

Oslavili jsme 30 let provozu pražského metra

Přelom dubna a května patřil v našem podniku oslavám. Připomněli jsme si 30 let provozu pražského metra. Na některých akcích jsme oslavovali sami, na jiných společně s Pražany, našimi každodenními zákazníky. Pojďme se nyní společně projít akcemi, které připomínaly jubileum dopravního prostředku, který za dobu své existence výrazně změnil nejen Prahu, ale i její obyvatele.

Text a foto: Petr Malík



Úterý 4. května, Muzeum hl. m. Prahy. Slavnostní vernisáž byla zahájena výstava připomínající 30 let pražského metra s podtitulem „Stavba století“.



Úterý 27. dubna. Zaměstnanci si připomněli 30 let provozu metra ve Vinohradském divadle při humorném představení Georgese Feydeaua *Dáma od Maxima*. V úvodu poděkovali všem zaměstnancům divize Metro za jejich práci ve prospěch Dopravního podniku generální ředitel Milan Houfek a ředitel divize Metro Ladislav Urbánek.



**Barrandov
bez tramvají**

10



**Vývoj nehod v roce
2003**

12



**Městská hromadná
doprava v Amsterdamu**

16 a 17



**Příloha:
Transformační
projekt – 1**

Čerstvě vydaná publikace 30 let pražského metra i výstava Stavba století v Muzeu hlavního města Prahy vyvolaly mezi zájemci o historii městské hromadné dopravy pochopitelně i některé dotazy. Jeden ze čtenářů, který si již dříve v Muzeu městské hromadné dopravy všiml plánu navrhovaného tunelu pod Masarykovým nádražím z roku 1926, se nás zeptal, jestli existovaly i nějaké jiné návrhy na tunelové úseky v pražské tramvajové síti (pochopitelně vyjma projektů podpovrchové tramvajové tramvaje z roku 1939 a 1965). Ano, několik návrhů existovalo, ale v knize se neobjevily zcela úmyslně pro nedostatek přesnějších podkladů. Navíc tyto další projekty neuvažovaly podpovrchové stanice,

Nerealizované návrhy tunelových úseku v pražské tramvajové síti

řešení pražské dopravy. Kromě koncepčních návrhů na výstavbu podzemní dráhy či podpovrchové tramvajové sítě se v té době objevilo i několik dalších úvah o tom,

pokračovat jednak po jižní straně této ulice směrem k Prašnému mostu, ale také mělo být dvoukolejnou spojkou v ulici K Brusce zajištěno spojení směrem ke Špejcharu, resp. na Letnou. Návrh tunelu blíž neřeší náhradu za zrušenou tramvajovou trať na Mariánských hradbách. Tunel měl dosáhnout délky 381 m a trať byla navržena ve sklonu 57,4 ‰ v délce 348 m (včetně povrchového úseku před tunelem), 51,5 ‰ v délce 78 m a 60 ‰ v délce 224,5 m (včetně výjezdové rampy v ulici Na Valech). Sklonové poměry tedy odpovídaly přibližně hodnotám, které dosahovala trať v Chotkově silnici pod nejostřejším obloukem u Jeleního příkopu, ale v mnohem příznivějších směrových podmínkách (minimální poloměr tratě nad Klárovem 75 m v místě odbočení tratě do uličky Pod Bruskou, oblouk do ulice Na Valech měl mít poloměr 100 m). Zřejmě ale nešlo o jediný návrh. Dochované torzo korespondence v této věci svědčí o více alternativách, označených A – E, a opis dopisu ze 6. srpna 1937, kterým primátor Zenkl nařídil rozpracování projektu podle varianty E s orientačním nákladem 10,65 milionu Kč. Kterou variantou byl výše popsaný návrh, se zatím nepodařilo zjistit. Tím zatím končí bližší informace o tomto projektu. Zda se neuskutečnil z finančních či dopravních důvodů, není známo. Nelze vyloučit, že důvodem se stala příprava sítě podpovrchové tramvajové rychlodráhy, která měla radikálně změnit poměry v tramvajové síti, i když v jejím výsledném návrhu byla trať v Chotkově ulici zachována beze změn.



Návrh petřínské komunikace z roku 1934, starší alternativa s kratším tunelem ústícím hned za Černínským palácem do zahrady ministerstva zahraničních věcí. Protože se však počítalo s rozšířením budovy ministerstva, byl tunel v pozdějším návrhu prodloužen až na Hládkov. (Bastion X s vojenskou jízdárnou je na plánu zřetelný.)
Zdroj: Archiv autora

a proto se v knížce objevil jen návrh nejstarší. Studium archivních materiálů při historické práci nikdy nekončí a ani publikování určitého stavu znalostí neznamená, že je téma uzavřeno.

Shodou okolností právě v době, kdy již kniha byla v tisku, podařilo se nalézt torzo několika dokumentů. Protože není téma navrhovaných tunelových úseků pražských tramvají bez zajímavosti, domníváme se, že je vhodné připomenout je alespoň nyní na stránkách DP-KONTAKTU, když je téma podpovrchové dopravy ještě poměrně aktuální. Považujeme tedy následující řádky za jakýsi malý doplněk knihy 30 let pražského metra.

Jak je již známo, třicátá léta byla obdobím, kdy se významnějším způsobem měnil náhled vedení města na

kde by veřejné dopravě pomohlo vedení tramvajové tratě v tunelech.

Tunel z Klárova na Valy

Tento tunel měl odlehčit přetížené Chotkově silnici. Přestože byla v roce 1933 zásadním způsobem rozšířena a tramvajové koleje byly přeloženy do nové osy, umožňující poměrně bezkolizní průjezd automobilů po obou stranách tratě, objevil se v roce 1937 návrh označený *Podpovrchová trasa pro el. dráhu z Klárova na Valy (Hennerova)*, což byla studie tunelu, který měl odstranit z Chotkovy ulice tramvaje zcela a trať přeložit do tunelu, který by současně zásadním způsobem urychlil tramvajovou dopravu do bubenečsko-dejvické oblasti. Tunel měl začínat v místech, kde se dnes nachází hotel Hoffmeister, a přibližně sledovat trasu dnešní uličky Pod Bruskou a návazné cesty pro pěší, také nazývané Pražany Myší díra (podobně jako ulička u Jungmannova náměstí). Dál byl navržen po pravé straně Badeniho ulice ve směru z centra, měl ji podjet severovýchodně od bašty sv. Ludmily, kde by trať vyústila na povrch do ulice Na Valech. Dvoukolejná trať měla

Tunel pod ulicí U Brusnice

Kolem roku 1935 uvažovala správa Pražského hradu v souvislosti se zásadní přestavbou Jelení a Keplerovy ulice o uzavření ulice U Brusnice pro veškerou dopravu. Tím by ale pozbyla část Hradčan v oblasti Loretské ulice spojení městskou hromadnou dopravou. Elektrické podniky proto navrhly v rámci terénních úprav této oblasti zřízení 200 m dlouhého tunelu, který by spojoval severní část ulice U Brusnice s její jižní částí a tak mimoúrovňově křížoval rekonstruovanou Jelení ulici. Naprostá většina tunelu, který měl ústít na povrch přibližně v místech, kde začíná Jelení příkop, měla být ve sklonu 39 ‰. Tím měla být zachována tramvajová trať pro obsluhu Hradčan. Jak je známo, rekonstrukce ulic Jelení a Keplerovy (i ulice U Brusnice) sice v letech 1933 až 1938 proběhla, výstavba tunelu se však neuskutečnila a tramvajová trať ve směrově i sklonově nepříznivém úseku v uličce U Kasáren byla nakonec bez náhrady zrušena.

Tunel pod Masarykovým nádražím

Zatím jen podle rukopisné poznámky „1935“ na dobovém strojopisu můžeme soudit, že v tomto roce se Elektrické podniky opět zabývaly myšlenkou mimoúrovňového překonání Masarykova nádraží. Z neúplného materiálu bez výkresové dokumentace vyplývá, že byly vypracovány tři návrhy. U prvního, označeného T1, se uvádí, že se propracovává starší návrh tunelu pro elektrickou dráhu, ale není patrné, zda se jedná o projekt z roku 1926 publikovaný v knížce 30 let pražského metra, či zda mezitím vznikl ještě nějaký projekt jiný. Návrh T1 uvádí, že navržený tunel je dlouhý 524 m, zatímco tunel z roku 1926 měl délku jen 336 m. Protí plánu z roku 1926 se v návrhu z roku 1935 hovoří i o tunelu pro motorová vozidla o dvou pasech. Zda mělo jít o týž tunel, či zda se jednalo o jinou souběžnou stavbu, z materiálu nevyplývá. Návrh T2 uvádí, že „...tunel pro elektr. dráhu navržen jest vzhledem ku dnes velmi důležitému směru: Vodičkovka – Jindřišská – Těšnov – Karlín. ... Vyústění tunelu na Florenci proti Těšnovu vyžaduje zboření domů čp. 1057, 1058 a 1423/II.“ Z uvedeného nevyplývá nic přesnějšího o směru ani délce tunelu. I zde materiál hovoří o svedení automobilové

dopravy do tunelu pro motorová vozidla. Návrh T3 naznačuje, že se jedná o nejúspornější návrh tunelu dlouhého 210 m z Lützowovy (Opletalovy) ulice na Florenc, určeného jen pro elektrickou dráhu. Návrhy T2 a T3 hovoří také o pěších lávkách přes Masarykovo nádraží k zastávkám tramvaje. Výstavbou tunelu totiž měla zaniknout trať v Havlíčkově a Dlážďené ulici. V pozdější koncepci podpovrchové tramvajové rychlodráhy se počítalo s tím, že Masarykovo nádraží bude místo stavby tunelu přemostěno.

Tramvajová trať na tzv. petřínské komunikaci

Jedním z odvážných, ale rovněž nere realizovaných snů bylo několik návrhů tzv. petřínské komunikace.

Z prosince 1936 se dochoval návrh *spodní trasy el. dráhy ze Štefánikova náměstí na Hládkov*. Jednalo se o stavbu připravovanou už od roku 1934, která měla být provedena ve spodním patře etážové komunikace (nahore měla vést automobilová vozovka). Trasa měla začátek v dnešní ulici Rošických na severním konci náměstí Kinských (tehdy Štefánikova), dál měla stoupat zhruba rovnoběžně s ulicí Újezd, překonat mostem lanovku a táhlým obloukem přes zahrady Seminářskou, Lobkowiczskou (mimo Sch nbornovu zahradu) a Strahovskou zahradu ke strahovskému klášteru. Závěrečný úsek měl vést tunelem pod Pohořelcem s vyústěním na Hládkově s portálem v kurtině mezi bastiony IX a X někdejšího barokního opevnění. Zde se měla tramvajová trať rozvětvovat směrem do Břevnova a Střešovic. Dodejme ještě, že kromě tunelu pod Pohořelcem,

dlouhého 320 m, se uvažovalo ještě o jednom kratším tunelu poblíž Sch nbornovy zahrady. O tramvajové trati se hovořilo jako o budoucí rychlodráze spojující vnitřní město se severozápadním sektorem. V dubnu 1937 byl návrh doplněn ještě o odvážnější tramvajové mimoúrovňové křížení Clam-Martinicovy ulice u Octárny (v tomto místě se jedná o dnešní Patočkovu). Proti všem návrhům petřínské komunikace se vždy zvedala pochopitelná vlna odporu všech zastánců pražských památek. Výše uvedený návrh by zásadním způsobem znehodnotil jeden z nejkrásnějších pohledů na Pražský hrad i na celé město ze Strahovské zahrady.

Téma historie podpovrchové či podzemní dopravy v Praze je velmi zajímavé a k některým návrhům, ať výše uvedeným či dosud nezmíněným, se zcela jistě ještě vrátíme.
Mgr. Pavel Fojtík

Metro IV. C2 Ládví – Letňany

V minulém čísle jsme vás seznámili s technickým řešením stanice Letňany a popřáli jsme si, aby výstavba tratě metra IV. C2 byla zahájena v co možná nejkratší době. A přání se v současné době mění ve skutečnost, neboť práce na pokračování tratě IV. C budou zahájeny ještě před zprovozněním úseku Nádraží Holešovice – Ládví pro veřejnost, tedy před 26. červnem 2004. Na začátku května bylo zahájeno postupné předávání staveniště vítězi veřejné obchodní soutěže na zhotovitele

a koncem měsíce května bude slavnostně stavba nové trasy metra zahájena. Co tomu však předcházelo? Na závěr bychom si v krátkosti připomněli základní údaje o stavbě, neboť v poslední době se v tisku neobjevují vždy přesné informace.

Dosavadní postup přípravy stavby do zpracování dokumentace pro stavební povolení byl popsán v předcházejícím článku. V září loňského roku bylo požádáno o vodoprávní projednání. Rozhodnutí, tedy stavební povolení pro vodohospodářské objekty bylo vydáno odborem životního prostředí Magistrátu v říjnu a nabylo právní moci v listopadu 2003. Po projednání žádosti o zjednodušení stavebních řízení si odbor dopravy MHMP vyhradil pravomoci stavebního úřadu pro stavby pozemních komunikací a jako speciální stavební úřad vedl také řízení o povolení stavby dráhy – metra. Stavební řízení proběhlo 18. listopadu 2003 a stavební povolení nabylo právní moci v lednu letošního roku. Na ostatní stavební objekty, které nebyly povoleny v předcházejících řízeních, bylo po převedení kompetencí z odboru stavebního na odbor dopravy MHMP také následně vypsané stavební řízení. Jednalo se o povolení řešení zařízení staveniště, přeložky inženýrských sítí a úpravy SSZ během stavby. Ústní jednání kladně proběhlo 23. března 2004 a následně bylo vydáno stavební povolení. Bylo zadáno zpracování realizační dokumentace pro objekty, které budou realizovány bezprostředně po zahájení stavby.

Po vyhodnocení veřejné obchodní soutěže bylo vybráno jako zhotovitel stavby Sdružení Metro IV. C2, tj. sdružení společností Metrostav a. s., Skanska CZ a. s. a Subterra a. s. S vybraným uchazečem byla uzavřena smlouva. V současné době probíhá vytýčení staveniště a staveniště je postupně předáváno zhotoviteli stavby.

Slavnostním poklepem na základní kámen 24. května byla zahájena realizace stavby, stavební práce se rozvinuly bezprostředně po tomto datu tak, aby mohl být splněn termín uvedení do provozu s cestujícími v roce 2008.

Na závěr několik slíbených technických údajů o trati IV. C2.

Trať 2. etapy metra naváže na již dokončenou I. etapu Holešovice – Ládví. Má 3 stanice pracovní nazývané Prosek I – na křižovatce ulic Vysočanské a Lovosické, Prosek II – na křižovatce ulic Vysočanské a Prosecké a konečnou stanicí Letňany – jižně od obce Letňany a východně od ulice Kbelské. Stanice jsou navrženy hloubené, budované z povrchu.

Celá trať je dlouhá 4,6 km a je navržena v tunelech pod zemí (nevystupuje nikde na povrch), část je vedena v tunelech ražených a část mezi stanicemi Prosek I a II v tunelech hloubených.

Na závěr popřejme stavbě metra IV. C2 „ať se jí daří“ a obyvatelům Prahy a především Proseka, aby počáteční změny, které jim budou znepríjemňovat život, brali s nadhledem, neboť v roce 2008 budou za prací i zábavou jezdit rychleji a pohodlněji.

**Ing. Milan Jindra a Hana Farková,
Inženýring dopravních staveb, a. s.**



Primátor Pavel Bém poklepává základní kámen stavby nového úseku pražského metra. Foto: Petr Malík



Zdroj: Metrostav, a. s.

Výroční valná hromada Dopravního podniku

V úterý 11. května se uskutečnila v rámci zasedání Rady hl. m. Prahy výroční valná hromada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Valnou hromadu zahájil primátor hl. m. Prahy Pavel Bém, který po schválení formálních náležitostí valné hromady předal slovo předsedovi představenstva a generálnímu řediteli Dopravního podniku Milanu Houfkovi. editel Houfek informoval o činnosti představenstva v roce 2003 a současně upozornil na nejvýznamnější události loňského roku. Dále přenesl komentář k vývoji

a výsledkům hospodaření společnosti v roce 2003. Konstatoval, že hospodářský výsledek za běžnou činnost byl v roce 2003 roven nule, zároveň však Dopravní podnik vytvořil mimořádný zisk z povodňového výsledku hospodaření ve výši 1 834 769 222,33 Kč. Tento zisk vznikl v roce 2003 přijatými dotacemi na úhradu nákladů na odstranění povodňových škod, z nichž však větší část byla uskutečněna již v roce 2002. Generální ředitel doporučil převést vytvořený zisk do rezervního fondu, a ten dále použít na úhradu ztráty z výsledku hospo-

daření v roce 2002. Správný průběh hospodaření ve společnosti poté potvrdil auditor Zdeněk Rabas.

Poté se slova ujal předseda dozorčí rady Martin Hejl, který přednesl vyjádření dozorčí rady k roční účetní závěrce společnosti a dále informoval o činnosti dozorčí rady v průběhu roku 2003.

Závěrem valná hromada přijala usnesení, kterým schválila výroční zprávu a účetní závěrku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v plném rozsahu.
-red-



1

Mnohé z archivních dokumentů Dopravního podniku byly ukázány veřejnosti poprvé v historii. O to větší pozornost tyto vzácné materiály přitahovaly.



Pátek 7. května, depo Kačerov. Pro odbornou veřejnost byl připraven seminář pod názvem (Nejen) 30 let pražského metra. Úvodní příspěvek přednesl generální ředitel Milan Houfek.



Autor výstavy Pavel Fojtík (vlevo) seznamuje jednoho z účastníků vernisáže s obsahem publikovaných dokumentů.



O třiceti letech provozu metra hovořil současný ředitel divize Metro Ladislav Urbánek, který v závěru svého vystoupení prezentoval i možné příčiny zatopení metra v srpnu 2002.

Radní pro dopravu Radovan Šteiner právě křtí novinku z ediční činnosti Dopravního podniku, knihu 30 let pražského metra.



Jednotlivé příspěvky se těšily velkému zájmu účastníků semináře.





Pavel Fojtík poutavě hovořil o všech návrzích na výstavbu pražského metra, jejichž datum vzniku nese letopočet 1945 a dříve.



Jedním z nejpoutavějších příspěvků bylo vystoupení známého architekta Patrika Kotase, který podrobně přiblížil přítomným architekturu a design pražské podzemní dráhy a upozornil na detaily, kterých si při svých cestách metrem nevšimáme.



Mezi hosty semináře nechyběli původní zaměstnanci Metra a také tehdejší generální ředitel Dopravního podniku Mikuláš Lacek.



Jízdy historické soupravy metra na trati C. Kolikrát uslyšíte: „Proč hovoříte o historické soupravě metra, když dnes jezdí stále ty samé?“ S nejstaršími soupravami typu Ečs jsme rozloučili již před sedmi lety a dochována zůstala pouze jediná třívozová souprava, která na trať vyrazí pouze při významných příležitostech. Zájem o svezení historickou soupravou byl ohromný.

S velkým zájmem účastníků semináře se setkala nově vydaná kniha 30 let pražského metra.

Neděle 9. května, Den otevřených dveří. Přesně před třiceti lety se rozjelo pražské metro a při té příležitosti se Pražané mohli seznámit se zázemím podzemní dráhy. Zájem o návštěvu kačerovského depa byl obrovský.





Do kačerovského depa přijelo během neděle 9. května dvacet tisíc návštěvníků, kteří si prohlédli zázemí...



K dobré náladě hrála návštěvníkům Dne otevřených dveří hudební skupina Spřáhlo.



...mohli si zasoutěžit nebo vyzkoušet své dovednosti s hasičskou technikou.



Po celou dobu byl doslova obležený stánek s prodejem materiálů z produkce Dopravního podniku.



Příjemným zpestřením Dne otevřených dveří a další možností, jak se dostat do kačerovského depa, bylo využít parního vlaku.
Foto: Miloš Komárek

Postřeh z oslav 30 let pražského metra

Dopravní podnik má již zkušenosti s pořádáním Dnů otevřených dveří. Oslavy 30 let pražského metra v depu Kačero v měly připraven podobný scénář jako ostatní Dny otevřených dveří, ale přece jen se trochu odlišovaly.

Po celý víkend jezdila na lince C původní třívozová souprava typu Ečs zařazená do normálního provozu. V neděli mohli návštěvníci využít k dopravě do a z depa soupravy typu M1 a tak si v předstihu vyzkoušet jízdu soupravou po povrchu, podobně jako budou jezdit cestující v případě vybudování stanice v depu Hostivař. Metro má nejenom shodný rozchod se železnici. V posledních dvou letech jsme se na výzvu Českých drah a Domova dětí a mládeže podíleli na pořádání akce ke Dni dětí. Při této příležitosti jsme si vyzkoušeli dopravu do depa vlakem ČD. Tuto zkušenost jsme využili i při oslavách 30 let.

Kdo měl zájem, mohl se dopravit do depa Kačero v z nádraží Braník historickou soupravou taženou naší největší parní lokomotivou Albatros. Během dne se dalo tímto vlakem i vydat na okružní jízdu po Praze. Program byl připraven pestrý a proto se nelze divit, že návštěvníci všech generací si to pořádně uživali a z depa se jim moc nechtělo. Velký zájem byl až na samé hranici a někdy až za kapacitou depa Kačero v. Odhady hovoří o 20 tisících návštěvníků. Podobný počet, jaký byl v prostorách všech tří divizí při loňském Dni otevřených dveří v hostivařském areálu.

Nejvíce mě překvapilo a zároveň potěšilo, kolik zdravotně postižených návštěvníků si našlo cestu do depa. Za celý den jsem jich potkal desítky, včetně několika vozíčkářů. Jednoho jsem potkal v suterénu u společenského sálu. Muž středního věku se rozhlí-

žel v davu. Zeptal jsem se, jestli něco nepotřebuje. Požádal mě jestli bych ho z podzemí nedostal nahoru. S pomocí několika párů rukou to po schodech šlo ráz na ráz. Nahoře jsem se zeptal, kde ztratil doprovod. Odpověď byla, že žádný nemá a že přijel soupravou do depa sám. Měl oboustrannou nadkolení amputaci a postižené i obě ruce. Pomyslně jsem musel smeknout zvláště proto, že měl úplně ten nejobyčejnější vozík. Přinesl jsem mu knihu 30 let pražského metra a pár propagačních materiálů. Byl překvapen, poděkoval a s úsměvem nadzvedl pahýl nohy. Pod ním měl knihu, kterou si koupil před chvílí.

Setkání nejen s ním mě dovedlo k zamyšlení. I při sebelepší snaze není možné se postiženým spoluobčanům při takových akcích speciálně věnovat. V tomto počtu návštěvníků to není ani možné. Určitě stojí za úvahu, jestli bychom pro ně mohli příště udělat něco navíc. Například při nějaké menší akci jako je Den dětí. Tito lidé si to rozhodně zaslouží.

Ing. Viktor Baier

Jak jsme na tom s přesčas?

Podle zákoníku práce musí zaměstnanec konat pro svého zaměstnavatele práci, a to ve stanovené pracovní době. Pokud zaměstnanec pracuje nad pracovní dobu stanovenou počtem hodin v týdnu a mimo rozvrh pracovních směn, koná pro zaměstnavatele práci přesčas. Práci přesčas může zaměstnavatel nařídit jen ve výjimečných případech, jde-li o vážné provozní důvody. Nařídit lze výkon 150 hodin práce přesčas za rok, další přesčasovou práci může zaměstnanec konat pouze za předpokladu, že k tomu dá svůj souhlas.

V roce 2003 konalo práci přesčas celkem 9 283 zaměstnanců, tj. 71,46 % z celkového počtu, a odpracovali celkem 1 332 154 hodin. Z tohoto počtu v divizi Metro pracovalo přesčas 2 692 osob a odpracovali 233 425 hodin, v divizi Elektrické dráhy 3 201 osob odpracovalo

553 738 hodin, v divizi Autobusy 3 340 osob odpracovalo 535 771 hodin a na ředitelství 50 osob odpracovalo 9 220 hodin práce přesčas.

Z celkového počtu zaměstnanců, kteří pracovali přesčas, konalo nařízenou přesčasovou práci do 150 hodin za rok 5 427 osob. Přesčasovou práci v rozsahu nad 150 hodin konalo 3 856 zaměstnanců.

Charakter činnosti naší společnosti, kdy musíme trvale zajišťovat provoz městské hromadné dopravy a fungování všech technických zařízení, sebou vždy ponese potřebu výkonu přesčasové práce. Čerpání dovolených, nemoci a další nepřítomnosti v práci nutně předpokládají pro splnění vypravenosti vozů náhradu chybějících kapacit touto formou. Za uplynulý rok pracovalo přesčas 4 214 řidičů MHD, tj. strojvedoucích metra včetně instruktorů, řidičů tramvají včetně manipulačních a řidičů autobusů vč. manipulačních.

Na vykázaný rozsah práce přesčas musíme však zároveň pohlížet z ekonomického hlediska, kdy přesčasová práce si ve mzdách vyžádá za hodinu práce podle kategorií zaměstnanců přibližně o 22,- až 35,- Kč více.

Ve vnitřních organizačních složkách, které bezprostředně neprovádějí provoz MHD, ale například opravárenské nebo obslužné činnosti, je rovněž vykázána značná přesčasovost, a to u 3 857 dělníků a zaměstnanců kategorie POP a 1 212 technicko-hospodářských



Foto: Petr Malík

pracovníků. Nelze vyloučit, že určitému objemu přesčasů bychom se mohli vyhnout zlepšením organizace práce nebo naplněním stavu pracovníků v potřebné struktuře.

Vedení společnosti přijalo k projednávání informací o přesčasové práci rozhodnutí provést podrobnější analýzu přesčasovosti v Dopravním podniku, protože ve svém důsledku výkon práce přesčas mimo jiné i výrazným způsobem omezuje dobu odpočinku, který mohou naši zaměstnanci využít k regeneraci před dalším výkonem náročné práce.

Za personální úsek ředitelství ing. Justina Slezáková



Představenstvo projednalo

Členové představenstva se od uzávěrky minulého vydání sešli na dvou jednáních, 26. dubna a 17. května. Na těchto zasedáních kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. čtvrtletí 2004. Představenstvo bylo informováno o průběhu hospodaření společnosti v prvním čtvrtletí letošního roku a vzalo tuto informaci na vědomí.

Analýza využití vozového parku divize Autobusy. Členové představenstva schválili, v souvislosti se zprovozněním trati metra IV. C1 a tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, respektive snížením dopravní poptávky a tím i snížením potřeby autobusů o 55, zrušení garáže

Dejvice k 31. prosinci 2004. Zrušení garáže proběhne ve třech etapách s tím, že většina zaměstnanců a vozového parku bude převedena do ostatních garáží.

Informace o průběhu kolektivního vyjednávání. Představenstvu byl předložen souhrnný materiál mapující průběh kolektivního vyjednávání pro rok 2004.

Valné hromady společností s kapitálovou účastí DP. V rámci zasedání představenstva 26. dubna se uskutečnily výroční valné hromady společností se stoprocentní kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, a to Pražské strojírny, a. s. a Střední průmyslové školy, Středního odborného učiliště a Učiliště, a. s.

-red-

Standard kvality bezbariérových zařízení v metru

Příprava na tento standard byla zahájena začátkem dubna loňského roku seznámením se se všemi bezbariérovými zařízeními v metru. Pracovníci technického úseku ředitelství prověřili jejich soulad s vyhláškou číslo 369 Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Mezi základní sledované ukazatele patřily:

1. volná plocha před nástupními místy,
2. šířka dveří,
3. vnitřní rozměry výtahu,
4. vnitřní vybavení výtahu,
5. navigační a informační prvky.

V průběhu května byl uskutečněn opětovný monitoring, tentokrát již za účasti pracovníků divize Metro (služba technologických zařízení). Ve snaze získat přehled o poruchovosti a druhu poruch a závad byly kontrolovány „Knihy dozorce výtahu“ a „Knihy výtahu – díl A 5“, kde jsou zaznamenány provozní události v rámci údržby výtahu. Zároveň proběhla i kontrola strojoven výtahů. Při této fázi prací nebylo registrováno jediné nefunkční bezbariérové zařízení. Nejdůležitějším zjištěním byla skutečnost, že jednotlivá bezbariérová zařízení nejsou vybavena identicky. To je dáno jednak odlišným technickým řešením (výtah, šikmá plošina, svislá plošina), ale i různou dobou realizace. Vybavení novějších zařízení je komplexnější a dalo by se říci i kvalitnější. Z tohoto důvodu byl standard ve své „technické“ části nastaven obecněji, ale tak, aby vyhovující stav umožňoval jednoznačně bezproblémové bezbariérové absolvování cesty mezi uliční úrovní nad stanicí a nástupištem stanice metra.

Při červencovém monitoringu byl vyhotoven videozáznam informačního systému pro navigaci cestujících k bezbariérovému zařízení, informačního systému vně i uvnitř bezbariérového zařízení a vlastního stavu bezbariérových zařízení. Odstranění drobných zjištěných nedostatků bylo předmětem místního šetření, které k této problematice proběhlo 8. října 2003 na příslušných stanicích.

Klíčové jednání za účasti kompetentních pracovníků ředitelství a divize Metro však proběhlo již 29. srpna 2003. Na něm se podrobně projednával navrhovaný standard kvality se zaměřením na procento úrovně náročnosti, času na odstranění závad, informační prvky a způsob měření. Dále se stanovila klíčová kritéria, která se budou při monitoringu sledovat a v konečném důsledku budou ovlivňovat výsledky měření. Jedná se především o funkčnost všech prvků a zařízení, úplnost a dostatečnost informačního systému, vzhledovou přijatelnost, hygienickou nezávadnost a bezpečnost.

Na základě výše uvedeného jednání proběhl v září komplexní monitoring, který vycházel z návrhu standardu projednaného na srpnovém jednání. V rámci tohoto monitoringu se objevil první závažnější problém, a to zjištění nefunkčnosti některých oboustranných dorozumívacích zařízení a některé nestandardní reakce přepravních manipulantů při příjmu signálu nouze z kabiny bezbariérového zařízení. Ve IV. čtvrtletí 2003 proběhlo neoficiální měření vycházející z navrženého standardu. Průběh i vyhodnocení měření potvrdilo vhodné nastavení standardu.

Ing. David Dohnal, technický úsek ředitelství



Foto: Petr Malík



Foto: Petr Malík

Zkušenosti s prodejem jízdenek u vstupů do stanic

Základní prvek při prodeji jízdenek MHD ve stanicích metra představují prodejní automaty. Za poslední roky došlo k rozšíření jejich počtu a celkovému zkvalitnění servisu. Tuto skutečnost lze konstatovat na základě nízkého počtu stížností cestujících dotýkajících se této problematiky a tržeb, které dosáhly v roce 2003 výše 292 708 581,- Kč.

Doplňkový prodej bločkových jízdenek vybranými zaměstnanci (staniční personál ve funkci přepravní manipulanta a dozorce stanice) byl projednán a schválen 24. poradou vedení Dopravního podniku 16. listopadu 1992.

Prodejem jízdenek se stává zaměstnanec ve vybrané profesi na základě vlastního dobrovolného rozhodnutí. Nákup jízdenek se uskutečňuje po předložení služebního průkazu přímo „za hotové“ v oddělení distribuce jízdních dokladů na ředitelství společnosti.

Na základě seznamů o počtu odebraných jízdenek vystavených tímto oddělením jsou prodejci odměňováni částkou ve výši 5% z tržeb získaných jejich prodejem. Pravidla určující způsob nabývání jízdenek byla stanovena Pokynem OEŘ č. 6/2000 a pro potřebu provozních zaměstnanců rozpracována v Informaci č. 5/99 vedoucího odboru 11 130.

Lze konstatovat, že za dobu využívání, se tento způsob zcela zažil a probíhá ve formě rutinní činnosti. Díky této skutečnosti nevyvolává potřebu tvorby dalších pracovních míst spojených se zajištěním organizace prodeje a kontroly. Od roku 2002 nebyl zaznamenán žádný problém zaviněný dosavadním způsobem prodeje. Touto činností se průběžně zabývá kolem 90 zaměstnanců. V turistické sezóně se jejich počet zvyšuje.

Pavel Třeboňák, divize Metro

Počty zaměstnanců prodávajících jízdenky v jednotlivých stanicích metra k 1. březnu 2004

linka A	počet	linka B	počet	linka C	počet
Dejvická	2	Černý Most	1	Nádraží Holešovice	5
Malostranská	4	Rajská zahrada	1	Florenc	3
Staroměstská	4	Vysočanská	5	Hlavní nádraží	8
Můstek	8	Palmovka	2	Muzeum	3
Muzeum	2	Invalidovna	1	Vyšehrad	4
Náměstí Míru	3	Florenc	1	Pankrác	3
Flora	2	Náměstí Republiky	3	Budějovická	1
Strašnická	1	Národní třída	2	Roztyly	1
		Karlovo náměstí	1	Chodov	2
		Anděl	4	Opatov	1
		Smíchovské nádraží	3	Háje	1
		Nové Butovice	1		
Celkem	26		25		32

Statistika prodeje jízdenek v roce 2003 v Kč

měsíc	linka A	linka B	linka C	metro
leden	190 000	188 000	216 800	594 800
únor	158 800	90 000	244 400	493 200
březen	356 400	198 800	278 800	834 000
duben	657 200	250 800	406 000	1 314 000
květen	643 200	239 200	354 800	1 237 200
červen	716 400	269 600	340 400	1 326 400
červenec	1 070 800	362 800	328 800	1 762 400
srpen	1 235 200	409 600	421 600	2 066 400
září	1 097 200	374 400	370 000	1 841 600
říjen	848 400	287 600	304 000	1 440 000
listopad	466 400	252 400	254 000	972 800
prosinec	509 200	288 000	208 400	1 005 600
celkem	7 949 200	3 211 200	3 728 000	14 888 400

Prodej jízdenek řidiči tramvají

Podle rozhodnutí představenstva naší společnosti budou od 1. července 2004 prodávat řidiči tramvají jízdenky pro jednotlivou jízdu obdobným způsobem, jako jejich autobusoví kolegové. Zkušební bude toto opatření uplatněno na lince č. 2 do 15. listopadu letošního roku a pak bude vyhodnocen jeho přínos. V závislosti na tomto vyhodnocení představitelé společnosti rozhodnou o dalším postupu. Tolik základní informace. Pokud vás zajímá stručný komentář k tomuto rozhodnutí, čtete dál.

Myšlenka prodávat jízdenky řidičem se zrodila v okamžiku, kdy vozy opustili průvodčí. Nemá cenu dnes diskutovat o tom, zda bylo správné tuto funkci rušit, i když se čas od času ozývá volání po jejich návratu, zejména v souvislosti s pořádkem ve vozech, platební morálkou či cestováním různých lidí, které jsme si zvykli označovat za bezdomovce. Jenže to byl tehdy světový trend bez ohledu na to, zda se jednalo o Východ nebo Západ v tehdy takto rozděleném světě. I dnes ostatně můžeme sledovat obdobný trend, kterým je neustálé hledání cest, jak zvýšit úroveň poskytovaných služeb (mezi něž patří i možnost zakoupení jízdního dokladu) a snížit náklady, třeba právě ty mzdové. A protože zatím nemáme prostředky, abychom se vyrovnali onomu zmíněnému Západu a do každého vozu zakoupili jednoduchý automat, hledáme provizorní řešení.

Autobusy zavedly prodej jízdenek řidičem už před čtyřmi lety (již od roku 1996 na příměstských linkách) a jak in-

formoval dubnový DP-KONTAKT, jejich počet neustále roste. Ani o 3 koruny vyšší cena není překážkou – jak tomu bude po avizovaném zdražení jízdného, lze dnes jen těžko odhadnout. Ale nelze srovnávat nesrovnatelné, totiž podmínky autobusů (a jejich pohyb po městě) s dráhou. Místo obsáhlé polemiky, která by se stejně zvrhla v boj odpůrců prodeje jízdenek s jeho zastánci, dejme raději slovo vedoucímu vokovické vozovny panu

Otakaru Jetelovi, který je v současné době s touto problematikou obeznámen nejvíce:

„Doplňkový prodej jízdenek řidičem tramvaje nastartujeme, jak již v úvodu bylo zmíněno, začátkem prázdninového provozu na lince č. 2, kterou v celém rozsahu vypravuje na trať pouze dopravní provozovna Vokovice. Na tuto linku bude o prázdninách vyjíždět ve všední dny 8 vlaků, z toho 2 „šejdrové“ (linka č. 2 není o sobotách a nedělích provozována). Na základě tohoto vypravení bude potřeba upravit 10 vozů tak, aby jednak byl cestující o této skutečnosti prodeje informován a v druhé řadě bude nutno splnit podmínku bezpečnosti řidičů, převážejících ceniny. Vozy řady T3 SU, na kterých se prodej uskuteční, budou opatřeny samolepkami tak, jako jsou označeny autobusy a otevírání kabiny řidiče bude omezeno bezpečnostním řetízem, který nedovolí celkové otevření. Ponechaná mezera bude potom sloužit k prodeji.

Řidiči budou vybaveni „kasíraškou“ obdobného typu jako u autobusů, kterou může mít řidič upevněnou na opasku. Základní vybavení jízdenkami bude 100 kusů po 15 Kč a 50 kusů po 9 Kč. Řidič na konci měsíce provede vyúčtování. Za každou prodanou jízdenku řidiči náleží 1 Kč do mzdy.“

Tolik tedy závěry porad v Elektrických drahách k této problematice a naše základní informace. My se po skončení zkušebního provozu k prodeji jízdenek řidiči tramvají určitě v DP-KONTAKTU koncem roku vrátíme.



Foto: Petr Malík

Dopravní podnik a Mistrovství světa v ledním hokeji v Praze

Nejen fanoušci hokeje jistě zaznamenali největší sportovní událost v Praze, mistrovství světa v ledním hokeji. Co však znamenala pro provoz pražské hromadné dopravy?

Již několik měsíců před zahájením šampionátu byl Dopravní podnik pravidelně zván na přípravná jednání za účasti pořadatele, provozovatele Sazka Areny, policie, orgánů státní správy a podobně. Okruh projednávaných témat lze shrnout do několika bodů:

- bezpečnost v hale a okolí,
- způsob přepravy návštěvníků utkání,
- řešení dopravy v klidu (parkování),
- informační systém.

návštěvníků z utkání) uzpůsobena očekávané poptávce. Večerní třiminutový interval metra ve směru do centra „odvezl“ celou halu přibližně za 30 minut, i když realizace tohoto opatření nebyla úplně jednoduchá (vzhledem k rozdílným časům ukončení jednotlivých utkání).

Zde nesmíme zapomenout ani na změnu odbavovacího systému, tedy zvýšený počet jízdenkových prodejních automatů a označovacích strojků (mimořádně tarifní kázeň zahraničních návštěvníků byla na takové úrovni, že největší „zdržení“ při odvozu tvořilo právě odbavení cestujících).

V otázce parkování bylo návštěvníkům jednoznačně



Foto: Petr Malík

Bezpečnost byla vzhledem k mezinárodní situaci (především teroristické akce) určitě nejdůležitější otázkou. Osobní prohlídky návštěvníků, bezpečnostní opatření v hale a okolí, ale třeba i uvolnění autobusového obratiště Českomoravská pro „pěší provoz“.

Přepavní kapacita metra (přilehlá stanice Českomoravská) byla po dobu šampionátu (v sedlovém a víkendovém období, především ale večer při odvozu

ně doporučováno neparkovat v oblasti kolem haly, ale využívat záchytná parkoviště u stanic metra (případně dočasné parkoviště u stanice Kolbenova) s následnou přepravou metrem do stanice Českomoravská. K narušení pravidelnosti autobusových a tramvajových linek nedošlo, což lze přičíst právě nižšímu podílu individuální dopravy v okolí haly, a tedy respektování těchto doporučení ze strany řidičů.

Informační opatření v dopravě se zaměřila na informování o nejlepší způsobu přepravy do nově postavené Sazka Areny. Proto se ve všech stanicích metra objevily velké plakáty o rozměrech 1 x 1 metr s česko-anglickým textem a situačním schématem. Obdobnou informaci přinesl i leták formátu A3 a informační skládačka se schématy linek metra a okolí Sazka Areny, jakož i základními informacemi v češtině a angličtině. Materiály byly distribuovány ve stanicích metra, v tramvajích a autobusech, na záchytných parkovištích P+R a nově zřízeném parkovišti u stanice metra Kolbenova, vybraných stanicích Českých drah, v informačních střediscích DP a na dalších přibližně 400 místech distribuční sítě. Část nákladu byla k dispozici také dispečerům DP a pořadatelům akce.

Nedílnou částí informačního systému se stala i hlášení ve stanicích a vozech metra a vlastní naváděcí systém k hale ve stanici Českomoravská. Zapomenout nesmíme ani na rozšíření provozní doby telefonického informačního střediska a informačního střediska ve stanici Muzeum, služby pracovníků našich středisek dopravních informací v informačním středisku Magistrátu hl. m. Prahy a zveřejnění informací na našich internetových stránkách a v deníku Metro.

Chtěl bych touto cestou poděkovat všem zúčastněným útvarům Dopravního podniku, především ale dispečinkům: dispečinku MHD za koordinaci celé akce s ostatními složkami v rámci Dopravního podniku i mimo, vlakovému dispečinku metra za perfektní řízení dopravy nejen v rámci plánovaných či operativních úprav grafikonu, ale především při intervalovém řízení provozu při odvozu návštěvníků. K tomu samozřejmě i ostatnímu personálu ve stanici Českomoravská za perfektní spolupráci s policií při usměrňování pohybu návštěvníků a bezchybný chod eskalátorů během celé akce. Stejný dík patří dispečinku autobusů za zajištění chodu přemístěné konečné zastávky Českomoravská do ulice K Moravině a dispečinku tramvajů za trvalou připravenost záložních prostředků pro případ neočekávaného výpadku metra.

Jistě nás čeká mnoho dalších akcí v Sazka Areně s požadovanými změnami v provozu MHD, ještě předtím pak série koncertů v T-Mobile parku u stanice metra Kolbenova. Jsem přesvědčen, že se opět prokáže kvalita naší práce, především z pohledu zvýšené přepravní poptávky, koncentrované v jednom čase a místě. Mistrovství světa v ledním hokeji opět ukázalo, že to umíme na jedničku.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

I mistři světa cestovali metrem...

Druhou květnovou neděli už Prahu hokej moc nezajímal. Čtvrtý den se čeští příznivci vzpamatovávali z nečekaného vyřazení od týmu USA. Praha spíše slavila 30. výročí zahájení provozu pražského metra.

Právě v neděli 9. května, když odjízděli do Sazka Areny na rozhodující bitvu, se nám podařilo zachytit trenéry mistrů světa, Kanadánů. Uprostřed se usmívá hlavní kouč Mike Babcock a vpravo je zachmuřen asi-

stent Tom Renney. Krátce před půlnocí se určitě i jeho tvář rozjasnila úsměvem, Kanadáné v Praze obhájili titul mistrů světa.

Nezbývá než věřit, že zmiňovaní pánové měli platné jízdenky a ne jako jeden z amerických hokejistů, který cestoval bez platné jízdenky a byla mu udělena pokuta...

-bda-



Sociální zařízení pro řidiče tramvajů na Červeném Vrchu

Oddělení staveb ředitelství v souladu se záměry společnosti nadále pokračuje v dalších lokalitách nejen s rekonstrukcemi, ale i výstavbou sociálních zařízení



Foto: Petr Malík

pro řidiče na konečných tramvajích.

Již v době rekonstrukce sociálního zařízení Spojovací a na Kotlářce proběhlo stavební řízení na výstavbu sociálního zařízení ve smyčce Červený Vrch. V listopadu loňského roku byly uzavřeny příslušné smlouvy na věcná břemena s vlastníky pozemků a mohla začít vlastní výstavba.

Stávající sociální zařízení na kraji lesoparku svou polohou lákalo podivná individua a bezdomovce, proto bylo naší snahou umístit novou stavbu do prostoru obratiště a předejít tak uvedeným problémům.

Stavba s prvky zahradní architektury, oválného tvaru, z neomítnutého zdiva, je obdobně jako ve smyčce na Lobkovicově náměstí zakomponována do popínavé zeleně, okrasné rostliny Parthenocissus tricuspidata (lidově řečeno bílé víno). Zařízení je navrženo architektem Lalákem.

Vchodové dveře společně pro muže i ženy jsou vybaveny klávesnicí na elektrické otevírání. Stěny a podlahy jsou plně obloženy keramickou dlažbou. Tradičním vybavením jsou zásobníky na toaletní papír, tekuté mýdlo a zrcadlo. Umyvadla a záchodové mísy jsou z nerezové antivandalské provedení (přípevnění ke zdi speciálními šrouby). Baterie jsou tlačítkové s možností nastavení teploty vody. Dále je nainstalováno zařízení na úpravu studené a vařící vody.

Topení je podlahové. Veškeré ovládací prvky jsou umístěny mimo běžně přístupná místa.

Věříme, že zařízení bude nejen praktické vzhledem k svému umístění, ale i líbivé, bude plnit i požadavky účelnosti a snadnosti údržby. Do užívání bylo předáno v květnu tohoto roku.

Oddělení dopravních cest ředitelství



Foto: Petr Malík

Čísla ve statistické tabulce roku 2003 v útvary přepravní kontroly Dopravního podniku jsou již na první pohled výjimečná a od minulých let se liší především nezvykle velkým nárůstem v těch číslech, která udávají počet cestujících, kteří porušili přepravně – tarifní podmínky v PIDu. Co způsobilo, že v loňském roce bylo chyceno o 46 % více černých pasažérů než v roce předcházejícím, a tím i vybráno rekordních 88 milionů Kč na postizích?

Od roku 1997 klesal počet přistižených „černých pasažérů“ s neúprosnou pravidelností, a tak pro nezasvěcené je o 84 263 cestujících více než v roce 2002 jistě překvapivím. Za nárůstem 46 % se však skrývá mnohé. Od přetrvávajícího popovodňového zmírnění tarifního opatření, kdy byly některé přestupky ze strany revizorů tolerovány, přes nynější důslednou kontrolu samotné práce revizorů. Výsledkem je tak celkem 268 754 cestujících, kteří byli v roce 2003 přistiženi revizory při porušení přepravně – tarifních předpisů.

Pokles tržeb v naší společnosti za prodané jízdné na začátku minulého roku byl hlavním důvodem, že v odboru přepravní kontroly byla učiněna některá

Černí pasažéři v minulém roce a v prvním čtvrtletí roku 2004

opatření, která jednoznačně ovlivnila zvýšenou aktivitu pracovníků přepravní kontroly. Vyškolením nových revizorů na začátku roku 2003 byl doplněn plánovaný stav na 126 a zároveň byla nastavena nová kritéria v jejich odměňování a plánování práce. Mimo tato interní opatření došlo k výraznému zlepšení spolupráce s policií, a to jak Policií České republiky, tak především s policií městskou. V roce 2003 se nám dařilo organizovat zhruba dvojnásobek společných akcí než tomu bylo v minulých letech, a to bylo velmi pozitivní. Policisté samozřejmě chrání bezpečnost pracovníků přepravní kontroly, ale především šetří jejich čas v případech, kdy cestující zpochybňují „naše“ zákonné pravomoci, které novelizací zákonů o drahách a o silniční dopravě výrazně posílily. V oblasti legislativy se však nepodařilo prosadit do příslušných zákonů právo dopravce vyžadovat poskytnutí osobních údajů o cestujících pro účely podání žaloby na zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému z Informačního systému evidence obyvatel, což velice komplikuje práci v oblasti vymáhání pohledávek dopravcům a nakonec i samotným cestujícím, kteří nejsou upomínkou před žalobou vyzváni k zaplacení ještě přijatelného postihu.

Rok 2003 ve srovnání s rokem 2002:

- bylo zkontrolováno přibližně o 1 milion cestujících více,
- klesl počet napadení revizorů ze 66 na 60,
- přibližně stejné procento cestujících platilo postih na místě kontroly (40 %),
- o 45 % více cestujících platilo postih dodatečně v doplatkové pokladně DP,

- klesl počet odeslaných upomínek před žalobou prostřednictvím advokátní kanceláře,
- klesl počet podaných žalob,
- klesl počet případů předaných advokátní kanceláři k vymáhání,
- na příměstských autobusových linkách byly provedeny kontroly v rozsahu 4600 hodin (o 600 hodin více),
- celkem bylo postihnuto 268 754 cestujících,
- na postizích bylo vybráno 87,9 milionu Kč (ve spolupráci s advokátní kanceláří).

V prvním čtvrtletí roku 2004 bylo uloženo 63 637 přírážek za porušení přepravně tarifních podmínek, zkontrolováno přibližně 1,45 milionu cestujících a vybráno na postizích 20,5 milionu Kč.

Z hlediska statistiky toto čtvrtletí nikterak nevybočuje z plánovaných předpokladů a dalo by se říci, že naplňuje očekávání. Velmi zajímavé však bude, nejen z hlediska statistiky, vyhodnocení 2. čtvrtletí tohoto roku, neboť od 1. dubna nastoupili revizoři v metru, na příměstských linkách a na lanové dráze na Petřín ve stejnojmenných součástkách – uniformách. Dojde k poklesu podílových mezd revizorů či k poklesu tržeb za prodané jízdenky? Budou mít revizoři díky uniformám větší respekt při kontrole specifické části cestujících, nebo tomu bude naopak? Vkrádá se ještě mnoho jiných otázek v souvislosti s „uniformami“ revizorů a následnou statistikou a tak, až nastane čas, rádi se podělíme o získané zkušenosti v některém z příštích čísel DP-KONTAKTu.

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly

Barrandov bez tramvají

Mezi dvacátým květnem a prvním červencem je Barrandov bez tramvají a cestující znovu zakoušejí, jaké to bylo, když ještě tramvaj na Barrandov nejezdila. Důvodem výluky je dokončení tratě. Věc nepříjemná, leč nutná. Tramvajová trať na příčných pražcích ve šterkovém loži je konstrukcí osvědčenou, avšak pokud po ní požadujeme dlouhou životnost bez občasného vyrovnávání geometrické polohy koleje podbíjením, musíme učinit vše pro její dlouhodobou stabilitu.

Po dvojnásobném podbití je proto optimální, aby kolej byla namáhána běžným dynamickým zatížením po dobu několika měsíců a aby následně byla její poloha stabilizována třetím podbitím. Poté již bude možné přikročit k osazení pryžových bokovnic a k provedení zákrytu tratě (zatravněním v prostoru mezi zastávkami a dlážděným krytem v prostoru zastávek). Tento postup by měl zajistit kvalitní a stabilní svršek po dlouhou dobu, aby nebylo nutné příliš často odstraňovat zákryt tramvajové tratě a opětovně jej zřízovat.

Co dalšího je třeba při výluce udělat? Demonstrovat z koleje veškeré signalizační a zabezpečovací elektrorozvody, aby nebyly při práci strojní podbíječky poškozeny, na estakádách odstranit například pojistné úhelníky a mnoho dalších souvisejících prací. Po provedeném podbití obou kolejí tyto náležitosti znovu vrátit do původního stavu a řádně zprovoznit. Harmonogram prací je proto stanoven ne na dny, ale na hodiny.

Kromě popsaných činností, které vyžadují výluky, budou probíhat souběžně i další práce: dokončení obkladů portálů tunelů, dokončení zábradlí na schodištích a přístupových cestách (případně odstranění provizorních částí), dokončení osvětlení schodišť, odstranění vad a nedodělků z přejímek, oprava dlažby nástupišť, seřizování mazacích zařízení, dokončení a zprovoznění obchodní vybavenosti a samozřejmě sadové a terénní úpravy okolí tramvajové tratě. Soupis není úplný, nicméně jistotou představou o dění na barrandovském kopci dává. Termín dokončení celé stavby

byl stanoven na 31. července letošního roku, to znamená, že v průběhu července bude ještě probíhat rušení ploch zařízení staveniště a uvádění prostoru po nich do původního stavu.

Proto, aby Dopravní podnik tak zvané „zabil dvě mouchy jednou ranou“, tj. lépe zmobilizoval a využil náhradní autobusovou dopravu a usnadnil pohyb cestujících mezi Barrandovem a Andělem v době tramvajové výluky, rozhodl se zároveň ve stejném období provést rekonstrukci tramvajové tratě



Foto: Miroslav Penc

v Nádražní ulici. V některých místech Nádražní byly koleje již v havarijním stavu a vyžadovaly urychlenou opravu. K tomu se přidala i řada správců podzemních inženýrských sítí se svými požadavky na výměnu různých potrubí a kabelů.

Od počátku května probíhá v prostoru od křižovatky Nádražní/Za Ženskými domovy přes tramvajovou zastávku Na Knížecí výstavba vodovodu. Poté začnou práce na rekonstrukci tramvajové tratě, kdy bude stávající svršek z velkoplošných panelů nahrazen v celém úseku od ulice Za Ženskými domovy až před smyčkou Smíchovské nádraží konstrukcí koleje na příčných pražcích. Současně s rekonstrukcí v Nádražní ulici proběhne i rekonstrukce trójeúhelníku Nádražní/Za Ženskými domovy (samozřejmě s odstraněním zákazů potkávání tramvajových vlaků) a oprava tramvajové tratě od křižovatky s Ostrovského ulicí, zde bez změny konstrukce tramvajové tratě. Během výluky by mělo být odstraněno i křížení s vlečkou u Lihovaru.

Ing. Miroslav Penc, technický úsek ředitelství
Ing. Karel Volf, Inženýring dopravních staveb, a.s.



Foto: Miroslav Penc

Karosa B961E upravená pro příměstský provoz linek PID

V červenci 2001 zařadil dopravce ČSAD POLKOST do provozu Karosu C 943E pod evidenčním číslem 1612. Byl to poslední příměstský kloubový vůz této řady, který Karosa vyrobila. Od té doby vznikl problém, jak zajistit kapacitní vozidlo vhodné pro příměstský provoz na linkách PID v oblasti Kostelce nad Černými lesy, ale týkal se také linek v oblastech Mníšku pod Brdy a Brandýsa nad Labem.

Linky PID provozované dopravcem ČSAD POLKOST, které odjíždějí od stanice metra Skalka, plní zároveň funkci meziměstské dopravy. V případě linky č. 382 (Skalka – Sázava) je to poznan na první pohled, u linek č. 381 (Skalka – Suchdol) a 387 (Skalka – Horní Kruty, Újezdec) je třeba vzít v úvahu ještě pokračování s „lomeným tarifem“ jako linky ČSAD 240381 do Kutné Hory, resp. 240387 do Uhřetřevských Janovic. Zkušenosti z provozu ukázaly, že klasické městské kloubové vozy jsou pro tyto linky nevhodné především kvůli nízkému počtu míst k sezení (42) a kvůli nízké provozní rychlosti.

Jako ideální vozidlo se jevila Karosa C 943E, která měla 3 dveře, optimální počet míst k sezení (53), „rychlý“ diferenciál a „sítky“ pro odkládání zavazadel. Poptávka po tomto vozidle však u výrobce klesala, proto při přechodu na novou řadu 95x, 96x již byla homologována pouze čtyřdveřová

verze nové kloubové Karosy.

Kapacitním vozidlem pro příměstský provoz, které nahradí Karosu C 943E, měla být patnáctimetrová Karosa ARES. Tento vůz v roce 2002 dopravce ČSAD POLKOST zakoupil a zařadil na výše uvedených linkách do provozu. Vozidlo poskytuje vysoký komfort v počtu míst k sezení (62) a má velký úložný prostor na zavazadla. Nevýhodou je však menší kapacita oproti kloubovému vozu (přibližně o 20 %) a pouhé dvoje dveře, takže při usměrněném nástupu na příměstských linkách PID zůstávají pro výstup jen jedny dveře. Přednosti tohoto vozu tedy mohou vyniknout například na

- rychlíkové lince z Prahy do Liberce, pro linky s vysokým obratem cestujících (zejména na školních spojích) však vhodný není. Určité komplikace také působí větší poloměr otáčení a výška nástupu i samotného vozidla.
- V současné době je tento vůz (evidenční číslo 1633) nasazován na vytipovaných spojích s nižší poptávkou a menším obratem cestujících.

Problém v hledání vhodného vozidla tedy pokračoval. Situaci pomohly překlenout generální opravy starších příměstských Karos C 744, bylo však třeba najít řešení s delší perspektivou. Proběhlo jednání mezi dopravcem ČSAD POLKOST a výrobcem Karosa za přítomnosti zástupců organizace ROPID, kde byly s výrobcem projednány různé varianty úprav Karosy B 961E. Výrobce nakonec vyšel dopravci velmi vstřícně a rozhodující většinu požadovaných úprav provedl.

V prvním čtvrtletí 2004 tak do kostelecké garáže přijel nový kloubový vůz s evidenčním číslem 1637, který se sice na první pohled neliší od ostatních Karos stejného typu neliší, ten druhý pohled ale především v interieru určité změny odhalí. Cestujícím je zde k dispozici 52 míst k sezení i „sítky“ pro odkládání zavazadel, vozidlo je vybaveno „rychlým“ diferenciálem.

Takto upravenou Karosu B 961E lze určitě považovat za plnohodnotnou náhradu původní příměstské Karosy C 943E, rozdíl v počtu sedadel je zanedbatelný. Jediným větším rozdílem jsou zadní dveře navíc stejně jako u ostatních městských vozů; s ohledem na urychlení výměny cestujících v zastávkách a rovnoměrnější využití vozu je však tato skutečnost spíše pozitivem.

Takto upravenou Karosu B 961E lze určitě považovat za plnohodnotnou náhradu původní příměstské Karosy C 943E, rozdíl v počtu sedadel je zanedbatelný. Jediným větším rozdílem jsou zadní dveře navíc stejně jako u ostatních městských vozů; s ohledem na urychlení výměny cestujících v zastávkách a rovnoměrnější využití vozu je však tato skutečnost spíše pozitivem.

Text a foto:

Ing. Martin Jareš, ROPID



Kloubová Karosa evidenčního čísla 1637 v zastávce Kutná Hora, hlavní nádraží.

Dopravní podnik vyvíjí systém bezpečnosti dopravy ve spolupráci s experty z USA

V důsledku změny bezpečnostních rizik a událostí posledních let se na celém světě radikálně zvyšují požadavky na bezpečnost veřejné dopravy, neboť veřejná doprava je velmi zranitelná. Její at už neúmyslné nebo úmyslné narušení může mít až katastrofální důsledky, jako jsou zranění a úmrtí osob, nebo ztrátu části nebo celého dopravního systému.

Podstatnou součástí úsilí o zvýšení bezpečnosti je mezinárodní spolupráce při sdílení praktických zkušeností i citlivých bezpečnostních informací. Proto náš Dopravní podnik využil možnost nabízených Americkou asociací veřejných dopravců APTA (American Public Transportation Association), jíž jsme dlouhodobým členem a generální ředitel ing. Milan Houfek rozhodl o naší aktivní spolupráci v oblasti bezpečnosti dopravy.

APTA nám poskytla řadu materiálů pro tvorbu našeho bezpečnostního systému a požádala nás o předání našich zkušeností, zejména s ochranou proti záplavám. Přednáška ing. Houfka a ing. Šubrta, prezentovaná na semináři v Milwaukee, vedla k dalšímu rozšíření spolupráce a návštěvě bezpečnostního ředitele APTA Grega Hulla v našem Dopravním podniku. Návštěva se konala pod odbornou patronací bezpečnostního ředitele dr. Antonína Fedorka.

APTA vypracovala z pověření a ve spolupráci s vládou USA (Federal Transit Administration a Home Security Department) manuály pro systémy bezpečnosti kolejové a autobusové dopravy a řadu dalších materiálů, o kterých bezpečnostní ředitel APTA Greg Hull informoval vybrané odborníky našeho podniku ve dvou přednáškách. Prvá pojednávala o požadavcích na systém bezpečnosti, jeho zdokumentování, zavedení do praxe, auditu a certifikaci. Druhá přednáška pojednávala o novinkách z oblasti bezpečnosti veřejné dopravy v USA. Kromě toho si Greg Hull prohlédl vybrané části našeho Dopravního podniku a měl možnost se seznámit se současným stavem bezpečnostních opatření.

Greg Hull konstatoval, že systém bezpečnosti musí existovat, musí být zaveden a musí být na základě zkušeností ostatních dopravních podniků neustále rozvíjen a zdokonalován. S uznáním konstatoval, že v případě našeho Dopravního podniku tomu tak je, a že jsme schopni dosáhnout nejvyšší možné bezpečnosti dopravního systému, srovnatelné s bezpečností dopravních systémů v USA. Neplánovaně byl přítomen řešení nečekané výluky v metru a vysoce ocenil profesionalitu našich zaměstnanců při jejím řešení.

APTA nabízí dopravním podnikům nejdříve podrobné a důkladné přezkoumání jejich systému bezpečnosti s doporučeními ke zlepšení, následně provádí audit systému a uděluje certifikát. Certifikovány jsou

Greg Hull při setkání s pražským primátorem.

dopravní podniky v USA a Kanadě, ale i například v Asii (Singapur, Hong Kong a podobně). V Evropě spolupracuje Praha, spolupráce začíná navazovat Londýn. Je nutno zdůraznit, že žádný jiný certifikát tohoto druhu na světě neexistuje, aktivity UITP se v tomto směru teprve nesměle rozvíjejí. To je ovšem pochopitelné, protože USA mají s bezpečností a bojem proti terorismu největší zkušenosti, a proto jsou v tomto oboru nejdále. Z jejich zkušeností čerpáme nejen my, ale i celý svět.

Bezpečnostní ředitel APTA Greg Hull a generální ředitel ing. Milan Houfek se setkali s pražským primátorem Pavlem Bémem a informovali ho o aktivitách na poli bezpečnosti v USA a o zamýšlené certifikaci systému bezpečnosti našeho Dopravního podniku. Pan primátor spolupráci uvítal, podtrhl její důležitost a vyslovil plnou podporu zvyšování bezpečnosti dopravy. Rovněž byl potěšen pozitivním hodnocením současného stavu MHD v Praze se strany pana Hulla. Přítomnost pana Hulla zaujala i Českou televizi, v jejíž relacích dvakrát vystoupil a informoval o bezpečnosti veřejné dopravy v USA i o bezpečnostních aktivitách našeho Dopravního podniku a zodpovídal dotazy, které bohužel byly ne vždy zcela fundované.

Nyní čeká pracovníky našeho Dopravního podniku nemalý úkol postupně se připravit na certifikaci systému bezpečnosti. Odměnou však bude vědomí, že pro bezpečnost cestujících i svoji využíváme nejnovější ve světě dostupné technologie a nemalým úspěchem je, že se na vývoji těchto technologií, sdílením vlastních zkušeností, aktivně podílíme.

**Dr. Antonín Fedorko,
Ing. Jiří Šubrt**



Pokud jste četli pozorně minulý DP-KONTAKT, nemohl vám ujít článek o dopravních nehodách, k nimž došlo v naší akciové společnosti v roce 2003, ani připomenutí zamyšlení na toto téma, které se zabývalo reakcí médií. Nechci polemizovat s autorem článku, ale na rozdíl od něj neshledávám mediální reakce na mimořádné události v nepořádku; dokazují totiž, že nehoda tramvaje je stále něco výjimečného, o čem se má veřejnost informovat (i když styl většinou není etický) a ne běžná záležitost, na kterou už jsme si prostě zvykli a se kterou se stejně nedá nic dělat. A tak si musíme odmyslit novinářský balast a vyjde nám, že se nemusíme za dosažené výsledky, i když by pochopitelně měly být lepší, stydět. A k zmíněným článkům ještě jedno podotknutí: titulek prvního z nich hlásá, že počty nehod v Dopravním podniku jsou srovnatelné s rokem 2002. V Elektrických dráhách ale došlo k poklesu o 9,12 %!

V roce 2003 jsme měli v provozu tramvají účast na 1366 dopravních nehodách, v roce 2002 na 1503, což je snížení o 137 nehod. Pozitivně se dále jeví zvýšení počtu ujetých vlakokilometrů na 1 zaviněnou nehodu, snížení počtu zaviněných nehod z 252 na 189, snížení škod ve všech sledovaných ukazatelích, počtu střetů s motorovými vozidly z 1271 na 1133, železničních nehod z 36 na 28, vykolejení ze 17 na 11, vjetí do nesprávného směru z 26 na 22 a technických závad koleje bylo o 7 méně. Nakonec uvedme z pozitivního vývoje to nejradostnější: snížil se počet usmrčených osob ze 4 na 3 (ani jedna zaviněně), těžce zraněných z 21 na 10 (také ani jeden zaviněně) a lehce zraněných z 238 na 198 (pouze 7 zaviněně).



Pochopitelně byl zaznamenán i negativní vývoj: zvýšení počtu povalení chodců z 83 na 95 a nehod cestujících z 50 na 53. U ostatních ukazatelů je jejich vývoj kolísavý; již z tohoto zjištění můžeme usoudit, že pozitivita převažují nad negativy. A to nezmiňujeme „problematické“ ukazatele – třeba pokles nehod řidičů – brigádníků ze 115 na 78, když všichni víme, že s klesající potřebou přesčasové práce řidičů této kategorie možnosti mít účast na dopravní nehodě ubývá.

Samostatný odstavec je i tentokrát nutno věnovat řidičům motorových vozidel, kteří se na dopravní nehodovosti podílejí bezesporu největší měrou. Tito lidé zavinili 968 nehod, což je 70,86 % z celkového počtu! Hlavní příčinou je porušování ustanovení § 13, odst. 2 zákona 361/2000 Sb. o vjíždění na tramvajový pás, při kterém nesmí řidič ohrozit ani omezit tramvaj. A kterýkoliv řidič tramvaje by vám ochotně poskytl výčet dalších přestupků, jichž se automobilisté na ulici běžně (a bohužel beztestně) dopouštějí. Kolik článků na toto téma bylo již napsáno, kolik peněz se již investovalo do oblasti bezpečnosti silničního provozu, ale je to všechno marné. Dokud budou řidiči individuální dopravy vědět, že jsou (až na pár Kryštofů) v podstatě nepostizitelní, dotud si budou dělat, co sami chtějí. Inu: nevaž se – odvaž se!

Avšak nesmíme zapomínat na sebe a náš přínos k tomu, co se na ulicích děje. Pomineme-li 22 nehod, které zavinili jiní pracovníci DP, zbývá jich 167, zaviněných přímo řidiči tramvají. Je to o 54 méně než v minulém roce, z toho máme jistě všichni radost, jen kdyby ty příčiny nebyly stále stejné, na všech skoleních notoricky omílané a přesto se vždy znovu a znovu opakující: neodhadnutí průjezdního profilu (82), nepřiměřená rychlost (30) a nesprávný způsob jízdy (29). Alarmující je i 13 přehlédnutí postavení výhybky (14 v roce 2002). Opravdu není dobré, že jinak příznivé výsledky

Vývoj nehod v roce 2003

jsou znevažovány lehkavým přístupem části řidičů k plnění pracovních povinností, jejich nesoustředěnosti či malou mírou „řidičských buněk“. Kdo vás nutí, abyste jezdili dál, když nejste schopni pochopit, že tahle práce je hlavně o kázni, odpovědnosti a profesionalitě v nejšířších významech těch slov? Jak to, že mohl být u dvou řidičů po dopravní nehodě zjištěn alkohol v krvi? Nikomu z nás se nelíbí různá preventivní opatření. Ale uvědomme si, že jsou nutná a že budou vymyšlena do doby, než se dosáhne přijatelného stavu. A vláčení jednotlivých odpovědných pracovníků po nástěnkách různých odborových organizací je prvním důkazem jejich správnosti.

Teď se podívejme na vývoj v jednotlivých dopravních provozovnách: v počtu ujetých km na 1 nehodu je první vozovna Motol následovaná Hloubětínem a Vokovicemi. Nejhorší jsou opět Kobylisy, o něco líp je na tom Žižkov a v minulosti věčně poslední Pankrác je tentokrát až třetí od konce. U železničních nehod jsou na tom (v celkovém počtu) nejlépe Hloubětín a Pankrác (2), pak Vokovice (3), Motol (4), Kobylisy a Strašnice (5); poslední je nejmenší Žižkov (6). Rovněž tak v celkovém počtu zaviněných nehod je pořadí následující: Vokovice (14), Hloubětín (15), Strašnice (22), Motol (24), Žižkov (27), Kobylisy (31) a Pankrác (33). Nakonec přehledně pořadí podle ujetých km na 1 zaviněnou nehodu: výrazně první Hloubětín, pak Vokovice, Strašnice a Motol, předposlední Kobylisy



a nejhorší Pankrác a Žižkov. Spíš pro oživení suchopárných čísel něco již tradičních údajů: Na 1 nehodu ujely nejméně km linky 4, 15 a 11 (nejvíce 20, 21 a 1), nejvíce nehod se stalo ve středu, v pátek a pondělí mezi 14. – 16., 16. – 18. a 12. – 14. hodinou v říjnu, lednu a prosinci. Nejvíce nehod měli řidiči ve věku 26 – 30, 36 – 40 a 31 – 35 let. Z této statistiky si můžeme dát snadno dohromady, že absolutně nejnebezpečnější je jízda linkou č. 4 některou říjnovou středu mezi 14. a 16. hodinou s řidičem, kterému je kolem 27 let.

Tak, statistiky už bylo dost. Podívejme se na poslední část našeho článku – na nehodová místa. V kategorii střetů tramvají s motorovými vozidly došlo k největšímu počtu nehod v úseku mezi zastávkami Štěpánská – I. P. Pavlova. Je to již tradiční úsek a přes označení vnitropodnikovou značkou v něm vloni došlo ke 23 nehodám. Berme to jako fakt, který lze jen těžko nějak komentovat. Ani druhý úsek – s 23 nehodami – nebude pro vás překvapením: opět mezi zastávkami Národní divadlo – Národní třída. I zde jsou vnitropodnikové značky, i zde jsou jasné a srozumitelné dopravní značky, i zde jsou fyzické zábrany; zdá se však, že to všechno není nic platné. Motoristé jsou prostě nepoučitelní a dání přednosti v jízdě tramvají je zřejmě úkol nad jejich síly. Ke shodnému počtu nehod – 17 – došlo mezi zastávkami Střelná – Kyselova a mezi zastávkami Bertramka – U Zvonu. Ten první úsek je dán přejížděním vozidel do protisměru po dobu stavebních prací, které by měly skončit v červnu; zato ten druhý je také již tradiční a platí o něm všechno to, co po ostatní. Celkem bylo střetů s motorovými vozidly 1133.

Železničních nehod bylo celkem 28. Ke 2 došlo opět v úseku Štěpánská – I. P. Pavlova, který si tak upevnil svoje první místo; není to naposled – ještě o něm uslyšíme. K oběma nehodám došlo v těsné blízkosti křižovatky Ječná – I. P. Pavlova. K jedné

z nich došlo dost neobvyklým způsobem – při výpadku napájecího napětí 600 V došlo po nášlapu jízdního pedálu k samovolnému zpětnému pohybu a souprava narazila do vlaku, který dojel za nepřítli pozorným řidičem. Druhá nehoda byla „klasická“ – do tramvaje, která stála před signalizací, narazila jiná, jejíž řidič to už neubrzdil. Rovněž ke 2 železničním nehodám došlo v prostoru dopravní provozovny Strašnice. Při prvé řidič s šestnáctidenní praxí zatahoval z prvního vozu soupravy a pochopitelně narazil do vlaku, stojícího za ním. Tři neděle nato se jiný nevěnoval pořádné řízení a narazil do stojící soupravy. Jinde ke dvěma nehodám v jednom úseku našťáhlí nedošlo a tak se podívejme blíže na jednu z nejzávažnějších: 13. února 2003 došlo ve 21.03 hodin na křižovatce Moráň ke střetu dvou tramvají, když řidič 2/3 (tenkrát X-B) se čtyřletou praxí z vozovny Hloubětín jel s vozem KT8 od Palackého náměstí; při odbočování ke Karlovu náměstí myslel na bůhvíco, neodhadl průjezdní profil a narazil levým bokem do v protisměru stojícího vozu T6 linky 24 z provozovny Žižkov. Následek? Našťáhlí „jen“ hmotná škoda, ale „výživná“: 1 009 913 Kč.

V roce 2003 jsme zaznamenali i 95 případů povalení chodců; to jsou vždycky nejsmutnější případy, protože nejen doslova bolí toho chodce, ale hlavně zanechávají nesmazatelné stopy v psychice toho, kdo měl na takové nehodě účast. A znovu úsek Štěpánská



– I. P. Pavlova, kde se takových nehod stalo 8; druhé v pořadí je s 5 povaleními Letenské náměstí. Ale k těm nejzávažnějším, které měly za následek smrt, došlo jinde – před Strossmayerovým náměstím (kobylišká řidička se sedmnáctiletou praxí) a před Ústředními dílnami (strašnický řidič s devítiměsíční praxí). Jak vidíte, v okamžiku, kdy vám chodec vstoupí náhle do průjezdního profilu, je úplně jedno, jestli jezdíte měsíc nebo léta; ten kolos stejně neubrzdíte. Tak to pořad mějte na paměti. My teď už jenom pro úplnost dojdeme, že třetí nehoda, jejímž následkem byla smrt, byl střet osobního automobilu, jehož řidič naposled nedal přednost, s kobyliškou tramvají.

I vykolejení a vjetí do nesprávného směru mají našťáhlí sestupnou tendenci, i když si musíme uvědomit, že za vjetí můžeme vždycky my. Nejvíce jich vloni bylo na křižovatce Prašný most (3), v objektu dopravní provozovny Kobylisy (rovněž 3) a Strašnice (2). I tady jsme u pozornosti, která může mnoho krizových situací vyřešit tak, že se statistika nezvýší. A u vykolejení si musíme hlavně hlídat místa, která jsou k nim náchylná už „sama od sebe“, ať již malým poloměrem například na výjezdu z oblouku či nepříznivým úhlem křížení a pod. Ale co vám budu radit, když to víte sami nejlépe. Jen abyste na to nezapomínali!

Tak tedy vypadal rok 2003 z pohledu dopravních nehod. Jak už jsem zmínil v úvodu, nemusíme se za něj stydět, rozhodně byl úspěšnější, než ten minulý. A dopravní nehoda je – a bohužel vždycky bude – průvodním jevem jakéhokoliv provozu. My máme navíc tu nevhodu, že nemůžeme krizové situace řešit lehkým pousmáním a dvojím otočením volantu. My buď zastavíme, nebo ne. Jezdíme tak, abychom – díky naší odpovědnosti, předvídatosti, zkušenostem atd. – co nejvícekrát zastavili.

Foto: divize Elektrické dráhy



MOTTO MĚSÍCE: Je velmi jednoduché něco zkomplikovat,
zato bývá značně komplikované něco zjednodušit.

(Z knihy Petra Pacovského *Člověk a čas*)

ROZHOVOR

TRANSFORMAČNÍ PROJEKT JE PRO MĚ OBROVSKÁ OSOBNÍ VÝZVA

Možná jste jeho jméno v posledních týdnech zaslechli poprvé v životě. Ing. Janu Barchánkovi, vedoucímu projektové kanceláře, se se začátkem Transformačního projektu výrazně změnila profesní kariéra. Donedávna „řadový“ pracovník divize Autobusy v současnosti působí v Řídicím týmu Transformačního projektu. Téma našeho rozhovoru bylo tedy předem jasné, změny.

■ **DP-K Před dvěma měsíci se Vám změnila profesní kariéra. Přivítal jste novou nabídku a jak se cítíte v nové funkci?**

Nabídka ing. Špitzera na práci v Řídicím týmu Transformačního projektu pro mě znamenala a stále znamená především obrovskou osobní výzvu, dále možnost získání nových znalostí a zkušeností a v neposlední řadě také příležitost k seznámení se s řadou lidí a jejich činnostmi napříč celým Dopravním podnikem.

■ **DP-K Co si můžeme představit pod pojmem vedoucí projektové kanceláře Transformačního projektu?**

Činnost vedoucího projektové kanceláře spočívá zejména ve vedení a archivaci veškeré dokumentace Transformačního projektu a dále v zajišťování organizační a administrativní podpory pro orgány a výkonné složky Transformačního projektu. Honosný název funkce tedy představuje především administrativní činnost. Projektovou kancelář kromě osoby vedoucího dále tvoří již jen písemný a elektronický archiv.

■ **DP-K Ve svých 27 letech patříte k nejmladší generaci, která pracuje v Dopravním podniku, můžete se kolegům, kteří vás neznají, v krátkosti představit?**

Po ukončení studia Fakulty dopravní Českého vysoké-

ho učení technického v roce 2001 jsem nastoupil do oddělení řídicích systémů v rámci dopravního dispečinku o. z. Autobusy. S pracovníky dispečinku o. z. Autobusy jsem spolupracoval již během studia při zpracování diplomové práce a dále při zajišťování dopravy během zasedání MMF a SB v říjnu 2000. K mé náplni práce v oddělení řídicích systémů patřilo zejména vyhodnocování negativního vlivu individuální dopravy na provoz autobusové MHD, navrhování a vyhodnocování opatření pro preferenci autobusové MHD, posuzování úprav stávajících světelných signalizačních zařízení (SSZ) či nově zřizovaných SSZ ve vztahu k provozu autobusů a spolupráce na přípravě a zajišťování mimořádných akcí dopravního dispečinku autobusů. Vzhledem ke klíčovému významu preference hromadné dopravy pro zajištění kvalitní a efektivní dopravy ve městě se i při současném poměrně velkém vytížení snažím této problematice alespoň částečně dále věnovat a po skončení své práce v Transformačním projektu bych v této činnosti velmi rád pokračoval.

■ **DP-K Transformační proces jste vzal za svůj, když jste přijal poměrně vysokou funkci v celém projektu. Můžete sdělit kolegům, proč by i oni měli vzít celý projekt za svůj a adekvátně se na něm podílet?**

Transformační projekt pro mě představuje příležitost ke změně některých negativních jevů, se kterými jsem se během své relativně krátké praxe v Dopravním podniku setkal a často je jen velmi obtížně překonával. Druhá záležitost a zřejmě mnohem zásadnější je, že Dopravní podnik v současné době otevírá trh hromadné dopravy konkurenci již nepředstavuje onu neotřesitelnou jistotu práce a mzdy za všech okolností. Naopak, pokud se Dopravní podnik nebude schopen pružně přizpůsobovat podmínkám otevřeného trhu, mohou být následky pro jeho zaměstnance katastrofální.

■ **DP-K Jak se díváte na první dva měsíce transformace?**

Vše probíhá velmi rychle a řada věcí vzniká a přizpůsobuje se za pochodu. Často je slyšet, že to či ono mělo být připraveno či zahájeno dříve. Tak velký projekt, jakým je transformace Dopravního podniku, se samozřejmě neobejde bez řady problémů. Osobně mě však velmi příjemně překvapilo, že všichni zaměstnanci, kteří se účastní prací v akčních týmech subprojektů a pracovních skupinách, přistupují k práci velmi zodpovědně a s obrovským nasazením. -bda-



ZASLECHLI JSME...

Minulý DP-KONTAKT přinesl informaci, že členové subprojektů a pracovních skupin připravují novou podobu Dopravního podniku. Z několika zdrojů jsme se dozvěděli, že už přesný plán nového uspořádání podniku existuje stejně jako počty propuštěných zaměstnanců. Můžete nám sdělit, jak je to doopravdy?

V podniku se objevují různé zaručené zprávy o tom, že generální ředitel má ve své kanceláři nějaký tajný plán, podle kterého se bude propouštět a jak bude vypadat organizační struktura Dopravního podniku. Nic takového ovšem není pravda.

Žádný utajovaný plán neexistuje. Pokud by už všechno bylo nalinkováno, byly by všechny subprojekty a pracovní týmy zbytečné. Všechno okolo by představovalo mrhání finančními prostředky a zejména lidským potenciálem, který je v libovolném transformačním projektu to nejdůležitější.

Věřte, že příští uspořádání Dopravního podniku vzniká na jednání jednotlivých subprojektů a pracovních skupin, které se dané problematice věnují. Vzhledem k tomu, že práce v jednotlivých subprojektech byly zahájeny začátkem dubna, v současnosti se na podobě jednotlivých oblastí intenzivně pracuje. O výsledcích a výstupech z jednotlivých subprojektů vás budeme samozřejmě informovat s využitím všech informačních prvků (viz článek *Kam pro informace... v této příloze*), které Transformační proces provázají.

Nenašli jsme v rámcovém harmonogramu Transformačního projektu, který byl uveřejněn v minulém čísle DP-KONTAKTu, náš útvar. Co si máme myslet, budeme zrušení nebo se nás transformace netýká?

Již před měsícem jsme vás upozorňovali, že uveřejňujeme „jen“ rámcový harmonogram, který se bude měnit nejen časově, ale i obsahově. Pokud jste se nenašli, nic to neznamena. Počítáme s tím, že na podzim přineseme aktualizaci tohoto harmonogramu podle postupu prací na Transformačním projektu.

O tom, ve které fázi se jednotlivé subprojekty a pracovní skupiny právě nacházejí, vás bude pravidelně informovat „Barometr transformace“ uveřejňovaný v příloze DP-KONTAKTu. Z názorného grafu zjistíte, v jaké fázi se v době uzávěrky DP-KONTAKTu jednotlivé subprojekty nacházejí. -bda-

PROCESNÍ ŘÍZENÍ NENÍ ŽÁDNÁ VĚDA

Dopravní podnik se transformuje na principu tzv. procesního řízení. Co to znamená? Je to jen módní pojem? To určitě ne. Podstata je jednoduchá a odpovídá „selskému“ rozumu. Za základní útvar, který je řízen, se považuje činnost (proces), nikoliv organizační jednotka. Proč?

Co je pro prosperitu podniku důležité? Aby produkoval výrobky (v případě dopravního podniku je tímto výrobkem služba – doprava lidí), které je někdo ochoten koupit a zaplatit za ně. Tyto výrobky jsou výsledkem nějaké činnosti. Zaměřme se proto na tuto činnost (proces), která je klíčová, a dělejme ji co nejlépe. Obvykle tato činnost není jednoduchá, vždy se jedná o celý komplex procesů. Začněme ale u toho procesu, který nás „živí“, a tím je vlastní **provozování** dopravy.

Maximálně tento proces zjednodušíme. Očistíme ho od všech balastů, které se na něj historicky nabalily, dělejme ho co nejlépe a nejlevněji. Stanovme jednoznačnou zodpovědnost za tento proces v jedné rukách. Tak si udržíme konkurenční výhodu před ostatními. Pak zkoumejme, které další procesy, podporující náš hlavní proces, musíme ještě v podniku provádět. A opět: maximálně tyto procesy zjednodušíme.

Nastavme průhledné ekonomické mechanismy a vztahy mezi procesy. Jasně zodpovědnosti a pravomoci. Jsou-li takto jednoznačně vyčištěny procesy, pak je můžeme umístit do organizačních jednotek. Musíme



ale dodržet pravidlo „co proces, to organizační jednotka“. Jinak řečeno jasnou zodpovědnost za ucelené procesy, „čistotu“ (jednoduchost a efektivnost procesů) musíme udržet i v organizační struktuře.

Základní chybou by bylo, kdyby základní procesy se prováděly přes více organizačních jednotek s roztržštěnou zodpovědností.

V procesním (byznysovém) řízení platí i další pravidla: jednotky (procesy) spolu kooperují na základě vzájemných dohod založených na tzv. uznatelných nákladech. Klíčem je striktní ekonomická zodpovědnost vedoucích jednotek.

Na těchto principech se transformuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. První konkrétní kroky již jsou provedeny: na místě divize Autobusy se ustavuje samostatná jednotka Provoz Autobusy, která bude zajišťovat základní a očistěný proces přepravování cestujících autobusy. Další jednotkou bude Správa vozidel Autobusy, která bude zajišťovat kompletní proces údržby, oprav a správy vozidel (a nic jiného!). Proces personální obsluhy (personální agendy) bude vykonávat společná celopodniková jednotka typu služby, a tak dále.

Na tomto principu pak budou procesně transformovány další dnešní útvary Dopravního podniku.

Doc. Ing. Jan Petr, DrSc., odborný garant Transformačního projektu

TRANSFORMOVALI SE PŘED NÁMI – DOPRAVA V BERLÍNĚ

V pravidelné rubrice „Transformovali se před námi“ vás chceme seznamovat s podniky a organizacemi (a nejen dopravními), které se již transformovaly.

Právě v naší oblasti, v oblasti městské hromadné dopravy, se transformují nejen jednotlivé dopravní podniky, ale i celé dopravní systémy. Příkladem může být Berlín.

Po opětovném sjednocení Berlína po událostech v roce 1989 byly k 1. lednu 1992 spojeny i dosud samostatné dopravní podniky BVB (Berliner Verkehrsbetriebe – východní Berlín) a BVG (Berliner Verkehrsgesellschaft – západní Berlín) do jediného dopravního podniku, kterému bylo dáno jméno BVG – Berliner Verkehrsbetriebe. Toto sloučení bylo provázeno snižováním počtu pracovníků zejména v administrativě, z řídicích složek BVB byla ponechána prakticky pouze oblast tramvajové dopravy, kterou BVG nezajišťoval.

K 1. lednu 1996 vstoupilo v platnost zákonné opatření Spolkové republiky Německo o převodu kompetencí při zajištění plánování, organizování a financování veřejné osobní dopravy, provozované do vzdálenosti 50 kilometrů anebo do 1 hodiny jízdy, na jednotlivé spolkové země. Základní myšlenkou procesu je předpoklad, že společným sdílením kompetencí a od-

povědnosti samospráv za veřejnou dopravu v území dojde ke zlepšení dopravní nabídky a financování provozu. Nově získané kompetence mohou německé spolkové země přenést cestou zákona až na samosprávnou úroveň na úroveň sdružení. Země Berlín a Braniborsko se spolu s okresy a městy takto sdružily za účelem založení společnosti s ručením omezeným Dopravní svaz Berlín-Brandenburg (VBB GmbH).

Stěžejním předmětem činnosti VBB GmbH je multidisciplinární koordinace stejnojmenného jednotného systému hromadné přepravy osob, tedy především zodpovědnost za integrlální přepravní a tarifní nabídku, organizaci provozu a kontrolu všech druhů veřejné hromadné dopravy na území o rozloze 30 368 km², kde žije více než 6 milionů obyvatel.

Dalším klíčovým bodem v historii VBB byl 1. listopad 1998, kdy vstoupil v platnost nový jednotný tarif s plástvovým uspořádáním zón. Ten umožňuje křížovou koordinaci jízdních řádů, a tím významnou redukci souběžných jízd. Tarifní a přepravní harmonizace provozu hromadné osobní dopravy jsou již obecně pojímány jako nezbytný předpoklad pro vytvoření sku-

tečně konkurenceschopného systému vůči individuální dopravě. Zákazník totiž přestává být zatěžován ekonomickými, provozními a technologickými omezeními jednotlivých dopravců. VBB tedy tvoří standardizovanou přepravní síť, v jejímž rámci jednotliví dopravci provozují služby. Za páteř systému je zemskými zákony považována kolejová doprava, kterou doplňují autobusové linky. Z finančního hlediska

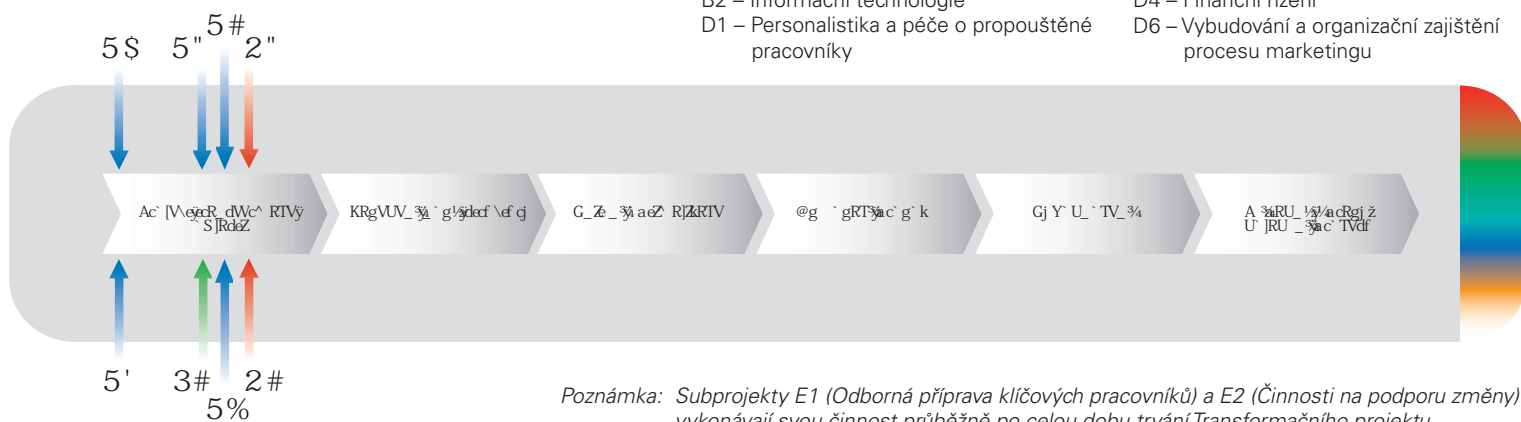
se v projektu počítalo s krátkodobými úsporami ve výši 20 milionů marek (více než 370 milionů Kč). Další úspory v očekávané výši 80 milionů DEM (zhruba 1,5 miliardy Kč) mají vzniknout ze synergického efektu sjednocení procesů plánování a organizace provozu. Dlouhodobé úspory jsou vyčísleny sumou 300 milionů DEM (více než 5,5 miliard Kč) při konstantní nabídce v úrovni roku 1998.

Vzhledem k finančním potížím města Berlína bylo v posledních letech opět přistoupeno k výraznému snižování počtu pracovníků BVG a k plošné úpravě platů (na nižší úroveň).

S použitím podkladů z článku Dr. Romana Štěrbý Koordinování dopravy (Logistika 1/2000, strany 27 až 28) zpracoval ing. Jan Urban, technický úsek ředitelství



BAROMETR TRANSFORMACE



PRÁCE ZAHÁJILY DALŠÍ SUBPROJEKTY

Práce v dubnu zahájených subprojektech a skupinách pokračovaly v květnu na plné obrátky. Jedním z důkazů je i tato příloha Transformačního projektu v DP-KONTAKTu v novém kabátě. Za měsíc už bychom měli znát první konkrétní výsledky práce v subprojektech. Samozřejmě vás s nimi seznámíme na stránkách přílohy.

Květen znamenal také zahájení prací druhé etapy subprojektů, jejichž personální složení vám předkládáme.

Subprojekt A3 – Provoz Elektrické dráhy: Petr Hloch (vedoucí) [ED], Jiří Bareš [ED],

Ing. Jaroslav Ditrych [Ř], Ing. Karel Kebrle [ED], Jaroslav Koudela [A], Ing. Petr Reindl [ED], Jiří Sedláček [ED], Jaroslav Stůj [ED], Ing. Jan Šurovský Ph.D. [ED], Pavel Třeboňák [M], Pavel Uhlík [ED], Ing. Jiří Vainer [Ř].

Subprojekt A4 – Správa vozidel Elektrické dráhy: Radovan Kaprálek (vedoucí) [ED], Ing. Vladimír Bílek [M], Ing. David Dohnal [Ř], Ing. Jan Doubek [ED], Ing. Jan Founě [ED], Václav Havlík [ED], Ing. Milan Kašpárek [ED], Ing. Karel Motlík [Ř], Martin Němeček [ED], Jiří Píffl [ED].

Subprojekt B1 – Zastávková péče a soc. zařízení: Ing. Milan Lacina (vedoucí) [A], Dr. Aleš Bittner [ED], Josef Černožský [Ř], Ludmila Čiháková [ED], Štěpán Jůza [A], Jan Kokrhoun [M], Ing. Jiří Pavlíček [Ř], Jiří Schwarzer [Ř], Ing. Petr Smolka [Ř].

Subprojekt C1 – Služby ED: Ing. Rudolf Zmatlík (vedoucí) [Ř], Ing. Jiří Bezdíček [ED], Ing. Miroslav Karas [Ř], Petr Koloničný [ED], Ing. Miroslav Penc [Ř], Miloš Pirkl [ED].

Subprojekt D3 – Re-engineering technického úseku: Ing. Marie Hosnedlová (vedoucí) [Ř], Ing. Václav Beránek [A], Ing. Jiří Bezdíček [ED], Ing. Jan Doubek [ED], Ing. Milan Kašpárek [ED], Ing. Svatoslav Lorenc [Ř], Jindřich Malý [Ř], Ing. Josef Němeček [M], Ing. Josef Stehlík [Ř], Ing. Čestmír Turek [A], Ing. Dana Vohralíková [Ř].

Subprojekt D6 – Vybudování a organizační zajištění procesů marketingu a komunikace: Ing. Karel Vavroušek (vedoucí) [Ř], Ing. Jiří Černík [Ř], Jitka Činátlová [ED], Mgr. Oldřich Hanuš [Ř], Martin Jágr [Ř], PhDr. Marie Jílková [Ř], Ing. Petr Malík [Ř], Ing. Zita Riedlová [M].

Subprojekt D7 – Vybudování a organizační zajištění procesů mezinárodních vztahů: Ing. Marie Hosnedlová (vedoucí) [Ř], Ing. Martin Březina [Ř], Ing. Zdeněk Došek [Ř], Ing. Michal Pospíšil [ED], Ing. Jiří Rapp [M], Ing. Jiří Šubr [A], Ing. Jiří Vodrážka [Ř], Jaroslava Žilková [Ř].

-bda-



AKTUÁLNĚ : TRANSFORMACE DIVIZE AUTOBUSY

Na základě usnesení Řídicí rady Transformačního projektu č. 1/2004 ze dne 4. května bylo rozhodnuto o rozdělení stávající divize Autobusy na dvě samostatné ekonomické jednotky Provoz Autobusy a Správa vozidel Autobusy. Ve čtvrtek 20. května proběhlo setkání generálního ředitele Milana Houfka s vybranými kandidáty pro realizaci transformace divize Autobusy a následné řízení uvedených ekonomických jednotek. Transformaci a vedení jednotky Provoz Autobusy bude zajišťovat pan Václav Jelínek (dosavadní dopravní náměstek divize Autobusy), transformaci a vedení jednotky Správa vozidel Autobusy ing. Jiří Pilař (dosavadní technický náměstek divize Autobusy). Dočasnou jednotku zajišťující ekonomicko-personální servis oběma výše uvedeným jednotkám povede ing. Jiří Pařízek, který je v současné době pověřen řízením divize Autobusy. Tato jednotka se v následující etapě stane součástí služeb poskytovaných společně (centrálně) všem ekonomickým jednotkám Dopravního podniku. Podrobnější informace k uspořádání a kompetencím uvedených ekonomických jednotek a k procesu jejich vzniku budou uvedeny v příštím čísle DP-KONTAKTu.

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel Transformačního projektu

SUBPROJEKT E2 – ČINNOSTI PRO PODPORU ZMĚNY

Transformační projekt má za sebou již dva měsíce prací na tzv. realizační fázi. Společně s prvními subprojekty a pracovními skupinami zahájil svoji činnost v dubnu tohoto roku také subprojekt označený jako E2. Jeho úkol je poněkud odlišný od úkolů ostatních složek, které se na procesu restrukturalizace podílejí. Subprojekt E2 pracuje na podpoře zavádění jednotlivých změn v podniku a měl by být v první fázi jakýmsi informačním servisem pro všechny zaměstnance naší společnosti, následně v další fázi pro okolí mimo naši společnost.

„Změna může být řízena jen tehdy, jestliže se zajistí, aby důvody změn byly sděleny těm, kterých se tyto změny týkají, a to srozumitelným způsobem, takže těmto důvodům mohou porozumět a přijmou je,“ píše Michael Armstrong v rozsáhlém a dnes již takřka klasickém díle Personální management a jeho slova velmi přesně vystihují poslání subprojektu E2. Dobrá komunikace hraje při transformaci společnosti vždy klíčovou roli. „Musíme všechny zaměstnance informovat o tom, co se děje, proč se to děje a jak budou jednotlivé změny probíhat. Zároveň chceme pozitivně ovlivňovat přijetí změny jako takové, jako nástroje, který našemu podniku pomůže,“ dodává vedoucí subprojektu E2 ing. Petr Malík.

„É dvojka“ má osm členů pracujících v různých částech podniku, kteří se od poloviny letošního dubna scházejí každý týden. V půlce května byla již připravena a projednána technická podoba systému vnitropodnikové komunikace. „K informování budou sloužit informační stojany, do nichž je možno vhodit na lístku svůj dotaz nebo názor, zvláštní stránky na intranetu Dopravního podniku a e-mailová adresa pro dotazy a připomínky zaměstnanců. Počínaje tímto číslem bude v DP-KONTAKTu vycházet každý měsíc graficky odlišená čtyřstránková příloha věnovaná veškerému dění spojenému s transformací, některé informace budou zaměstnancům předávány také společně s výplatní páskou,“ vypočítává zamýšlené komunikační kanály Malík. Cílem subprojektu E2 je vytvořit po technické i obsahové stránce nový, efektivní vnitropodnikový komunikační standard. K jeho úkolům posléze přibude informování veřejnosti o transformačních procesech, probíhajících uvnitř Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

-mš-

PŘEDSTAVUJEME: ING. PETR MALÍK, VEDOUcí SUBPROJEKTU E2

Petr Malík se narodil v roce 1967. Po studiu na Střední průmyslové škole dopravní absolvoval obor Provoz a ekonomika železniční dopravy na Vysoké škole dopravní v Žilině. V Dopravním podniku začal pracovat v roce 1993, od roku 1996 působí jako šéfredaktor podnikového časopisu DP-KONTAKT.

■ **Jako novinář přicházíte každý den do kontaktu s řadou pracovníků z různých částí podniku. Jak vypadá pohled zaměstnanců na chystanou transformaci?**

Dá se říci, že se vytvořilo několik názorových skupin. Jsou zde lidé, kteří na plánované změny již dlouho čekají a transformace pro ně znamená

šanci a výzvu do budoucna. Jsou zde ale i zaměstnanci, již o změny příliš nestojí, neboť mají obavy, že by mohly ohrozit jejich postavení v podnikové hierarchii. A pak je tu skupinka těch, kteří mají obavy existenční, strach ze ztráty zaměstnání. To je bohužel výsledek několika „zaručených“ zpráv o počtech propouštěných lidí, jež se objevily na veřejnosti.

■ **Co udělá váš subprojekt pro rozptýlení těchto obav?**

Chceme, aby se ke každému dostaly seriózní a kvalitní informace o tom, jaké změny právě



probíhají a jak se budou dále vyvíjet. Nabízíme také několik možností zpětné vazby, které mohou lidé využívat jak pro ověřování a získávání informací, tak pro vyjádření svých názorů a připomínek. Transformační projekt je začátkem nové kultury ve vnitropodnikové komunikaci.

Co se možného propouštění týče, nikdo dnes skutečně ještě žádné relevantní údaje ani čísla nemá. Snažíme se připravit ale i na tuto pro zaměstnance nepřijemnou situaci a chystáme informační servis, jenž by měl pomoci pracovníkům, kteří budou případně muset naše řady opustit.

-mš-

KAM PRO INFORMACE O TRANSFORMACI?

Informační servis o Transformačním projektu zajišťuje Subprojekt E2 ve složení: Ing. Petr Malík (vedoucí) [Ř], Ing. Viktor Baier [M], Radek Holubík [ED], Mgr. Michaela Kuchařová [Ř], Mgr. Milan Slezák [Ř], Ing. Jan Urban [Ř], Ing. Karel Vavroušek [Ř], Vladislav Zakouřil [A].

Transformační proces se rozběhl na plné obrátky a vy máte pocit, že nemáte dostatek informací? DP-KONTAKT a jeho speciální příloha, která bude pravidelně vycházet každý měsíc až do skončení Transformačního projektu, vám nedává odpovědi na všechny vaše otázky?

Informační zdroje o Transformačním projektu

- informační stojany – na všech pracovištích podniku se objeví v průběhu června a budou obsahovat základní informační servis
- příloha DP-KONTAKTu – od června pravidelně každý měsíc čtyři strany o Transformačním projektu
- intranet – máte-li přístup k vnitropodnikové síti, zadejte <http://transformace> a můžete si číst aktuální informace o transformaci (provoz stránek bude zahájen v průběhu června)
- e-mailová adresa – na adrese transformace@r.dpp.cz očekáváme vaše dotazy, připomínky a postřehy k Transformačnímu projektu
- infoleták – v červnovém výplatním termínu obdržíte letáček se základními informacemi o Transformačním projektu

Připravili jsme i další informační kanály, kde se dozvíte, co se právě v Transformačním projektu děje a co je nového. Nejaktuálnější a nejobsáhlejší informace budou na intranetu Dopravního podniku. Pokud máte nějaký dotaz, můžete ho zaslat elektronickou poštou na adresu transformace@r.dpp.cz. Na takto doručené otázky se budeme snažit co nejrychleji odpovědět a odpovědi budou zveřejněny na intranetu, ty nejzajímavější uveřejní i DP-KONTAKT.

Základní informace o Transformačním projektu vám nabídnou i stojany umístěné ve všech provozovnách Dopravního podniku. Stojany budou pravidelně aktualizovány tak, abyste na nich našli všechny důležité informace. Navíc stojany obsahují schránku, kam budete moci od června vhadzovat své dotazy a připomínky k projektu.

V červnovém výplatním termínu obdrží každý zaměstnanec Dopravního podniku skládačku se základními informacemi o Transformačním projektu.

Členové subprojektu E2 připravují i schůzky se zaměstnanci podniku, které se rozběhnou v nejbližší době. Na schůzkách budete osobně informováni o aktualitách probíhajícího Transformačního projektu.

Vaše názory, podněty i otázky rádi uvítáme i na adrese redakce DP-KONTAKTu uvedené v tiráži každého čísla podnikového měsíčníku.

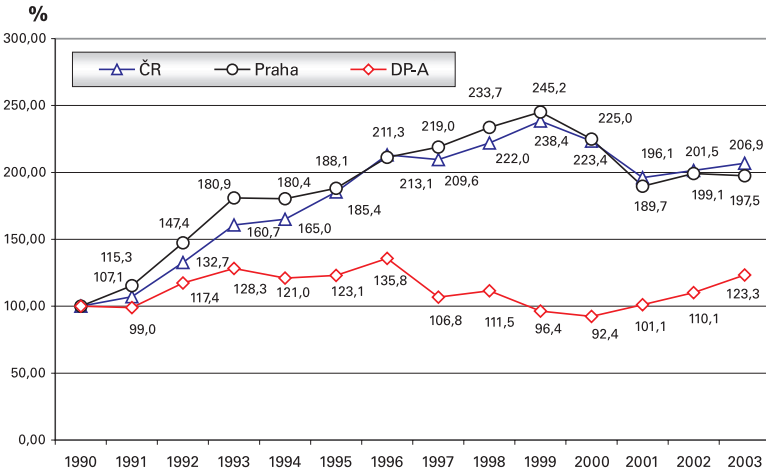
-bda-

Nehodovost v provozu autobusů v roce 2003

Vývoj nehodovosti v provozu autobusů a vývoj v ČR byl v roce 2003 v porovnání s rokem 2002 méně příznivý, ale z dlouhodobého hlediska stále výrazně příznivější než vývoj nehodovosti v Praze a České republice. Od roku 1990 se u nás zvýšila nehodovost o 23,3 %, v Praze o 97,5 % a v ČR o 106,9 %. Viz graf č. 1.

V provozu autobusů odštěpného závodu Autobusy došlo oproti roku 2002 ke zvýšení celkového počtu nehod o 124, to je o 12,00 %. U nehod zaviněných našimi řidiči se zvýšil počet o 42 nehod, to je o 10,2 %. Viz tabulka č. 1.

Graf 1: Vývoj nehodovosti v ČR, Praze a o. z. Autobusy v procentech Rok 1990 = 100,00 %.



Nárůst nehodovosti našich autobusů není pouze důsledkem velké hustoty provozu na komunikacích Prahy, ale i malé vzájemné ohleduplnosti účastníků silničního provozu. Velmi často se řidiči autobusů setkávají s porušováním zákona o provozu na pozemních komunikacích některými účastníky provozu, zejména ze strany řidičů osobních vozidel. Nedání přednosti v jízdě, nesprávná jízda v jízdních pruzích, nesprávné předjíždění nebo nesprávně zaparkovaná vozidla jsou nejčastějšími příčinami nehod způsobených jinými účastníky provozu.

Tabulka č. 1: Hlavní ukazatele nehodovosti autobusů o. z. A

sledované ukazatele	rok 2003	rok 2002	rozdíl +/-	index 03/02	% z nehod rok 2003
Celkový počet nehod	1158	1034	124	1,12	100,00
- z toho zaviněné o. z. A	483	441	42	1,10	41,71
Celkem ujeté km	67 335 231	67 903 076	-567 845	0,99	100,00
Ujeté km na 1 nehodu - z celkového počtu nehod	58 148	65 670	-7 522	0,89	-
Ujeté km na 1 zaviněnou nehodu o. z. A	139 410	153 975	-14 565	0,91	-
Výše škody celkem	35 449 131	29 928 232	5 520 899	1,18	100,00
- z toho škoda u zavin. neh. o. z. A	13 182 341	11 941 173	1 241 168	1,10	37,19
Výše škody cizí celkem	22 985 243	18 901 342	4 083 901	1,22	64,84
Výše škody o. z. A celkem	12 463 888	11 026 890	1 436 998	1,13	100,00
- z toho škoda u zavin. neh. o. z. A	5 890 949	5 269 431	621 518	1,12	47,26
Škoda o. z. A na 1000 ujetých km zaviněných nehod o. z. A	87,49	77,60	9,89	1,13	-
Zranění					
lehce	197	180	17	1,09	100,00
- z toho vinou o. z. A	28	32	-4	0,88	14,21
těžce	23	7	16	3,29	100,00
- z toho vinou o. z. A	1	0	1	0,00	4,35
usmrcené osoby	1	5	-4	0,20	100,00
- z toho vinou o. z. A	0	2	-2	0,00	0,00

Nejčastější příčinou nehod zaviněných našimi řidiči bylo:

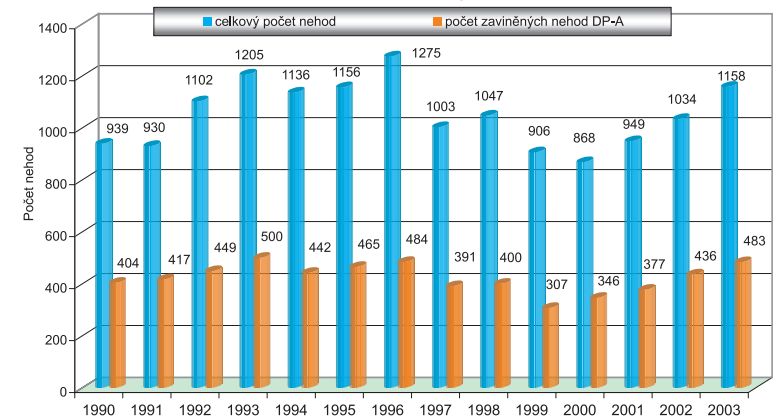
- neodhadnutí průjezdního profilu 39,17 %
- nedodržení bezpečné vzdálenosti 18,75 %
- nesprávný způsob jízdy 14,38 %
- nedání přednosti v jízdě 10,21 %
- nepozornost při couvání 10,00 %
- ostatní příčiny 7,49 %

Ostatní účastníci silničního provozu zavinili nejvíce nehod z příčin:

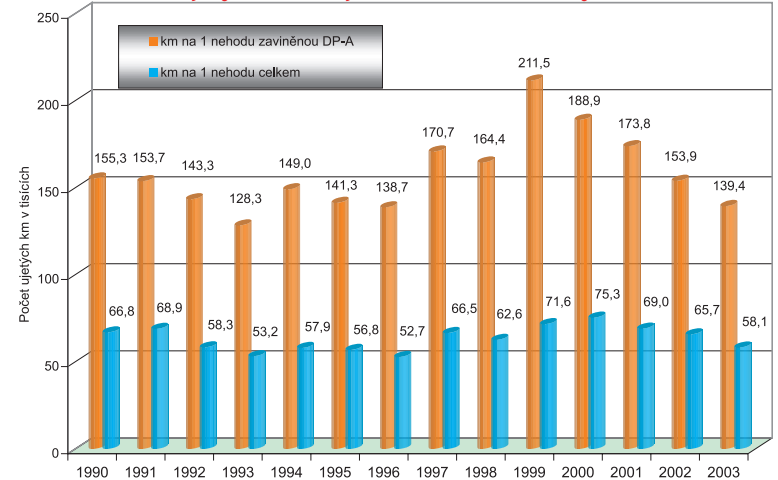
- nedání přednosti v jízdě 28,81 %
- nesprávný způsob jízdy 19,48 %
- neodhadnutí průjezdního profilu 12,76 %
- nedodržení bezpečné vzdálenosti 9,33 %
- nesprávné předjíždění 5,38 %
- ostatní příčiny 24,24 %

Z hlediska dlouhodobého sledování vývoje nehod bylo dosaženo průměrných výsledků v počtu nehod i počtu ujetých km na jednu nehodu. Viz grafy č. 2 a 3.

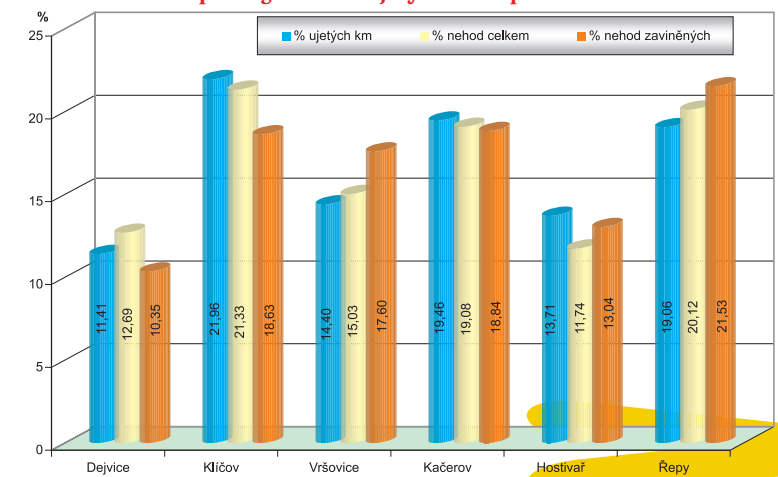
Graf 2: Počet nehod za roky 1990 až 2003



Graf 3: Počet ujetých km na jednu nehodu za roky 1990 až 2003



Graf 4: Procentní podíl garáží na ujetých km a počtu nehod v roce 2003



Obrázek č. 1

17 Rozbor nehod podle specifických míst a podmínek v provozu je pro naše řidiče méně příznivý, zejména z hlediska zaviněných nehod (viz tabulky č. 2 a 3). Při manipulačních jízdách a jízdách pro vlastní potřebu je počet nehod ve vztahu k ujetým km, oproti ujetým km na linkách s cestujícími, vysoký. Největší nárůst nehodovosti byl na zatahovacích trasách.

Tabulka č. 2

specifická místa	2003			rozdíl ±		index	
	nehody		% zavin.	oproti 2002		2003 / 2002	
	celkem	zaviněné	nehod	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné
zastávka celkem	239	132	55,23	61	17	1,34	1,14
z toho nácestná	148	61	41,21	56	14	1,60	1,29
konečná	91	71	78,02	5	3	1,06	1,04
objekt garáže o. z. A	63	61	96,83	1	4	1,02	1,07
vyhrazený jízdní pruh pro autobusy	24	7	29,17	-18	-9	0,57	0,78

Tabulka č. 3

druh jízdy	2003			rozdíl ±		index	
	nehody		% zavinění	oproti 2002		2003 / 2002	
	celkem	zaviněné	zavinění	celkem	zaviněné	celkem	zaviněné
na lince	984	358	36,38	103	21	1,12	1,06
výjezdová trasa	31	22	70,96	-1	3	0,97	1,16
zatahovací trasa	49	34	69,38	17	18	1,53	2,13
doprava pro vlastní potřebu	79	60	75,95	11	1	1,16	1,02
jízda služebního autobusu	10	6	60,00	-1	2	0,91	1,50
smluvní jízda	5	3	60,00	-4	-2	0,56	0,60
neoprávněná jízda	0	0	0	-1	-1	0,00	0,00
celkem	1158	483	42,17	124	42	1,12	1,10

Topografická evidence nehod za rok 2003, místa s nejvíce nehodami

Legenda:

charakteristika nehod	
1 – srážka s motorovým vozidlem	4 – nehoda cestujících
2 – srážka s autobusy	5 – nehoda s ostatními účastníky
3 – srážka s chodcem	6 – nehoda se smrtelným úrazem

křižovatky, úseky mezi křižovatkami		nehody celkem		charakteristika nehod					
uzel č. 1	uzel č. 2	2002	2003	1	2	3	4	5	6
6055 kruhový objezd Vítězné náměstí		2	12	10				2	
6055 kruhový objezd Vítězné náměstí	6021 křižovatka Prašný most	4	9	7				2	
8034 Čimická K Pazderkám	8029 Kobylické nám.	6	9	8			1		
8027 Vychovatelna-Zenklova V Holešovičkách	7019 V Holešovičkách Pelc-Tyrolka	7	8	6			1	1	
4035 Vídeňská U Krčského nádr.	4036 Vídeňská Zálesí	1	6	4	1		1		
7019 Pelc-Tyrolka-Povlt. V Holešovičkách	7018 Argentinská Jankovcova	6	6	5			1		
8040 Střelničná Davídkova	8039 Střelničná Klapkova	0	6					6	
8201 AO Palmovka		4	6		6				
7018 Argentinská Jankovcova	7013 Argentinská Plynární	2	1						1

Zavinění a příčiny nehod ve vybraných místech

Kruhový objezd Vítězné náměstí

Z celkového počtu 12 nehod naši řidiči autobusů zavinili 4 nehody z příčin:

- 2 nedodržení bezpečné vzdálenosti, najetí zezadu do osobního vozidla, které zastavilo,
- 1 neodhadnutí průjezdního profilu, zachycení o obrubník,
- 1 nedání přednosti v jízdě vozidlu na objezdu.

Ostatní účastníci zavinili nehody z příčin:



Obrázek č. 2

- 6 nesprávná jízda v jízdnicích pruzích, náhlé vjetí před autobus,
- 2 nedání přednosti v jízdě autobusu na objezdu.

Úsek křižovatka Prašný most – kruhový objezd Vítězné náměstí

Z celkového počtu 9 nehod naši řidiči autobusů zavinili 3 nehody z příčin:

- 2 nesprávný způsob jízdy, smykem zachycení o osobní vozidlo a dopravní značku,
- 1 nedání přednosti v jízdě při otáčení v křižovatce.

Ostatní účastníci zavinili nehody z příčin:

- 3 nedodržení bezpečné vzdálenosti, najetí zezadu do autobusu,
- 2 nedání přednosti v jízdě na křižovatce,
- 1 nesprávná jízda v jízdnicích pruzích, náhlé vjetí před autobus.

Úsek Kobylické náměstí – Čimická x K Pazderkám

Z celkového počtu 9 nehod nebyla žádná zaviněna našimi řidiči autobusů. Z toho bylo 5 nehod ve směru z centra a 4 ve směru do centra.

Ostatní účastníci zavinili nehody z příčin:

- 5 nesprávná jízda v jízdnicích pruzích, náhlé vjetí před autobus,
- 2 nedání přednosti v jízdě na křižovatce,
- 1 nedodržení bezpečné vzdálenosti, najetí zezadu,
- 1 neodhadnutí průjezdního profilu, boční zachycení.

Úsek Vychovatelna x V Holešovičkách – Pelc-Tyrolka, Povltavská x V Holešovičkách (směr do centra)

Z celkového počtu 8 nehod naši řidiči autobusů zavinili 4 nehody z příčin:

- 3 nedodržení bezpečné vzdálenosti, najetí zezadu do osobních vozů,
- 1 neodhadnutí průjezdního profilu, zachycení o svodidla.

Ostatní účastníci zavinili nehody z příčin:

- 4 nesprávná jízda v jízdnicích pruzích, náhlé vjetí před autobus ve vyhrazeném jízdnicím pruhu.

Nejzávažnější nehody

14. ledna 2003

Řidič autobusu jel s nízkopodlažním autobusem Argentinskou ulicí ve směru od zastávky Kuchyňka k zastávce Jankovcova v pravém jízdnicím pruhu, kde mu náhle z pravé strany vběhl do jízdnicí dráhy chodec. Řidič autobusu pro krátkou vzdálenost nestačil zastavit a přední část autobusu narazil do chodce, jenž utrpěl těžká poranění, kterým při převozu do nemocnice podlehl. Šetření nehody bylo v souladu se zákonem zastaveno.

1. července 2003

Řidič autobusu jel s kloubovým autobusem Vrbovou ulicí ve směru od zastávky Ke Krčci k zastávce Ve Studeném. Při příjezdu k levotočivé zatáčce vyjel z protisměru osobní vůz, jehož řidič nezvládl vozidlo na mokré vozovce, a smykem narazil do čelní části autobusu. Řidič autobusu již nemohl pro krátkou vzdálenost nehodě zabránit. V osobním vozidle došlo k 2 těžkým a 1 lehkému zranění. U osobního vozidla byla zcela zdemolovaná karoserie. Škoda na autobuse byla odhadnuta na 50 000 Kč. Viz obrázek č. 1.

17. července 2003

Řidič jel se standardním autobusem ulicí Beranových ke křižovatce s ulicí Veselskou od zastávky Letňany směrem k zastávce Avia Letňany. Řidič osobního vozidla (pod vlivem alkoholu 1,3 ‰) jedoucím Veselskou ulicí nezvládl na mokré vozovce řízení vozidla v křižovatce, vjel do protisměru a bočně narazil do protijedoucího autobusu. V osobním vozidle došlo k 1 těžkému a 5 lehkým zraněním. V autobuse utrpěla 1 cestující lehké zranění. Škoda na autobuse byla odhadnuta na 35 000 Kč a na osobním vozidle na 200 000 Kč. Viz obrázek č. 2.

Rozborům dopravních nehod věnuje dopravní úsek divize Autobusy velkou pozornost. Pracovníci dopravního úseku prověřují místa s nejvíce nehodami z hlediska příčin nehod a hledají vhodná opatření ke snížení nehodovosti. Zjištěné okolnosti jsou dále projednávány v Provozní komisi divize Autobusy. Návrhy k zvýšení bezpečnosti silničního provozu, týkající se stavu komunikací, dopravního značení, světelné signalizace nebo dopravních režimů, jsou následně předávány příslušným útvarům ředitelství. Dopravní úsek divize Autobusy dále uplatňuje poznatky z rozborů nehodovosti a návrhy opatření k zajištění bezpečného provozu autobusů, ve spolupráci s dopravním úsekem ředitelství, již při jednáních o vedení tras autobusových linek s příslušnými dopravními odbory městských částí hl. m. Prahy a obcí.

V Provozní komisi divize Autobusy bylo v roce 2003 uplatněno celkem 131 požadavků, které se týkaly například dopravního značení, stavu komunikací, světelné signalizace, parkování IAD v prostoru zastávek a překážek zasahujících do průjezdního profilu a vyřešeno bylo 93 návrhů. Akutní případy byly operativně řešeny dopravním dispečinkem.

Výsledky rozboru nehod roku 2003 budou v následujícím období využity pro další preventivní opatření. Budou s nimi seznámeni řidiči autobusů a dále budou využity při zdokonalování jejich odborné způsobilosti a v kurzech nových řidičů.

Za divizi Autobusy připravil Stanislav Tvrđý. Foto: divize Autobusy

Změny dopravy v souvislosti s otevřením metra

V sobotu 26. června bude uveden do provozu další provozní úsek linky C metra v oblasti Severního města. Nový úsek navazuje na konečnou stanici Nádraží Holešovice a pokračuje přes stanici Kobyličky do nové konečné stanice Ládví v sídlišti Dáblice. V souvislosti dalším rozšířením kapacitního kolejového systému dochází zejména v autobusové dopravě k několika změnám.

Změny v tramvajové dopravě

V tramvajové dopravě nedochází od 26. června 2004 k žádným trvalým změnám tras linek, které obsluhují v současné době Severní město. S ohledem na zajištění kvalitní přestupní vazby na metro a také na autobusové linky z oblasti Bohnic, Čimic a Dolních Chaber bude zřízena nová zastávka Kobyličky v Klapkové ulici před výstupem ze stejnojmenné stanice metra. Současně bude zrušena současná výstupní zastávka linky č. 15 Střelnická (výstupní zastávka pro tuto linku bude zastávka Kobyličky) a přejmenována zastávka Střelnická v Klapkové ulici na Březiněveská.

Změny v autobusové dopravě

1. Oblast Bohnic a Čimic

Linky č. 144, 152 a 200 budou zkráceny k nové stanici metra Kobyličky a dojde k úpravě jejich intervalů. S ohledem na zajištění rovnoměrné dopravní obsluhy Bohnic budou na lince č. 200 zřízeny zastávky Pískovna a Písečná. Dále budou na základě výsledků přepravních průzkumů zrušeny linky č. 127 a 146. V případě linky č. 146 však budou všechny její spoje převedeny na souběžnou linku č. 186 a budou provozovány v celé trase (ruší se tak ukončení vybraných spojů v zastávce Satalická obora). Pro ponechání přímého spojení sídliště Bohnice s nemocnicí Bulovka se **nemění** trasa linky č. 102, která bude i nadále jezdit v trase Nádraží Holešovice – Zámky a zajišťovat rovněž dopravní obsluhu Holešoviček společně s linkou č. 210. Provoz linky č. 177 se nemění, pouze bude zajištěna přímá vazba této linky na novou linku metra ve stanicích Kobyličky a Ládví.

2. Oblast Dáblice a Proseka

V souvislosti s prodloužením metra do stanice Ládví dojde ke zkrácení linek obsluhujících oblast starých Dáblíc č. 103, 345 a 368 ke stanici metra Ládví. V souvislosti s prodloužením metra bude rovněž zkrácena linka č. 175 ve směru ze Šimůnkovy ke stanici metra Kobyličky současně s úpravou intervalů.

V oblasti sídliště Prosek bude z důvodu zajištění rychlého spojení nového sídliště v Lovosické ulici se stanicí metra Ládví provedena změna trasy mezi linkami č. 186 a 210 v úseku Letňanská – Liberecká.

Linka č. 186 bude vedena přes zastávku Českolipská, Poliklinika Prosek a linka č. 210 přes zastávku Nový Prosek a Sídliště Prosek. Úprava linky č. 210 umožní rovněž ponechání přímého spojení sídliště Prosek s nemocnicí Bulovka, neboť linky č. 156 a 187 budou ze zastávky Liberecká odkloněny do zastávky Ládví, kde budou ukončeny. Pro zajištění dostatečné přepravní kapacity ve vztahu sídliště Prosek – Ládví bude linka č. 145 ze zastávky Liberecká vedena ke stanici metra Ládví (ruší se její současné ukončení v zastávce Poliklinika Prosek). Vedení trasy a intervaly ostatních linek zajišťujících dopravní obsluhu sídliště Prosek se nemění.

3. Oblast Dolních Chaber a severní části regionu Středočeského kraje

Prodloužením linky C metra do Kobyličky bude zajištěna návaznost linky č. 162 na metro ve stanici Kobyličky. V této zastávce bude také zajištěna návaznost na tramvajovou dopravu a tangenciální autobusové linky.

Současně budou také zkráceny všechny příměstské autobusové linky ve směru z Odolena Vody a Kralup nad Vltavou (č. 370, 371, 373 a 374), ukončené v současné době ve stanici Nádraží Holešovice, ke stanici metra Kobyličky. S ohledem na zkrácení časové dostupnosti centra města bude rovněž zrušena zrychlená linka č. 395, jejíž spoje však budou v tomto úseku převedeny na zkrácenou linku č. 370 (Kobyličky – Kralupy n. Vlt., žel. st.). Zároveň bude od 26. června zavedena nová regionální linka č. 372 v trase Kobyličky – Dřínov – Zlosyň – Kralupy n. Vlt., žel. st. pro zlepšení spojení obcí Zlosyň a Dřínov s Prahou.

Pro zajištění spojení obce Bařín s oblastí Vysočan bude zavedeno zajíždění linky č. 349 do této obce současně s prodloužením vybraných spojů linky č. 349 do zastávky Českomoravská.

V souvislosti se změnou umístění zastávek u nového terminálu Kobyličky dochází v prostoru Kobylického náměstí ke změnám názvů následujících zastávek.

Současný název	Nový název	Dotčené linky
Kobylické náměstí	Služská	102, 177, 186
Střelnická	Kobyličky	177, 186

Z podkladů ROPIDu zpracoval -bda-
Mapka: ROPID



Prázdninový provoz MHD 2004

V době letních prázdnin od čtvrtka 1. července do úterý 31. srpna včetně platí v síti metra, tramvajových i autobusových linek prázdninové jízdní řády.

Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 40 až 90 vteřin vyjma linky B v koncových úsecích, kde se intervaly prodlužují ráno na 6,5 minut a odpoledne na 8 minut. O sobotách a nedělích se intervaly mezi vlaky nemění.

Na lince B v pracovní dny ráno jede každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, dopoledne a odpoledne přibližně do 16.00 hodin jede každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská.

Tramvaje

Intervaly mezi spoji se v pracovní dny prodlužují o 2 minuty s výjimkou linky č. 9, u níž se intervaly prodlužují o 1 minutu. O sobotách a nedělích se intervaly tramvajových linek nemění.

Po celé prázdniny bude z důvodu rekonstrukce Chotkovy ulice, křižovatky na Výtoni a opravy trati

na Podolském nábřeží přerušena tramvajová doprava v úsecích Malostranská – Chotkovy sady, Národní divadlo – Jiráskovo náměstí – Výtoň – Dvorce a Výtoň – Albertov.

Linky č. 7, 19, 21 a 23 nebudou v provozu.

Linka č. 3 pojedje z Moráně na Albertov a dále místo linky č. 7 k Ústředním dílnám DP.

Linka č. 4 bude prodloužena ve špičkách pracovních dní do sídliště Řepy, z Čechova náměstí pojedje celodenně na Kubánské náměstí a dále po trase linky č. 19 na Lehovec.

Linka č. 16 bude z Palackého náměstí odkloněna na Kotlářku.

Linka č. 17 nahradí v úseku Národní divadlo – Karlovo náměstí – Náměstí Míru – Čechovo náměstí zrušenou linku č. 23.

Linka č. 18 bude zkrácena do trasy Vozovna Pančrác – Malostranská.

Linky č. 20 a 22 objednou uzavřenou Chotkovu ulici přes Strossmayerovo náměstí a Letnou.

V úseku Dvorce – Sídliště Modřany bude zavedena linka č. 33, mezi Špejcharem a Petřinami nahradí linku č. 18 linka č. 38.

Z Lazarské do Dvorců pojedje náhradní autobusová doprava X-3.

Od 1. do 22. července včetně bude kvůli opravě parovodu uzavřena smyčka na Kubánském náměstí, linka č. 6 bude po tuto dobu zkrácena do zastávky Otakarova.

Autobusy

Jízdní řády se mění jen u některých linek, intervaly mezi spoji se u těchto linek prodlužují v pracovní dny většinou v rozmezí 1 až 5 minut, výjimečně i o více. O sobotách a nedělích dochází ke změnám intervalů jen u malého počtu linek.

Linky č. 143, 168, 274, 277 a školní linky nejsou v provozu, linka č. 357 nejede v úseku Hostivice, Staré Litovice – Chýně.

Linka č. 122 nejede o nedělích odpoledne, linka č. 155 je v provozu v pracovní dny od 18.00 do 23.30 hodin a o sobotách a nedělích celodenně.

Na linkách č. 129, 241, 243 je mimo provoz zastávka Elišky Přemyslovny, linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek ředitelství

Článek volně navazuje na představení výborů UITP, ve kterých působí zástupci našeho podniku, zveřejněný v DP-KONTAKTu č. 9/2003. Čtenáři chce poskytnout bližší informaci o rozsáhlém spektru činnosti výboru pro tramvajovou dopravu.

V činnosti výboru je v současnosti zapojeno 47 kolegů z 24 zemí světa. Většina (26) působí v postavení členů, ostatní jako pozorovatelé, korespondující členové a permanentní hosté. Jednání se často jako pozvaní hosté účastní i zástupci výrobních podniků, měst a regionů. Současným předsedou výboru je pan Dr. Ing. Walter Keudel – vedoucí společnosti Saarbahn GmbH v Saarbrückenu.

Výbor pracuje jako celek při svých zasedáních, které se konají tři- až čtyřikrát ročně, a dále ve formě ustavených pracovních skupin. Ty jsou zformovány vždy ke konkrétně řešenému tématu z kolegů, kteří mají k danému okruhu optimální odbornou kompetenci. Skupiny se schází v místech svých členů dle potřeby řešení příslušného úkolu

Nejdelší tramvaj v Evropě Bombardier Flexity NGTD12DD při průjezdu okolo obrazárny Zwinger v Drážďanech. Tramvaj dosahuje délky 45 metrů, je ze 68 % nízkopodlažní a má 107 míst k sezení a 153 míst k stání.

UITP Light Rail Committee aneb o práci výboru pro tramvajovou dopravu

Výsledky jsou souběžně s postupem práce publikovány postupně v takzvaných Core Briefs (stručné zprávy) a podle použitelnosti výsledků i jako účelové publikace, nebo na nosičích. Od založení výboru v roce 1978 byly zveřejněny desítky tématických odborných prací z oboru tramvajové dopravy a vzhledem k rozsahu našeho článku je zde nelze všechny vyjmenovat. Nejvýznamnější a nejhodnotnější jsou pak v rámci UITP prezentovány na konferencích, které se konají pravidelně ve dvouletých intervalech. V současnosti pracují odborné skupiny na těchto tématech:

- řešení a management poruchových situací (v tramvajové dopravě),
- specifikace a zadávání vozidel,
- statistika tramvajové dopravy (zatím 28 měst světa),

- netradiční konstrukce tramvají a tratí,
- směrnice pro zavádění tramvajové dopravy,
- bezpečný tramvajový vůz.

V návrhu k posouzení na příštím zasedání jsou další tematické okruhy:

- kritéria a metody údržby a obnovy tratí,
- konstrukce, údržba a obnova trolejového vedení,
- rekonstrukce a modernizace tramvajových vozidel,
- prodej použitých tramvají (souhrn zkušeností z realizovaných prodejů),
- modernizace tramvají vložením středního nízkopodlažního článku.

Ve dnech 21. až 24. dubna se v Drážďanech konala již zmíněná tramvajová konference, které se zúčastnilo 300 odborníků z řad provozovatelů, výrobců, univerzit, měst a regionů, celkem z 29 zemí světa. Motívem konference bylo „Tramvaje – vhodné a pružné řešení pro města“. Konference se zabývala níže uvedenými tématy:

- modernizace tramvajových systémů,
- realizace a zavádění nových systémů tramvají a městských drah,
- zvyšování kapacity tramvajových systémů,
- budoucnost tramvají ve středo- a východoevropských zemích,
- tramvajová (městská) dráha – městotvorný prvek,
- financování tramvajových (městských) drah.

Na závěr konference byla účastníky přijata „Drážďanská deklarace“ shrnující význam tramvajových systémů v komplexu městských a regionálních hromadných doprav. K průběhu konference a k deklaraci se vrátíme v samostatném článku v některém z příštích čísel našeho DP-KONTAKTu.

Ing. Michal Pospíšil, divize Elektrické dráhy



Foto: Archiv autora

Městská hromadná doprava v Amsterdamu

Městská hromadná doprava v Amsterdamu, který má 736 tisíc obyvatel a rozlohu 218,9 km², je zajišťována metrem, tramvajovými rychlodráhami, tramvajemi, autobusy a lodní dopravou. Dopravcem je společnost Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam (GVB), na autobusové dopravě se podílí i společnost Connexion a BBA Connex. GVB má 4 550 zaměstnanců.

Tarif je v Amsterdamu zónový, nejčastěji se používají jízdenky s pruhy (strippenkaart), na kterých se označí tolik pruhů, kolik se projede zón, plus jeden pruh jako nástupní. Tyto jízdenky platí v tramvajové a autobusové dopravě po celém území Nizozemí. Výhodné jsou 24, 48 a 72 hodinové síťové jízdenky, které platí příslušnou dobu od označení po celé síti GVB. V celé dopravní síti je patrný důraz na bezpečnost cestujících a provozního personálu a boj proti podvodům a vandalismu.

Metro a tramvajové rychlodráhy jsou provozovány na čtyřech linkách (50, 51, 53, 54), celková délka těchto linek je 61 km. Pouze 5,5 km tratí je v tunelu. Linky metra a tramvajové rychlodráhy (sneltram) mají 49 stanic, z toho 5 podzemních. Interval ve špičce je 3 až 7 minut, v sedle 5 až 15 minut. Pro provoz je k dispozici 44 dvouvozových souprav metra, 29 dvousystémových souprav rychlé tramvaje a 33 souprav rychlé tramvaje pouze s napájením ze třetí kolejnice. Zvláštností je právě kombinace klasického metra a rychlodrážních tramvají.

V centru města jezdí dvousystémové tramvaje (jsou provozovány na lince 51) po tratích metra a jsou napájeny pomocí třetí kolejnice (750 V DC). Na okraji města je zdvižen pantograf, souprava je dále napájena z vrchního vedení (600 V DC) a jede po části společně s klasickou tramvajovou linkou č. 5.

Jednosystémové rychlodrážní tramvaje (s napáje-

ním třetí kolejnicí) jsou provozovány na lince 50. Ve všech podzemních stanicích je mimořádně dbáno na bezpečnost cestujících. Již u vstupních eskalátorů stojí dvojice pracovníků GVB, která kontroluje jízdenky. Na nástupišťích se neustále pohybují další skupinky pracovníků dopravce a příslušníci bezpečnostní agentury.

Stanoviště průvodčího v tramvaji typu Combino.



Tramvaje jsou provozovány na 16 linkách (z nich 11 má konečnou u hlavního nádraží). Celková délka linek je 138 km. Intervaly ve špičce se pohybují mezi 5 až 9 minutami, v sedle mezi 6 až 12 minutami. Pro provoz je k dispozici asi 232 tramvajových vozidel. V současné době probíhá intenzivní obnova tramvajového vozového parku vozidly typu Combino od firmy Siemens. Z důvodů boje proti podvodům (černým jízdkám), vandalismu a pro zvýšení bezpečnosti se v Amsterdamu v tramvajích znovu sází na průvodčí. Průvodčí ve vozidle sedí v odděleném prostoru u předposledních dveří vozidla, nástup je možný pouze těmito nejbližšími dveřmi u průvodčího nebo prvními dveřmi u řidiče. Ostatní dveře vozidla jsou vybaveny zábrannými, které umožňují pouze výstup a blokují nástup. Jak průvodčí, tak i řidič kontrolují, označují a případně prodávají jízdenky. Označení jízdenky je provedeno razítkem (v době elektronických odbavovacích systémů!). Vozidla jsou sice vybavena označovací, ty jsou však vypnuté a nefunkční. Průvodčí také hlásí stanice a dává řidiči pokyn k odjezdu. Náklady na opětovné zavedení průvodčích mají pokrýt zvýšené tržby z jízdného díky podstatnému omezení jízdy na černo.

Na důležitých tramvajových zastávkách je instalován systém informací v reálném čase, který má informovat o časech odjezdů dvou nejbližších spojů každé linky. V praxi jsme byli svědky často opakované chaotičnosti zobrazovaných informací, kdy časy odjezdu bez příčiny přeskakovaly o mnoho minut nahoru a dolů a kdy některé spoje nejsou vůbec systémem zaregistrovány (obdobná situace je i na informačním systému s časy odjezdů vlaků v metru).

GVB provozuje 48 autobusových linek, z toho 18 linek jezdí pouze v dopravní špičce. Pro zajištění provozu je k dispozici 313 vozidel, přibližně třetina z nich



Sneltram ve stanici RAI, tedy v úseku, kde je napájena ze třetí kolejnice.

je nízkopodlažních. Celková délka linek je 422 km. Délka vyhrazených pruhů pro autobusy je přibližně 35 km. Společnosti Connexxion a BBA Connex provozují dalších 44 linek. V tomto případě jde většinou o příměstské a meziměstské linky, které na území města Amsterdamu slouží pro zajištění městské dopravy.

Amsterdam je také jedním z měst, kde byl na konci roku 2003 zahájen zkušební provoz autobusu Citaro (Mercedes-Benz) s pohonem palivovými články. Zkušební provoz těchto autobusů v různých podmínkách v různých městech má přinést potřebné poznatky pro možné sériové využití palivových článků pro pohon autobusů.

GVB provozuje 3 trajekty (jezdí mezi severní částí města a centrem) a tak zvané Waterbusy (lodní auto-

busey), které na 4 linkách zajišťují spojení k hlavnímu nádraží.

Samostatnou pozornost si zaslouží nizozemská železniční doprava. Tato doprava je provozována převážně na dvoukolejných, elektrizovaných tratích, což umožňuje mimořádně hustý sled vlaků. Mezi většími městy jezdí vlaky prakticky v několikaminutových intervalech, je zde provozována kombinace zastávkových a zrychlených vlaků a vlaků Intercity. I na vedlejších tratích je přes den udržován maximálně hodinový takt. Znalost jízdního řádu je prakticky zbytečná, lze zde využít stejný systém cestování jako v MHD. Přijdu na nádraží a za chvíli něco jede.

Ing. Jan Urban
Foto: Archiv redakce

Tramvaje Combino v Basileji

Nejen Praha má starosti s nízkopodlažními článkovými tramvajemi typu RT6N1, které se, mírně řečeno, výrobci ČKD Tatra nepovedly. ČKD se však o jejich osud nepostarala a jednoduše zanikla.

Ve švýcarské Basileji si rovněž zakoupili a v létě



Foto: Archiv redakce

2002 zařadili do provozu sedmičlánkové částečné nízkopodlažní tramvaje typu Combino Be 6/8 od firmy Siemens. Vozy si získaly oblibu u cestujících na linkách č. 6 a 8, od 13. března 2004 však musely být pro konstrukční závady vyřazeny z provozu. Vzhledem ke své nedostatečné pevnosti se totiž začaly skříňové vozy deformovat pod těžkou elektrovýzbrojí umístěnou na střeše. Dopravní podnik se tak dostal do velice svízelné situace a musel vydat pro cestující čtyřstránkový vysvětlující leták, z něhož vyjímáme:

„Vážení cestující, jak víte, musel Dopravní podnik na požadavek výrobce vyřadit z provozu oblíbené tramvaje Combino. Jízdní řád můžeme zajišťovat jen díky těmto opatřením:

- snížením nabídky míst na linkách č. 2, 3, 15 a 16 až o jednu třetinu,
- neposkytováním žádných či jen několika málo nízkopodlažních vozů na všech tramvajových linkách,
- zastavením provozu posilové linky č. 12 a neposkytnutím vsunutých spojů od pondělí do pátku během 7,5minutového intervalu,
- pronajmutím 4 vlaků z jiných měst,
- znovuvvedením čtyř vlečňáků do provozu, odstavených pro Bělehrad,

- znovuzařazením motorového vozu - veterána z roku 1948,

- každodenním nočním směnám od 20 do 5 hodin pro naše pracovníky v depech z důvodu nutné údržby v zájmu zachování bezpečnosti provozu,

- odsunutím revizí vozů, pokud nejsou pro bezpečnost provozu bezprostředně nutné,

- zastavením či omezením rekonstrukčních prací v dílnách DP, například instalací automatického informačního systému do starších vozů, opatření ke snížení hlučnosti vozů.

Všechna tato opatření v souhrnu znamenají, že Dopravní podnik Basilej Vám musí nabídnout horší služby - a k tomu se Dopravnímu podniku ještě zvýšily náklady. Děkujeme Vám za porozumění a za podporu v této obtížné situaci.“

A co pro věc podniká Siemens?

Firma vypracovala plán zkoušek. Pomocí rentgenu zjišťuje kritická místa a stanovuje, co se musí demonstrovat a opět znovu postavit. Na základě analýzy rizika určuje výrobce, za jakých okolností lze silně poškozená vozidla opět provizorně provozovat. Současně výrobce pracuje na koncepci sanace, aby vozy Combino mohly být opraveny trvale. Bezpečnost cestujících má nejvyšší prioritu.

-paf-

Poslední trolejbusové přívěsy

Využívání vlečných vozů u nekolejových prostředků veřejné hromadné dopravy je dnes naprosto ojedinělé. Vleky byly využívány především v autobusové dopravě, ale mají i historii trolejbusovou. V Česku už téměř zapomenutou, vždyť poslední „trolejbusový vlek“ opustil ulice téměř před třiceti lety, v roce 1975.

V Česku byly vleky za trolejbusy rozšířené především v padesátých letech. Během jejich účinkování jsme se setkávali se čtyřmi typy: Sodomka DR 6, Karosa D 4, Karosa B 40 a Jelcz PO 1 E. Prvním tuzemským městem, kde se vleky za trolejbusy objevily, byl Zlín (Gottwaldov), a to bylo také jediné město, kde jste se mohli setkat se všemi vyjmenovanými typy, od roku 1948 až do konce trolejbusových vleků v roce 1975.

Dojezdilo zde 12 dvounápravových polských vlečných vozů typu Jelcz, jejichž vzhledová koncepce odpovídala autobusům RTO 706. Tyto osobní přívěsy jsou známé široké veřejnosti jako „babosedy“, používané a upravované jednotlivými JZD k přepravě pracovníků na pole a z něj.

Vleky za trolejbusy byly také k vidění v Plzni (1949 až 1973), v Českých Budějovicích (1950 až 1958), v Bratislavě (1951 až 1954), v Pardubicích (1953 až 1958), v Mariánských Lázních (pravděpodobně pouze v letní sezóně let 1954 až 1957) a také v Ostravě (1961 až 1964).

S úplně posledním přívěsným vlekem v pravidelném provozu trolejbusů u nás jsme se setkali v Hradci Králové. Od 4. července 1994 byly prodlouženy spoje linky č. 1 z Nového Hradce Králové do Kluků a byl zahájen ojedinělý způsob provozu trolejbusů mimo trolejovou síť. Dvoukolový přívěsný vozík osazený dieslovým agregátem o stejnosměrném napětí 600 V umožňoval jízdu bez trolejového vedení. Do

zatrejování tohoto úseku ovládal „nezávislý zdroj“ řidič trolejbusu, na kterém byly provedeny úpravy spojovacího zařízení, silových a řídicích elektrických obvodů a u vzduchotlakové brzdy.

V Česku už trolejbusovým vlekům dávno odzvonilo, ale jak je to s přívěsy v Evropě? Stejně jako v tuzemsku největšího rozmachu dosáhly v padesátých letech minulého století, ve východní části starého kontinentu to bylo o něco později. Posledním městem na východ od nás, kde jste se mohli s trolejbusovými vleky setkat, byla Varšava. Ještě v polovině roku 1994 tam prokazatelně jezdily na lince č. 51 do Piaseczna, ale jejich zařazo-

vání bylo už nepravděpodobné. Záleželo na momentálním provozním stavu vozidel a právě technicky byly vleky už hodně špatné.

Jediným městem, kde trolejbusové vleky přežily až do současnosti, je švýcarské Lausanne ve frankofonní části země helvétského kříže. V Lausanne jezdí trolejbusy od roku 1932 a osobní přívěsy jsou používány od roku 1949.

Nespornou výhodou osobních přívěsů ve srovnání s kloubovými vozidly byla možnost odstavování vleků v době mimo dopravní špičku, čímž odpadlo neekonomické převážení „mrtvé“ váhy. V bývalém Československu se osobní přívěsy v autobusové dopravě udržely až do roku 1986 u ČSAD Frýdek-Místek.

Jan Dvořák (redakčně upraveno)



Lausanne, 4. září 2000. Před budovou hlavního nádraží zastavil trolejbus linky č. 1 (Maladière - Blecherette) s nízkopodlažním vlekem vyrobeným v roce 1990. Společným znakem vlečných vozů v Lausanne v porovnání s těmi, které se objevovaly v ulicích našich měst, je značná délka odpovídající téměř délce hnacího vozidla. Foto: Jan Kolka

Po mnohaletém provozu většiny stanic metra přistoupil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost k postupným opravám jednotlivých stanic. Další v řadě již opravovaných stanic je stanice Háje na trati C. Akce „Oprava podhledů ve stanici metra Háje“ patří svým rozsahem k jedné z největších. Jedná se o kompletní výměnu podhledů, osvětlení, informačního systému a tím i silnoproudých a slaboproudých rozvodů. Pod názvem „stanice metra Háje“ je třeba si představit nejen vlastní nástupiště, ale i východní a západní vestibul včetně eskalátorových a schodišťových výstupů a v západní části i přístřešek se stanicemi autobusů. S tím je spojena i oprava ocelových rámu a výměna skel v prosklených stěnách.

Tak jako u každé opravy, i v tomto případě při snesení stávajících podhledů a odkrytí některých obkladů se objevily další komplikace. Výměna většiny závěsných konstrukcí se dala předpokládat, ale ve východním vestibulu jsou veškeré ocelové konstrukce stropu obloženy pyralovými deskami (obsahujícími azbest). To znamená přerušování prací, zpracování projektu na odstranění pyralových desek, provedení nové protipožární ochrany a z toho plynoucí zvýšení nákladů a úprava termínu.

Z provozního hlediska stanice tyto práce přinesou ještě větší komplikace. Důsledkem je, že východní vestibul bude muset být po dobu těchto prací uzavřen

a vstup do stanice bude možný jen přes západní vestibul.

Z pohledu opravy celé stanice je nutno podotknout, že na „Opravu podhledů ve stanici metra Háje“ bude navazovat další akce řešící silnoproudé rozvody v technické části a souběžně bude probíhat ještě „Oprava schodiště a pochozí lávky“.

Z rozsahu prací je patrné, že investitor si je vědom důležitosti této frekventované stanice a po zásluze jí věnuje patřičnou pozornost a vynakládá na její opravu nemalé prostředky. O to více je odsouzeníhodný vandalismus několika jedinců, kteří ničí práci a majetek jiných. V tomto případě například poškrábou a pomalují skla osazená den předtím do prosklených stěn.

Julius Šubert a Václav Pokorný, Inženýring dopravních staveb, a. s.

Oprava podhledů ve stanici metra Háje



Foto: Petr Malík

Metro na cestách

Čas od času si v DP-KONTAKTu můžeme přečíst nové informace o rekonstruovaných vozecích metra. Vídáme je už nejen na lince C, ale i na „ačku“. Rekonstrukce v Plzni stále probíhají a proto můžeme občas vidět vlaky metra na železniční trati Praha – Plzeň. Fotografie ze 3. dubna 2004 ukazují jeden takový návrat do Prahy. Dvousystémová lokomotiva řady 363 a souprava metra, která je schovaná mezi dvěma našimi motorovými lokomotivami, se chystají na cestu ve stanici Plzeň hlavní nádraží. Další snímek je trochu zvláštní. Rychlík do Prahy předjíždí jedoucí soupravu metra na širé trati u Ejovic. Metro jede po falešné koleji. -jaš-



KULTURNÍ TIPY NA ČERVEN

FILM

Z připravovaných červnových premiér v našich kinech vybíráme:

Motýl

Francouzská tragikomédie scénáristy a režiséra Philippe Muyla vypráví následující příběh. Uzavřený vdovec Julien Larieux (Michel Serrault) má v důchodu jedinou vášeň: svou sbírku motýlů. Jeho život se začne měnit v okamžiku, kdy se do sousedství přistěhuje osamělá zaměstnaná matka s osmiletou dcerou Elsou (Claire Bouanich). Když se Julien vydává do pohoří Vercors, aby svou sbírku obohatil o unikátního motýla druhu Isabella, zjišťuje pouze zde a navíc pouhých několik dní, stává se nedobrovolným průvodcem zvědavé holčičky, která se k němu nečekaně a proti jeho vůli připojí. Mezi zprvu bruchounským staříkem a bezprostřední dívkou se v průběhu jejich putování pozvolna rodí křehké citové pouto. Elsin matka se však domnívá, že dcera byla unesena: všichni sběratelé motýlů jsou přece potenciální zločinci...

Film Motýl bude uveden na Festivalu francouzského filmu za osobní účasti režiséra Philippe Muyla a představitelky Elsy Claire Bouanich.

V kinech od 3. června 2004.

Kat (The Punisher)

Film je režijním debutem Jonathana Hensleigha, který je podepsán pod scénáři k akčním snímkům jako

Skála, Armageddon nebo Smrtonosná past 3. Jedná se o další film, jehož předlohou byl komiks. Postava Punishera Franka Castlea, osamocené strážce zákona, není ale typickým komiksovým superhrdinou. Neopývá žádnými nadpřirozenými schopnostmi, které by mu boj se zlem usnadnily – musí si vystačit pouze s rozumem, zkušenostmi z dlouholetého bojového výcviku a hlavně železnou odhodlaností pomstít všechny, kteří se stali obětmi zločinu. Možná ale právě proto měl ve své komiksově podobě takový ohlas.

V kinech od 17. června 2004.

DIVADLO

Na čtvrtek 17. června připravilo Národní divadlo premiéru klasické hry Naši furianti Ladislava Stroupežnického. Autor napsal tuto první českou realistickou hru již v roce 1887. Tehdejší kritice připadala příliš jiná, nezvyklá a s nepochopením ji odmítla. Časem se však hra stala jedním ze základních kamenů zlatého fondu české dramatiky. Popisuje všední život idylicky vyhlížející jihočeské vesničky. Pod povrchem sousedské družnosti se tu soupeří o prestiž prvního sedláka, řeší se, kdo se stane ponocným, kdosi neznámý hrozí zhářstvím... Zdá se dokonce, že i po více než sto letech je ta hra stále o běžném životě kolem nás. V jednotlivých rolích (pod režijním vedením J. A. Pitínského) uvidíte například Jiřího Štěpničku, Josefa Vinkláře, Aloise Švehlíka, Miroslava Donutíla, Jitku Smutnou, Kateřinu

Winterovou nebo Taťjanu Medveckou.

HUDBA

Koncertní možnosti je na červen připraveno víc než dost. Pojdme tedy na náš již „klasický“ stručný přehled. Hned v neděli 6. června bude mít premiéru nový koncertní prostor – T-Mobile Park v Kolbenově ulici. A to premiéru, jak má být – vystoupí zde totiž člen legendárních Beatles **Paul McCartney**. Po hokejovém šampionátu se znovu zaplní i Sazka Aréna – 8. června v ní totiž svým koncertem oslaví 35 let existence skupina **Yes**. Ve čtvrtek 10. června se na lehkooatletickém stadiónu Slavie ve Vršovicích představí v rámci svého turné teplický **Kabát** s předkapelami **Krucipůsk** a **Dolores Clan**, o den později zas v Malé sportovní hale na Výstavišti jedna z nejkreativnějších hip hopových skupin, američtí **De La Soul**. Na pondělí 14. června jsou připraveny hned dvě zajímavé akce. V divadle Kalich vystoupí první dáma domácího šansonu **Hana Hegerová** a pro příznivce nepoměrně tvrdšího zvuku v T-Mobile Aréně birminghamští metalisté **Judas Priest** i se svým původním vokalistou Robem Halfordem. Dvojice koncertů se chystá i na 20. června – v T-Mobile Aréně vystoupí v rámci svého turné k albu Lucie v opeře skupina **Lucie** spolu s FOK a v Lucerna Music baru kanadská hardcoreová legenda **NoMeansNo**. No a aby toho všeho ještě nebylo málo, tak se 23. června v T-Mobile Parku představí jedna z v pravém slova smyslu kultovních osobností světové hudební scény posledních třiceti let **David Bowie** a o šest dní později tamtéž **Lenny Kravitz**. -mis-

Rekreace na poslední chvíli

Ještě jste se nerozhodli, kam vyrazíte za odpočinkem v letošním létě? Právě vám je určena nabídka rekreačních zařízení Dopravního podniku.

Rekreační středisko Lučanka

Rekreační středisko Lučanka v Lučanech nad Nisou v Jizerských horách nabízí celkem padesát lůžek ve dvou až pětilůžkových pokojích s ústředním topením a umyvadlem se studenou a teplou vodou. Společné sprchy a WC jsou na patře.



Od 26. června do 4. září jsou volné následující termíny a počet lůžek.

Termín	počet pokojů	počet lůžek
26. 6. – 3. 7.	8	29
3. 7. – 10. 7.	4	15
10. 7. – 17. 7.	4	15
24. 7. – 31. 7.	2	5
31. 7. – 7. 8.	1	5
28. 8. – 4. 9.	13	50

Poznámka: uvedené údaje jsou k 13. květnu, a tak v době vydání mohou být některé pokoje již obsazeny!

Zájemci nechť se hlásí na telefonu 296 13 33 20, paní Citová.

Rekreační tábořiště Nuzice

Odborová organizace DOSIA Dejvice zahajuje 15. června provoz rekreačního tábořiště Nuzice (U Moskyty). Tábořiště je zatím určeno pro karavany a stany a jeho poloha je u řeky Lužnice mezi Bechyní a Týnem nad Vltavou v malebném údolí obklopeném lesy.

Tábořiště je vybaveno sociálním zařízením a umyvárnami.

Ceník:

- zaměstnanci 40 korun za osobu a den bez rozdílu odborové příslušnosti,

- ostatní osoby 50 korun za osobu a den,
- děti od 6 do 12 let 20 korun za osobu a den.

Rekreační poplatek (odvádí se Obecnímu úřadu) činí 10 korun za osobu starší 18 let a den. Poplatek za psa činí 10 korun za den. Připojení na elektrický proud stojí 35 korun za den, ale uživatel musí mít svůj vlastní prodlužovací kabel.

Rekreační chata Rustonka ve Velké Úpě

Chata Rustonka se nachází přímo na sjezdovce Portášky v bezprostřední blízkosti dolní stanice lanové dráhy. Možnost výletů, horské turistiky a koupání. V chatě je stylová jídelna, klubovna, bar, dva televizory a video. Stravování je zajištěno 3x denně, ubytování v jedno až čtyřlůžkových pokojích, sociální zařízení je společné. Doprava vlastní.

Pro důchodce jsou vyhrazeny termíny 26. 6. – 3. 7. a 28. 8. – 4. 9. Ostatní týdenní turnusy jsou vyhrazeny všem zaměstnancům.

Zájemci se mohou hlásit na sekretariátu odborové organizace ED, Praha 9, Sokolovská 217/42, 3. patro, číslo dveří 306 nebo na telefonním čísle 296 12 23 07, paní Zdeňková.

Rekreační středisko Vesna I + Vesna II

Pensiony se nacházejí v obci Nová Ves nad Nisou v Jizerských horách. Rekreační středisko je v ekonomickém pronájmu, nájemcem je pan Jiří Papoušek. Na základě smlouvy o nájmu nemovitostí poskytuje ubytovací a hostinské služby a prodej občerstvení, zajišťuje dětskou a rodinnou rekreaci. Zaměstnanci si rekreační pobyt zajišťují u pana Papouška sami, bez zprostředkování divizí. Nájemce si určuje sám ceny pobytu i podmínky storna. Cena na léto 2004 je pro zaměstnance 450 Kč/den s polopenzí a pro cizí 480 Kč/den s polopenzí.

Telefonické spojení na pana Papouška 483 721 005.

Rekreační středisko Hlavatee

Rekreační středisko je umístěno u obce Hlavatee v Jižních Čechách mezi Planou nad Lužnicí a Soběslaví. Středisko provozuje dopravní provozovna Žižkov; má kapacitu 20 chatek po 4 lůžkách na každý turnus. Středisko je provozováno pouze v letní sezóně v týdenních turnusech; pronajímá se celá chatka, nikoliv jednotlivá lůžka.

Cena I., II. a XII. turnusu je pro zaměstnance 1100 Kč a cena pro ostatní rekreaty je 2500 Kč. Cena pro III. až XI. turnus je pro zaměstnance 2300 Kč a cena pro ostatní rekreaty je 3000 Kč. Cena XIII. turnusu

je pro zaměstnance 1200 Kč a pro ostatní rekreaty je 2500 Kč. Všechny uvedené ceny jsou vč. DPH.

Jednotlivé termíny je možno objednat u paní Jírovcové (telefonní spojení je 296 124 802), která též poskytne další informace.

Rekreační středisko Radava

Rekreační středisko Radava, které je ve správě technické provozovny Trakční vedení, se nachází v oblasti přehrady Orlík. Jedná se o stanový tábor (12 stanů) se zázemím ve srubové chatě. Cena za stan je 1300 Kč/týden/4 osoby. Dále je tu k dispozici 5 karavanů. Cena jednoho karavanu v sezóně je 1800 Kč/týden/4 osoby. Mimo sezónu, tj. květen, červen, září a říjen stojí jeden karavan 1600 Kč/týden/4 osoby. Tábor je provozován v období červenec – srpen.

Rekreační středisko je v ekonomickém pronájmu, nájemcem je pan Bohumil Kureš. Zaměstnanci si rekreační pobyt zajišťují u pana Kureše sami, bez zprostředkování divizí.

Telefonické spojení na pana Kureše je 296 125 038.

Letní tábor pro děti – Východná 2004

Tábor se nachází uprostřed lesů s krásným výhledem na Vysoké i Nízke Tatry. V letošním roce se tábor uskuteční od 7. do 28. srpna a je určen pro děti

od 7 do 16 let. Děti jsou ubytovány ve čtyřlůžkových chatkách, které jsou pro každé dítě vybaveny polštářem a dekou. Stravování je zajištěno 5x denně z vlastní kuchyně.

Cena pro děti zaměstnanců je 2900 Kč, pro ostatní 5100 Kč.

Přihlášky se přijímají u paní Zdeňkové (telefon 296 12 23 07) a bližší informace vám poskytnou pan Fenik (telefon 296 12 37 63) nebo pan Knytl (telefon 296 12 37 67).

Z podkladů divizí zpracoval -bda-



Zaměstnanecká jízdenka neplatí ve vlacích!

Jízdenka zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků platí na všech linkách pražské integrované dopravy **na území hl. m. Prahy** (v pásmech „P“ a „0“), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně příměstských autobusových linek.

Zaměstnanecká jízdenka MHD **neplatí:**

- ve vnějších tarifních pásmech, tj. pásmech

za hranicemi Prahy (pásma 1, 2, 3, 4, a 5),

- na lanové dráze v ZOO Praha,
- ve vlacích Českých drah (ani na území hl. m. Prahy),
- od 1. ledna 2004 neopravňuje držitele k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v rámci Sdružení dopravních podniků ČR.

Ing. Marie Lásková,
odbor odbytu a tarifů MHD

Fotbalový turnaj klepe na dveře

Fotbalové horečka stoupá. Zraky fotbalových fanoušků z celé Evropy se upírají do Portugalska, kde bude v nejbližších dnech zahájeno mistrovství Evropy s ambiciózním českým týmem.

Podnikoví fotbalisté svou přípravu směřují k sobotě 19. června, kdy bude na hřišti v Hostivaři sehrán

již 9. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele. Účastníci prestižního klání zůstávají stále stejní. Dvě družstva posílají do boje divize Metro, Elektrické dráhy a Autobusy a po jednom týmu ředitelství a Střední průmyslová škola, Střední odborné učiliště a Učiliště, zřízené naším podnikem. Podle výsledků loňského ročníku byly týmy rozděleny do dvou skupin. Ve skupině A se utkají týmy ED I, ředitelství, Autobusy II a Metro II a ve skupině B družstva Středního odborného učiliště, Metra I, Autobusů I a ED II.

Bohatý program začíná výkopem úvodního duelu mezi týmy Autobusů I a Elektrických drah II již v 8.00 hodin a rozhodující finálový zápas bude zahájen v 18.00 hodin. Loňský triumf, již čtvrtý v historii turnaje, obhájí zástupci Opravy tramvají, startující

pod hlavičkou ED I.

Sobota 19. června přináší také atraktivní duely na kontinentálním šampionátu, a tak po skončení turnaje bude zahájena velkoplošná projekce zápasů z mistrovství Evropy. Od 20.45 hodin budete moci v Hostivaři shlédnout zápas Česka proti Nizozemsku.

Všichni jste srdečně zváni na fotbal do Hostivaře! Přijďte povzbudit své kolegy v prestižním klání, občerstvení bude zajištěno!

-bda-

9. ročník fotbalového turnaje	
8.00	– výkop prvního utkání
15.00	– začínají zápasy o konečné umístění
18.00	– finále
18.45	– vyhlášení výsledků
20.45	– ME Česko – Nizozemsko

Foto: Martin Jäger



Fotbal na Třebešíně

Ve čtvrtek 29. dubna se sešli nejen všichni sportovní a sportuschopní pracovníci školy, ale i jejich příznivci, na hřišti u provozovny Třebešín. Stejně jako v předchozích letech se jako hosté turnaje v malé kopané zúčastnili i pracovníci ředitelství Dopravního podniku. Zmíněný turnaj má již svou tradici a je to turnaj vpravdě atypický – atypické jsou rozměry hřiště, délka poločasů, skladba mužstev a hlavně netradiční jsou i pravidla. Maraton zápasů 6 zúčastněných družstev trval přes 5 hodin a kromě radosti z pohybu byly k vidění i skvělé fotbalové výkony.

Počasi turnaji přálo, nechybělo ani tradiční občerstvení ani „poturnajové“ hodnocení v blízké restauraci. Z toho vyplývá, že akce má nejen sportovní, ale i společenský charakter. Přestože vítězili všichni, kteří se přinutili k pohybu, měl turnaj své vítěze i poražené.

Na nejvyšší příčce se umístilo a pohár získalo mužstvo ředitelství DP, 2. místo obsadilo smíšené mužstvo pracovníků provozoven Valentinka a Rohanský ostrov, bronzovou příčku vybojovali pracovníci provozovny Košíře.

Další setkání se sportem se uskuteční v dubnu 2005.



Soutěž Automechanik Junior 2004

Ve dnech 21. a 22. dubna se konal již 10. ročník regionálního kola soutěže Automechanik Junior 2004.

Zahájení a teoretická část soutěže, počítačové testy, proběhly ve škole v Moravské ulici. 21. dubna v 9.00 hodin byla soutěž slavnostně zahájena slibem rozhodčích a závodníků a bylo provedeno rozlosování jednotlivých soutěžících.

Od 10 hodin následoval teoretický test na počítačích, který obsahoval 150 otázek. Druhý den probíhala praktická soutěž v Pražském veletržním areálu Letňany, a to za účasti odborné veřejnosti v rámci veletrhu Pražský motoristický týden.

Soutěžící postupně prováděli práce na deseti stanoviskách, z nichž jedno nově obsahovalo zkoušku ze zdravotní přípravy, konkrétně vyproštění zraněné osoby z vraku vozidla, zjištění základních životních funkcí, základní oživovací postupy a uložení zraněného do stabilizované polohy. Soutěže se zúčastnilo 19 soutěžících ze 7 pražských škol.

V letošním roce se nám nepodařilo obhájit prvenství z minulých let a náš nejlepší soutěžící skončil na 4. místě se ztrátou pouhých 2 bodů na vítěze. Z uvedeného vyplývá, že letošní soutěž byla velmi vyrovnaná a soutěžící prokázali vysoké kvality v přípravě oboru automechanik.

Plavání v Pardubicích

Soukromé střední odborné učiliště a Učiliště stavební Pardubice, s. r. o. bylo pořadatelem již 4. ročníku plaveckých přeborů ČR soukromých středních škol. Nad závody, které se uskutečnily v pardubickém bazénu 13. března převzalo záštitu Sdružení soukromých škol Moravy a Slezska.

Přeborů se zúčastnilo 16 škol. Naši školu reprezentovali 4 žáci, kteří startovali v následujících disciplinách:



plínách: Petr Holek a Pavel Kořínek – 50 m prsa, Josef Turek, Pavel Daněk, Petr Holek, Pavel Kořínek – 50 m kral, Pavel Daněk, Josef Turek 50 m znak. Společně pak nastoupili ve štafetě 4x50 volný způsob.

A výsledky? Ty lze hodnotit jako velmi dobré. 5. místo ve štafetách z 12 startujících družstev a výsledky v ostatních závodech nám přisoudily 9. příčku v celkovém hodnocení. Pro lepší výsledek nám chyběly dívky, které by získanými body přispěly k eventuálně lepšímu umístění. Co naplat, jsme převážně chlapeckou školou a dívky, které na škole máme, moc nespoutají.

Řekni drogám ne!

Nebojme se zasáhnout v okolí dítěte. O drogách nestačí jen mluvit. Existují situace, kdy může být účinnou prevencí aktivita.

Přímý zásah. Nebojme se zjistit, jaká je situace ohledně drogových problémů ve škole našeho dítěte. Zeptejme se učitelů, navážme kontakt s rodiči ostatních dětí. Pokud se objevují varovné příznaky, nebojme se na škole vyžadovat aktivní přístup. Buďme si vědomi toho, že pokud problém nastane, nelze ho vyřešit ze dne na den. Váhavost se ale nevyplácí. To, že se v okolí vašeho dítěte objevily drogy, ještě nemusí nic znamenat. Situaci však nelze rozhodně podceňovat. Právě v tomto okamžiku je čas získat všechny dostupné informace a pak jednat.

Text a foto-sou-

DOŠLO DO REDAKCE

U nás nemožné, ve světě funkční

Čím víc člověk cestuje a čím lépe poznává cízi země, tím více zjišťuje, že naše země má příliš velký strach z něčeho nového, dosud neosvědčeného a léty neprověřeného. Chybí zde vůle něco změnit, zvolit neobvyklé postupy.

Tato vůle je rovněž zaslápávána do země současnými předpisy a normami. V kombinaci s nedostatkem peněz tyto faktory brzdí pokrok a rozvoj městské hromadné dopravy. Jeden příklad za všechny: budování železničních stanic či stanic metra v Česku a v zemích západní Evropy se diametrálně liší. V dopravně vyspělém Německu či v neméně pokročilé Francii se při navrhování nových stanic zjevně přednostně hledí na užitek pro cestující a až poté na směrové a sklonové poměry stavebního uspořádání. V Praze se raději stanice vybuduje daleko od místa potřeby nebo se v případě předchozího zrušení již neobnoví, neboť by byla umístěna v příliš ostrém oblouku a pro cestující by to nebylo dvakrát bezpečné. Na stanicích umístěných přesně podle stávajících norem sice ke zranění nedojde, otázka ale zůstane, kolik cestujících tato stanice díky své nevhodné poloze přiláká.

Přehnaná starostlivost o bezpečí cestujících se projevuje i v jiných oblastech. V Německu je celkem obvyklé, že noční autobusy zastavují pro výstup i mimo pravidelné zastávky, pokud jsou daleko od sebe, aby se noční cestující rychleji dostal domů a nemusel se plížit dlouhou temnou ulicí plnou potenciálních násilníků. U nás toto nelze, neboť by při výstupu z vozidla mimo zastávku mohlo dojít ke zranění vystupujícího. Posudte sami, co je nebezpečnější.

U našich západních sousedů není problém vzít si s sebou do tramvaje či autobusu jízdní kolo, když tím nepřekáží v době přepravních špiček. V Praze je preference cyklistické dopravy limitována nejvýše dvěma bicykly na soupravu metra, což při víkendovém intervalu stejně nikdo nedodržuje.

V německém Stuttgartu se nebojí doprostřed pěší zóny u vchodu do podzemní dráhy umístit digitální panel s informacemi o odjezdech nejbližších vlaků. V Praze ovšem takové hazardování se zdravím cestujících nepřipadá v úvahu. Ti by se asi totiž zcela nekontrolovaně vrhli do útrob metra a volným pádem by se snažili chytit svou soupravu. Nevím sice, jak velký je počet zranění cestujících v německé MHD, ale vím, že si díky bohatším informacím a službám mohou cestování zpříjemnit a zrychlit a hlavně si asi opravdu připadají jako klienti a ne jako nesvéprávné stádo.

Ve světových metropolích jako Londýn či Paříž a ostatně i v celém Německu vám řidič autobusu nezastaví, nedá-li mu znamení. Všechny zastávky tak mají přehledně stejný charakter a nevyžadují, že by z toho byli cestující nešťastní. Aspoň nemusí tápat, která zastávka na znamení je a která není a nemusí mít strach z osočování řidičem, pokud se náhodou spletou. K tomu ušetřený čas, nafta i životní prostředí.

I když se podařilo od dob Ikarusů, účelových linek a sedmnáctiminutových intervalů udělat obrovský kus práce, pražskému cestujícímu (o mimopražském nemluvě) stále chybí důležité informace. V metru se na první pohled nedoví, za jak dlouho mu souprava přijede, zato ví velmi přesně, kdy mu ujela. Na lince

B ani často nezjistí, kde souprava končí jízdu. Dále nemá možnost si ve vozidle vyzvednout jízdní řád pro svoje příští cesty. Pokud musí přestupovat v době nízkých přepravních nároků, celou cestu se strachuje, neujede-li mu přípoj, pokud tedy ví, kde má přestoupit. A když už ví, musí v mimopražských oblastech bedlivě sledovat cestu, protože hlášení zastávek se za pražské hranice prokousává velmi zvolna. Široké spektrum informací na zastávce včetně plánu okolní oblasti lze v Praze spatřit pouze v centru a za Prahou ve světých výjimečkách (Mníšek pod Brdy, Kostelec nad Černými lesy). Všude jinde se musí zájemce o přepravu spokojit s jízdním řádem a ostatní si domyslet.

Atraktivitu jízdního řádu zvyšuje jeho jednoduchost a zapamatovatelnost. I když se již v MHD mnoho podařilo zlepšit, na železnici mimo hlavní tratě je pravidelný jízdní řád stále jev sporadický. Bojím se, aby se sporadickým jevem nestalo spatřit na těchto tratích cestujícího.

Doba, kdy se musel zákazník doprošovat o služby nebo zboží, pomalu odeznívá a je čas dát mu najevo, že o něj MHD stojí víc než jeho vlastní automobil. Avšak bez kvalitních a aktuálních informací půjde těžko říct: Dnes nech auto doma a jeď do práce s námi. A když se ti to bude líbit, dostaneš dost informací k tomu, abys s námi mohl jet i zítřka.

Na řadu opatření, zlepšujících přísun informací cestujícím, se však nelze vymluvit nedostatkem peněz. Některé věci totiž kupodivu fungují i zdarma. Jen je třeba využít všechny nástroje. Takže je někdy užitečné vzít si poučení a příklad ze země, kde je boj o cestující daleko obtížnější než u nás a nehledat ve všem jen důvody k zamítnutí. A protože nemožné je jen silné slovo od slabých lidí, nelze než doufat, že věci, které už úspěšně fungují jinde a tady jsou zatím nemožné, budou zanedlouho fungovat i u nás.

Filip Drápal

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

O jaký druh předčasného starobního důchodu si mohu požádat, bude-li mi v souvislosti s organizačními změnami v Dopravním podniku dána výpověď pro nadbytečnost? Chtěl bych vědět, kdy mi pak bude důchod zase dopočten.

O předčasný starobní důchod si můžete požádat kdykoliv, splňujete-li pro jeho přiznání podmínky. Na přiznání předčasného starobního důchodu nemá žádný vliv ukončení pracovního poměru z důvodu organizačních změn – pro nadbytečnost, ani žádný jiný důvod ukončení pracovního poměru. Záleží pouze na vás, zda se rozhodnete si o tento předčasný důchod požádat. Při pobírání předčasného důchodu nemůžete být výdělečně činný.

Předčasný starobní důchod má dvě varianty:

1. trvale krácený,
2. dočasně krácený.

1. O předčasný starobní důchod si můžete požádat až 3 roky (a kdykoliv později) před vznikem nároku na řádný starobní důchod. Tento druh předčasného důchodu je vždy krácen trvale, to znamená, že při dovršení nároku na váš řádný starobní důchod vám již nebude přepočten. Za každých 90 kalendářních dnů

dřívějšího odchodu se vám krátí výpočtový základ pro důchod o 0,9 % (již jsme uváděli v minulých číslech DP-KONTAKTu, že při odchodu o 3 roky dříve se krátí tento důchod trvale o přibližně 1500 až 1700 Kč měsíčně, o 2 roky přibližně 1000 až 1100 Kč měsíčně, o 1 rok přibližně o 500 až 600 Kč měsíčně – rozhodný je váš výdělek za léta 1986 až 2003 a pojištěná doba).

2. Pobíráte-li částečný invalidní důchod a nechybí-li vám do data vzniku nároku na řádný starobní důchod více než 2 roky, můžete si požádat o předčasný starobní důchod dočasně krácený. Dovršíte-li svůj řádný důchodový věk, požádáte si o přepočtení důchodu.

Pobíráte-li minimálně 5 let invalidní důchod, můžete si též požádat o předčasný starobní důchod až o 5 let dříve. Dovršíte-li svůj řádný důchodový věk, požádáte si o přepočtení důchodu.

Krácení u tohoto dočasně kráceného předčasného důchodu činí 1,3 % za každých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu.

Možnost dočasně kráceného předčasného důchodu, u kterého předcházela evidence na Úřadu práce minimálně 180 kalendářních dnů, byla novelou důchodového zákona s účinností od 1. ledna 2004 zrušena.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2004 a dále, případně i o pře-

počet již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2003, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žadosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.

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

Príspevek na penzijní připojištění u nemocného zaměstnance

Pokud zaměstnavatel přispívá zaměstnanci na penzijní připojištění, jde u zaměstnance o nepepený příjem. Ale tento příjem je u zaměstnance osvobozen od daně do určitého limitu. Maximálně do výše 5 % vyměřovacího základu pro pojistné. Ta část příspěvku, která přesáhne stanovených 5 %, se posoudí jako zdanitelný příjem.

Například při měsíční hrubé mzdě (pro zjednodušení uvažujeme, že vyměřovací základ je roven hrubé mzdě) ve výši 10 000 Kč je od daně osvobozen příspěvek maximálně 500 Kč, při mzdě 15 000 Kč je od daně

osvobozen příspěvek maximálně 750 Kč, při mzdě 20 000 Kč příspěvek do výše 1 000 Kč a podobně.

Pokud zaměstnanec z důvodu nemoci nemá žádný příjem, pouze nemocenské dávky, je celý příspěvek zdanitelným příjmem zaměstnance. Vychází se ze situace, že zaměstnanec má v podstatě hrubý příjem 0 Kč a 5 % z nuly je nula – tudíž žádná výše příspěvku osvobozená od daně. Ze skutečné výše příspěvku se vypočte měsíční záloha na daň a odvede se finančnímu úřadu. Není-li ji z čeho srazit (nedostatečný příjem zaměstnance), musí ji zaměstnanec zaměstnavateli zaplatit.

V praxi ale v převážné většině případů daňová záloha nevznikne, protože zaměstnanci mají podepsané „Prohlášení k dani“ a tudíž jim náleží měsíční základní odpočet (nezdanitelná část základu daně) na každého poplatníka ve výši 3 170 Kč, který se odečítá od hrubého příjmu, tj. zdanitelného příspěvku.

V rámci celoročního vypořádání daně patří zdanitelný měsíční příspěvek na penzijní připojištění do úhrnu příjmů a uvádí se na „Potvrzení o zdanitelných příjmech“.

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství

Světová renesance tramvají má své důvody

DP-KONTAKT čtu již pěknou řádku let a jako vždy ani tentokrát, tedy v dubnovém čísle, jsem nevynechal rubriku „Došlo do redakce“. Tentokrát mě však donutil příspěvek pana Petra Janáče z divize Autobusy k aktivní reakci formou následujících řádků.

I doprava je diskuze, a proto chci vyjádřit svůj nesouhlas s jeho názory. Především bych byl rád, aby si pan Janáč uvědomil, jaké jsou výhody kolejové dopravy a proč se tato ve městech i mimo ně budovala, buduje a do budoucna preferuje. Uznávám, že z pozice cestujícího nejsou tak důležité technické výhody, jako desetkrát nižší valivý odpor či pružnější rozjezd. Umístění tramvajové dopravy ale spočívá především v ekologii, kapacitě vozidel a s využitou kapacitou souvisejících nižších nákladech, chcete-li efektivnosti provozu.

Autor příspěvku podle vlastních slov sní o tom, že místo tramvají na Václavském náměstí budou jezdit

DOŠLO DO REDAKCE

midibusy. Začnu tedy ekologií. Snad nejsem jediný obyvatel hlavního města, který cítí, že Praha nedisponuje zrovna ideálním ovzduším, což v centru platí v multiplikovaném rozsahu. A ať jsou autobusy vybaveny motory se sebestřísnější normou, pořád není jejich provoz absolutně čistý jako tramvajový. Odlehčeně řečeno, jistě víte jak je nepřijemné stát ve společnosti kuřáka – a kolik kuřáků se skrývá v motoru autobusu? Nemluvě o kapacitě těchto vozítek ve srovnání s tramvají, jež navíc vytvoří (nebo lépe obnoví) proti midibusovým minilinkám přímé vazby ve vztahu k existující infrastruktuře v celé Praze.

A další sen – trolejbus. Samozřejmě i já jsem příznivcem návratu trolejbusů do pražské MHD, ovšem návratu tam, kde je místo tohoto systému – třeba k Waltravce. Trolejbus je elektrickou variantou autobusu, však také můžeme v poslední době vidět snahu o jejich unifikaci u obou českých výrobců. Nutné je tedy brát

v potaz kapacitní parametry a uvědomit si, že tramvajové tratě se projektují proto, aby převzaly nedostačující kapacitu autobusů. Trolejbusy řeší ekologii, nikoliv kapacitu, která zůstane stejná – tedy nedostačující. Tramvajová souprava – nejtípicetější 2xT3 uveze více než dvojnásobný počet cestujících oproti kloubovému autobusu či trolejbusu. Uvažte příklad Barrandova, kde místo přeplněných autobusů jezdí rychlé, přiměřeně obsazené tramvaje. A taková situace je plánovaná i na místech budoucích tramvajových tratí, které se, doufám, budou objevovat co nejrychleji, i když finance umějí zdržovat...

Na závěr mi dovolu, abych se poušmál nad slovním spojením pana Janáče „hlučné tramvaje“ po tom, co jsem několik let cestoval pravidelně na trati B metra, které o nekritizuje.

Jan Sch dlbauer, Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

S nastupujícím červnem se nezadržitelně přiblížilo období letního cestování. Většina z nás je při něm zvyklá používat „klasické“ tištěné mapy, ale jsou již i tací, kteří využívají mapy internetové. Na ty zaměříme pozornost v tomto a příštím díle seriálu o zajímavých internetových adresách. Dnes se budeme věnovat mapám České republiky (s jedním malým slovenským exkurzem) a z nich především těm, které najdeme schované pod křídly velkých internetových portálů. V červenci se pak můžete těšit na mapy zahraniční a několik mapových překvapení.

Prvním z mapových serverů, které dnes navštívíme, sídlí na adrese www.mapy.cz a patří do rodiny portálu Seznam. Kdo zavítá na tyto stránky, rozhodně neprohloupí. I když leckde najdete mapy vizuálně atraktivnější a podrobnější, asi nikdo u nás však nenabídne tolik doplňkových informací. Na mapách si tu můžete dohledávat kupříkladu bankomaty, lékárny, policejní stanice, benzínové pumpy nebo restaurace a ubytovací zařízení. Rovněž plány měst a městeček jsou zpracovány s ohledem na co nejširší praktické využití a nabízejí řadu doplňkových údajů o jednotlivých městských institucích, obchodech a dalších zařízeních – stačí podržet myš nad příslušným objektem a hned o něm víte více.

Součástí stránek je i „plánovač tras“, který vám pomůže vybírat nejkratší a nejrychlejší automobilové spojení mezi obcemi a městy v České republice. Například cesta z Aše do Mostů u Jablunkova bude podle plánovače dlouhá 632,6 km a za volantem na ní strávíte něco málo přes sedm hodin – samozřejmě za předpokladu dodržování všech dopravních předpisů.

Pokud máte raději mapy vizuálně přitažlivé, podívejte se na adresu <http://mappy.atlas.cz>. Toto konstatování platí stejnou měrou i pro plány měst: oku lahodí o něco více než mapy na Seznamu, nenajdete tu však zdaleka tolik informací. Velkou předností map na portálu Atlas je důmyslné technické řešení, které výrazným způsobem usnadňuje a zrychluje posuny v mapě: narodil od jiných severů, kde se při posunu vždy načítá celá stránka, na Atlasu se plynule načítají pouze nově zobrazené části. I tyto stránky nabízejí možnost vyhledávání optimálního automobilového spojení.

Dalším mapovým uzlem v počítačové síti je server <http://mappy.centrum.cz>. Této adrese by měli dávat přednost ti, kteří vyžadují co nejjednodušší mapové zobrazení. Na mapách portálu Centrum naleznete vrstevnice, zpevněné cesty i lesní stezky, které byste jinde hledali marně. Doporučit lze nakonec i adresu

<http://mappy.quick.cz>, kde naleznete velmi solidní automapu klasického stříhu. Oba mapové portály rovněž nabízejí programy na vyhledávání ideálních tras a spojení. Ti, kteří se chystají k cestě na Slovensko, by pak neměli opomenout návštěvu adresy <http://mappy.atlas.sk>. Najdou zde kvalitní mapový servis (automapy v měřítku 1:100 000), včetně množství doplňkových informací.

Až doposud jsme se věnovali mapám vhodným pro automobilisty. Na internetu lze ale nalézt také turistické mapy, kupříkladu na adrese www.mapyonline.cz. Tento web oceníte zejména pro jeho komplexnost, neboť jsou zde k máni turistické mapy pokrývající celé území naší republiky, a to v měřítku až 1:50 000 (1 cm na mapě = 0,5 km ve skutečnosti). Navíc můžete využít třeba vyhledávání chráněných přírodních území nebo hradů a zámků.

Na závěr si vám dovolu představit jednu mapovou pozoruhodnost. K nahlédnutí je na stránkách www.icarto.com v sekci galerie. Jde o staré městské plány, převážně pražské (najdete tu také starou mapu Berlína či Drážďan). Zájemci si zde mohou mimo jiné prohlédnout, jak vypadaly mapy sítě pražské MHD z doby německé okupace. **-mš-**

Historie Žižkova, jehož jméno je úzce spjato se slavným husitským vojevůdcem Janem Žižkou, který na zdejších vrchu Vítkov vybojoval 14. července 1420 památnou vítěznou bitvu nad křižáky, je úzce spojena s minulostí Vinohrad. Kromě různých roztroušených usedlostí a vinic existovala v minulosti na katastru dnešního Žižkova jediná ves – Olšany. Její jméno je doloženo v roce 1394. Během staletí se tu vystřídal četní majitelé. V roce 1620 byl zdejší dvůr pod správou Starého Města, které ho připojilo ke svému libeňskému panství. V roce 1849 se Olšany staly součástí katastrální obce Vinohrady, pojmenované v roce 1867 oficiálně Královskými Vinohrady. Výnosem zemského výboru z 16. července 1875 byla tato obec rozdělena na dvě, Vinohrady I a Vinohrady II. Zanedlouho bylo místodržitelkou vyhlášeno z 11. srpna 1877 oznámeno přejmenování Vinohrad I na Žižkov, který pak byl nejvyšším císařským rozhodnutím z 15. května 1881 povýšen na město. Bylo to logické završení mimořádně rychlého stavebního vývoje obce. V roce 1869 žilo na zdejší území 292 lidí, z toho většina v Olšanech, ale v roce 1880 už na Žižkově bydlelo přes 21 tisíc lidí, během



dalšího desetiletí se tento počet prakticky zdvojnásobil a v roce 1900 dosáhl 60 119 obyvatel! Žižkov se tak zařadil, podobně jako sousední Královské Vinohrady, mezi největší česká města a od roku 1890 byl sídlem soudního a od roku 1898 i politického okresu.

Také po připojení ku Praze stavební rozvoj Žižkova pokračoval nezměněným tempem. Žižkov se stal součástí Prahy XI., která zahrnovala ještě Hrdlořezy a Malešice. To se nezměnilo ani po vytvoření městských obvodů v roce 1947. V té době ale mělo žižkovské území již jinou podobu, protože v roce 1946 k němu bylo na východě připojeno rozlehlé území nákladového nádraží (původně část Strašnic), Vackova, Jarova a Chmelnice (původně Hrdlořezy). Malé části svého území Žižkov ztratil (např. Václavku a Evangelické hřbitovy při dnešním Vinohradské třídě, některé domy nedaleko Flory, upravena byla i hranice s Karlínem a Libní, kde Žižkov do té doby sahál až na křižovatku Švábky a na jeho území ležel i pověstný plynojem nad Palmovkou. Zatímco při územní reorganizaci v roce 1949 zůstalo žižkovské území ještě celé (jako Praha 11 s malou částí Vysočan), v roce 1960, kdy se většina žižkovského katastru, 534 ha, stala součástí a současně základem Prahy 3, menší území byla připojena ku Praze 8 (9 ha) a ku Praze 10 (1 ha). Od roku 1990 je Žižkov ve stejných hranicích součástí městské části Praha 3.

Žižkov byl od svého založení v 19. století především rezidenční čtvrtí. Průmyslu zde bylo poskrovnu, například továrna na střelivo Sellier & Bellot, která tu existovala v letech 1826 až 1935. Žižkov se stal místem, kde našly své sídlo mimořádně významné prvky pražské infrastruktury. Od 28. dubna 1865 zde byla v činnosti pražská obecní plynárna, která stávala v místech, kde je dnes stadion Viktorie Žižkov a sousední budovy Vysoké školy ekonomické a Dům odborových svazů. Svítiplyn se zde vyráběl až do roku 1926. Plynárna je zajímavá ještě z jednoho důvodu. Právě v jejím objektu měly své kořeny Elektrické podniky (královského) hlavního města Prahy, přímý předchůdce dnešního Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Na Žižkově zahájila 1. prosince 1889 výrobu také první městská elektrárna, která stála v místech nynější žižkovské tržnice. Elektrina se zde vyráběla až do července 1926. Dne 19. června 1927 zahájila na Žižkově činnost velká telefonní ústředna ve Fibichově ulici a nová ústřední telekomunikační budova byla postavena v Olšanské ulici v letech 1973 až 1976. Dominantou Žižkova se v roce 1992 stala věž televizního vysílače, která svojí výškou 216 m zaujímá první místo mezi pražskými výškovými stavbami.

Mimořádný význam z celopražského hlediska mají

Olšanské hřbitovy, jejichž tradice sahá až do roku 1680. Postupně byly rozšiřovány, a proto později kladly značné nároky i na městskou hromadnou dopravu. Opomenout nemůžeme pochopitelně ani další dominanty Žižkova – Památník národního osvobození na Vítkově, dokončený v hrubé stavbě před druhou světovou válkou a doplněný v roce 1950 o známou jezdeckou sochu Jana Žižky. Z dalších památek připomeňme především kostel sv. Rocha na Olšanech z roku 1682, označovaný za nejvýznamnější žižkovskou stavební památku, či novogotický kostel sv. Prokopa vysvěcený v roce 1903.

V době, kdy moderní Žižkov vznikal, byla Praha ještě obklopena barokní bastionovou fortifikací. Hlavní komunikací byla říšská silnice označovaná nejčastěji horská (podle Kutné Hory) či vídeňská. Jde o dnešní ulice Husitskou a Koněvovu. Olšany byly s Prahou spojeny cestou, která odpovídá dnešním ulicím Táborské a Seifertově. Do města se vstupovalo tzv. Novou či Horskou branou, která stávala přibližně v dnešní Bolzanově ulici a zbořena byla v roce 1875.

Ačkoliv přes žižkovské území vedla už od roku 1845 nejstarší pražská železniční trať Severní státní dráhy a od roku 1872 také jeden úsek Pražské spojovací dráhy a Turnovsko-kralupsko-pražská dráha, neměla železnice pro spojení Žižkova s Prahou prakticky žádný význam, a to ani v období, kdy existovala zastávka na Hrabovce (1872 – 1919 a 1922 – 1941) či tzv. nouzová zastávka Vítkov. Ani zprovoznění nákladového nádraží v roce 1936 nemělo význam pro osobní dopravu. Žižkov zato patřil mezi ty části pražské aglomerace, které velmi brzy získaly kvalitní spojení městskou hromadnou dopravou. Pominout musíme bohužel omnibusovou linku z Václavského náměstí na Žižkov, o které chybí bližší informace.

Počátky městské hromadné dopravy na Žižkově spadají do první poloviny 80. let 19. století, kdy soukromá společnost Pražská tramway zřídila linku koněspřežné tramvaje, která od 31. prosince 1883 spojovala centrum Prahy (Křižovnické náměstí a Staroměstské náměstí) a Žižkov dnešními ulicemi Husitskou, Prokopovou, Rokycanovou a Chelčického, kde byla vozovna a v roce 1893 byla prodloužena Chelčického ulicí až do stanice Olšany, která byla v tehdejší Nákvasově ulici (dnešní nejjižnější část Prokopovy ulice u Olšanského náměstí). Tím získaly spojení Olšanské hřbitovy, na které byl v té době hlavní vchod od nynějšího Olšanského náměstí.

Od 18. září 1897 přes Žižkov vedla nynějšími ulicemi Seifertovou, Táborskou a Jičínskou první trať elektrické dráhy, kterou postavily pražské Elektrické podniky jako součást původně okružní dráhy Praha – Žižkov – Král. Vinohrady. Zpočátku po ní krátce jezdily i vozy vinohradského dopravního podniku. Oblast Flory byla napojena přes Vinohrady už od června téhož roku. Další zásadní změna dopravy se uskutečnila 28. října 1901, kdy byla dokončena elektrifikace žižkovského úseku koňky s dílčím přeložením kolejí do části Lupáčovy ulice. Tehdy byl položen základ typické žižkovské tramvajové lince č. 9, ačkoliv číselné označení dostala až v roce 1908. Protože výstavba Žižkova plynule pokračovala, dožadovala se brzy žižkovská radnice dalších tratí. V roce 1907 byla tramvajemi obsluhována jižní část žižkovského katastru podél dnešního Vinohradské ulice, tj. v oblasti Flory a jižní strana hřbitovního areálu. V roce 1910 byla postavena trať přes Ohradu k Vápence, kde o dva roky později vznikla nová tramvajová vozovna. Původní úsek v Prokopově ulici kolem Bezovky byl opuštěn a později zrušen, i když se po první světové válce občas hovořilo o jeho obnově.

V roce 1924 byl Žižkov obslužen již 5 tramvajovými linkami: č. 2 (okružní na Špejchar), č. 7 (na Klárov), č. 9 (do Košíř), č. 10 (na Pohořelec), č. 11 (do Střešovic) a č. 16 (na Santošku).

Pomineme-li napájecí autobusovou linku D, která byla určena pro obsluhu Hrdlořezy a Malešic, dostal Žižkov 18. září 1927 vnitroměstskou autobusovou linku H, kterou bylo možné cestovat na Jungmannovo náměstí, později do oblasti Smíchova. Na Žižkově jezdila dnešními ulicemi Kubelíkovou a Ševčíkovou. V roce 1932 byla zavedena linka M od Bezovky zpočátku jezdící na Malou Stranu, později na Malvazinky, přičemž na Žižkově byla prodloužena Žerotínovou a Jeseniovou ulic k tramvajové vozovně. V roce 1934 byla zkušebně zavedena samostatná vnitrožižkovská provozní větev linky H z Olšanského náměstí k žižkovské tržnici, ale neosvědčila se a byla po několika týdnech opět zrušena. Ve 30. letech vyvrcholila výstavba žižkovských tramvajových tratí úseky Olšanské náměstí – Nákladové nádraží Žižkov (1936) a Ohrada – Židovské hřbitovy (1937, zde v roce 1936 jezdila krátce autobusová linka G, ale neosvědčila se). Velmi kvalitní obsluhu Žižkova narušila druhá světová válka, která měla za následek zánik autobusových linek H i M.

Po skončení války se pozornost soustředila na trolejbusovou dopravu. První linka č. 56 zajistila nové a velmi důležité spojení od Ohrady do Vysočan od 4. března 1951. O dva roky později přibyla linka č. 57 (Náměstí Míru – Vysočany), přičemž linka č. 56 byla na nějaký čas prodloužena až do Jinonic. Později na Žižkově jezdila i linka č. 63. Trolejbusová éra na Žižkově trvala jen 15 roků. Od 28. března 1966 tu byly trolejbusy nahrazeny linkami č. 139, 140 a 142. To už ale v této čtvrti jezdily znovu i jiné vnitroměstské linky, například č. 126 a 127 spojující Vysočany s Vršovicemi, resp. Nuslemi (od r. 1960), či linky tzv. překryvné sítě č. 133 (od 13. dubna 1964; Těšnov – Černokostecká, později sídliště Malešice), č. 135 (od 2. listopadu 1964; Nádraží Veleslavín – Spořilov) či 136 (19. července 1965; Vozovna Kobylisy – Hostivař).

S ohledem na současnou téměř vnitroměstskou polohu Žižkova není možné uvést pro omezený prostor všechny přepravní vztahy, které tramvajová či autobusová doprava postupně nabídl. Především prodloužení linky A metra do stanice Želivského od 19. prosince 1980 přispělo k nárůstu především autobusových linek.



Vzpomeňme ale ještě dvě události, které zásadním způsobem ovlivnily na Žižkově tramvajovou dopravu. Od 27. června 1977 byla z důvodu výstavby mimoúrovňové křižovatky u Bulhara trvale zrušena trať v Husitské a Koněvově ulici mezi Bulharem a Ohradou a nahrazena autobusovou dopravou. Mnohem pozitivnější událostí bylo zprovoznění nové tratě Ohrada – Palmovka od 23. listopadu 1990, která zajistila zcela nový a rychlý přepravní vztah ke stanici metra linky B.

Na závěr vzpomeňme ještě jednu nenápadnou, ale nesmírně užitečnou stavbu pro pěší dopravu. Jde o tunel pod Vítkovem, který od 19. prosince 1953 spojuje Tachovské náměstí na Žižkově s Thámovou ulicí v Karlíně. Původně zajišťoval rychlé spojení do karlínských průmyslových podniků, ale po roce 1990 dostal význam i pro spojení s karlínskou stanicí metra Křižkovka.

-pf.-fp-

Foto: Pavel Fojtík



Správná odpověď z čísla 4/2004: Zůstaneme u zatřetí tradice a opět budeme citovat z odpovědi jednoho z výherců. „Snímek představuje pohled na tramvajovou křižovatku ulic Bělehradská a Otakarova v Nuslích. Jedná se o pohled z Bělehradské ulice ve směru od Nuselských schodů. Vzadu v levé části obrázku jest

nádvorní část řady domů v ulici Na Zámecké.“
Dubnová fotografie patřila zřejmě k těm průměrně obtížným, neboť do uzávěrky jsme obdrželi „pouze“ dvanáct správných odpovědí. Všichni soutěžící tedy postoupili do losování, které se uskutečnilo ve čtvrtek 13. května a štěstí se usmálo na Libuši Královou,

• Tomáše Vokroje a Zdeňka Žízalu. Všichni tři od nás obdrželi dvojici knih napsaných Pavlem Fojtkem, Pražské elektrické dráhy a nedávnou novinku 30 let pražského metra.
• Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědi a výhercům srdečně blahopřejeme!

• Červen není měsícem, který by lákal k bádání v historických análech, ale přesto věříme, že si najdete čas k rozluštění červenové otázky. Malou výhodu budou mít tentokrát ti, kteří se orientují v trasách historických autobusových linek. Věříme, že se vám předprázdninový oříšek podaří rozlousknout a do konce června čekáme na vaše odpovědi. Tři úspěšní, ale také šťastní soutěžící od nás obdrží kompletní trilologii Pražský dopravní zeměpis, jejíž poslední díl vyjde začátkem prázdnin.

• Podle výsledků posledních kol jsme přesvědčeni, že už alespoň tušíte, kde byl soutěžní snímek pořízen, a tak neotálejte a pošlete nám svůj názor. Korepondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Můžete také využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě stačí napsat na zásilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Ale upozorňujeme, že výstřihy z krabic nemohou soutěžit. K dispozici je i schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

• Věřte, nebo ne, ale blíží se kulaté jubileum naší stálé soutěže. Už podevětačtyřicáté se vás ptáme, poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (15. 5. 2004)

Dopravu zrychlí nová technika

Na více než sedmdesáti místech v hlavním městě je před semaforu zařízení, které dává přednost v jízdě tramvajím. Podobnou vymoženost začínají mít také autobusy. Autobus z Bohnic jede Čimickou ulicí ke Kobyliskému náměstí a na semaforech před ním se rozsvěcuje zelená. Nikde nemusí čekat, a tak přijíždí rychle ke svému cíli, stanici metra Kobylisy. Tak nějak by to od června mohlo vypadat na trase autobusových linek mezi Bohnicemi a Kobylisy. Pracovníci společnosti Eltodo namontují do autobusů a do semaforů zařízení, které umožní, aby si počítač v autobuse sám podle dopravní situace navolil „zelenou vlnu“, tedy aby nemusel stát na křižovatkách či na přechodech pro chodce na červenou.

● ● ●

Právo (14. 5. 2004)

Lidé chtějí busy, radní hájí metro

Pražané by v centru města uvítali omezení osobní automobilové dopravy a přidělili by jeden pruh na jedné z největších pražských tepen, magistrále, hromadné dopravě. Radní ale tvrdí, že autobusy v centru města nepotřebujeme, máme ekologické metro. Podle pražského radního pro dopravu Radovana Šteina město v centru preferuje ekologickou dopravu, tedy metro. „Autobusy na magistrále jsou ekologicky nevhodné a není snahou města je do centra zavádět“, řekl Právu Šteiner.

● ● ●

MF Dnes (13. 5. 2004)

Díky, Dopravní podnik

Snažím se sice metrem jezdit co nejméně, ale někdy

• se bez něj člověk neobejde. Rozhodně je to nejrychlejší cestování v rámci pražské dopravy. Cesta podzemní drahou však nemusí být vůbec nudná. Stačí se začít do poezie pro cestující. To jsou básničky různých autorů, které bývají vyvěšeny v rámech uvnitř vagonů a některá díla jsou opravdu okouzující. Zrovna včera, když jsem jel odpoledne z Anděla do stanice Náměstí Republiky, jsem se začel do básně Manželská tolerance. Myšlenky v ní jsou vskutku pozoruhodné. Hned v prvním verši se dočteme, že on chtěl do kina, ona do divadla, a tak nakonec zůstali doma u televize. Druhý verš stál také za to, ona chtěla k večeri špagety, on jí vytkl, proč je pořád vaří, proč nemůže jednou udělat brambory, a tak si nakonec dali řízi. Úžasné, říkám si, ale závěr, ten byl přímo skvělý: a tak se milovali, a jestli se nerozvedli, milují se dodnes. Tak to opravdu nemělo chybu. No vida, hodnotím pro sebe, oni lidé v Dopravním podniku dokážou přijít i s dobrým nápadem, při kterém se člověk při jízdě podzemím alespoň rozptýlí a pobaví. Takže děkuji, Dopravní podnik. **Vybral ing. Jan Urban**

VODOROVNĚ: A. Stupeň citlivosti filmu; oráčův nástroj; závodní loď; druh zeleniny. – B. 1. díl tajenky. – C. Okrasný záhon; předložka; bavlněná látka; praotec; část těla. – D. Akvariální ryбка; druh sýra; druh papouška; část těla; chvat v zápase. – E. Kocour (nářečně); manželka; touše; únos; hradba. – F. Symetrála; bia; měsíc; staroegyptský bůh; dílčí údaje; předložka. – G. Slovenská předložka; africká antilopa; linie; užitek (nářečně); kalaba; lihovina. – H. Ženské jméno; český herec; orgán vidění; defekt; cílová čára. – I. Skryš jezevce; velké bolesti; šalba; italský herec; šábes. – J. Zhruba; pohřební nosítka; chod koně; riziko; otočné nosníky. – K. 2. díl tajenky. – L. Vyplácet; planeta; jméno papouška; čajová růže.

SVISLE: 1. Zhoubný nádor. – 2. Šikmým způsobem; bodavý hmyz. – 3. Rozhovor; dobrá víla; primát. – 4. Japonský porcelán; druh lemura; římských 1550. – 5. Hudební značka; řezačí nástroj; český básník. – 6. Oč; Zolův román; vojenský kněz. – 7. SPZ Teplice; druh borovice; vodní toky; SPZ Žiliny. – 8. Shluk keřů; bezhrbý velbloud; ostřím seknout. – 9. Verdiho opera; jemný prášek; vyjma. – 10. Části vozů; lesní šelma; hněv. – 11. Španělský souhlas; krátké kabáty; kazit; citoslovce vrčení. – 12. Momenty; německý malíř; kočkovitá šelma. – 13. Český literát; agrese; kovový prvek. – 14. Sladké ovoce; styl; součást lodi. – 15. Starší zájmeno; svislá jeskyně; sady; značka erbů. – 16. Zamluvit; vymřelý pták; SPZ Opavy. – 17. Dobytčí nápoj; indický rejsek; směřovat. – 18. Povrchový důl; část nohy; česká řeka. – 19. Název písmene; dvoukolák; ženské jméno. – 20. Evropanka; kněžské oděvy. – 21. Podzemní chodby a sklepy v hradbách pevnosti.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 5/2004: Plamen nebývá daleko od dýmu.

	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																				

Pomůcka: Asam, Aton, imari, kasetmaty.

PaedDr. Josef Šach



Nové informace doplňuje zdatný veterán

Je to právě rok, co jsme na stránkách DP-KONTAKT u oslavovali výročí zřejmě nejdéle informující vývěsky v Praze. Po roce můžeme oslavit další, tentokrát už čtrnácté narozeniny schématu metra v příjezdové chodbě Hlavního nádraží.

Další rok služby Pražanům

a návštěvníkům města jí neubral nic na „kráse“, jak můžete sami posoudit na fotografii. Jen umístění vývěsky na zdi začíná být poněkud chatrnější. Když nejde sundat plakát, zřejmě bude muset opustit své místo celá skříňka... Uvidíme, jaký bude její další osud.

Oproti minulému roku přece jen nastala změna. V blízkém okolí „veterána“ se objevily další dvě vitríny, které informují o aktuálním stavu MHD v Praze. Snad s nadchající změnou v linkovém vedení projdou i tyto dvě vývěsky obměnou a nezačnou svou pouť do muzea kuriozit, jako jejich předchůdce.

V této souvislosti se ptáme, zda není možná dohoda s provozovatelem nádraží, abychom „veteránskou“ vývěsku nedostali jako určitou kuriozitu do našeho archivu či muzea. Přece jen 14 let nepřetržitě služby veřejnosti, to už stojí za zaznamenání. A rekonstrukce nádraží se nezadržitelně blíží. **-bda-**



Ani jaro nebylo skoupé na zajímavé události. Jedna se udála v neděli odpoledne na Smíchovském nádraží. Linka č. 20 se právě chystá opustit nástupní zastávku, řidič zavře dveře a v tu chvíli naproti tramvaji vyrazí mladík, který by rád tramvaj stihl. Za ním ještě běží paní. Oba utíkají proti řidiči, který je musí vidět.

Mladík s jazykem na vestě přiskočí ke dveřím, ale ty se neotevrou, naopak tramvaj se dává do pohybu na svou další pouť pražskými ulicemi. Zlost „neúspěšným běžcem“ doslova cloumá, ale nepomůže si... Nezbyvá mu než si patnáct minut počkat na další spoj.

Opět musí následovat tradiční otázka, proč? Nemohl řidič náhodou ještě jednou dveře otevřít a vpustit dobíhající dovnitř? Nemohl odjezd o několik vteřin opozdit? Na tyto a mnoho dalších podobných otázek si může odpovědět jen dotyčný sám. Možná to opravdu nešlo a tyto řádky pouze dělají z komára velblouda.

Ale dejme si ruku na srdce, tato událost nebyla v pražské městské hromadné dopravě ojedinělá...

Následující zážitek se stal o několik dní později

PŘÍSTUP VLASTNÍMA OČIMA

krátce po půlnoci. Pokud si občas někam vyrazíte a zábava je v plném proudu, nechce se vám domů. Hodinky jsou ovšem neúprosné, a tak s vypětím všech sil stiháte poslední spoj, odjíždějící zpravidla po půlnoci od stanice metra. Tak tomu zcela jistě bylo i v tomto případě.

Pár mladých lidí dobíhal poslední spoj, jenže ten už pomalu opouštěl zastávku, a tak partnerku nenapadlo nic jiného než vběhnout do vozovky, snad zastaví...

Řidič autobusu projevil duchapřítomnost a vozidlo v mžiku zastavil. Očekával jsem jeho příkrou a správnou reakci, ale jen otevřel přední dveře a nechal dobíhající nastoupit. Měl právo dotyčné slečně vynadat, vozovka totiž neslouží k běhu, ale neudělal tak, pochopil a lidsky zareagoval.

Podobný lidský přístup by měl být samozřejmostí, ale je tomu tak vždy? To nechám na vás...

Lidský způsob obrany tentokrát proti kapsářům,

jste mohli zahlédnout ve vozech metra na trati B začátkem května. Jeden rámeček vedle dveří nevyplňoval reklamní slogan, ale rukou psaný anglický text následujícího znění: „Turisté pozor! Mezi stanicemi Můstek a Florenc se legálně pohybuje násilnický gang zlodějí. Policie vám nepomůže, je uplácena!!!“

Jak se podobný text do vozidel dostal, skutečně nevím, ale jedno je jasné, někdo z našich spoluobčanů už nevydržel působení těchto „rádobyturistů“ ve vozech podzemní dráhy. Že by se jednalo o provokatéra, se zdá být nereálné.

Proto nezbyvá než doufat, že se v brzké době dočkáme i potřebných zásahů ze strany kompetentních orgánů. Do té doby musíme být ostražití, a to nejen v úseku Můstek – Florenc na trati B.

Zvolte lidský přístup a očekávejte přicházející léto! **-bda-**

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červnu 2004 slaví 60. narozeniny:

Ladislav Blažek – A, garáž Klíčův (20),
Josef Matějka – A, DOZ Hostivař (32),
Zdeněk Míkula – Ř, odd. dopr. průzkumů (25),
Jan Nudzik – A, dopravní úsek (25),
Pavel Petr – ED, LD Petřín (35),
Hana Poláková – ED, odbor kontr. provozu (23),
Jiří Skramuský – ED, prov. opravná tramvají (13),
Antonín Urban – M, sl. staveb a tratí (21),
Petr Váca – M, sl. technolog. zařízení (31),
Robert Vlk – A, garáž Klíčův (39),
Miroslav Votava – A, garáž Kačerov (10).

V červnu 2004 slaví 50. narozeniny:

Jan Bártl – A, garáž Dejvice (31),
Vladimír Beneš – M, sl. technolog. zařízení (24),
Jaroslav Budil – A, DOZ Hostivař (31),

Eliška Bulková – A, garáž Klíčův (11),
Lubomír Fialek – ED, LD Petřín (31),
Eva Goschlerová – M, technický úsek (30),
Blanka Holingerová – M, sl. sděl. a zabezpeč. (27),
Milan Horák – ED, odbor technický (26),
Jiří Jiráček – A, DOZ Hostivař (26),
Vladimír Koyš – A, garáž Klíčův (11),
Jan Masopust – A, garáž Kačerov (32),
Jindřich Novoveský – M, dopravní úsek (16),
Pavel Pechač – sl. staveb a tratí (29),
Ivan Peřko – M, technický úsek (26),
Magdalena Polišenská – ED, prov. Žižkov (30),
Milan Ruda – ED, prov. opravná tramvají (31),
Vladimír Šimáně – M, sl. sděl. a zabezpečovací (27),
Oldřich Šimůnek – A, garáž Kačerov (25),
Hana Štátná – ED, odbor prov. – technický (20),
Petr Šusta – A, DOZ Hostivař (29),

Marie Šváblová – M, technický úsek (25),
Pavel Tetlík – ED, provozovna Pankrác (31),
Ján Veselý – M, technický úsek (13),
Miluše Zdeňková – M, sekretariát ředitele (10),
Bohuslav Zřídka Veselý – A, garáž Vršovice (11),
Jana Želásková – M, odb. smluvních vztahů (18)
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:

Pavel Černý – ED, prov. vrchní stavba (22),
Vladimír Dvořáček – A, garáž Klíčův (13),
Antonín Ernst – A, garáž Klíčův (30),
Václav Jonáš – ED, provozovna Pankrác (13),
Karel Šebl – A, garáž Klíčův (11),
Anna Urbanová – M, služba sděl. a zabezpeč. (26).
Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.