dopravního svazu zahrnujícího obě spolkové země. Až na okres Ostprignitz-Ruppin jsou nyní všechny ostatní okresy i spolkové země Berlín a Brandenburg členy a společníky Dopravního svazu Berlín-Brandenburg GmbH (VBB). Ten zaujímá plochu 30 000 km<sup>2</sup> a má přibližně 6 milionů obyvatel.

## Itálie



Italský legislativní rámec si zaslouží velkou pozornost vzhledem k jeho vývoji jak na národní, tak na regionální úrovni.

**Reforma veřejné dopravy na krátké vzdálenosti na národní úrovni:**

### Zákon č. 59/97 tzv. Bassaniniho zákon

Vláda byla pověřena vydat legislativní nařízení o veřejné dopravě na krátké vzdálenosti, jehož principy jsou:

- regionalizace (tj. administrativní federalizace),
- smlouva o službě ve veřejném zájmu,
- konkurence,
- povinnost pokrývat příjmy z veřejné dopravy z minimálně 35 % provozních nákladů, bez nákladů na infrastrukturu.

### Nařízení č. 422/97

Nařízení č. 422/97 zavádí a specifikuje principy tzv. Bassaniniho zákona. Představuje hlavní referenční zákon v záležitostech místní a regionální veřejné dopravy.

Bylo aktualizováno dvěma legislativními opatřeními:

- nařízením č. 400/99,
- zákonem 166/2002.

### Obsah nařízení č. 422/97

- Definice a klasifikace služeb v místní a regionální veřejné dopravě



- Regionalizace
- Definice tzv. minimálních služeb
- Rozdíl mezi „řízenými“ a „řídícími“ subjekty
- Smlouva o veřejné službě
- Privatizace
- Konkurence

Minimální služby jsou definovány jako: „**služby dostatečné, aby uspokojily požadavky občanů jak z kvalitativního tak kvantitativního hlediska. Jejich poskytování je hrazeno z regionálních účtů. Městské správy a okresy mohou stanovovat doplňkové služby na jejich vlastní náklady**“.

#### Článek 35 v Zákonu č. 422/2001 (Zákon o financování 2002):

Zákonodárci jím reformovali služby ve veřejné dopravě a zavedli nové principy:

- princip veřejného vlastnictví,
- povinnost oddělení aktiv od provozu.

Proces reformou zavedl otevření trhu místní a regionální dopravy prostřednictvím výběrových řízení od 31. prosince 2003 s tím, že zatímco první kolo výběrových řízení je otevřeno všem provozovatelům veřejné dopravy s přímým udělením smlouvy či ne, z dalších kol jsou vyloučeni:

- podniky provozující v Itálii či v zahraničí pod přímým udělením smlouvy,
- jejich pobočky či s nimi spojené podniky,
- jejich holdingové společnosti,
- provozovatelé sítí a aktiv.

Na úrovni regionů byly přijaty regionální zákony zavádějící Nařízení č. 422/97:

- Abruzzo zákon č. 152 z 23. 12. 1998
- Basilicata zákon č. 22 z 27. 7. 1998
- Calabria zákon č. 23 z 7. 8. 1999
- Campania zákon č. 3 z 28. 3. 2002
- Emilia Romagna zákon č. 30 z 2. 10. 1998
- Lazio zákon č. 30 z 16. 7. 1998
- Liguria zákon č. 31 z 9. 9. 1998
- Lombardia zákon č. 22 z 29. 10. 1998
- Marche zákon č. 45 z 24. 12. 1998
- Molise zákon č. 19 z 24. 3. 2000
- Piemonte zákon č. 1 z 4. 1. 2000
- Puglia zákon č. 18 z 31. 10. 2002
- Toscana zákon č. 42 z 31. 7. 1998
- Umbria zákon č. 37 z 18. 11. 1998
- Veneto zákon č. 25 z 30. 10. 1998

Aby se kvalita služeb stala prvkem pro zvyšování poptávky, jedním ze stále více využívaných nástrojů v Itálii je charta mobility zavedená nařízením 28/93 a definovaná nařízením italského premiéra z 30. prosince 1998. Charta mobility definuje standardy kvality služby a programy kvality. Nástroj s cílem orientace na klienta byl aplikován již zhruba 85 % provozovateli místní a regionální veřejné dopravy.

## Francie



Ve Francii, jako prakticky ve všech rozvinutých zemích, přímé příjmy od uživatelů nestačí na krytí nákladů na provoz a ještě méně na rozvoj systémů MHD. Příjmy z dopravy, včetně kompenzací vyplacených za povinné snížení tarifů pro určité kategorie uživatelů ze sociálních důvodů, představují ve Francii průměrně kolem 54% celkových nákladů na provoz sítí (mimo pařížský region), přičemž tyto náklady často nezahrnují náklady na amortizaci investic. Tyto příjmy jsou proto nedostatečné na to, aby umožnily obnovu vozového parku a vybavení.

Zákon LOTI o vnitrostátní dopravě z roku 1982 vyhlásil „**právo na dopravu**“ pro uživatele, tzn., že v případě obyvatele měst a aglomerací uznal jejich právo na přístup k pracovním příležitostem, kulturně-sociálnímu vybavení a k vybavení pro volný čas, což znamená možnost používat služeb hromadné dopravy v dobré kvalitě a za rozumnou cenu.

Ve finanční oblasti vláda zavedla soubor opatření, který pro financování hromadné dopravy sdružuje tři hlavní ekonomické činitele:

- uživatele;
- zaměstnavatele;
- místní územní správy a stát.

Některé podniky mají rovněž vlastní zdroje z vedlejších činností a k financování některých druhů vybavení pro hromadnou dopravu přispívají přímo též automobilisté.



LOTI určuje minimální rámec, ve kterém může být provozována městská osobní doprava:

- „Stát a v rámci jejich pravomocí místní územní celky nebo jejich seskupení organizují pravidelnou veřejnou osobní dopravu. Její provoz je zajišťován buď prostřednictvím správy veřejnou institucí – ve formě veřejné služby, průmyslové a obchodní, nebo podnikem, který za tím účelem uzavřel dohodu na dobu určitou s kompetentním úřadem. Dohoda stanovuje obecné trvání a podmínky realizace a financování služeb. Definuje akce, jež mají být podniknuty jednou či druhou stranou, aby bylo zajištěno určitým způsobem právo na dopravu a aby veřejná doprava osob byla podporována“.

- „Financování služeb pravidelné veřejné osobní dopravy definované organizační autoritou je zajišťováno uživateli, popřípadě veřejnými správami, a na základě zvláštních legislativních dispozic ostatními veřejnými či soukromými beneficiáři, kteří, aniž by byli uživateli služeb, z nich mají přímou či nepřímou výhodu“.



„Tarifní politika je určována kompetentní autoritou způsobem, který má zajistit co nejlepší využívání odpovídajícího systému veřejné dopravy po stránce ekonomické a sociální“.

- „Podmínky, za jakých je provozována veřejná doprava, zvláště tvorba cen a aplikované tarify a články smluv o dopravě, umožňují spravedlivé odměňování dopravce, zajišťující pokrytí skutečných nákladů za službu realizovanou za normálních podmínek organizace a produktivity“.

Příkladem uplatňování regionalizace je transformace pařížského dopravního svazu STP na STIF – Svaz dopravy pařížského regionu a jeho financování.

### Vstup Regionu IdF do STP – vznik STIF

V posledních letech došlo ke dvěma zásadním událostem:

- transformace STP na STIF – Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Svaz dopravy IdF či Svaz dopravy pařížského regionu),
- uzavření první smlouvy mezi STIF a RATP na období 2000 až 2003,
- třetí událost se připravuje: je to transformace STIF ze „Státní veřejné instituce, ve které má stát majoritu“ na „veřejnou instituci územního celku, na které se stát již dále nepodílí a ve které má majoritu Region“. Tato nová zákonná změna je v současné době v diskuzi ve Francouzském parlamentu, ve kterém se o ní mělo hlasovat v březnu 2004 a měla by být realizována v roce 2005 (nebo nejpozději v roce 2006).

Region IdF, který se po založení v roce 1974 stal skutečnou politicko-administrativní silou od roku 1995, vstoupil v roce 2001 do STP, který se stává STIF.

Představenstvo STIF tvoří 34 členů, z toho 17 zástupců státu, mezi něž patří předseda představenstva STIF (prefekt IdF) s převažujícím hlasem a 17 zástupců územních celků. Stát reprezentují prefekt Regionu IdF, 4 zástupci ministerstva pro hospodářství, finance a rozpočet, 3 zástupci ministerstva vnitra, 2 zástupci ministerstva výstavby a bydlení, 3 zástupci ministerstva dopravy a po 1 zástupci ministerstva územní infrastruktury, ministerstva životního prostředí, policejní prefektury a pařížské prefektury. Další 17 zástupců územních celků je tvořeno 5 zástupci Rady regionu IdF, 5 zástupci Rady města Paříže a po 1 zástupci všech sedmi departementů regionu IdF.

S hlasem poradním je členem představenstva též 1 zástupce Výborů partnerů veřejné dopravy.

### Veřejné financování

Po vstupu Regionu do představenstva STIF v říjnu 2001 byly od roku 2002 zavedeny nové finanční mechanismy. Podíl státu na veřejných finančních příspěvcích vyplácených STIFu se snížil ze 70% na 51,4%, zatímco Region přispívá ve výši 18,6%.

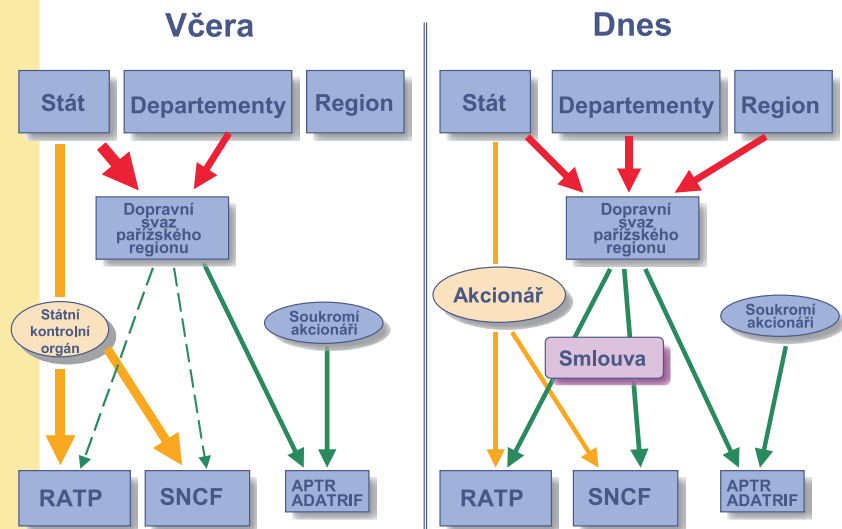
Příjmy se v roce 2002 zvedly na 3,5 miliardy € (3,44 miliardy € v roce 2001) a výdaje, mimo výdaje na vybavení, na 3,51 miliardy € (3,43 miliardy € v roce 2001).

#### Příjmy

Příjmy v pařížském regionu pocházejí z:

25 „dopravní dávky“ (versement de transport): 2,29 miliardy €, tj. 66 % příjmů STIF. Jde o částky, které STIF vybírá od podniků a veřejných organizací, zaměstnávajících více než 9 zaměstnanců v pařížském regionu. Dávka vychází z celkového objemu mezd a její stupeň je 2,5% pro Paříž a Hauts-de-Seine, 1,6% pro Seine-Saint-Denis a Val-de-Marne a 1,3% ve 4 departmentech velké koruny.

## Jasnější institucionální kontext



Dopravní dávka je specifickou daní založenou na teorii nepřímých beneficiantů (nepřímém užítku).

Po vybrání dopravní dávky je tato dávka vrácena těm zaměstnavatelům, kteří prokazatelně dokáží, že zajišťují stálé ubytování svých zaměstnanců na místě pracoviště anebo ti, kteří plně zajišťují jejich dopravu. Za určitých podmínek je dopravní dávka též vrácena podnikům instalovaným v nových městech.

- „**veřejných finančních příspěvků členů STIF**“: 1,12 miliardy €, tedy 32% příjmu.
- „**výtěžku pokut z automobilové dopravy**“: 54,3 milionu €
- „**ostatních výtěžků**“: 33 milionů €. Jde především o dotace státu a Regionu IdF na financování jízdenek anebo sociální výpomoci (jízdenka Imagine „R“, Šek mobility).

Dopravní dávka byla v Paříži a departmentech malé a velké koruny zavedena zákonem 71-559 z 12. července 1971. Zproštěné od ní jsou nevýdělečné veřejně prospěšné nadace nebo asociace, jejichž činnost má sociální povahu. Dopravní dávka je jedním z hlavních zdrojů financování MHD ve Francii. Je nefiskálním zdrojem a může být kumulována z roku na rok.

## Švýcarsko



Švýcarsko lze uvádět jako modelový příklad integrovaného tarifního systému dopravy, protože nabízí širokou škálu jízdenek, odpovídajících nejrůznějším potřebám cestujících, a to pro celou síť veřejné dopravy. Je to možné díky snaze všech podniků, aby cestování s využitím všech druhů veřejné dopravy bylo pro cestující co nejjednodušší.



## Předplatní jízdenky na poloviční tarif a hlavní předplatní jízdenky: jednotné jízdenky pro veřejnou dopravu

V zájmu každého pravidelného cestujícího v případě dlouhých a četných jízd je opatřit si předplatné na poloviční tarif nebo předplatné tarifního společenství, případně hlavní předplatné. Předplatné na poloviční tarif, které existuje dlouho, bylo v roce 1986 významně demokratizováno díky federálním dotacím, jako reakce na počínající degradaci lesů. Došlo k bleskurychlému vzestupu, když od roku 1987 stoupl počet držitelů z 556 tisíc na 1,6 milionu a v roce 1991 přesáhl hranici 2 milionů. Po poklesu si svůj podíl na trhu udržel až do dneška s 1,98 miliony.

### Výhodné podmínky

Poloviční předplatné nabízí četné výhody. Předplatitel může cestovat za poloviční jízdné na zhruba 18 000 kilometrech zahrnujících síť Švýcarských drah (CFF), většinu soukromých a horských železnic, lodní společnosti, poštovní autokary a městskou dopravu hlavních švýcarských měst. Některé lanovky, kabiny a sedačky jsou mimo společný tarif a poskytují jenom omezené rabaty. Hlavní předplatné umožňuje volně cestovat s více než 215 dopravci a více než 120 horskými železnicemi a existují u něj podstatné tarifní redukce pro manžele a děti. Seniori a junioři platí o něco více než dvě třetiny celkové ceny.

Cestující, který nemá žádné předplatné, si může koupit jedinou jednotlivou jízdenku pro cestu z bodu A do bodu B v celém Švýcarsku na určitou trasu. V případě cesty například z La Cure v Jura do Mendrisio v Tessinu bude potřebovat jeden lístek, aby celou svou cestu uskutečnil využitím služeb soukromých společností, CFF a PostAuto.

### Tarifní společenství: revoluce pro pravidelně dojíždějící

Zavedení tarifních společenství představovalo zásadní průraz ve službách pravidelným zákazníkům veřejné dopravy. Dříve bylo pro projetí aglomerace zapotřebí zakoupit celou sadu jízdenek či předplatné u městských podniků, soukromých železnic, poštovních autokarů a CFF. Pro cestujícího toho bylo dost na odrazení od používání veřejné dopravy.

### Tarifní společenství Švýcarsko severo-západ – úspěch od počátku

Zavedení ekologického předplatného tarifního společenství v basilejském regionu v 80. letech 20. století znamenalo skutečnou revoluci ve švýcarské dopravě. Princip byl jednoduchý: měsíční či roční předplatné na neomezené cesty na vymezeném území se všemi dopravci (CFF, PostAuto, městské a regionální podniky, soukromé železnice atd.). Úspěch byl okamžitý pro jednoduchost systému.

Basilejská iniciativa se stala příkladem a již v roce 1987 existovalo sedm regionů s tarifními společenstvími. O patnáct let později je úspěch úplný, s dvaceti pěti tarifními společenstvími pokrývajícími téměř celé území Švýcarska.

### Financování

Finanční výhody přiznané předplatitelům nemohou být plně kompenzovány růstem počtu přepravených cestujících a veřejné úřady proto poskytují finanční podporu. Je to případ kantonů Bern, Ženeva, Graubünden, Jura, Neuchâtel, Solothurn, Švýcarsko východ, Schaffhausen, Tessin a Zug, ve městech Basilej, Lucerne, Morges, Schwytz, Solothurn a Curych podporu poskytují společně obce a kanton a konečně pouze samotná obec v případě města Sion. Z počátku byl tento příspěvek určen pouze obyvatelům daných regionů, dnes je poskytován všem uživatelům bez diskriminace. Cena měsíční předplatní jízdenky se pohybuje okolo padesáti franků v městské zóně, roční paušál odpovídá ceně za deset měsíců. Náklad na předplatné pro celou síť společenství odvisí od velikosti sítě a pohybuje se mezi 500 a 1 600 franky za rok. Junioři a seniori mají přibližně třetinovou slevu.

Nejvýznamnější úlohou mezi tarifními společenstvími Švýcarska zastává **Dopravní svaz kantonu Curych – Zürcher Verkehrs Verbund (ZVV)**.

Podle ústavy z roku 1874 je Švýcarsko demokratický spolkový stát sestávající z 26 kantonů. Rozsah zákonodárné moci Spolku se řídí ústavou. Zákonodárným orgánem je Parlament (Bundesversammlung), který má dvě komory – Národní radu a Stavovskou radu (Nationalrat, Ständerat). Obě komory zpracovávají zadané návrhy odděleně. Společně volí sedm členů Svazové rady (Bundesrat, tj. vláda Švýcarska). Zákonodárná moc je rozdělena mezi Spolek (Bund) a kantony.

Na území určeném spolkovou ústavou jsou kantony autonomní. Na základě kantonální ústavy si tvoří své uspořádání – vše musí odpovídat demokratickým principům. Zákony jsou schvalovány fakultativním nebo povinným referendem. Autonomie kantonů představuje odpovědnost za řešení všech problémů a záležitostí, které nejsou převedeny na Spolek.

Tato pravidla platí samozřejmě i pro záležitosti týkající se dopravy. Při schvalování zákonů je důležitá harmonizace s právním řádem Evropské unie.

Úkoly ZVV jasně vyplývají ze Zákona o veřejné osobní dopravě (Gesetz über Öffentlichen Personenverkehr), o kterém rozhodli občané kantonu Curych v březnu 1988 přesně v intencích federálního Zákona o dopravě. Zákon se skládá ze 6 částí a jsou v něm především řešeny otázky spojené s odpovědností za splnění uložených úkolů. Kantonální rada neřídí pouze dopravní politiku, ale rozhoduje také o tvorbě jízdního řádu, tzv. rámcovém kreditu, rozpočtu a o výši nákladů, které hradí jednotlivé obce.

### §1 Účel

„**Účelem zákona je zajištění výkonné veřejné osobní dopravy fungující podle zásad hospodárnosti pro oblast kantonu**“.

### Organizace svazu

Curyšský dopravní svaz patří k tzv. hospodářskému ředitelství kantonu Curych, které zaujímá obdobné postavení jako ministerstvo hospodářství. Na jeho činnost dohlíží kantonální rada. Řídící funkce však připadá **dopravní radě** složené z devíti členů, kteří reprezentují všechny politické roviny. Jsou v ní dva vládní radové kantony, zástupce Spolku, zástupce Švýcarských spolkových drah, po jednom radním z měst Curych a Wintherthur a tři zástupci zbývajících měst a obcí.

## Organizace ZVV

Rada vlády a Kantonální rada	Kanton Curych, obce
Zásady rozvoje nabídky a tarifu, rámcový kredit, rozpočet	Akceptování tarifu, spoluúčast při tvorbě jízdních řádů

ZVV – Curyšský dopravní svaz v čele s dopravní radou jako řídicím orgánem
Stanovení tarifu a dopravní nabídky Financování

41 za úspěšnost odpovídajících firem
Plánování produkce, provoz a prodej dopravních služeb



## Velká Británie

Do roku 1986 téměř všechna autobusová doprava ve Velké Británii byla provozována podniky ve vlastnictví buď státu či měst. Od roku 1986:

• Většina autobusové dopravy mimo Londýn byla deregulována. Všechny státem a většina městy vlastněných podniků byly od roku 1986 privatizovány.

- Autobusová doprava v Londýně byla přiznána prostřednictvím výběrových řízení a v roce 1995 byly všechny veřejně provozované služby privatizovány.
- Veškerá osobní doprava na železnici byla privatizována (prostřednictvím koncesí) v letech 1996 a 1997.
- V Severním Irsku zůstávají veškeré služby převážně ve veřejném vlastnictví a veřejně provozovány.

V Londýně je celý systém veřejné dopravy plně centrálně plánován, linky a intervaly jsou stanovovány Transport for London. Pokud jde o autobusovou dopravu mimo Londýn, názor vlády (podporovaný autobusovým sektorem) stále je, že neregulovaná konkurence na silnicích a ulicích je neefektivnější cestou jak uspokojit potřeby veřejnosti v autobusové dopravě. Autobusová legislativa je tak stále založena hlavně na principech volného trhu – mimo Londýn nejsou v současnosti udělena žádná výhradní práva.

„Konkurenční“ legislativa vytváří pro provozovatele a místní dopravní úřady extrémně obtížné podmínky při zajišťování koordinovaných jízdních řádů. Provozovatelé sami rozhodují o vedení linek, jízdních řádech a tarifech všude tam, kde se rozhodli nabízet své služby k obchodním účelům, což představuje zhruba 85 % celkového počtu vozových kilometrů. Mohou být vytvářeny jízdenkové systémy pro více provozovatelů za podmínek stanovených Úřadem pro spravedlivé obchodování.

V roce 2000 parlament přijal nový Zákon o dopravě, který dává dopravním úřadům více pravomocí, aby se mohly stát aktivnějšími v rozvoji politiky integrované dopravy. Současně zachovává provozování služeb soukromým sektorem jako součást nového režimu. Součástí tohoto legislativního dokumentu je vytváření tzv. Partnerství kvality mezi úřady a provozovateli, která mají povzbuzovat úřady k zajišťování vyhrazených pruhů, informačních systémů pro cestující a provozovatele k investování do nových autobusů. Tato partnerství jsou právně zavazující, ale nemohou pokrývat dvě kritické oblasti kvality služby – jízdní intervaly a jízdné. Přes platnost této legislativy však dosud žádné partnerství kvality nebylo uzavřeno.

Mezitím dochází k trendu koncentrace nabídky v rukou malého počtu velkých provozovatelů s polarizací mezi velkými multinárodními provozovateli a malými provozovateli s jednou garáží. Přežít bylo schopno jenom několik středně velkých firem.

## Privatizace železnic

Model železničních koncesí v Británii z roku 1993 přiděloval exkluzivní provozní práva na obsluhovaném území, přičemž:

- práva mohla být sdílena na určitých úsecích linky, nebo mezi stanicemi obsluhovanými různými linkami,

- Železniční zákon 1993 dovoloval konkurenci s „otevřeným přístupem“, v praxi však omezenou:

- regulačními procesy,
- nedostatkem kapacity tratí,
- hospodářskými podmínkami kolejového průmyslu v Británii,
- vedle několika velmi málo výjimek vyžadují služby železniční osobní dopravy značné veřejné subvence.



## Nedávné změny

Model kolejových koncesí z roku 1993 byl v Británii od roku 2001 vystaven zpochybnění v důsledku faktorů:

- neštěstí v Hatfield,
- konec růstu příjmů,
- růst nákladů.

Výsledkem bylo, že většina koncesí byla „reprofilována“ a v mnoha případech byly provozovateli poskytnuty doplňkové finanční podpory. Po kolapsu Railtrack je nyní přímá subvence též udělována novému manageru infrastruktury, Network Rail. Další politiky, které byly charakteristické pro privatizovanou strukturu – například delegování specifikace, provedení a inspekce údržbových prací jedné soukromé společnosti v dané oblasti – jsou též opouštěny. Hodně údržbových prací na tratích je zajišťováno samostatně.

## Španělsko



Revoluční zlepšení veřejné dopravy v madridském regionu za posledních 15 let je v přímé souvislosti s novým institucionálním rámcem daným zákonem č. 5 z 16. května 1985. Tímto zákonem bylo vytvořeno **Consortio Regional de Transportes de Madrid (CRTM)** – Madridské regionální dopravní konsorcium, jehož hlavním úkolem je koordinovat veřejnou dopravu v regionu. Jeho dopravní strategie se opírá o následující tři funkce:

- administrativní integraci všech institucí a organizací veřejné dopravy z dané oblasti, které na konsorcium přenesly své úřední pravomoci;
- tarifní integraci, umožňující cestujícím používat různé dopravní systémy na jednu jízdenku;
- intermodální integraci, zajišťující cestujícím uskutečnění cest s jednoduššími přestupy mezi dopravními systémy.



Madridský region byl v letech 1995 až 2003 místem jedné ze světově největších proměn systému veřejné dopravy. Regionální ministerstvo veřejných prací, urbanismu a dopravy v tomto období naplánovalo, vyprojektovalo, postavilo a uvedlo do provozu 112 km metra se 70 novými stanicemi a 18 novými přístupnými uzly.

CRTM je samosprávnou organizací regionální vlády Comunidad de Madrid a jejím úkolem je zajišťovat služby veřejné dopravy pro obyvatele celého madridského regionu.

Představenstvo CRTM je složeno ze zástupců veřejných a soukromých institucí:

- region Madrid, 5 zástupců,
- připojená města, celkem 8 zástupců, z toho 5 za Radu města Madrid,
- španělský stát, 2 zástupci,
- soukromí dopravci, 2 zástupci,
- odbory, 2 zástupci,
- svazy uživatelů a spotřebitelů, 1 zástupce.

## Financování veřejné dopravy

## Financování nové infrastruktury

Madridský region je jedním z nejlepších příkladů využívání alternativního financování investic do dopravní infrastruktury. Plán 1995 až 1999 představoval financování investic ve výši 1 623 milionů € do podzemních stavebních prací při prodlužování sítě metra (včetně 223 milionů € do vozového parku) a 113 milionů € do nadzemních prací.

Byly při tom použity dva modely financování:

1. Podzemní úseky v délce 37,8 km byly financovány veřejnou společností s určením omezeným ARPEGIO plně ve vlastnictví Regionu Madrid. Několik milionů čtverečních metrů pozemků představujících její hlavní aktiva sloužilo jako záruka na půjčky, které byly získány na financování tunelových prací, a které garantoval Region Madrid.

2. Nadzemní úsek v délce 18,5 km za hranicemi města byl financován ze soukromých zdrojů prostřednictvím úředního přidělení koncesí na 30 let.

Další plán rozšíření metra na období 1999 až 2003 představoval investici 2 788 milionů € (včetně 419 milionů € na vozový park), jejíž financování bylo zajišťováno prostřednictvím instituce MINTRA – Madridská dopravní infrastruktura.

Inovativní systém financování v rámci Španělska byl použit při prodloužení linky 1 metra do oblasti Vallecas, kdy 37 % nákladů na výstavbu bylo financováno privátně developery obsluženého území. Další soukromé financování ve výši 256 milionů € bylo získáno v rámci 25leté koncese na výstavbu a provozování velkého intermodálního přestupního uzlu, krátkodobého a střednědobého parkingu a parkovacího zařízení pro rezidenty na Avenida de América.

### Financování provozu

CRTM působí jako regulační a koordinační těleso při zajišťování provozu veřejné dopravy v madridském regionu. Jako takové na sebe vzalo funkci hledání zdrojů financování a jejich přidělování a zajišťuje tak stabilní rámec pro financování dopravních služeb. Za tím účelem jedná na různých politických úrovních a dojednává smlouvy s různými úředními institucemi, zajišťujícími získávání subvencí jako doplňku k příjmům z jízdného pro financování systému. V roce 2001 celková suma subvencí byla 463,7 milionu € s podílem 42 % od Regionu Madrid, 34 % od státu, 22 % od Rady města Madridu a zbývající 2 % od ostatních municipalit.

Subvence od veřejných institucí na zajišťování provozu veřejné dopravy v madridském regionu tak představovaly 46 % celkových nákladů, zatímco zbývajících 54 % bylo financováno jejími uživateli, tedy z příjmů z jízdného.

Doprava je ve Španělsku řízena zákonem č. 16/87 o vnitrostátní dopravě, jejíž regulace byla zavedena královským nařízením 1.211/90, vše pak doplňuje zákon č. 5/87, delegující pravomoci ze státu na autonomní regiony. Španělsko je rozděleno do 17 regionů. Rozhodnutí Ústavního soudu rozdělovalo pravomoci ve vnitrostátní dopravě na základě následujících základních principů:

## Financování provozu veřejné dopravy v regionu Madrid – Finanční období 2001 (v milionech €)

ZDROJE FINANCOVÁNÍ		Rozdělení peněžních zdrojů/výdaje/náhrady/dotace			
DOTACE	463,7				
STÁT	158,5	zóna A&B	Dopravní svaz MADRID		
REGION MADRID	196,3	50% zóna A 100% zóna B&C			
MĚSTO MADRID	103,4	100% zóna A			
JINÉ	5,5	zóny B&C			
Nárůst příjmů	537,5				
Cestovní průkazky	336,5				
METROBUS	138,5				
SMLOUVA O DÍLO	8,9				
OSTATNÍ PŘÍJMY	2,0				
VLASTNÍ PŘÍJMY EMR	51,6				
Celkové zdroje financování	1 001,2				
			Běžné výdaje (náklady)	26,8	
			Provozní činnost	26,7	
			Investice	0,1	
			Bez: vlastních příjmů	2,0	
			Celkové požadavky	24,8	
					CELKOVÉ POŽADAVKY 399,5
					METRO Madrid PŘÍJMY (čisté) 186,4
					Krytí cestovní průkazů 72,5
					Krytí (refundace) MetroBus 83,5
					Vlastní příjmy 20,4
					DOTACE 213,1
					CELKOVÉ POŽADAVKY 301,8
					EMT PŘÍJMY (čisté) 185,4
					Krytí cestovní průkazů 100,7
					Krytí (refundace) MetroBus 53,5
					Vlastní příjmy 31,2
					DOTACE 116,4
					CELKOVÉ POŽADAVKY 254,3
					Renfe PŘÍJMY (čisté) 164,4
					Dálk. bus DOTACE 89,9
					TFM
					Měst. bus
					Další CELKOVÉ POŽADAVKY 20,8
					Rozdělení peněžních zdrojů celkem 1 001,2

### Závěr

Výše uvedený přehled legislativy a financování veřejné dopravy v řadě evropských zemí ukazuje, že existuje množství příkladů řešení těchto základních požadavků pro zajišťování úspěšné veřejné dopravy, a to plně na základě současného evropského legislativního rámce.

Pro Českou republiku je možným řešením tyto příklady příslušným způsobem

- Základním prvkem pro rozdělení pravomocí ve vnitrostátní dopravě je územní kritérium.
- Z tohoto kritéria vychází, že doprava uvnitř autonomních regionů spadá pod jejich pravomoc a doprava mezi regiony spadá do pravomocí státu.
- Co se týče městské dopravy, je výlučně řízena legislativou autonomních regionů.

Vlády autonomních regionů vydaly své vlastní zákony řídící městskou dopravu. Pro zajištění větší účinnosti dopravních systémů jsou zřizovány buď městské dopravní úřady anebo regionální či metropolitní konsorcia. V jejich pravomoci je:

- plánování provozu a infrastruktury,
  - tarifní integrace,
  - finanční kompenzace.
- Nejnámějšími příklady těchto dopravních organizačních autorit jsou:
- Madridské regionální dopravní konsorcium – zákon č. 5/85,
  - Dopravní úřady metropolitní oblasti Barcelona – nařízení 48/97,
  - Veřejný úřad metropolitní dopravy Valencia – zákon č. 9/2000.

### Holandsko



Zodpovědnost za veřejnou dopravu leží hlavně na regionální úrovni od ledna 2001, jak bylo zavedeno Zákonem o osobní dopravě 2000. Za regionální dopravu zodpovídá celkem 35 dopravních úřadů (12 provincií, 7 regionálních korporací obcí ve větších aglomeracích a 16 středně velkých

využit. Pojem tzv. základní dopravní obslužnosti se ve světle těchto příkladů ukazuje jako přežitek, který je brzdou efektivního a účinného zavádění integrované dopravy. Je s tímto principem v rozporu. Rozdělování na základní dopravní obslužnost a ostatní dopravní obslužnost způsobuje problémy se zajišťováním veřejné dopravy jako jednoho vzájemně plně provázaného celku.

Základním problémem dopravní obslužnosti je vyřešení vztahu mezi státem a kraji a prohlášení státní finanční dotace za příspěvek státu, stejně jako určení zodpovědnosti za koordinaci veřejné dopravy v rámci její regionalizace. Nejúčinnějším nástrojem úspěchu bude vzájemná spolupráce.

**Text a foto: Ing. Zdeněk Došek, autor je pozorovatelem za ČR ve Výboru pro EU UITP**



# Veřejná doprava v Glasgow

V rámci projektu Citizens' Network Benchmarking Initiative 2000+ jsem měl možnost poznat veřejnou dopravu ve skotském městě Glasgow, což je průmyslové město s asi 900 tisíci obyvateli. Počtem obyvatel by tedy bylo jedním z největších měst v Česku, tamnější úroveň veřejné dopravy tomu však ani zdaleka nenasvědčuje.

Vývoj MHD v poválečném období zde probíhal obdobně jako v jiných britských městech. V roce 1961 byla v Glasgow zrušena poslední tramvajová trať kdysi rozsáhlé sítě a od té doby zajišťují povrchovou MHD pouze autobusy. Celkově však MHD stagnovala a ztrácela na prestiži mezi obyvatelstvem ve prospěch přesunu cestujících na osobní automobily. Trvale rostoucí automobilová doprava pak začala stále častěji dosahovat kapacitních mezí městské komunikační sítě, což mělo za následek zvyšující se dopravní kongesce, obzvláště v centrech měst a v dopravních špičkách.

Vývoj MHD ve Velké Británii a dopravy ve městech vůbec je nyní ovlivňován vládní politikou tzv. deregulace městské a regionální autobusové dopravy (s výjimkou Londýna), uplatňované od roku 1986. Podstatou deregulace je co nejvyšší volná konkurence dopravců namísto kooperace a integrace (na rozdíl od kontinentální Evropy, kde se stále více prosazuje tendence ke koordinovanému plánování a k provozní i tarifní integraci všech druhů dopravy různých provozovatelů v celých regionech). Přestože je deregulace od britských politiků stále obhajována, výsledky jsou dosti kontroverzní. V praxi to znamená, že ve městech jezdí autobusy mnoha dopravců, bez návaznosti linek, bez sladění jízdních řádů a s různými tarify. Navíc tyto dopravci soustřeďují svůj zájem především na lukrativní přepravní relace a časová období (radiální linky do center měst, přepravní špičky), čímž se zhoršila dopravní obsluha okrajových částí měst, tangenciálních vztahů a období mimo dopravní špičky (večery, víkendy). Výsledkem je zhoršená nabídka služeb MHD jako celku, reakcí pak další výrazný pokles cestujících.

Základním problémem, kterým veřejná doprava v celé Velké Británii stále trpí, je to, že deregulační zákony zakazují – s výjimkou Londýna – jakoukoliv její organizaci a regulaci, pokud se na ní dobrovolně nedohodnou všichni dopravci, tj. prakticky vylučují vznik integrovaných dopravních systémů. Výsledkem

je, že ani v rámci jednoho města nemohou cestující používat jednotné jízdní doklady na všechny druhy dopravních prostředků, s výjimkou například jednodenních turistických jízdenek nebo ve výjimečných případech některých druhů síťových jízdenek s delší platností, které však uznávají pouze vybraní dopravci.

Ve městě Glasgow jezdí železnice, metro a autobusy. Městská a příměstská železnice má vcelku hustou síť, její spoje jsou i částečně koordinované a asi jako jediná v Glasgow je cestujícími hojně využívána. Metro bylo postaveno před 100 lety a nemá ani zdaleka takovou kapacitu a význam jako pražské metro (v provozu je pouze jedna okružní linka), jsou zde značně stísněné poměry a je v provozu v pracovní dny a v sobotu od 5.00 do 23.00, v neděli jen (!) od 11.00 do 18.00 hodin.

Autobusová síť městské dopravy v Glasgow mnohonásobně předčí i ty nejdivočejší formy ČSAD, které známe v našich podmínkách. Pokud nastolit volný trh ve veřejné dopravě dopadl takto:

- chce-li někdo provozovat veřejnou dopravu, zakoupí si (nějaký) autobus a požádá o obecné povolení k provozu (koncesi),
- na toto povolení může provozovat jakoukoliv linku, jízdní řád může mít jakýkoliv (s nikým nemusí projednávat),
- protože na jednotlivé linky nejsou potřeba licence, může tutéž linku jezdit i několik dopravců – výsledkem je to, že vždy po určité době (v atraktivních časech) jedou 2 až 4 autobusy téže linky různých dopravců na jednu, závodí, kdo bude první na zastávce, navzájem se blokují...
- ve městě Glasgow operuje přes 170 dopravních společností, ale SPTA (organizátor veřejné dopravy v Glasgow a okolí) nemůže hrát tak zásadní roli koordinátora – je to spíše zřizovatel a správce zastávek,
- neexistují veřejnou správou stanovené termíny změn jízdních řádů – jízdní řád se může měnit i každý týden,
- stát dotuje pouze 8 % provozních nákladů, tj. 92 % příjmů provozovatelů musí tvořit tržby,
- kvůli nízké dotaci je jízdné velice drahé a dopravci je mění průběžně podle svých potřeb,

- dopravci nemusí vykazovat své náklady – je to dokonce tajná informace,
- obsazenost linek je tajná informace – město tedy ani oficiálně nemůže požádat o případné posílení linky,
- informování je špatné nebo nulové – v běžných komerčních mapách a plánech města nesmí být vedení linek MHD (kromě železnice a metra) uváděno, protože by to byla skrytá reklama,
- v jízdních řádech není uveden směr linek, je zde jen číslo linky a časy odjezdů,
- z přepravy jsou vyloučeni cestující s papírovými penězi, protože zařízení na výdej jízdenek u řidiče jsou pouze na mince a předprodeje na jednotlivé jízdenky neexistují.

Ušetřily se sice veřejné finance, avšak obce a města ztratily možnost veřejnou dopravu ovlivňovat. Výsled-



Souprava metra v Glasgow.

kem je chaotická, nefunkční a neekonomická síť, která možná vyhovuje dopravcům (kteří se udrží), v žádném případě ale není příznivá pro cestující. Není tedy divu, že tuto dopravu využívá pouze 5 % obyvatel a 95 % jezdí automobilem nebo chodí pěšky (zdroj dat: SPTA). Nefungující veřejná doprava se značně projevuje i na společenském životě ve městě – leckteré české okresní město je mnohem živější.

Město Glasgow nebylo pro projekt Citizens' Network Benchmarking Initiative 2000+ vybráno jako příklad dobře fungující sítě, ale jako varování a odstrašující příklad – tento účel to tedy jednoznačně splnilo.

**Ing. Martin Jareš**

# Revizoři ve stejnokrojích

Od 1. dubna 2004 je možné vidět v některých prostředcích Pražské integrované dopravy pracovníky přepravní kontroly, kteří jsou oblečeni ve stejnokrojových součástech, vycházejících z uniforem provozních pracovníků Dopravního podniku, avšak tyto součásti jsou **bez označení logem DP**, na které jsme u běžných uniforem zvyklí.

Co vedlo vedení Dopravního podniku k tomuto opatření? Jaké byly reakce samotných pracovníků přepravní kontroly na tuto skutečnost? Jaká jsou pravidla pro nošení „uniform“ na odboru přepravní kontroly a jaké jsou první poznatky po prvních dnech s uniformami v terénu?

To je mnoho otázek, na které se pokusíme v následujících řádcích odpovědět.

Vedení odboru přepravní kontroly již dříve specifikovalo ve Směrnici GŘ ústrojovou kázeň revizorů při výkonu služby, specifikovalo odpovědnost za ústrojovou kázeň na pracovníky vedoucích směn revizorů, přesto výsledky nesplnily očekávání. 130 revizorů mělo logicky mnoho názorů na civilní „ústrojovou kázeň“ a vedením odboru jednoznačně určit, jaké je vhodné či nevhodné oblečení, bylo velmi obtížné. Protože se počet stížností a podnětů cestujících na nevhodné oblečení revizorů, zejména v období zvýšených venkovních teplot, nesnižoval, bylo rozhodnuto vedením Dopravního podniku o zavedení stejnokrojových součástí i pro revizory.

A jak se dalo očekávat, samotné prvotní reakce revizorů byly skoro vesměs negativní. Bylo poukazo-

váno na to, že z důvodu snazší identifikace revizorů v provozu dojde k výraznému poklesu podílové mzdy revizorů a že musí Dopravnímu podniku zákonitě klesnout i tržba za prodané jízdenky. Diskutováno se i problém možného převlékání se do „uniform“, až na pracovišti. Všechny tyto připomínky a problémy byly vzaty při formulování pravidel nošení stejnokrojových součástí pracovníky přepravní kontroly v úvahu, výsledkem čehož jsou příslušné normy upravující tato pravidla. Podařilo se zajistit i prostory pro převlékání revizorů před nástupem a po ukončení pracovní směny. V současné době se na šatnách pracuje a pevně věříme, že stavební firma splní plánované termíny dokončení, aby i ti revizoři, kteří mají problém s nošením uniformy z domova, byli spokojeni.

Z norem vyplývá, že povinností revizorů je nošení stejnokrojových součástí především v metru, na všech příměstských autobusových linkách a na lanové dráze na Petřín. Odchytky od těchto pravidel může povolit pouze ve výjimečných případech vedoucí pracovník odboru přepravní kontroly. Zároveň byla veřejnost informována prostřednictvím tisku a rozhlasu o tom, že cestující v PIDU jsou povinni se podrobit přepravní kontrole revizorem vždy po prokázání se odznakem přepravní kontroly Dopravního podniku, nebo na vyzádání i služebním průkazem, a to, **ať již revizor „uniformu“ má či ne**. Na revizorovi samotném však je, aby se sám rozhodl, zda stejnokrojové součásti uniformy použije v tramvajích a na

městských autobusech. Takovou možnost mu normy dovolují. Z pochopitelných důvodů, vycházejících ze specifiky kontroly v autobusech a tramvajích, nebylo rozumné na tyto prostředky nošení stejnokrojových součástí nařídit. Nahrávalo by to především „mazaným“ černým pasažérům, a to nebylo v žádném případě účelem. Ze zkušeností by určitě došlo k poklesu tržeb za prodané jízdené a potažmo i poklesu výdělku přepravních kontrolorů.

Tak jako každou novou zaváděnou věc mohou provázet problémy, tak i vybavení revizorů stejnokrojovými součástmi mělo svá úskalí. Ne všichni revizoři se „vešli“ do konfekčních velikostí, a tak první naplánovaný termín ze začátku roku byl posunut na duben. V tomto termínu došlo k různým úpravám na oděvech a revizoři s atypickými postavami museli navštívit nejen krejčovský salon. Některé menší nedostatky a přání se doladily ještě v průběhu prvních dní, kdy revizoři s „uniformami“ získávali první zkušenosti. Poděkování v prvé řadě patří panu Dalešickému z oděvního skladu, který vstřícným postojem k této problematice přispěl k realizaci tohoto opatření.

Na hodnocení je ještě příliš brzy, přesto z reakcí revizorů lze usuzovat, že žádný katastrofický scénář se nekonal. K žádným extrémním, vyhroceným situacím nedošlo a že přijatá filozofie je rozumná, podtrhuje i mnohé pozitivní telefonáty od cestujících veřejnosti, které oceňují přístup vedení Dopravního podniku k této stejnokrojové problematice. Snahou bylo a je, aby byla posílena prestiž revizorů v jejich práci a zlepšení image Dopravního podniku.

**Josef Hocek,**  
vedoucí odboru přepravní kontroly



Mnozí pracovníci nebo důchodci Dopravního podniku si jistě vzpomenu na jedno z mnoha bývalých rekreačních středisek – Karlovo údolí, později nazývané Zámeček. Jak vypadá dnes?

„Já mám pěkné vzpomínky na toto zařízení, a to jednak jako syn tramvajáka, který měl možnost zde přibližně v roce 1951 dva týdny pobývat, nebo potom v pozdějších letech sám jako zaměstnanec Dopravního podniku,“ sděluje veterán Dopravního podniku Jiří Cimrhakl.

Objekt ve svém největším rozkvětu poskytoval ubytování pro necelých 100 lidí, a to jak ve vlastní budově, tak později i v objektu, vzdáleném přibližně

## Vzpomínka na Karlovo údolí

vyměněna a střecha opravena, nedokončeno je pouze přízemí a fasáda.

Pokusili jsme se získat nějaké informace o historii a současném stavu objektu. Díky ochotě vedoucí archivu PhDr. Marii Jílkové a odboru majetku jsme zjistili, že na místě zámečku stály dřevěné ubikace italských dělníků pracujících na stavbě dráhy. Tyto baráky po dokončení dráhy odkoupil místní podnikatel a přeměnil je v „lázeňské místo“, spíše však v místo rekreační. Lokality byla vybavena restauračním zařízením, pavilonem

Rekreační středisko za dobu své existence v Dopravním podniku zažilo jen nutnou údržbu. Tím, že budova je umístěna v lese, zejména na zadní část působilo vlhko, střecha potřebovala nutnou výměnu, byla v roce 1990 zahájena rekonstrukce. Mezitím se přístavek za podiem, přibližně s 5 pokoji, zřítíl. Po částečných úpravách byly rekonstrukční práce v lednu 1994 zastaveny a byl zpracován návrh na pronájem nebo prodej. Hájinka byla již 1. listopadu 1993 pronajata soukromé osobě a v roce 2001 prodána na základě



kilometr a nazývaném Hájovna. Zámeček disponoval 30 pokoji, jídelnou, divadelním sálem s podiem, později se zřídila i vinárna. V Hájovně byly 4 pokoje, na jídlo se chořilo lesem do Zámečku. Obě budovy byly zasazeny do krásných lesů, plných hub, koupání bylo vzdálené něco přes půl kilometru, do blízkého Šluknova se šlo pěšky asi 1,5 km. Součástí rekreačního zařízení byl upravený park s altánkem, jezírko, kde byla přibližně do roku 1960 umístěna chatička a na jezírku byly k dispozici 3 lodičky. Nedaleko v lese bylo lesní divadlo, kde pravidelně v neděli odpoledne hráli ochotníci ze Šluknova.

Dále Jiří Cimrhakl vzpomíná: „Jelikož trávím občas svou dovolenou v severních Čechách, nedá mi, abych se do těchto známých míst nepodíval. Dnešní skutečnost je otřesná. Celý objekt Zámečku je opuštěn a na první pohled naprosto zdevastován.“

Při dotazu na odboru majetku ředitelství jsme se dozvěděli, že první pohled trochu klame. Pokoje jsou omítnuty a v celém objektu je provedena elektroinstalace společně s rozvodem vody. Všechna okna byla

„Modrá koule“, čínským pavilonem umístěným nad rybníčkem s lodičkami a četnými altánky s lavičkami v okolních lesích.

Pokud nahlédneme do pozemkové knihy, tak narazíme na výpis z roku 1912, ve kterém se praví, že „...restauraci Karlthal koupil Stadtgemeinde Schluckenau...“. Další zpráva o Karlově údolí je o čtyři roky mladší. Archivy totiž ukrývají geometrický plán z roku 1916, ve kterém je zakreslen celý objekt (i Hájovna) tak, jak je v půdorysu zachován v současnosti.

Na Dopravní podnik převedly bezúplatně Karlovo údolí MNV Šluknova a Severočeské státní lesy. Od roku 1950 se zde zajišťovala rekreace pracovníků všech pracovišť Dopravního podniku. Správou byl pověřen ZV ROH vozovny Pankrác, posléze závod Elektrické dráhy.

1. září 1963 pronajal ZV ROH vozovny Pankrác Zámeček ČSD – správě Ústecké dráhy jako odborné učiliště s tím, že v době letních prázdnin bude objekt dále sloužit pro odpočinek pracovníků DP. Později se o zařízení staral Dopravní podnik – Sociální služby a 1. října 1989 byl objekt převeden do DP SOU a VZ.

výběrového řízení. V únoru 1994 byl objekt Zámeček převeden v rámci delimitace z DP-SOU na ředitelství Dopravního podniku.

Tady dokumenty v podnikovém archivu končí, zřejmě pro novější doklady ještě nenastala doba na jejich archivování pro další generace.

Podle údajů z odboru majetku je od roku 2000 objekt průběžně uváděn v nabídce různých realitních kanceláří k odprodeji. V letošním roce byla nabídka zveřejněna i na internetových stránkách Dopravního podniku a bylo objednáno expertní posouzení tržní ceny objektu v dané lokalitě obvyklé.

Jedno je však fakt – kdysi „vlajková loď“ dopravní rekreace dnes chátrá a dále se rozpadá, což dokládá fotografie, pořízená v létě 2003. Je pravdou, že i takto zakonzervovaný a bezpečnostní agenturou chráněný objekt potřebuje investovat do oprav.

Pro porovnání přikládáme fotografii z 50. let, kdy bylo „Karlovo údolí“ v plném lesku.

**Z podkladů Jiřího Cimrhakla a odboru majetku zpracoval -bda-**

## Muzea budou otevřená v noci

Praha zažije muzejní noc. Akce známá z mnoha měst na západ od nás se poprvé uskuteční v Praze. V sobotu 5. června od 19 hodin do jedné hodiny po půlnoci se otevřou brány téměř dvacítky muzeí, která si budou moci návštěvníci prohlédnout zdarma a navíc pro ně pořadatelé připravili bohatý doprovodný program.

První červnovou sobotu budete moci navštívit například hlavní budovu Národního muzea,

Lapidárium Národního muzea, Lobkovický palác, České muzeum hudby, Muzeum Bedřicha Smetany, Muzeum Hlavního města Prahy i s výstavou k 30 letům pražského metra, Národní technické muzeum a „naše“ Muzeum městské hromadné dopravy ve střešovické vozovně.

Nevíte, jak se do jednotlivých objektů dostanete? Při Muzejní noci je odpověď velice snadná. Dopravní

podnik zavede v době konání akce čtyři speciální autobusové linky, které budou jezdit v okolí otevřených muzejních expozic a účastníci akce svezou zdarma. Centrálním přestupním bodem všech linek bude stanice Staroměstská.

Nejedete první červnový víkend do přírody? Přijďte strávit netradičně sobotní večer a noc!

**-bda-**

## Kolik nás stál vandalismus?

Vandalismus. Slovo neustále skloňované, neboť se s tímto jevem setkáváme už dlouhé roky. Navíc devadesátá léta přinesla rozmach vandalismu, v míře do té doby neznámé. Loňský rok byl dalším v řadě, kdy jsme na odstraňování činnosti vandalů vydali nemalé prostředky. V divizích metro a Elektrické dráhy více než 20 milionů korun.

Vandalismus se v tramvajových vozech v minulém roce projevoval standardními způsoby, to znamená poškrábání skla a fixy či spreji pomalované vozy. Jediným novým prvkem je vylepování samolepek s nápisy, ob-

rázky a symboly. Vzhledem k rychlosti, s jakou se dá samolepka uvnitř i vně vozu umístit, začíná se tento trend značně šířit. Kvalita lepidel i laků se s vývojem technologií neustále zlepšuje, a proto je mnohdy obtížné vandalský výtvar dostupnými prostředky zcela odstranit. K prvkům vandalismu lze přiřadit rovněž znečišťování čalouněných sedadel, což mají na svědomí převážně nepostizitelní bezdomovci.

Na odstranění škod po vandalech bylo v roce 2003 ve vozovkách odpracováno 6004 hodin za 1 652 687 Kč a spotřebován materiál v ceně 58 007 Kč.

Celkové náklady na odstraňování vandalismu za rok 2003 v divizi ED činily 1 710 694 Kč.

Tradičně největší problémy s vandalismem jsou v metru. Minulý rok nebyl výjimkou, po celý rok byla problematika vandalismu na programu dne. Na prvním místě stála eliminace následků činnosti tvůrců tzv. graffiti, jejíž řešení si ve finančních nákladech vyžádalo, v rámci divize Metro, téměř 19 milionů Kč. V této části je zahrnuto 14 milionů korun uhrazených za čištění vnitřku a vnějšku vozů a 5 milionů Kč za odstraňování graffiti z budov a stanic metra.

Bohužel, podobné částky budeme vynakládat i v roce letošním...

**Z podkladů divizi zpracoval -bda-**

# Sociální zařízení na obratišti Barrandov

V rámci výstavby tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov bylo v roce 2003 vybudováno i sociální zařízení pro řidiče tramvají uvnitř tramvajového obratiště Barrandov. Investorem stavby byl Dopravní podnik, inženýring zajišťoval Inženýring dopravních staveb, a. s., projektovou dokumentaci vypracoval Metroprojekt Praha, a. s., a zhotovitelem byla Subterra, a. s.

Objekt sociálního zařízení je zděný s ocelovou střechou válcového tvaru. Vnitřek je rozdělen na WC pro ženy (dvě sedadla), WC pro muže (sedadlo a pisoár) a odpočívárnu pro řidiče. Objekt je napojen na elektrickou energii, vodovod a kanalizaci a je opatřen hromosvodem. Vytápění je podlahové topnými kabely, větrání je zajištěno okny a ventilačními mřížkami. Všechny zařizovací předměty jsou v nerezovém provedení. Odpočívárna pro řidiče je vybavena stolkem, sedačkou a zásobníkem na studenou a teplou vodu. Vnitřní stěny jsou převážně obloženy keramickými obkládačkami, podlahy tvoří keramická dlažba. Vnitřní dveře jsou dřevěné s ocelovými zárubněmi, okna a vněj-

ší dveře jsou plastové. Vstupní dveře jsou opatřeny elektromagnetickým zámekem s kódovým ovládním.

Venkovní fasáda je štuková se silikátovým nátěrem v pruzích. Severní a západní fasáda je chráněna antisprejerským nátěrem, u jižní a východní fasády jsou vysazeny popínavé rostliny.

Stavba dobře zapadá do moderní architektonické koncepce celé tramvajové tratě a přímo „ladí“ s poblíž vybudovanou novou měnirnou. Svým vybavením a celkovým pojetím objekt doplňuje řadu v poslední době bu-



dovaných či rekonstruovaných sociálních zařízení pro řidiče tramvají na tramvajových obratištích.

Jiří Eliáš, oddělení dopravních cest technického úseku ředitelství  
Foto: Petr Malík

# Uznání z Norska

Koncem března přišel na adresu Dopravního podniku následující dopis. Jeho odesílatelem je Velvyslanectví České republiky v Norsku a v průvodním dopise se mimo jiné píše: „...zasílám vám výstřížek z odpoledního vydání největšího norského celostátního deníku „Aftenposten“ ze dne 15. března tohoto roku.“ Podepsán je obchodní rada velvyslanectví ing. Jan Hajný a my s radostí článek přeložený z norštiny přetiskujeme.

## Praha může být nám všem vzorem

Kvalita a cena by měly navzájem být v určitém poměru. Tohle se bohužel nedá říct o Podniku kolejové dopravy v Oslu (Oslo Sporveier). Zvýšená nespokojenost a ztrácející se důvěra vedla poslední roky k ústupu počtu cestujících.

Prozatímní čísla z minulého roku ukazují, že tato negativní tendence pokračuje. S tímto pochmurným pozadím signalizují nyní Oslo Sporveier zvyšování sazeb. Politici tvrdí i nadále, že je nutné, aby více občanů jezdilo kolektivními transportními prostředky. Co se však dělá, aby je to k tomu stimulovalo?

Roky jsme se krášlili výrokem „Look to Norway“. Toto se netýká sítě našeho metra. Po tom, co jsem se právě vrátil – po vícero návštěvách – z Prahy, mi připadá rozumné doporučit vedení kolejové dopravy: „Dívejte se na Prahu!“

Přirovná-li se nabídka kolektivního transportu v Praze s odpovídajícím v Oslu, připomíná naše vlastní hlavní město spíš poměry v zemi bývalého východního bloku. Metro v Praze má vrcholnou přizpůsobivost. Vozový park vypadá, že je technicky velice na výši. Vnitřně jsou vozy čisté, bez opotřebování potahů a interiéru.

Přepočteno na dnešní kurz valut přijde jedna jízdenka pro dospělé na 3,- NOK a pro děti a cestující se slevou na 2,- NOK. V České republice se vozy stavějí, aby se daly použít i například při sibiřském mrazu. Něco pro zamyšlení, až budeme mít problémy s neobvykle většími mrazy s našimi italskými vozy.

V souvislosti se zvyšováním taxy bylo ze strany pravděpodobných znalců řečeno, že tohle jen zvýší ten negativní spirálový efekt. Administrativní ředitel Sporveier v deníku Aftenposten dne 23. února potvrdil, že: „Počítá s tím, že ztratí cestující následkem zdražení jíz-

denek“. V tom případě je přirozené ptát se, podle jakého strategického plánu Oslo Sporveier pracují.

Dále: Jaká analýza konsekvencí byla provedena v souvislosti s cenovou problematikou? Ve stejném vydání deníku Aftenposten se odpovědný vedoucí Oslo Sporveier vyjádřil: „Před tímto uvedeným přizpůsobením cen jsme neprovedli žádné samostatné zvažování cenové úrovně, ale sledovali jsme cenové prognózy a ta doporučení, která dostáváme z rozpočtu městské rady.“

Tohle může značit, že politici v městské radě zaujali exklusivní místo na řídicím sedátku v Oslo Sporveier. To, že politici mají ekonomickou odpovědnost za Oslo Sporveier je jedna věc. Otázka ale je, s čím ti odborně a provozně odpovědní konfrontovali politiky. Oslo Sporveier jezdí s vozy, které jsou 40 let staré a celkově zchátralé.

Dnes se zde jedná o bezpečnost lidí. Nadřazeným cílem by mělo být to, aby se nestávaly všechna ta takzvaná neštěstí a skoronehody. Když jsem poukazoval na systém metra v Praze – bývalá východoevropská země – kde vše funguje uspokojivě a kde je něčím úplně cizím používat soukromá auta jako alternativou ke kolektivní nabídce, musí být něco zde u nás fundamentálně špatné.

Bjorn Welle-Watne,  
Hovseter, deník Aftenposten

## FILM

Z připravovaných květnových premiér v našich kinech vybíráme:

### Van Helsing

Film režiséra Stephena Sommerse (mimo jiné Mumie a Mumie se vrací) je časově situován do 19. století. Svého hrdinu Van Helsinga, legendárního lovce příšer, jenž se zrodil na stránkách románu Drakula Brama Strokera, přivádí Sommers do světa plného záhad a mystérií. V neúnavném boji proti strašidelným monstrům se Van Helsing vydává do Transylvanie, aby přemohl mocného hraběte Drakulu a vítězstvím nad upírem zbavil rodinu neohrožené Anny Valerious po generace trvající kletby. Zda se mu to podaří nebo ne, mohou, myslím, pravidelní návštěvníci kin odhadovat už teď.

Premiéra 6. května 2004.

### Dům z písku a mlhy (House of Sand and Fog)

Podle románového bestselleru Andre Dubuse III „House of Sand and Fog“, který se dostal mezi finalisty prestižní National Book Award, natočil debutující režisér Vadim Perelman strhující psychologické drama. Jeho námětem je soupeření dvou zcela rozdílných lidí, které rozděljuje rasa, pohlaví, názory i kultura, v níž byli vychováni. Kathy a Behraniho (v podání oscarových laureátů Jennifer Connelly a Bena Kingsleyho) však spojuje pocit, že jsou vydědění a touha svou zoufalou situaci změnit. Soupeření o dům s vyhlídkou se rychle mění v otevřenou válku plnou dramatických zvratů, ve které nikdo nemůže tak docela zvítězit.

Premiéra 6. května 2004.

# KULTURNÍ TIPY NA KVĚTEN

## DIVADLO

Národní divadlo uvede na scéně Stavovského divadla 13. května v premiéře hru Václava Havla Pokoušení. Havlův moderní Faust – doktor Foustka (v podání Davida Matáska) – není soukromým badatelem; je součástí instituce pečující a dohlížející na utváření veřejného mínění, nad vědeckostí vědeckého. Foustka je pod drobnohledem ze strany svých kolegů a také tato instituce – a ne mocnosti pekelné – vystaví Foustku pokoušení. Přestože hra byla napsána jako polemika s komunistickým režimem, absurdita totálního podřízení individuality instituci je nadčasovým podobenstvím o excesech civilizace. Pokoušením se dramatik Václav Havel vrací po 14 letech na první scénu v režii amerického režiséra Charlese Marowitze. Kromě zmiňovaného Davida Matáska můžete v dalších rolích vidět například Františka Němce, Ladislava Mrkvíčku, Vladimíra Javorského nebo Evu Salzmannovou.

## HUDBA

Květen je pravidelně měsícem, v němž se hlásí o slovo festival Pražské jaro. Zahajovací koncert letošního 59. ročníku proběhne 12. května od 20.00 hodin v Obecním domě. V provedení Symfonického orchestru hl. m. Prahy FOK pod vedením dirigenta Jiřího Kouta zazní tradiční úvodní program, Má vlast Bedřicha Smetany. Veškeré podrobnější informace k festivalu naleznete na internetové adrese www.festival.cz, ale už teď lze říci,

že se návštěvníci jednotlivých koncertů Pražského jara mohou těšit například na jedno z nejstarších světových symfonických těles Gewandhausorchester Leipzig v čele se současným šéfdirigentem Herbertem Blomstedtem, pravděpodobně největší pianistickou hvězdou současné světové hudební scény newyorského rodáka Murraye Perahiu nebo japonský Nagoya Philharmonic Orchestra.

A pár dalších hudebních akcí z jiného soudku vezmeme jako obvykle ve stručném přehledu. V úterý 11. května se ve velkém sále Lucerny bude slavit 35 let existence country skupiny Fešáci. Avizováno je mnoho hostů z řad bývalých členů a přátel kapely a tak se ve večeru, moderovaném pochopitelně Petrem Novotným, objeví například Jindra Malík, Hana Horecká, Josef Mladý, Josef Alois Náhlovský, Pavel Brümer se skupinou Cadillac, Tomáš Linka se skupinou Přímá linka, ale třeba i Zdeněk Izer, František Ringo Čech, Jakub Třásák, skupina Patrola s Robertem Papouškem a dokonce prý i Josef Vojtek z kapely Kabát. Z veličin světově populární hudby přivítá nejprve T-Mobile Arena na Výstavišti 17. května poprvé na koncertní zastávce v Čechách zpěvák Petera Gabriela, 19. května znovu v T-Mobile Areně vystoupí skupina Jethro Tull a 22. května pro změnu zas ve velkém sále Lucerny němečtí legendární pionýři elektronické hudby, skupina Kraftwerk. Za zmínku stojí určitě také další dvě akce (opět ve velkém sále Lucerny) – 15. května koncert britské kapely Marillion a 27. května večer ke „4. narozeninám“ domácí skupiny Monkey Business. -mis-



## Ministryně školství vyznamenala pedagogy



Při příležitosti Dne učitelů obdrželo 25 českých pedagogů Medaili MŠMT I. a II. stupně. Mezi oceněnými byl i Mgr. Miroslav Sura, dlouholetý pracovník naší školy, který obdržel Medaili II. stupně za dlouholetou vynikající práci. Mgr. Sura patří mezi naše špičkové kantory, od roku 1980 vychoval již dlouhou řadu žáků, zejména oboru automechanik. Automobilový obor patří nejen k jeho práci, ale i k jeho velké

životní lásce. Umí žáky zaujmout a nadchnout pro obor, ale i novinky, kterých je v dynamicky se rozvíjejícím automobilovém oboru stále dost, se staly jeho zásluhou nedílnou součástí výuky.

Ministryně školství JUDr. Petra Buzková oceněným pedagogům osobně poblahopřála a poděkovala za dlouholetou zásluhou činnost. Poprvé mezi vyznamenanými pedagogy byli i dva zástupci soukromých škol. Při neformální části setkání, kde nechybělo ani malé pohoštění, setrvala ministryně se sklenkou sektu s oceněnými pedagogy v přátelském rozhovoru, kde projevila opravdový zájem o jejich práci.

Toto ocenění je zavazující pro další roky práce nejen pro samotného Mgr. Sura, ale i pro celou naši školu.

## Jarní sportování

Jarní sportovní sezóna začala. Naši žáci se pravidelně zúčastňují hokejbalových turnajů, turnajů v malé kopané,

florbalových přeborů a naše trabanty se pravidelně objevují na tratích Trabantkrosu. Momentálně jsou pro soutěž připravovány 3 vozy a nás těší, že žáci (pochopitelně díky mistrům odborného výcviku) jsou ochotni pro svého „koníčka“ obětovat i víkend.

-sou-



## DOŠLO DO REDAKCE

### Poznámky k článku „Rozvoj MHD v Praze laickými očima“

Laická úvaha kolegy Janáče v dubnovém DP-KONTAKTu mne přivedla k sepsání následující úvahy, či spíše k vyjádření osobního názoru, který vychází z mých poznatků a studií pražské dopravy za celé čtvrtstoletí. Pro připomenutí, autor se zamýšlel nad rozvojem MHD v Praze, zejména nad výstavbou nových tramvajových tratí. Ve shodě jsme určité v otázce rozvoje metra. U rozvoje tramvajových tratí již méně. Potřeba je samozřejmě také rozvíjet integrovanou železnici a nová linka Roztoky – Libeň budiž první vlašťovkou.

V současné době stále probíhá boj o zákazníka, zejména pak o udržení zákazníka v našich dopravních prostředcích. Z toho důvodu obnovujeme vozový park, zavádíme preferenci tramvajů, máme program kvality služby a především probíhá rozvoj infrastruktury. Problém hluku a zastaralosti vozového parku tramvajů trvá, ale je vidět, že i zde dochází k pozitivním změnám: modernizované vozy T3 R.P rychle přibývají, očekává se zcela nový nízkopodlažní vůz Škoda a připravuje se výrazná modernizace vozů KT8D5. Kolejová vozidla principiálně mají delší životnost než nekolejová. Tramvaj T3 vcelku samozřejmě přežila několik generací autobusů, konkrétně RTO, ŠM 11, B731, B931, B951 a Citybus. Autobus ŠM 11 se běžně vyřazoval po šesti letech v zoufalém technickém stavu. Přirovnání je po ruce, tramvaje T6A5 z poslední dodávky jsou nyní právě tak staré...

O tom, že ve vztahu centrum – okraje města je MHD úspěšná, není pochyb a je to všeobecně zažito. Boj o zákazníka se však vytrvale přesouvá do středního a vnějšího pásma města, do tangenciálních vztahů. Bohužel právě tam dochází k nejvyššímu nárůstu individuální automobilové dopravy. Kde jezdí tramvaje a metro, je to ještě dobré, ale tam, kde jsou k dispozici pouze autobusy, je situace mnohem horší. Proč? Ve středním pásmu města jsou tramvajové tratě vesměs na vlastním tělese. Vyhrazené pruhy pro autobusy jsou zřízeny zatím jen v nepatrné míře. Alespoň dva příklady, kde jsou autobusy velmi hendikepovány. Z Jižního

Města lze cestovat sice metrem, ale jsou tam také dvě velmi silné autobusové stopy na Spořilov a přes Košík do Hostivaře. Obě jsou velmi vážné postižení dopravními zácpami po většinu dne. O pravidelnosti linky č. 213 vědí na Jižním Městě své. Průjezd ze Spořilova přes Bohdalec na Želivského je více než svízelný. Souběžně jedoucí linka 11 v oblasti Chodovské tyto problémy nemá, bohužel však končí na zápraží sídliště Spořilov. Vedení tramvajové dopravy v relaci Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Želivského by tyto problémy odstranilo. Je to drahé řešení, leč zatím se o tom ani příliš neuvažuje. Ještě horší situace panuje v relaci Opatov – Košík – Hostivař. Ulice K Horkám a Pražská jsou trvale přetíženy automobilovou dopravou a situace se nevratně zhoršuje. Následný interval autobusů je zde ráno mírně pod 2 minuty, odpoledne o něco více. Autobusy často pracují na hranici své kapacity. Jízdní doba linky č. 122 v úseku Hostivařská – Donovalská je sice 8 minut, ale realita může být i více než trojnásobná. Navíc nelze v postižené relaci uvažovat o vyhrazení jízdního pruhu pro autobusy. Žádné nové silnice se v oblasti ani velmi výhledově nepřipravují. I ve směrové relaci Praha 11 (Jižní Město) – Praha 10 (Zahradní Město) by byla nová tramvajová trať dobrým řešením, i když technicky složitým. Nabízený trolejbus problém upaných silnic bohužel vůbec neřeší, v tomto kritériu je stejný jako autobus.

Na Barrandově již bylo možné se přesvědčit, že dobře navržená moderní tramvajová trať osloví i automobilisty a začnou s námi jezdit. Nárůst počtu přepravených osob je nezpochybnitelný. Vhodné doplnění tramvajové

sítě přináší i další zákazníci na stávajících tratích, dříve téměř prázdné tramvaje na lince 12 od Smíchovského nádraží do Hlubočep jsou již minulostí. Tady se dá hovořit o jasném synergickém efektu.

Závěrem poznámku k obsluze centra pomocí „pidibusů“. Jejich smysl prezentuje linka 291 více než dokonale, tj. obslužit odlehle nepřístupné končiny s poměrně malou poptávkou. Jistě i po zavedení linky č. 291 nalezneme v Praze dosti odlehlá místa, která by si takovou dopravu zasloužila. Určitě i některé stávající linky by mohly být vedeny, alespoň ve velké části spojů, tímto typem vozidla. Příkladem linky č. 116, 216, 245, 256. O víkendech jistě i linka 148 (při kratším intervalu) či některé uhřetivské linky. Interval midibusové linky vedené v centru například v úseku Italská – Muzeum – Můstek – Prašná brána – Náměstí Republiky by patrně musel být někde na pomezí 1 až 2 minut, protože každý by se rád svezl z Můstku nahoru k Muzeu. Tam by těžko šlo uspět s intervalem 15 minut. Chodit po Václavském náměstí do kopce z Můstku k Muzeu denně za každého počasí si bylo možno vyzkoušet po povodních a rozhodně to nebylo nic příjemného. V souvislosti s dopravní obsluhou centra se v článku objevila i Vídeň a její autobusový provoz v prostoru chrámu sv. Štěpána a okolí. Proplétají se tam velmi poutavě linky 1A, 2A a 3A, ale nepřehledně. Turisté neznalí situace netuší, kam autobus přesně pojedje, což u kolejové dopravy lze odhadnout přece jen lépe. Atraktivní košícká konka projíždějící celým centrem působilá mnohem lepším dojmem.

Pokud byl článek kolegy Janáče hozenou rukavicí do diskuze na téma rozvoje pražské MHD, tak doufám, že polemických příspěvků se sejde mnohem více a ponese se v seriózním a tvůrčím duchu. Myslím, že je opravdu o čem diskutovat, byť rozsah tématu výrazně přesahuje samotný Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciovou společnost.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

## Vážená redakce,

dovoluji si reagovat na článek pana mgr. Martina Koliáše, ekologa divize Autobusy, v DP-KONTAKTu č. 3/2004 „Třídění odpadu v divizi Autobusy“. Nezapomněl pan kolega při kladném hodnocení své práce na kanceláře divize Autobusy Na Bojišti? Již delší čas

se snažím přijít na to, proč zde není umožněno třídění odpadu, ale stále nic.

Žádám, aby mi na pracovišti byly dány možnosti k ochraně životního prostředí vyplývající za zákonné povinnosti.

Ing. Veronika Veselá,  
divize Autobusy

## Dějí se věci!

Po Marsu pochodují dva pozemští roboti a posílají na naši matičku Zemi ohromné informace. Byla objevena desátá planeta naší sluneční soustavy. Genetika je tak rozjetá, že hrozí nebezpečí (ta hrůza), že někdo naklonuje člověka!

Život se většinou skládá ze všednosti, do práce se musí, tak jsem šel vozit lidi po Praze. Bylo nevlídné, celý den přšelo, byla zima. Naše technika na to citlivě reagovala. Celkem šest elektrických výhybek na mě celou směnu špásově mrkalo a ani je nenapadlo se odblokovat. Nežbylo, než chodit přehazovat ručně.

Dohromady jsem tak za službu učinil devětkrát. Výsledkem byla rýma jako trám. Ještěže vedle geniálních objevů existují i banality jako kapky do nosu. Po dvou dnech aplikace Sanorinu jsem se opět mohl naplno radovat z věcí epochálních.

V nejlidnatější muslimské zemi, Indonésii, zavládlo zděšení. Proskočily zprávy o tom, že na jejich území byli zjištěni Husité! Úřady všech stupňů okamžitě začaly vyvíjet horečnou činnost, aby zjistily pravý stav věci. Samozřejmě vyšlo najevo, že se jedná o novinářskou kachnu. Na celém území nebyl Husita zjištěn ani jediný! Zklidněn jsem vyrazil s tramvají do předvelikonoční Prahy. A děly se věci!

K řešení se nám naskýtal dopravní situace, které spíše připomínaly bitvu na Moravském poli či v Kurském oblouku. Zkusil jsem si zahrát takovou hru: tři předvelikonoční dny jsem počítal policisty, kteří nám pomáhali řešit naše bitevní situace. Dopravoval jsem se k číslu, které se přesně krylo s počtem Husitů v Indonésii.

K tomu je třeba dodat, že tyto tři dny příliš nevybočovaly z rámce našeho každodenního výkonu služby; co se pomoci policie týče, nevybočovaly vůbec.

Takže kolegyně a kolegové – vzhůru do dalších bitev!

Vladimír Stýblo, řidič vozovna Vokovice





## 37. část Záběhlice

Některá místní jména se v Praze vyskytují dvakrát. Patří mezi ně například Záběhlice. Poprvé jsme o obci tohoto jména psali v prvním dílu Pražského dopravního zeměpisu v kapitole o Zbraslavi, k níž dnes patří. Tato kapitola je věnována druhým, možná známějším Záběhlicím, které jsou nyní rozděleny mezi Prahu 4 a Prahu 10.

Jméno **Záběhlice** podle jazykových odborníků vyjadřuje osadu *lidí, kteří se zaběhli, tj. skryli v údolí Botiče*. Podobně jako některé jiné bývalé obce dnešní Prahy, i Záběhlice se připomínají poprvé v zakládací listině vyšehradské kapituly, která se váže k roku 1088, i když pochází až z 12. století. Jeden ze zdejších dvorů vlastnila kapitula, další pak patřil českým panovníkům a jiné dvory byly soukromé. Není tedy divu, že i v dalších staletích se v Záběhlicích vystřídalo nebývalé velké množství majitelů. Z dlouhého seznamu jmen připomeňme z těch známějších alespoň rod Lažanských či Julia Jindřicha, vévodu saského a vestfálského.

Výčet všech držitelů se vymyká z účelu Pražského dopravního zeměpisu. Po přijetí obecního zákona v roce 1849 se Záběhlice staly samostatnou obcí, která měla v roce 1843 celkem 672 obyvatel. Kromě vlastních Záběhlic se součástí nové obce stala také osada **Práče**, která za své pojmenování vděčí buď skutečnosti, že zde bydleli *lidé, kteří se uměli práť*, nebo se *věnovali praní oděvů*. Nejstarší písemná zmínka o Práčích pochází z roku 1352. Také zde se vystřídalo mnoho vlastníků, kupodivu jiných než v nedalekých Záběhlicích. Třetí významnou částí obce Záběhlice byly **Dolní a Horní Roztyly**, doložené poprvé v roce 1185 jako majetek vyšehradské kapituly. Také zde se střídali různí majitelé a teprve v roce 1813 se Roztyly staly součástí záběhlického statku, když je koupil jeho tehdejší držitel Jakub Wimmer.

Na počátku 20. století žilo v samotných Záběhlicích 1688 obyvatel, v Dolních Roztylech 163, v Horních Roztylech pouhých 10 lidí a v Práčích 181. Záběhlice a Práče patřily farou k Hostivaři, kde byla i pošta, Roztyly příslušely k faře michelské a k poště v Krči. Celá obec příslušela k vinohradskému politickému okresu a k vršovickému soudnímu okresu. Záběhlice byly typickou zemědělskou obcí – bylo zde 8 velkostatků. V Záběhlicích a Práčích bývaly pivovary. Zajímavou historickou chráněnou památkou je pračská dvoupatrová sýpka (snad z roku 1771). V obou někdejších vesnicích se dochovaly zámečky – záběhlický z druhé poloviny 17. století a pračský z roku 1705. Nejvýznamnější záběhlickou památkou je kostel Narození Panny Marie, původně románský z první poloviny 12. století (postavený tehdy v královské části vsi), přestavěný goticky ve druhé polovině 14. století, pak ještě v 18. a 19. století.

Po připojení ku Praze se Záběhlice staly součástí Prahy XIII, ke které ještě patřily Vršovice, Strašnice a Hostivař. V prvorepublikovém období zaznamenaly Záběhlice značný rozvoj a byly zde postaveny i domy vysloveně městského charakteru. Na záběhlickém katastru vznikly kromě malé kolonie Trnkov také dvě velmi významné rozlehlé vilové čtvrtě – v letech 1924 – 1929 Spořilov a v letech 1929 – 1937 Zahradní Město. V blízkosti Zahradního Města vyrostla v roce 1937 továrna na pneumatiky Michelin, dnešní Mitas.

V roce 1946 přišly při velké reorganizaci katastrálních hranic na území Prahy Záběhlice o část svého teritoria (například o část Skalky). Vládním nařízením z 21. října 1947 byla Praha nově rozdělena na 20 městských obvodů, přičemž vlastní Záběhlice včetně Roztyl společně s Vršovici tvořily i nadále Prahu XIII, zatímco Zahradní Město (nešlo o samostatné katastrální území), Hostivař a Staré Strašnice vytvořily Prahu XX. Byl to první případ v Praze, kdy bylo katastrální území rozděleno mezi více obvodů. Od té doby je katastrální území Záběhlice trvale rozděleno.

Po reorganizaci správního rozdělení Prahy v roce 1949 Zahradní Město, Malešice, Hostivař a Staré Strašnice vytvořily Prahu 10 a Vršovice, vlastní Záběhlice a nově i část Michle tvořily Prahu 13. V roce 1950 už na katastru Záběhlic žilo 10 a půl tisíce lidí.

V roce 1960 se vlastní Záběhlice společně se Zahradním Městem staly součástí Prahy 10, zatímco Spořilov a Roztyly přešly pod obvod Praha 4. Šedesátá léta 20. století poznamenala katastrální území Záběhlice dalším velkým stavebním rozvojem. V letech 1961 až 1967 byla postavena sídliště Spořilov I a II s 3671 byty pro 12 850 obyvatel (částečně rozšířené o 331 bytů v letech 1976 až 1979). V letech 1963 – 1968 byla postavena sídliště Zahradní Město-východ pro 10 800 obyvatel a Zahradní Město-západ pro 6400 obyvatel. Díky tomu v roce 2000 na území Záběhlic bydlelo 33 284 obyvatel, z nichž 14 718 příslušelo k městské části Praha 4 (205 ha) a 18 566 ku Praze 10 (363 ha). Doplňme ještě, že Roztyly byly v poslední čtvrtině 20. století zbořeny.

Základní spojení Záběhlic s Prahou představovala okresní vršovicko-záběhlická silnice kolem Bohdalce. Část z ní již zanikla. Kromě toho existovala silnice přes Práče do Hostivaře (dnešní Pračská) a silnice do Starých Strašnic

(dnešní v Korytech). Ačkoliv se okraje území Záběhlic dotýkala od roku 1882 místní dráha Nusle – Modřany, neměla pro obec žádný praktický význam. Teprve výnosem ministerstva železnic z 12. června 1934 byla zřízena na této trati zastávka Spořilov, která se nacházela zhruba v místech, kde dnes Sliačská ulice mimoúrovňově kříží železniční koleje. Tehdy ale byla modřanská lokálka v jiné výškové úrovni. Zastávka zanikla patrně až v souvislosti s přestavbou tratě od 15. srpna 1960. Dnes železniční koleje vedoucí přes záběhlické území nemají pro osobní dopravu význam.

Záběhlice se velmi brzy po svém připojení ku Praze staly předmětem podnikání v autobusové dopravě. Už v roce 1924 je v Záběhlicích doložena autobusová linka soukromé Autodopravní akciové společnosti, ale schází o ní jakékoliv bližší informace. Přesto (či snad právě proto?) se Elektrické podniky do Záběhlic rozhodly zavést vlastní autobusovou linku. Do historie se zapsala od 21. června 1925 pod písmenem A jako první moderní pražská městská autobusová linka. Spojovala Záběhlice (dnešní zastávku U Lípy) s vršovickým Čechovým náměstím, kde se přestupovalo na tramvaj. Později (v roce 1929) byla linka A prodloužena až do středu Prahy, čímž Záběhlice získaly velmi kvalitní, i když proti tramvaji poněkud dražší spojení. Na druhé straně byla 14. září 1930 linka prodloužena do Hostivaře, čímž dostala autobusové spojení také osada Práče.

Autodopravní společnost získala 2. února 1927 koncesi na autobusovou linku v trase Vršovice – Chodov – Průhonice, která zastavovala na rozcestí u Chodovské ulice a především na Spořilově, kde začala vznikat již zmíněná vilová zástavba. Od 1. března 1928 mohli Záběhličtí docházet do Michle k Chodovské ulici na tramvaj, ke které byla od 14. prosince 1928 zavedena dočasně autobusová linka K obsluhující Spořilov, kde končila na severním okraji Roztylského náměstí. Od 12. října 1929 byla tramvajová trať prodloužena Chodovskou ulicí až na okraj Spořilova, čímž tramvaje pronikly až na záběhlický katastr. Linka K byla nejdříve zkrácena, ale nakonec pro nepatrné využití na několik set metrů zkrácené trasy zcela zrušena.

Také Zahradní Město se dočkalo poměrně brzy dopravy. Od 7. prosince 1929 měl koncesi k provozování autobusové linky Ing. Vladimír Vlček, jeden ze zakladatelů této vilové čtvrti. Jeho linka jezdila od konečné tramvaje ve Starých Strašnicích dnešní ulicí v Korytech, pod hřbitovem v Brečťanově ulici a končila u křižovatky s ulicí U Zahradního Města. Od 21. listopadu 1934 přešla koncese na jiného podnikatele, Josefa Aleše, ale poté, co byla do Zahradního Města prodloužena ze Strašnic tramvajová linka č. 4,

se koncese vzdal. Tím byla na mnoho let v zásadě nastíněna základní dopravní obsluha Záběhlic. V roce 1937 byl sice schválen projekt nové tramvajové tratě od Chodovské do středu Záběhlic, ale postavena byla v roce 1938 jen nepatrná část na jejím počátku, která sloužila jako úvratňová konečná. V roce 1955 bylo postaveno jen krátké prodloužení na novou smyčku, která se sice formálně jmenovala Záběhlice, ale ležela jen těsně u hranic katastru. V té době se připravovalo zavedení trolejbusové tratě do Záběhlic, ale postavila se jen část k vozovně na Bohdalci (dnešní garáž Vršovice), která se k osobní dopravě nikdy nevyužila.

Autobusová linka A jako jedna z mála přežila v omezené podobě i celou druhou světovou válku. V letech 1942 – 1947 ale dojížděla od Záběhlic jen do stanice Chodovská, pak se vrátila i do Vršovic. Na tomto místě uvedme, že tato linka, přeznačená v roce 1951 na číslo 101, jezdí (v jiné trase, protože prošla bohatým vývojem) dodnes a díky tomu mají Záběhlice ze všech pražských katastrů nejdéle stejnou autobusovou linku – 79 let!

V roce 1954 vznikl na Spořilově přestupní uzel na autobusové linky od Chodova (nejdříve tu byla linka č. 120), v roce 1963 získala vilová zástavba na Spořilově spojení i směrem na Kačerov prodlouženou linkou č. 121.

Zásadní posílení dopravy do Záběhlic si v polovině 60. let 20. století vyžádala výstavba zdejších sídlišť. Nejdříve byly zavedeny jedny z prvních autobusových linek překryvné sítě č. 135 (od 2. listopadu 1964, v trase Nádraží Veleslavín – Spořilov) a č. 136 (19. července 1965; Vozovna Kobylisy – Hostivař), v roce 1966 přibyla linka č. 145 (Vysočany, Zákostelní – Zahradní Město). Část sídliště Zahradní Město-východ byla obslužena i hostivařskou tramvajovou tratí, která byla v provozu už od roku 1954.

Později začaly autobusy zajíždět přímo až do sídlišť. Na Spořilově to byla od roku 1968 nejdříve linka č. 135, na Zahradním Městě zpočátku linka č. 137, jezdící ulicí v Korytech do zastávky Zahradní Město-západ (dnešní Jesenícká), ke které se v roce 1972 přidala v Topolové ulici linka č. 175 do zastávky Zahradní Město, Cíl (dnes Centrum Zahradní Město). Během let se na katastru Záběhlic objevila celá řada dalších autobusových linek, které zajistily spojení do různých částí Prahy a především na metro. Původně byla od roku 1980 v Záběhlicích i jedna stanice metra (Primátora Vacka, dnešní Roztyly), ale v souvislosti s výstavbou Jižního Města II. byla tato část záběhlického území 26. listopadu 1987 převedena pod správu tehdejšího MNV v Praze 4-Chodově a připojena ke katastrálnímu území Chodov.



Na závěr ještě připomeňme důležité stavby pražského komunikačního systému – dálnici D1 a Jižní spojku. Dálnice, jejíž první úsek byl uveden do provozu 12. července 1971, byla původně provizorně napojena přes Spořilov na Chodovskou ulici (na spořilovské konečné byla proto postavena dřevěná provizorní lávka pro chodce). Teprve v dubnu 1973 byla dálnice zaústěna do Prahy definitivně severojižní magistrálou přes Nuselský most. Jižní spojka byla uváděna do provozu postupně – nejdříve byl zahájen částečný provoz v úseku Braník – Roztyly a částečně Roztyly – Spořilov (1983), dokončeném v roce 1987 včetně nové tzv. spořilovské spojky (Spořilovská ulice). Současně byl částečně uveden do provozu i úsek do Zahradního Města, definitivně pak v roce 1988. Tyto stavby si postupně vyžádaly dílčí úpravy ve vedení autobusových linek a především přeložení tramvajové smyčky Spořilov a zrušení smyčky Zahradní Město. Od roku 1997 byla Jižní spojka prodloužena dál k Průmyslové ulici.

-pf-, -fp-



## Nový povodňový plán podniku

Po povodních 2002, které značným způsobem zasáhly pražské metro, bylo nutno přistoupit ke změnám ochrany podzemní dráhy proti povodním. Proto jsme v uplynulých měsících zpracovávali nový povodňový plán, který počítá s vysokou vodou, jakou jsme zažili před necelými dvěma roky.

Povodňový plán Dopravního podniku je základním dokumentem pro řízení povodňové ochrany v podniku a jeho součástí jsou povodňové plány jednotlivých divizí. Dopravní podnik se řídí tříступňovou strukturou povodňové ochrany a povodňových plánů rozdělených na:

1. nejvyšší stupeň: Povodňový plán Dopravního podniku,
2. střední stupeň: Povodňové plány jednotlivých divizí,
3. nejnižší stupeň: Povodňové plány jednotlivých objektů Dopravního podniku.

Počátkem března letošního roku vydal odbor krizového řízení Magistrátu hl. m. Prahy potvrzení souladu Povodňového plánu Dopravního podniku s Povodňovým plánem hlavního města Prahy, který je nedílnou přílohou našeho povodňového plánu. Dne 23. března vydalo Povodí Vltavy, s. p. závod Dolní Vltava odborné stanovisko ve smyslu vodního zákona, ve kterém nejsou uvedeny žádné zásadní připomínky, které by

si vyžadovaly jakékoliv dopracování či přepracování našeho povodňového plánu. Toto stanovisko je rovněž nedílnou přílohou našeho povodňového plánu.

Koncem dubna jsme obdrželi odpověď od ředitele odboru krizového řízení Magistrátu hl. m. Prahy týkající se předávání informací v rámci hlášení a povodňové služby. Ředitel odboru, Ing. Petr Beran, sděluje, že požadované hodnoty průtoků a výšek hladin v řekách Berounce a Vltavě budou v rámci hlášení a povodňové služby předávány centrálnímu dispečinku Dopravního podniku cestou Operačního střediska Krizového štábu hl.m. Prahy.

Po všech schvalovacích procedurách byla tištěná verze nového Povodňového plánu Dopravního podniku distribuována všem zainteresovaným útvarům a elektronická verze byla umístěna na intranet společnosti.

Z hlediska nového povodňového plánu vyplývají povinnosti jak pro útvary ředitelství společnosti, tak i jednotlivé divize. Pro divize vyplývají z povodňového plánu další konkrétní úkoly a povinnosti,

a to zejména zpracování povodňových plánů na konkrétně ohrožené objekty.

Ochrana ohrožených stanic metra bude zabezpečena do konce letošního roku kromě stanic Florenc C a Invalidovna, kde se intenzivně hledá optimální protipovodňové řešení.

**Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel**



Foto: Archiv redakce

## NAPSALI O NÁS

**Blesk (19. 4. 2004)**

**Koleje jsou totiž prakticky ve vzduchu!**

Bojíte se jezdit tramvají? Možná máte důvod. Například Chotkovými sady projíždí soupravy skoro krokem, trať je totiž už několik měsíců v havarijním stavu. Co slovo havarijní v tomto případě znamená? „Na některých místech je kolej prakticky ve vzduchu,“ tvrdí odborník, který viděl výsledky průzkumu trati. Dopravní podnik sice vážnost situace přiznává, nebezpečí ale vylučuje. Tramvaje tak budou Chotkovými sady jezdit až do června. Teprve pak začne oprava. „Trať je opravdu v havarijním stavu. Rekonstrukce tohoto úseku už byla plánována několikrát, ale odsunuly ji povodně a pak důležitější opravy,“ uvedla mluvčí DP Michaela Kuchařová.



**Blesk (13. 4. 2004)**

**Mistrovství v hokeji se blíží:**

**No a co! Prahu stejně rozkopou**

Hruža! Jen pár dnů zbývá do zahájení největší sportovní akce u nás – hokejového mistrovství světa. Na české a zahraniční fanoušky město ale nedbá. Přesně do začátku sportovního svátku totiž naplánoval pražský Dopravní podnik hned dvě neodkladné a rozsáhlé opravy. Na cestu tramvají mezi Újezdem a Lazarskou zapomenete minimálně na měsíc. Doprava se ale pořádně zkomplikuje i ve Strašnicích. To budou turisté koukat!



**Večerník Praha (17. 4. 2004)**

**Metro do Letňan se už začne stavět**

Za několik týdnů začne výstavba dalšího úseku trati C metra, který povede z Ládví dál na severovýchod Prahy. Úsek dlouhý 4,6 kilometru bude mít dvě stanice na Proseku a konečnou v Letňanech. Smlouvu na stavební práce včera podepsali zástupci Dopravního podniku a konsorcia firem Metrostav, Skanska a Subterra. Výstavba potrvá tři roky a tři měsíce. Celkem bude stát nový úsek kolem 13 miliard korun, řekl ředitel Dopravního podniku Milan Houfek. Další úsek naváže na právě dokončovaný z Nádraží Holešovice do Ládví. V budoucnu má výstavba metra pokračovat trasou D. Zahájení se předpokládá v roce 2007. Trasa povede z Hlavního nádraží nebo Náměstí Míru do Libuše.

**Vybral ing. Jan Urban**

**VODOROVNĚ:** A. Šplhavý pták; tropická rostlina; pardál (zastarale); svůdná žena. – B. Jak (rusky); části těla; textilní surovina; roční období; rolety. – C. Glycerid; kraslický podnik; nač; domácí Karel; núbijská bavlna. – D. Druh pryskyřice; bolivijská flétna; pcháč; náš bývalý tenista; solmizační slabika. – E. Označení našich letadel; spojka; japonský mys; dravec (slovensky); okolo. – F. Kulovitý mikrob; jméno psa; dravec; značka hodinek; italská dáma. – G. Ibsenovo drama; španělská hora; štíhlá palma; madridský klub; zkratka. – H. Ženské jméno; vislá jeskyně; vůně; vyjma; značka erbia. – I. Jméno McBaina; slovenská předložka; značka vozidel; africká dřevina; mořští korýši. – J. Kouř; roční období; konec; spojka; zahradní aromatická bylina. – K. Cupido; šlechtic; chorvatský ostrov; napadení; ženské jméno. – L. Osudí; náš bývalý skokan na lyžích; slovenské ženské jméno; surová.

**SVISLE:** 1. Nádoba z proutí; zasklený otvor; domácí Eduard. – 2. 2. díl tajenky. – 3. Mauglího druh; druh kaučuku; epidemie. – 4. Sykavý zvuk; ženské jméno; korálový útes; značka radonu. – 5. Pramáci; kilogramy; ženské jméno. – 6. Bezhrbý velbloud; véna; palivo. – 7. Sarmati; náš bývalý PZO; oddělení nemocnic. – 8. Hudební nástroj; polní plodina (slovensky); předložka. – 9. Slovenská spojka; první latinský překlad bible; choroba. – 10. Uzlík v tkanině; akvarijní rybka; hle (nářečně). – 11. Lékárenský nováček; zpěvohra; vlákno. – 12. Obilnina; obraz svatých; SPZ Berouna. – 13. Iniciály prozaika Jiráskova; vědérko k čerpání vody (zastarale); trhavina. – 14. Říční korýš; jednotka tlaku; ženské jméno. – 15. Ošklivý nehet; léčivý přípravek (slovensky); kulíčkové počítadlo. – 16. Vojenská oso-

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 4/2004: Poctivost jest velebena, ale mrzne a často i zmrzne.

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

ba; Twainovo jméno; žlutohnědé barvivo. – 17. Plošná míra; svobodný statek; jméno papouška; značka zlata. – 18. Dobrý nápoj; obsah zlata v minci; jasanový cukr. – 19. 1. díl tajenky. – 20. Snad; Arab; domácí Izidora. **Pomůcka:** Alor, anata, Irako, koir, Olib. **PaedDr. Josef Šach**



Obecně se má za to, že s blížícím se časem letních prázdnin a dovolených se tvář Prahy vždy citelně změní. Pražané vyrazí pryč z města a naši metropoli zase navštíví mnozí domácí i zahraniční turisté. Pokud bychom ale chtěli v současné době nějakým způsobem jednoznačněji časově vymezit pojem hlavní turistická sezóna, nebylo by to možná tak zcela jednoduché. Z kontaktů s našimi distribučními místy informačních



kým způsobem zmiňované linkové vedení, nebo třeba obsaženo nějaké jeho grafické znázornění. Znamená to tedy například, že bude vydána nová mapa Prahy se zakresleným linkovým vedením, schémata linkového

materiálů lze usuzovat, že se taková doba dá vymezit obtížněji. Postupem času se stále více rozprostírá do celého roku. Pro někoho začíná již velikonočními svátky, pro dalšího červnem a jiní dokonce tvrdí, že s určitými (tu většími, tu menšími) výkyvy probíhá kontinuálně po celý rok. My se zde ale přidržíme tradičního zažitého vymezení turistické sezóny letními obdobími.

Letošní rok je pro tvorbu informačních materiálů tak trochu specifický. Zájem turistů o Prahu se totiž začal více projevovat již koncem dubna v souvislosti s pořádáním Mistrovství světa v ledním hokeji. Pokud bychom se ale zaměřili výhradně na letní sezónu, pak nejvýznamnější akcí bude rozhodně červnové zprovoznění nového úseku metra Nádraží Holešovice – Ládví, které se projeví prakticky ve všech vydávaných informačních materiálech, v nichž je něja-

vedení nebo informační plakáty do čekáren Decaux. Aktuálně by měl také vyjít nový Atlas Pražské integrované dopravy. Dále se připravuje vydání „klasických“ informačních materiálů, které jsou k dispozici ve více jazykových variantách, tedy brožury Průvodce MHD v Praze a skládaček S námi Prahou snadno a rychle (se základními informacemi o pražské městské dopravě, linkovém vedení nebo tarifu a jízdenkách) a skládaček o dopravě na letiště Praha-Ruzyně či o informačních střediscích a službách, které nabízejí. Tyto materiály jsou běžně k dispozici v našich informačních střediscích a dále pak v distribuční síti, která v sobě zahrnuje vybrané hotely, restaurace, místa Pražské informační služby a další.

Pokud by se navíc v průběhu letní sezóny přikročilo ke změně tarifu (uvažovalo se o změnách k 1. červenci 2004), bylo by pochopitelně nutné aktualizovat i informační materiály, jichž by se případné změny týkaly.

Letní sezóna přinese tedy již vcelku ustálenou a praxí ověřenou kolekci aktuálních informačních materiálů. Některé z nich jsou více žádané v jednom typu distribučních míst, jiné zase v dalších a dohromady tvoří vcelku pestrou a pro základní „turistickou“ informaci o pražské hromadné dopravě vhodnou nabídku.

**Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel**

*Přicházející jaro – to není jen příjemný čas, kdy odhazujeme svršky a vystavujeme tváře silicím slunci, ale do pražských ulic se také vracejí výluky tramvajových tratí.*

S výlukami jde ruku v ruce převěšování jízdních řádů. Na úvod vám sděluji, že neopisují ze žádného ze starších čísel DP-KONTAKTU. Opět jsem nasbíral několik aktuálních postřehů k tomuto tématu.

15. dubna byly zahájeny dvě výluky, díky kterým došlo k výměně jízdních řádů po celé Praze. Operace je to jistě náročná a v dopravě došlo k poměrně zásadním změnám, a tak je dobře, že se výlukové jízdní řády dostaly na svá místa včas.

Ale ta věc má jeden háček. Nové jízdní řády platné od 15. dubna byly na svých místech již 12. dubna, tři dny předem. Pro včasné informování je to ideální, ale chybou je, že se nedovíte, jak vám tramvaj 12., 13. nebo 14. dubna jede. Do 15. dubna platné jízdní řády zmizely.

V letošním roce 12. dubna bylo Velikonoční pondělí, a tak městská hromadná doprava jezdila podle nedělních jízdních řádů, což představuje delší intervaly, v mnoha případech čtvrt hodinové. Na zastávkách jste informaci o jízdě vámi vybrané tramvaje nedostali. Nezbyvá než se ptát proč?

## AKTUALITY VLASTNÍMA OČIMA

Na mnoha místech mohly být současně dvojce jízdní řády, v případě zastávek s velkým počtem linek se dala využít zadní strana zastávkového sloupku nebo se dalo zvolit provizorní řešení. Bohužel, už poněkoličké se tak nestalo...

Za pár týdnů nastane další hromadné převěšování jízdních řádů, při zahájení prázdninového provozu, a dá se logicky předpokládat, že se situace bude opět opakovat. I když zbývá čas na nalezení přijatelného řešení. Nezbyvá než věřit, že kompetentní nějaké lepší řešení najdou a my nebudeme cestující vystavováni dezinformacím. Ve zmiňovaných dubnových dnech jsme asi požadované úroveň ve standardu informování nedosahovali...

Další postřeh je staršího data, pochází z prvních dubnových dní, kdy bylo žhavou novinkou, že přepravní kontrola pracují ve stanicích metra ve stejnojmenných. Vystupují ve stanicích Anděl, čtu si noviny a za mnou stojí dvojice, muž a žena ve vyšším věku se velmi hlasitě baví, a tak se nemohu ubránit, abych smysl jejich debaty nezaleschl. Když procházíme okolo revizorů, muž spíše zakřičí: „Už je alespoň poznamé!“ a dále rozvíjel

teorie o tom, jak se nenechá kontrolovat a proč se nechat kontrolovat, když se dá jezdit zadarmo.

Usedlý muž téměř důchodového věku dále ve své cestě pokračoval autobusem do Příbrami. Už jsem neseledoval, zda při vstupu do vozidla platil nebo ne, ale v meziměstské dopravě mu ježdění načerno neprochází zdaleka tak lehce. Za takovou službu je zvyklý platit, a tak se ptám, proč tak nečiní v městské dopravě, vždyť je to služba naprosto stejná...

Poslední zážitek je zcela čerstvý a navazují jím na svého kolegu, který se s vámi o zkušenost z metra dělí na jiném místě tohoto DP-KONTAKTU. Já mohu jen dodat, že jsem podobnou skupinu „turistů“ s prázdnými batůžky potkal 21. dubna okolo 18.45 ve stanicích Náměstí Republiky ve směru na Zličín. Opět se velmi intenzivně zajímali o jednoho staršího zahraničního návštěvníka našeho města. Vypadalo to, že bezúspěšně.

Jedna rada na závěr. Nedobíhejte metro v centru města na poslední chvíli, pokud si pozorně neprohlédnete své okolí.

**Buďte opatrní a příjemně si užijte jara! -bda-**

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V květnu 2004 slaví 60. narozeniny:

Miroslav Balvín – M, služba staveb a tratí (15),  
Ladislav Beneš – ED, provozovna Motol (10),  
Petr Bohdal – ED, provozovna Pankrác (35),  
Vladimír Fila – A, garáž Kačеров (25),  
Jan Fojtík – ED, provozovna měnirny (14),  
František Görschel – ED, prov. měnirny (37),  
Ladislav Kačer – M, sl. elektrotechnická (16),  
Ladislav Kakos – ED, prov. opravna tramvaj (26),  
Vladimír Kopta – ED, provozovna Žižkov (37),  
Zdeněk Laueremann – ED, prov. měnirny (12),  
Václav Novák – M, služba ochran. systému (30),  
Jaroslava Nováková – A, garáž Vršovice (39),  
Pavel Pospíšil – ED, prov. Hloubětín (12),  
František Proksch – ED, provozovna Kobylisy (10),  
Antonín Šebesta – M, sl. technolog. zařízení (11),  
Josef Urban – A, garáž Řepy (30),  
Bohumil Válek – M, dopravní úsek (30),  
Petr Zlesák – A, garáž Vršovice (32).

### V květnu 2004 slaví 50. narozeniny:

Josef Bayer – ED, provozovna Žižkov (24),  
Jaroslav Čádra – ED, prov. opravna tramvaj (24),

Jiří Charvát – A, garáž Vršovice (26),  
Milena Jakubalová – M, dopravní úsek (15),  
Marie Korbelová – ED, provozovna Žižkov (12),  
Jiří Krutský – A, garáž Řepy (11),  
Pavel Kulík – M, služba ochran. systému (15),  
Antonín Kupšovský – ED, prov. oprav. tramvaj (31),  
Pavel Nevorál – M, dopravní úsek (26),  
Jan Novotný – M, sl. sděl. a zabezpečovací (16),  
Václav Petráček – M, technický úsek (21),  
Alena Roubíčková – M, sl. elektrotechnická (16),  
Marcela Stegurová – Ř, oddělení VTEI (25),  
Naděžda Sýkorová – M, dopravní úsek (18),  
Josef Šimon – A, garáž Kačеров (31),  
Pavel Šinágl – A, garáž Kačеров (31),  
Anna Šroubková – ED, provozovna Vokovice (20),  
Dobroslav Uglaj – M, sl. technolog. zařízení (29),  
Alena Váňková – ED, odbor ekon. informací (10),  
Petr Vávra – A, garáž Dejvice (11),  
Jiří Žikovský – M, technický úsek (22).  
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

### Do starobního důchodu odešli:

Bohumil Blažek – ED, prov. opravna tramvaj (45),  
Jana Černá – ED, odbor výrobní (25),  
Olga Havlíková – ED, provozovna měnirny (23),  
Jiří Jelen – M, služba technolog. zařízení (14),  
Ludmila Jírová – ED, provozovna Žižkov (29),  
Jiří Kaufman – ED, prov. vrchní stavba (37),  
Marta Křížová – ED, prov. opravna tramvaj (15),  
Boleslav Láska – ED, odbor technický (31)  
Vlastimil Macák – ED, provozovna Střešovice (40),  
Josef Mrštík – Ř, odbor přípravy dopr. procesu (44),  
Hana Novotná – ED, prov. vrchní stavba (11),  
Zdeněk Pecka – ED, provozovna Strašnice (44),  
Ladislav Pik – ED, provozovna měnirny (36),  
Pavel Rejzpis – A, garáž Klíčov (29),  
Vladimír Říha – ED, provozovna Motol (32),  
Otto Šafránek – ED, provozovna měnirny (40),  
Vladimír Štěch – ED, provozovna Vokovice (12).

### Do invalidního důchodu odešel:

Václav Brom – A, garáž Klíčov (24).  
Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.