

Penaltová loterie opět pro „domáčí“

Byli jsme svědky nejvyrovnanějšího fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele v historii. Osm zápasů ze sedmnácti skončilo remízou a ve vyřazovacích bojích se jiný výsledek než smírné skóre mezi oběma týmy nezrodil. V zápasech o konečné umístění o radosti a smutku vždy rozhodovaly střely ze značky pokutového kopu.

Stejně jako v minulém roce měli nejpevnější nervy hráči Elektrických drah I, tedy tým složený převážně ze zaměstnanců hostivařské Opravny tramvají. Popáté z devíti ročníků se radovali hráči důvěrně znající prostředí hostivařského areálu. Letos byli pro ně nejvážnějšími soupeři kolegové z Autobusů, reprezentující sousední DOZ Hostivař. Dvě lité bitvy, ve skupině a ve finále, svedli hráči obou týmů v průběhu soboty 19. června. V základní hrací době nepřiklonil nikdo štěstí na svou stranu, až při střelbě ze značky pokutového kopu měli lepší nervy a také kopací techniku hráči Elektrických drah.

Možná také rozhodlo, že týmu Autobusů musel před finálovým soubojem odjet brankář za jinými povinnostmi... Do té doby finalisté neobdrželi ani jednu branku. Neprůstřelnost ukončil až v páté minutě finále Milan Langer. Jeho branka se zapíše do historie turnaje také faktem, že padla po dvou hodinách hrací doby a čtyřech zápasech, ve kterých jsme gól ze hry neviděli.

Zásluhu na úspěchu Elektrických drah I má zcela jistě brankář Jan Soukup, který stejně jako v minulém ročníku byl základním stavebním kamenem mužstva v modročerných dresech.

Stejně dramatický jako finále byl i souboj o třetí místo, který spolu svedly týmy Středního odborného učiliště a Metra I. I tyto dva týmy spolu změřily síly dvakrát a ani v jednom případě k rozhodnutí v řádné hrací době nedošlo. Hráči reprezentující podzemní dráhu potvrdili, že penaltý jsou jejich prokletím. V minulosti už je několikrát připravily o lepší umístění a letos tomu nebylo jinak. V semifinále opět nestačili na ED I a v boji o bronz střídali hůře než nejmladší generace.



Technický ředitel Tomáš Jílek předává kapitánovi týmu Elektrické dráhy I pohár za vítězství v IX. ročníku turnaje.

Kronika IX. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele sobota 19. června 2004 – hřiště v Hostivaři

Skupina A	
A I – ED II	0:1
SOU – M I	1:1
ED II – M I	0:1
SOU – A I	1:0
SOU – ED II	1:0
M I – A I	3:0
1. Metro I	3 2 1 0 5:1 7
2. SOU	3 2 1 0 3:1 7
3. ED II	3 1 0 2 1:2 3
4. Autobusy I	3 0 0 3 0:5 0

Semifinále	
M I – ED I	0:0 (3:4 penalty)
A II – SOU	0:0 (5:4 penalty)

O konečné umístění

Finále ED I – AII	1:1 (4:3 penalty)
o 3. místo M I – SOU	0:0 (2:4 penalty)
o 5. místo M II – ED II	0:0 (2:3 pen.)
o 7. místo A I – Ř	nehráno
(tým Autobusy I odstoupil ze soutěže)	

Nejlepší střelec:

Jan Kolář (M I) – 3 branky

Nejlepší brankář: Pavel Vystrčko (M I)

Konečné pořadí:

- ED I
- Autobusy II
- SOU
- Metro I
- ED II
- Metro II
- ředitelství
- Autobusy I

Skupina B	
M II – A II	0:2
ED I – Ř	1:0
M II – Ř	1:1
ED I – A II	0:0
M II – ED I	1:3
Ř – A II	0:3
1. Autobusy II	3 2 1 0 5:0 7
2. ED I	3 2 1 0 4:1 7
3. Metro II	3 0 1 2 2:6 1
4. ředitelství	3 0 1 2 1:5 1



Vítězný tým Elektrických drah I.



Z centra do Ládví
za pouhých 13 minut

6 a 7



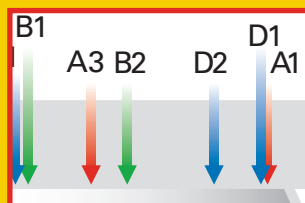
Czech
Raildays 2004

11



Jak se využívá
měření pro konkrétní
a udržitelné zlepšení?

19 až 21



Transformační
projekt – 3

Příloha

Když se zastavovalo na městištích

Jen příslušníci starší generace si možná pamatují, a to ještě pouze na okraji tzv. Velké Prahy, zastavování a prohlídky na čáře potravní daně. Asi jen málokdo si dnes zřejmě dokáže představit, že tato daň byla kdysi neodmyslitelnou součástí cestování po pražské aglomeraci, protože se vybírala (z dnešního pohledu) vlastně v centru města. Převážet potraviny (anebo docela obyčejné svíčky, i když nejsou potravinou) třeba z Vinohrad na Malou Stranu nebylo jednoduché. Co se vlastně skrývalo pod pojmem potravní daně?

„Všeobecná potravní berně“, či „potravní daň na čáře“ byla zavedena cirkulárním nařízením císaře krále českého zemského gubernia ze dne 25. června 1829 a sjednotila do té doby různé poplatky z nápojů a potravních věcí. Potravní daň na území Prahy v jejích tehdejších hranicích platili všichni podnikatelé, „kteří se pálením tzv. rumu, araku, rosolky, moků (likérů) a všech oslazených prudkých opojných nápojů kořalky a vejstřelky (= lihu) kořalečného, pak vařením piva zaměstnávají; dále všichni, kteří dani této podrobené předměty přes meze vykázané do města vezou aneb nesou“. Dále se potravní daň vztahovala na jateční dobytek a na „jiné zpotřebovatelné předměty“. Poplatky byly stanoveny rozsáhlými a podrobnými tabulkami, kde kromě různých nápojů a dobytka byly uvedeny různé druhy masa, drůbeže, zvěřiny, ryb, obilí, dále mouka, zelenina, ovoce, lůj, sádlo, vejce, ale také vosk (včetně svíček), oleje, dříví a uhlí. Později se k potravní dani přidávaly další nepříjemné přírázky, kterými získávaly další příjmy obce, či aby se zvýšil příjem „pokladu

věcí, že to alespoň těch pět haléřů (před zavedením korunové měny dva a půl krejcaru) dalo. Vybírání a prohlídky na čáře potravní daně byly velmi přísné a předpisy dokonce umožňovaly výběřím v případě podezření z pašování provést u cestujícího tělesnou prohlídku, zda předměty dani podléhající neprováží pod oděvem. K takovému zákroku musel mít finanční úředník opravdu pádný důvod, protože jinak mu hrozilo stíhání za neoprávněné nařízení. Pokud někdo předměty podléhající potravní dani jen převážel – například ze Žižkova přes Staré Město do Holešovic, zaplatil při vstupu na území Prahy daň a vyžádal si u výběřícího potvrzení o přepravovaném množství zboží, kterým se na protilehlé straně města při jeho opuštění vykázal, načež mu daň byla vrácena. Pražským výrobcům některých potravin se při vývozu mimo město daň vracela.

Ačkoliv daň vybíral stát, byl praktický výkon výběru daně od roku 1878 zpravidla pronajímán (propachtován) pražské obci, a to vždy na dobu tří let, pak se pronájem obnovoval.

Místům, kde se potravní daň vybírala se říkalo „městiště“, ale za první republiky byl všeobecně mezi lidem rozšířen termín „akciz“. Byly zde stanoveny úřední hodiny. Přes místa, kde nebyla stanovena ne-

měnil v závislosti na rozvoji města a jeho komunikační sítě. V roce 1906 bylo v Praze celkem 31 úřadů potravní daně na čáře, včetně některých nádraží a hlavní pošty v Jindřišské ulici. V dobách, kdy byla Praha sevřena barokními hradbami, byl výběr jednodušší – prováděl se především v všech městských bran.

Jak již bylo naznačeno, městská hromadná doprava – ve své době pouze tramvajová – musela čáru potravní daně respektovat, a proto byly na městištích u úřadů potravní daně zřizovány stanice, kde daňoví úředníci prováděli zběžnou kontrolu. Cestující, kteří převáželi předměty podléhající dani, museli vystoupit, aby nezdržovali provoz, ale mohli na původní jízdenku pokračovat v cestě následujícím spojem.

Na některých místech byla „daňová zastávka“ zřízena jen doslova o několik desítek metrů za řádnou stanicí. Dvakrát se například zastavovalo u Muzea. V takových výlučně daňových zastávkách nebylo povoleno běžné vystupování a nastupování, vyjma výše uvedených případů. Pro cestující mohly nastat i celkem kuriózní byrokratické situace. Například když byla v roce 1912 prodloužena tramvajová linka č. 12 od nádraží císaře Františka Josefa k České dětské nemocnici na Karlově, vyjely její vozy při cestě od Senovážného náměstí v Bolzanově ulici z obvodu potravní daně (cestující vyvezl zboží získané v Praze), projely kolem nádraží a u Muzea vjžděly opět do obvodu potravní daně. Cestující byli proto povinni za své zboží zaplatit, poněvadž ho formálně přivážel do Prahy! Totéž se týkalo cesty opačným směrem. Proto byli průvodčí povinni upozorňovat cestující, aby při cestě raději využili přestupů a nejezdili úsekem kolem nádraží.

Komplikace při cestování nezažívali jen cestující. Z holešovické centrály rozvázaly Elektrické podniky tramvajemi uhlí do ostatních vozoven, které sice ležely mimo daňové území, ale protože se muselo projíždět přes pražské území, doprovázel takové spoje úředník potravní daně, aby náhodou zásilku dani podléhající zaměstnanci Elektrických podniků cestou nedodali někomu jinému (!). Daňový úředník pak měl nárok na bezplatnou cestu pravidelným tramvajovým vlakem zpět na své stanoviště.

Na městištích docházelo velmi často ke konfliktům. Nejednalo se jen o hádky cestujících s daňovými úředníky, ale také o spory mezi řidiči, resp. průvodčími, a výběřícími, kteří byli provozním personálem obviňováni ze zdržování provozu. Nezřídka se stávalo, že řidič výběřícímu docela prostě ujel, což pak pro něho mělo neblahé důsledky. Čas od času vydávalo vedení Elektrických podniků oběžníky, nabádající provozní personál ke správnému chování na čáře potravní daně. Například v roce 1904 byl vydán oběžník č. 45, ve kterém se praví: „Zřízenci elektr. drah jsoucí ve službě at jako řidiči aneb jako průvodčí mají za svou povinnost **podporovati** orgány daně potravní tak, aby provázení předmětů potravní dani podléhajících ve vozích elektr. drah bylo zrychleno. Kdo dle toho řídití se nebude, bude pro spoluvinu v podloudnictví obviněn a potrestán. Mimo to se přihází, že při prohlídce vozů zřízenci elektr. drah dovolují si oproti zřízencům potravní daně různé drze neb posměšné poznámky, které zodpovědný jich výkon stěžují. – I v této příčině budou viníci co nejpřísněji trestáni a zakazuje se všem zřízencům, aby při prohlídce vozů zbytečně s orgány potravní daně mluvili.“

Městiště, kde probíhaly prohlídky tramvajových vozů, se nacházela na těchto místech (podle dnešních názvů): u Sokolovské (v místech dnešní zastávky Florenc), v Křižíkově (na křižovatce u Městského muzea), v Hybernské (mezi Opletalovou a Bulharem), v Bolzanově, u Muzea (na úrovni Vinohradské), v Žitné (u Legerovy), na náměstí I. P. Pavlova, Na Slupi (u mostu přes Botič pod gotickou hradební zdí), u Vyšehradského tunelu, na Palackého náměstí (pro jízdu na Palackého most; zde si výběřčí potravní daně, jejichž stanoviště bylo pod sochou Lumíra, jež byla součástí sochařské výzdoby mostu, Petřalské přezdívkou „lumíř“), u Kinského zahrady (u Petřínské ulice), v Badeniho



Pražsko-nuselská hranice na počátku 20. století se středověkou městskou hradbou a městištěm – stanovištěm pro výběr potravní daně na čáře. Od roku 1910 tu musely povinně zastavovat tramvaje.

státního“ (tento pojem se uvádí například v nařízení o 20procentní státní přírázce ze 17. května 1859). Výše vybíraných částek se nám dnes možná zdá směšná; například za 100 kg přepravovaného dřevěného uhlí se na počátku 20. století vybíralo 12 haléřů základní daně erární, 2 haléře 30% přírázky k ní, a dále 3 haléře obecní přírázky k základní dani, celkem tedy 17 haléřů. Za 100 kg masa činila celková daň 4 koruny a 52 haléřů. Pokud tedy někdo přepravoval 3 kg masa, musel zaplatit při vstupu do Prahy 13 haléřů. Za jednu husu byl stanoven poplatek 16 haléřů, stejně tak za zajíce. Osвобоzeny od daně byly výše uvedené předměty jen tehdy, jednalo-li se o tak malé množství, že vybraná souhrnná daň nedosáhla výše 5 haléřů. Při velkém pohybu zboží to ovšem dalo zřejmě pro stát či obec zajímavé částky, jinak by se daň nevyplácelo vybírat.

Jakmile se v Praze zavedla městská hromadná doprava, začaly se na čáře potravní daně provádět i kontroly tramvajových vozů, protože bylo běžné, že lidé převáželi i takové množství masa nebo ovoce či jiných

přetržitá výběřčí doba, se v noci nesmělo cestovat. Některé ulice či silnice byly mimo úřední hodiny často uzavřeny závorou či vraty, a přestože zde i v noci byl přítomen nějaký úředník, uzavěra se otevírala jen ve zcela výjimečných případech.

Místa k výběru potravní daně byla přesně stanovena. Uzavřené daňové území královského hlavního města Prahy se v některých detailech nekrylo přesně se správními hranicemi města. Pražský obvod potravní daně na přelomu 19. a 20. století zahrnoval Staré Město, Nové Město, Hradčany, Malou Stranu, Josefov a Vyšehrad. Zajímavé je, že rozšíření hlavního města Prahy o území Holešovic (1884) a Libně (1901) nemělo na průběh čáry potravní daně vliv a tyto části Prahy i nadále ležely mimo uzavřený daňový obvod. Naproti tomu změny pražsko-vinohradské hranice v roce 1892 se odrazily i v novém průběhu čáry potravní daně, podobně jako výstavba a otevření Čechova mostu (1908) či komunikační a stavební úpravy u bývalé Říšské (Strahovské) brány (1899). Počet městišť se v průběhu let

ulici, u dolní stanice letenské lanovky (tj. u dnešního Letenského tunelu) a na Těšnově. Pro manipulační jízdy byla čára potravní daně v ulici U Brusnice a v letech 1910 – 1913 také v ulici U Prašného mostu. V obou posledně jmenovaných případech koleje procházely na čáře potravní daně vraty.

Ke zlepšení cestování pražskou městskou hromadnou dopravou došlo až v souvislosti s vytvořením Velké Prahy. Nařízením vlády z 22. prosince 1920 č. 674 Sb. z. a n. byla čára dopravní daně přeložena v Praze tak, aby od 1. ledna 1921 zahrnovala všechny obce, které nově utvářely hlavní město Prahu, a také zastavěné části Ruzyně, Nebušic, Lysolaje a některá další území, takže obvod potravní daně nebyl zcela to-

žný s novými pražskými hranicemi. Na obvodu daně byly v dalších letech postaveny charakteristické budovy úřadů, u kterých se nyní daň vybírala. Už v polovině 20. let 20. století se vybírání potravní daně opět dotklo městské hromadné dopravy, tentokrát v souvislosti s rozvojem autobusových linek, které zasahovaly i za hranice města. O takových linkách, jezdících například do Kunratic, Kbel či do Velké Chuchle a na Zbraslav, jsme se v minulosti zmínili v seriálu Pražský dopravní zeměpis. Uvedme si ještě, že zákon č. 264/1920 Sb. z. a n. stanovil nové sazby potravní daně, které se nám již zdají vyšší než dříve uvedené. Během války ceny značně vzrostly. Například za jednu husu přepravovanou do Prahy se platila 1 koruna, za 1 kg masa 30 haléřů,

za jednoho zajíce či králíka 60 haléřů, za jedno vejce 1 haléř.

Potravní daň byla zrušena až vládním nařízením z 28. května 1942.

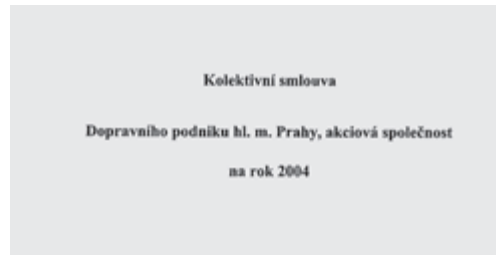
Jako památka na tuto zajímavou součást cestování pražskou městskou hromadnou dopravou dodnes existují některé budovy bývalých úřadů potravní daně například v Českobrodské (v mimoúrovňové křižovatce s Průmyslovou; dnes objekt patří Pražské energetice), v Mladoboleslavské u Kbel či nedaleko Přední Kopaniny na silnici z Dlouhé míle do Horoměřic. Jiné byly zbořeny v posledních dvou letech – například ve Štěrbobolích u autobusové zastávky Ústřední, či na křižovatce u Nových Butovic. **Mgr. Pavel Fojtík**

Nová kolektivní smlouva platí od 1. července

Kolektivnímu vyjednávání pro letošní rok bylo věnováno mnoho času, úsilí, nervů i papíru, například i na stránkách DP-KONTAKTu. Bylo to určitě velmi náročné pro všechny účastníky vyjednávacího procesu a nelze dělat jednoduché závěry. V každém případě se jedná o zlomový moment, kdy po řadě let vyjednávání na jednotlivých odštěpných závodech se drtivá většina otázek domlouvala u jednoho stolu za účasti všech sociálních partnerů. Proto byl celý proces tak obtížný a zdoluhavý. V řadě bodů se muselo odstoupit od formulací a výhod, které třeba řadu let na dosavadních odštěpných závodech vyhovovaly, ale z určitých důvodů nebyly přijatelné pro společnou kolektivní smlouvu, a to jak ze strany vedení společností, tak i jednotlivých odborových organizací.

V tuto chvíli není na místě kohokoliv vyzdvihovat, či naopak kritizovat za postoje v průběhu kolektivního vyjednávání, protože toho důležitého – podpisu kolektivní smlouvy – bylo dosaženo, což je nejdůležitější fakt pro každého zaměstnance.

Vedení společnosti bylo připraveno i na stav, kdy nebude společné dohody dosaženo a od 1. července by žádná platná kolektivní smlouva ve společnosti nebyla. Je to velmi vážný stav právního charakteru, který by měl dopad jak ve mzdové oblasti, tak i v sociálních



vyhodách na každého jednotlivce bez ohledu na to, zda je členem některé odborové organizace či nikoliv.

Velký dík patří všem, kteří si toto nebezpečí uvedomovali a za cenu mnoha kompromisů kolektivní smlouvu podepsali.

Nová kolektivní smlouva platí do konce roku 2004, čeká nás brzy další martyrium jednání a další etapa sjednocování v oblastech, které v tuto chvíli jsou řešeny odlišně podle divizí, ale to je úkol na podzimní měsíce. V tuto chvíli ještě jednou děkuji svým sociálním partnerům od jednacího stolu za rozvahu (možná i odvahu) a svým spolupracovníkům za vydatnou pomoc při společné práci na nové kolektivní smlouvě.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel



Představenstvo projednalo

V posledním období se členové představenstva sešli na pravidelných schůzkách v pondělí 28. června a ve středu 21. července. Na programu jednání byly kromě majetkoprávních záležitostí také následující materiály:

Zpráva k dopadu zvýšení spotřební daně a vývoje cen motorové nafty na hospodářský výsledek divize Autobusy. Představenstvo obdrželo doplňující informace k materiálu projednávanému na minulém

zasedání, týkající se aktuálního vývoje ceny nafty. V měsíci červnu došlo k mírnému snížení ceny nafty, přesto lze očekávat oproti plánu nárůst nákladů o více než 56,5 milionu Kč, z toho 51,5 milionu Kč vlivem zvýšení spotřební daně a 5,5 milionu Kč vlivem růstu cen.

Návrh na zřízení bezpečnostního úseku. Členové představenstva schválili vytvoření bezpečnostního úseku od 1. července letošního roku. Úsek bude odpovědný za odborné vedení systému krizového řízení,

bezpečnosti majetku a informací, bezpečnost a ochranu zdraví při práci a požární ochranu. Do funkce ředitele bezpečnostního úseku představenstvo jmenovalo Dr. Antonína Fedorka. Konečná podoba organizační struktury a počty zaměstnanců bezpečnostního úseku budou upřesňovány v závislosti na postupu Transformačního projektu.

Informace o průběhu kolektivního vyjednávání. Představenstvo bylo informováno, že odborová organizace OSPEA prostřednictvím pana Touška podepsala Kolektivní smlouvu na rok 2004, která vstoupila v platnost od 1. července 2004.

-red-

Škola liniového managementu



Foto: Petr Malík

Pilotní projekt „Škola liniového managementu“, zaměřený na vzdělávání zaměstnanců ve funkci mistr, byl ukončen v červnu 2004. Cílem projektu byl přechod k manažerskému pojetí této funkce na rozdíl od dosavadního tradičního direktivního řízení. V učebním plánu byla témata z oblasti psychologie, sociologie, teorie řízení, pracovněprávní problematiky, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, logistiky a ekonomiky podniku, systému jakosti a další.

Projekt absolvovalo a s úspěchem ukončilo čtyřicet účastníků ze všech divizí složením závěrečné zkoušky a obhajobou své absolventské práce, zaměřené na problematiku příslušné divize. V pátek 2. července 2004 absolventi obdrželi „Osvědčení o kvalifikačním studiu školy liniového managementu“ za přítomnosti personálního ředitele Jaroslava Ďuriše, ředitele divizí a ředitele SPŠD, SOU a U, a. s.

Škola liniového managementu je akreditována ministerstvem školství ČR. Protože tento projekt byl pozitivně vyhodnocen jak stranou zaměstnavatele tak lektory i účastníky studia, bude v září 2004 po zhodnocení a dílčích úpravách zvyšujících kvalitu náplně jednotlivých studijních lekcí zahájen II. ročník studia.

Ing. Jarmila Macková, personální úsek ředitelství



Cenu dostává nejlepší střelec turnaje Jan Kolář.

1 Ta jako obvykle přijela bez „velkých“ ambicí, ale nakonec nechybělo mnoho a mohla si finále proti domácím z minulého roku zopakovat. V minulosti jsme viděli ve žlutém učňovském dresu nejednu hvězdu,

Penaltová loterie...

vynikající především fotbalovým uměním. Tentokrát se nejmladší generace zapsala do dějin negativně. Vladimír Hlaváček byl v průběhu turnaje dvakrát vyloučen za nesportovní chování, za což mu také patří primát v devítileté historii turnaje.

Spodní polovinu výsledkové listiny zahajují hráči Elektrických drah II, kteří položili základ svému velmi dobrému umístění, oproti minulosti, již v úvodním duelu, kdy poměrně překvapivě porazili 1:0 tým Autobusů I. V penaltovém rozstřelu o páté místo měli lepší mušku než hráči Metra II. Ti jen prodloužili střeleckou mizérii zaměstnanců Metra v Hostivaři. Metro II posunula do boje o páté místo remíza s týmem ředitelství a také více vstřelených branek v dalších zápasech ve skupině.

Tým ředitelství se představil v nových slušivých dresech, ale střelba branek nadále zůstává jeho největ-

ším problémem. Herně předvedlo ředitelství nejlepší výkon za posledních několik ročníků, ale střelba je nadále žalostná. Poslední příčka připadla týmu Autobusů I, který měl od samého počátku problém s dostatečným počtem hráčů, proto také odřekl poslední soubor o konečné umístění. Ani zelený přeliv vlasů k úspěchu nepomohl, a tak zástupci Autobusů si budou muset na úspěch v turnaji počkat, stejně jako dosud bez poháru hrající ředitelství.

Devátý ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele měl dobrou atmosféru, přinesl dobré výkony a někdy také trochu více emocí, než by bylo zdrávo. Sláva vítězům, čest poraženým a už se můžeme těšit na příští jubilejní ročník turnaje, ve kterém se vzhledem k probíhajícímu Transformačnímu projektu setkáme i s novými názvy týmů.

-bda-

Foto: Martin Jágr



Turnaj přinesl mnoho dramatických soubojů. Takto se bojovalo v soubojích mezi týmy Elektrických drah I a Autobusů II, finalistů turnaje.

Standardní situace v podání hráčů Metra I v souboji s SOU.



Radost hráčů Elektrických drah I po úspěšném penaltovém rozstřelu ve finále.

V Akci je tým Metro I, v pozadí přihlížejí se zeleně obarvenými hlavami hráči týmu Autobusů I.





Výtoň

V zájmu urychlení popovodňové opravy vozovky Sokolovské ulice (severní vozovka v úseku Palmovka – Invalidovna) byl přerušen tramvajový provoz mezi Invalidovnou a Palmovkou. Na Invalidovně je instalován kolejový přejezd, tzv. Kalifornián.

Další letní akcí je výluka v Seifertově ulici, během níž proběhnou finální úpravy prostoru od křižovatky Bulhar po křižovatku s Italskou ulicí. Tramvajová trať bude mezi křižovatkami vedena nově na zvýšeném pásu a také se oproti původnímu stavu zvětší podjezdná výška pod železničním mostem. Souběžně proběhnou velmi potřebné opravy navazující tratě v Seifertově ulici až k Olšanskému náměstí.

Bez dopadu na linkové vedení probíhá rekonstrukce dvora vozovny Pankrác, která zasáhne i do uspořádání kolejiště před vozovnou. Vlastní vjezd do jednotlivých hal bude probíhat vždy přímo odbočením z hlavní (tzv. matečné koleje), vedené šikmo od vjezdových vrat k vjezdu z objízdné koleje. Pro odbočení budou užitý jednojazkové výměny, jejichž první kus byl na dvoře vozovny zkušebně osazen v prosinci 2002. Dojde rovněž k napojení na vjezd do nedávno dokončené myčky.

Vraťme se zpět ke dvěma hlavním letošním akcím. Křižovatka Výtoň bude po rekonstrukci umožňovat setkávání všech tramvajových vlaků bez omezení. Zastávka ve směru z centra bude upravena na délku dvou vlaků, zastávka ve směru do centra bude určena pro jeden vlak a je konstruována tak, aby případný druhý vlak stojící za

Letní výluky pražských tramvajových tratí

Harmonogram výluk tramvajových tratí přichystal na letošní prázdniny dvě rozsáhlé rekonstrukce a několik dalších staveb menšího rozsahu. Největšími akcemi jsou rekonstrukce tramvajových tratí v Chotkově ulici a na křižovatce Výtoň. Jako akce s menším dopravním dopadem lze označit výluku ve smyčce Kubánské náměstí, kde si stavba teplovodu vyžádala výluku tramvajové dopravy. Po zahájení provozu metra do Ládví lze za akce s menším dopravním dopadem označit i výluku Štělňnická – Sídliště Ďáblice (vlození propojení kolejí pro obracení vlaků typu KT)

s následnou dlouhodobou výlukou Ládví – Sídliště Ďáblice, kterou si vyžaduje úsek tratě metra IV. C2, hloubený mezi zastávkami Ládví a Štělňnická. Dvě krátkodobé výluky v oblasti přemostění Plzeňské ulice budovaným městským silničním okruhem měly dopad mírně větší. Během prvního víkendů výluky a následujících svátků probíhalo odstraňování pomocné ocelové konstrukce, umožňující betonáž vlastní mostní konstrukce, souběžně byly upraveny do původního stavu vozovky v Plzeňské ulici. Druhý z víkendů se osazovaly ocelové patice pro stožáry veřejného osvětlení a svislé prvky zábradlí. Byla také provedena poslední povrchová úprava spodní části přemostění. Tyto víkendové výluky byly využity pro práce menšího rozsahu ve smyčce Sídliště Řepy a na trojúhelníku Plzeňská a Radlická.



Chotkova ulice



Chotkova ulice

stanicujícím neomezoval levé odbočení automobilů do Svobodovy ulice a současně levé odbočení ze Svobodovy ulice směrem k Podolskému nábřeží. To umožňuje zrušit nebezpečné levé odbočení do ulice Vnislavovy a oddělit v tomto prostoru tramvajovou trať od vozovky fyzicky. Ve směru do centra budou v tomto místě mírně zlepšeny šířkové poměry, v místě podjezdu pod tratí ČD již toto samozřejmě není možné. Povrch křižovatky Výtoň bude po rekonstrukci živinový. Spolu s tratí je rekonstruováno trolejové vedení, částečně také navazující vozovky a chodníky. Během této výluky zůstává mimo provoz i úsek Palackého náměstí – Národní divadlo, kde by měla být opravena tramvajová trať v prostoru křižovatky na Jiráskově náměstí. Rovněž bez provozu zůstává úsek Podolská vodárna – Dvorce, neboť v havarijním stavu byla i kolejová konstrukce na vjezdu a výjezdu ze smyčky Podolská vodárna. Po výměně zde budou elektricky ovládané výhybky. Dále se rekonstruuje trolejové vedení na Podolském nábřeží a opravou projde i úsek tratě od Podolské vodárny přibližně po ulici U Podolského sanatoria.

Akce Chotkova ulice sdružuje opravu tramvajové trati, opravu vozovek a sanaci betonové zdi podél horní části Chotkovy ulice. Pod vozovkou je budována nová betonová konstrukce, která je založena na pilotách a zajištěna šikmými kotvami. Ta bude bránit pohybu původní betonové zdi. Vozovky budou nově živinčné, tramvajová trať má mít povrch z žulové dlažby. Konstrukce tramvajové tratě bude na příčných železobetonových pražcích ve šterkovém loži. Tak jako na Výtoni dojde i v Chotkově ulici k odstranění zákazů setkávání tramvajových vlaků. Bude rozšířen rozsah fyzického oddělení tramvajové tratě od vozovky, z šířkových důvodů však nebude po její celé délce.

Poslední z letos v létě uzavřených tramvajových tratí je trať Na Knížecí – Laurová. Po zprovoznění tunelu Mrázovka by měla být vyměněna kolejová konstrukce obratiště Laurová, provedeny opravy povrchů v Radlické ulici, opravy na křižovatce Radlická/Za Ženskými domovy a poté zde může být obnoven provoz. Trať byla v oblasti křižovatky Radlická/Křížová přeložena do nové polohy a také zde byl odstraněn zákaz setkávání vlaků.

Ing. Miroslav Penc, technický úsek ředitelství
Foto: Petr Malík



Výtoň



Vodotrysk v atriu stanice metra Ládvi. Voda výrazně oživuje prostory u nově otevřených stanic metra.



Pražský primátor Pavel Bém, radní pro dopravu Radovan Šteiner a generální ředitel Milan Houfek si prohlížejí stanici Ládvi.

Účastníky slavnostního otevření přepravila do stanice Kobylisy souprava M1, která oznamuje, že Dopravní podnik obdržel již 200 nejmodernějších vozů.



Krátce před slavnostním otevřením nového úseku promluvil k přítomným pražský primátor Pavel Bém.

Z centra za pouhých

Provoz nového úseku pražského metra ze stanice Nádraží Holešovice do Ládvi byl slavnostně zahájen v pátek 25. června. Přestřižením pásky otevřel dvě nové stanice metra Ládvi a Kobylisy primátor hlavního města Prahy Pavel Bém za doprovodu radního pro dopravu Radovana Šteinera a předsedy představenstva a generálního ředitele Dopravního podniku Milana Houfka.

Úsek IV. C1, jak bývá tato nová část metra odborně označována, se začal budovat již v září roku 2000. Jeho stavba však byla velmi náročná nejen kvůli řece Vltavě, pod kterou metro projíždí, ale také kvůli velkému výškovému rozdílu (112 m) mezi vltavským údolím a náhorní plošinou, na které dnes stojí velká sídliště. Trvala ale méně než čtyři roky a stála 8,67 mld Kč.

Z počtu cestujících je vidět, že se stavba rozhodně vyplatila. Nový úsek totiž spojuje několik sídlišť severní části města, jejichž cestující byli až doposud odkázáni na pomalejší tramvajovou nebo autobusovou dopravu. S novým metrem ale mohou být v centru již za méně než patnáct minut, což v rychlosti jednoznačně předčí i automobilovou dopravu. I proto bylo vybudováno v blízkosti stanice Ládvi parkoviště systému P+R pro více než osmdesát vozidel.

K dnešnímu dni má pražské metro 53 stanic a celková délka činí 54 km. S jeho

O dobrou náladu účastníků slavnostního otevření se staral také Ivan Hlas.





Vestibul stanice metra Ládvi.



Hosté slavnostního otevření přijíždějí do stanice Ládvi.

do Ládvi 13 minut

prodlužováním se rozhodně nekončí – již před otevřením úseku IV. C1 začala výstavba trati IV. C2 z Ládvi do Letňan.

Kromě prohlídky stanice samotné bylo v den zahájení umožněno nejprve zváním hostům svězt se jako první cestující z Ládvi do Kobylis. Příjemné odpoledne doprovázela skupina Jana Kalouska a Black Milk; v Kobylisích hráli a zpívali Anna K. a Ivan Hlas se skupinou Růžový brejle. Od odpoledních hodin mohli nový úsek pražského metra využívat Pražané a návštěvníci města.

Už podruhé uspořádal Dopravní podnik Dětský den. Akce s názvem Prázdniny hurááá! se uskutečnila v pondělí 28. června a konala se právě na prostranství před konečnou tratě C v Ládvi. Kromě několika zajímavých soutěží jako skládání puzzle, procházení symbolické tratě metra C s pingpongovou pálkou a míčkem a házení balónků do koše bavili nejen děti dva barevní klauni. Nejvíce ale děti zaujal velký nafukovací skákací hrad a kouzelník, jenž vytvářel z balónků různá zvířátka. K tomu hrála veselá hudba – pouštěly se jak písničky z pohádek, tak dětské oblíbenosti jako Maxim Turbulenc, Michal David, Děda Mládek Illegal Band a další. Hlavním hostem celého odpoledne byla Petra Černocká.

-mmb-

Foto: Petr Malík

Pondělí 28. června, Ládvi – Dětský den pod názvem Prázdniny hurááá!!!



První stanice pražského metra v oblouku, Ládvi.

Také na podiu se soutěžilo o zajímavé ceny, ale muselo se zapívat či zarcitovat.





O dobrou náladu se starala dvojice klaunů. Zatančili si malí...



...i pokročilí.

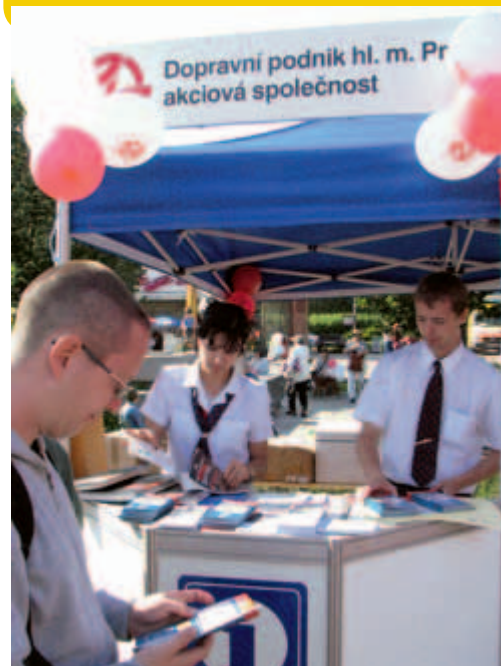
Hod na přesnost – jedna z disciplín, které účastníci plnili.



Jeden z nejmenších účastníků soutěží.



Zprovoznění nového úseku přineslo také změny v povrchové dopravě, a tak byl velký zájem i o informační materiály vydané k 26. červnu.



Nové názvy zastávek

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

Tak končil článek v 5. čísle našeho časopisu. Nový úsek metra i s dvěma novými stanicemi byl zprovozněn a já plním svůj slib. Nové názvy mají dvě zastávky – Kobylisy a Březiněveská, Ládví si svůj název ponechalo i pro stanici metra. Kobylisy jsou jednou z pražských čtvrtí od roku 1922, kdy vznikla Velká Praha. Archeologické nálezy dokládají velmi staré osídlení, vesnice s původním názvem Kobilisy je poprvé zmíněna roku 1297, kdy patřila libeňskému panství. Nepodařilo se mi zjistit, kdy a proč došlo ke změně jména na Kobylisy, ani alespoň trochu věrohodné vysvětlení jeho významu. Faktem však je, že pojmenování stanic a zastávek jménem čtvrti je vždy dezorientující – vždyť katastr Kobylis se táhne od Čimického háje přes Ďáblické sídliště až ke Střížkovu, zahrnuje druhé – Kobyliské – sídliště, střed čtvrti s kostelem a náměstím a podle vrchu Okrouhlíku se táhne k hranici s Libní a Střížkovem. I celý Ďáblický

hřbitov je v Kobylisích. Toho všeho si povšimli i autoři „Pražského Uličníku“, když na straně 348 prvního dílu uvádějí: v *Kobylisích vzniklo v letech 1958 – 76 i stejnojmenné sídliště a druhé, nazvané poněkud zavádějícím názvem Ďáblické sídliště*. Nakonec uvedme i stížnosti provozních pracovníků, kteří musejí denně zodpovídat dotazy cestujících, například kde je přestup na autobusy, když názvem Kobylisy je označeno (kromě dvou tramvajových) dalších pět povrchových zastávek. Volit vhodný název není vždy jednoduché; zde se však přímo nabízel Kobyliské náměstí.

Ani druhá zastávka – Březiněveská – není bez problému. Název má od vsi Březiněves, která leží severně od Ďáblic a od roku 1974 je spojena s Prahou jako samostatná městská část v rámci osmého pražského obvodu. Březiněves je doložena jako Březina ves, později Březnoves ve 12. století při silnici do Mělníku. Jejimi majiteli byli soukromníci a církev. V čem je tedy problém? Ve tvaru názvu: Březiněveská nebo kratší Březiněveská? Pro odpověď jsem sáhl do plánů, které mám k dispozici. Nejstarší je z roku 1940 – byl to Úřední seznam ulic, náměstí a sadů hl. m. Prahy a uvádí tvar Březině-

veská, německy (jsme v roce 1940) Weisskrotschener Strasse. Stejný název – Březiněveská – uvádí i v roce 1948 vydaná Orientační kniha Velké Prahy a Modřan. Praha, uliční mapa, vydaná Ústřední správou geodézie a kartografie v říjnu 1966 jako tajná, uvádí v mapové části název Březiněveská, v seznamu ulic Březiněveská. Dodejme, že v Dolních Chabrech, než byly připojeny ku Praze, existovala také Březiněveská; ta se dnes jmenuje Pruněřovská. I plány města z roku 1973, 1985, 1989 a městský atlas z roku 1995 se shodují a znají ulici Březiněveskou. Ale Microsoft Word má ve svém slovníku tvar Březiněveská, Březiněveskou podtrhává červenou vlnovkou jako neznámé slovo. Na čtyřech uličních tabulkách je název Březiněveská, pátá – můžeme ji předpokládat na začátku ulice u řadového čísla 1 – byla asi odstraněna při obnově domovního pláště. Takže můžeme udělat jednoznačný závěr: častěji se vyskytuje delší tvar, nezasažený logickou eliminací – Březiněveská. Bude tedy asi správný. Pak mi ale vysvětlete, proč je na zastávkových sloupcích uvedeno *Březiněveská?*

-zjs- Foto: Petr Malík



Pražská MHD v září 2004

Od 1. září 2004 dojde ke změnám jízdních řádů některých tramvajových a autobusových linek, znamenající většinou zvýšení jejich kapacity.

Nejvýznamnější změnou v tramvajové dopravě je posílení provozu v úseku Sídliště Barrandov – Smíchovské nádraží v pracovní dny od 6.00 do 8.30 novou linkou č. 13. Tato linka bude v provozu v intervalech 8 minut s vlaky 1xT. Vozy pro linku č. 13 byly získány díky dlouhodobé (přibližně dvouleté) výluce tramvajové dopravy z úseku Ládví – Sídliště Dáblice související s výstavbou metra směrem na Prosek. Výluka začíná 14. srpna úpravou kolejiště u zastávky Ládví a od 1. září zde bude ukončena linka č. 24 s vozy KT8D5. Linky č. 10 a 14 budou ukončeny u vozovny Kobylisy, linky č. 15, 17 a 25 u stanice metra Kobylisy. Dalšímu posílení tramvajových linek ve špičkách pracovních dní brání nedostatek vozidel.

U linek č. 4 a 16 se mění rozsah provozu – obě linky budou v provozu denně přibližně od 4.30 do 24.00 hodin. U linek č. 7, 9 a 11 se zkracují intervaly v neděli dopoledne z 15 minut na 7 – 8 minut, linka č. 11 bude jezdit večer v intervalech 10 minut místo dosavadních 20 minut.

V autobusové dopravě se změní trasy, zastávky, intervaly či rozsah provozu u řady linek:

- na lince č. 100 se zřizuje zastávka U Hangáru,
- u linek č. 107 a 147 se zkracují intervaly v části dopoledního sedla z 8 na 6 minut,
- u linek č. 119 byly již od 24. července zkráceny intervaly o sobotách a nedělích z 15 na 10 minut,

- u linky č. 122 se ruší nedělní provoz,
- u linky č. 123 se zkracují intervaly v pracovní dny dopoledne z 20 na 15 minut,
- u linek č. 129, 241 a 243 se prodlužuje rozsah odpolední špičky,
- u linek č. 157 a 189 pojedou první spoje dříve, linka č. 182 zahájí provoz později,
- u linek č. 177 a 195 se zkracují intervaly o sobotách a nedělích z 20 na 15 minut,
- u linek č. 179 a 184 se zkracují intervaly v pracovní dny ráno z 15 na 12 minut,
- u linky č. 180 se prodlužuje rozsah provozu na období 5.00 až 21.00,
- u linky č. 188 se prodlužuje rozsah odpolední špičky,
- u linek č. 191 a 217 se zkracují intervaly ve večerním období,
- u linky č. 197 se zkracují intervaly v pracovní dny ráno z 20 na 15 minut,
- na linku č. 199 budou v pracovní dny nasazeny kloubové vozy při prodloužení intervalů v ranní špičce z 6 až 9 minut na 15 minut, linka bude v provozu též o sobotách dopoledne a odpoledne a o nedělích odpoledne a večer,
- z linky č. 244 bude v pracovní dny od 7.00 do 18.30 vyčleněn ve směru do Radotína každý druhý spoj, který pojedou jako linka č. 204 v trase Smíchovské nádraží – Závodiště Chuchle – Sídliště Radotín,
- na linku č. 250 budou nasazeny kloubové vozy při prodloužení intervalů v pracovní dny ráno ze 4 až



5 minut na 6 minut a odpoledne z 7 až 8 minut na 10 minut,

- u linky č. 271 se mírně zkracují intervaly v pracovní dny ráno a odpoledne.

V souvislosti s dlouhodobým přerušением tramvajové dopravy v úseku Ládví – Sídliště Dáblice bude od 14. srpna prodloužena z Kobylis do zastávky Sídliště Dáblice linka č. 152 jako náhradní doprava za tramvaje.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek ředitelství
Foto: Petr Malík

Co je nového v oblasti preference MHD

Preference městské hromadné dopravy je jednou z priorit Dopravního podniku. Jak jsme v této oblasti pokročili v uplynulých měsících, dokládají následující řádky.

V síti tramvají byly osazeny oddělovací betonové prvky podél kolejí v těchto úsecích:

- V Ječné ulici v úseku Karlovo náměstí – náměstí I. P. Pavlova ve směru z centra v délce 453 metrů v březnu 2004.
- V Radlické ulici v úseku Bieblova – vjezd do tunelu Mrázovka v obou směrech v délce 500 metrů v březnu 2004 (**Poznámka:** trať není v současné době v provozu, opatření realizováno v předstihu v rámci rekonstrukce tramvajové trati).
- V Táboritské ulici v úseku Olšanské náměstí – Ondříčkova ve směru do centra v délce 53 m v květnu 2004.
- V Partyzánské ulici v úseku Vrbenského – Na Zátorách ve směru do centra v délce 101 m v červnu 2004.

Celková délka úprav tohoto typu tak vzrostla na 7 362 metrů, tj. o 1107 m.

V průběhu 2. pololetí 2004 se v oblasti preference tramvajové dopravy předpokládá v Bělehradské ulici vybudování tzv. „zastávkového mysu“ v zastávce Bruselská ve směru z centra a instalace betonových



Foto: Petr Malík

oddělovacích prvků. Dále budou realizována následující opatření:

- ve Švehlově ulici v úseku pod podjezdem ČD ve směru do centra v délce přibližně 30 m,
- v Zenklově ulici v úseku mezi zastávkami Bulovka a Vosmikových ve směru do centra v délce asi 190 metrů,

• v Plynární ulici v úseku Argentinská – Osadní v obou směrech a v úseku Argentinská – Jankovcova ve směru k nádraží Holešovice v celkové délce přibližně 180 metrů,

• na Rašínově nábřeží v úseku Palackého náměstí – Výtoň ve směru z centra v délce asi 400 metrů.

V oblasti preference autobusové dopravy byl na dalších křižovatkách se světelnou signalizací zaveden systém preference pro autobusy (tzv. aktivní detekce). Jedná se o následující křižovatky (respektive přechody pro chodce) na trase návažné autobusové dopravy z Bohnic a Čimic ke stanici metra Kobylisy:

- Kobyliské náměstí,
- Čimická – přechod Služská,
- Čimická – Písečná,
- Čimická – přechod Písečná,
- Čimická – K Pazderkám.

V souvislosti se zprovozněním nové stanice metra Kobylisy byl rovněž zřízen nový vyhrazený jízdní pruh pro autobusy v ulici Hornátecké v úseku od ulice Přemýšlenské k zastávce Kobylisy ve směru do centra v délce přibližně 160 metrů. Preferenční opatření v autobusové síti byla realizována v červnu 2004.

Zpracovalo oddělení integrovaných dopravních systémů

Klimatizace v autobusech

První informace o vybavování autobusů Dopravního podniku klimatizací kabiny řidiče byly uvedeny v DP-KONTAKTu již v loňském roce. Vedení Dopravního podniku, ve snaze vytvořit pro práci řidičů nejlepší možné podmínky, tak překonalo nákupem klimatizací a chladniček do autobusů srovnatelné dopravce „zbyteku Evropy“.

Používané klimatizační jednotky Trav-l-Cool se od zavedení do našeho provozu projevují jako provozně nenáročná a spolehlivá, a byly proto zařazeny do standardní výbavy nově nakupovaných autobusů. Těch v letošním roce přibude dalších 100. Od roku 2002, kdy byly klimatizace poprvé namontovány, tak bude (včetně těch, do kterých byla klimatizace namontována

při generální opravě) takto vybavených autobusů již bezmála 300.

Jen pro připomenutí: Používané klimatizační jednotky představují rozumný kompromis, kde na straně jedné je požadovaná účinnost, na straně druhé potom nízké pořizovací a zejména provozní náklady. Ochlazování vzduchu se docíluje odpařováním vody při malé spotřebě energie. Chladicí jednotka tak může být díky tomu v provozu i při stání autobusu na konečné s vypnutým motorem, kdy teplota v kabině zpravidla dosahuje nejvyšších hodnot a řidič je teplem nejvíce zatěžován.

Souhrn vlastností tohoto zařízení, včetně dosahovaného nízkého zatížení životního prostředí, představuje

pro nás v našich podmínkách podstatné výhody, a proto jím budou autobusy vybavovány i v dalších letech. Zároveň s vyřazováním starších autobusů bude tak trvale narůstat procento těch, které řidiči poskytnou lepší pracovní pohodu při vyšších teplotách prostředí.

Divize Autobusy

Foto: Petr Malík



Víte, nakolik znají Pražané tarifní systém městské hromadné dopravy ve svém městě a co si o něm myslí? O jaké jízdenky mají zájem a kterých služeb by rádi v souvislosti s jejich pořizováním využívali? Právě na tyto otázky hledal odpovědi průzkum „Tarifní systém“, který exklusivně pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost provedla v druhé polovině letošního května společnost STEM/MARK, a. s. Průzkumu, jenž se uskutečnil formou telefonických rozhovorů, se zúčastnila tisícovka respondentů ve věku 15 až 74 let. Byl zaměřen na znalost a využívání různých typů jízdenek, nákup a zájem o nové typy jízdenek.

Jedním z hlavních závěrů celého výzkumného projektu je konstatování, že naši klienti se v nabídce jízdenek orientují poměrně dobře – tři čtvrtiny dotázaných považují názvy jízdenek za srozumitelné a lze se podle nich v nabídce orientovat. Nejznámějším typem jízdenky je plnocenná přestupní jízdenka za 12 Kč, o její existenci ví čtyřicetdevět procent cestujících. S tímto typem jízdenky má také nejvíce cestujících vlastní zkušenost, v posledním půlroce ji využilo 47 % dotázaných respondentů. Vysoké povědomí mezi našimi klienty panuje rovněž o časové čtvrtletní, roční a měsíční jízdence a o nepřestupní krátkodobé jízdence za 8 Kč, které zná devět z deseti cestujících. Vůbec nejčastěji využívanou jízdenkou je čtvrtletní časová jízdenka. Mezi dotázanými respondenty ji využívá jako nejčastější typ jízdenky 29 % osob.

Ačkoli je tarifní systém jako celek cestujícím srozumitelný, některé jeho části představují pro naše klienty doposud neprobádaná území. Například více než dvě třetiny respondentů nedokázaly žádným způsobem vysvětlit rozdíl mezi průkazkami k časovým jízdenkám vystaveným na základě poskytnutí osobních údajů a bez jejich poskytnutí. Takřka tři čtvrtiny cestujících rovněž netuší, v čem spočívá odlišnost červených a žlutých automatů na jízdenky: jejich existence si přitom všimla



Tarifní systém očima našich klientů

polovina dotázaných respondentů.

Velká část průzkumu společnosti STEM/MARK byla věnována nakupování jízdenek. Jeho výsledky například ukazují, že polovina cestujících využívá pro nákup jízdenek pravidelně stále stejné místo nákupu, a to převážně v blízkosti svého bydliště. Cestující, kteří využívají nejčastěji předplatní časové jízdenky, si je pořizují především v předprodejích ve stanicích metra (59 %) a v trafikách (22 %). Ti, již používají převážně jednotlivé a krátkodobé časové jízdenky, je nejčastěji nakupují v trafikách (69 %), automatech (16 %) a předprodejích ve stanicích metra (13 %). Jen malé procento cestujících navštěvuje kapacitní předprodejní místa (5 %) nebo pobočky České pošty (3 %).



těchto místech, tak chování a přístup prodávajících, vysoké procento spokojenosti zaznamenala i otevřená doba předprodejních míst. Relativně nejmenší spokojenost byla zaznamenána u faktoru „doba čekání na obsluhu“, i přesto je však 65 % respondentů s délkou doby na obsluhu spokojeno. Respondenti byli taktéž dotázáni, jak často se jim stává, že čekají ve frontách, které se u některých předprodejních míst tvoří na začátku nového čtvrtletí nebo při začátkách školního roku. Nadpoloviční většina (53 %) dotázaných uvedla, že v těchto frontách nečeká nikdy, asi 10 % cestujících zde podle svého vyjádření čeká téměř vždy či velmi často.

I když cestující považují distribuční síť jízdenek za dostatečnou, mají také zájem o nové možnosti jejich nákupu a nové služby s koupí spojené. Pro zhruba polovinu našich klientů by byl přínosem prodej jízdenek u řídicí tramvaje. Zájem o nákup časových jízdenek prostřednictvím internetu projevil 37 % cestujících, přičemž doposud pouze 15 % cestujících zaznamenalo, že v určitém časovém období je tato služba již nabízena. Podobně je zatím jen čtvrtina cestujících informována o tom, že na některých předprodejních místech lze předplatní časové jízdenky platit platební kartou. Zájem o tuto službu přitom projevil nadpoloviční většina našich klientů (55 %).

Součástí průzkumu bylo rovněž zjišťování, které typy jízdenek v Praze cestujícími chybějí. Respondenti měli za úkol zamyslet se nad seznamem s několika druhy jízdenek a posoudit, které z nich by využívali oni osobně nebo někdo z jejich blízkých. Největší zájem byl o vstupenku do divadla, kina či na sportovní utkání, jež by určité dobu před začátkem a po konci představení sloužila jako jízdenka MHD. V případě zavedení by ji využilo 60 % dotázaných (zejména mladí lidé do 29 let), navíc 68 % respondentů je přesvědčeno, že o tento typ jízdenky by měli zájem také jejich blízcí rodinní příslušníci. Na druhém místě v pořadí zájmu o navrhované typy jízdenek se umístila jízdenka například na 10 jízď, kterou by cestující při každé jízdě označil a používal až do vyčerpání stanoveného počtu jízď – tento typ by využilo 54 % cestujících (především lidé ve věku 45-59 let). Se zájmem necelé poloviny cestujících se setkala časová roční jízdenka s libovolným začátkem platnosti, zvýhodněná rodinná jízdenka, již by využívaly rodiny při společném cestování MHD, a také víkendová jízdenka platná na libovolný počet jízď.

Foto: Petr Malík

S úrovní distribuce jízdenek panuje mezi cestujícími spokojenost. Převážná většina respondentů průzkumu (69 %) se domnívá, že distribuční síť jízdenek je dostatečná a cestující mají dostatek možností zakoupit si jízdenku. Mezi cestujícími panuje také spokojenost se službami, které nabízejí předprodejní místa. Devět z deseti cestujících vyhovuje dostupnost předprodejních míst (nadpoloviční většině dokonce vyhovuje zcela bez výhrad), pětadesát procentům našich klientů vyhovuje jak dostupnost dostatečného sortimentu na

Turistické jízdenky v systému PID

Časové krátkodobé jízdenky, tzv. turistické, jsou určeny v převážné míře návštěvníkům Prahy, kteří chtějí po Praze cestovat častěji. Jsou to jízdenky s dobou platnosti 24 hodin nebo tři (72 hodin), sedm (168 hodin) a patnáct dní (360 hodin).

Jízdenka třídní stojí 200 Kč, sedmidenní 250 Kč,

patnáctidenní 280 Kč. Jízdenky 24hodinové platné pouze na území hl. m. Prahy stojí 70 Kč (pro děti od 6 do 15 let 35 Kč); jízdenky 24hodinové platné pro všechna tarifní pásma stojí 100 Kč (pro děti od 6 do 15 let 50 Kč).

Všechny časové krátkodobé jízdenky platí uvede-

ný počet hodin od okamžiku označení. Jízdenky jsou v prodeji ve vybraných stanicích metra, v prodejnách novin a časopisů, v Informačních střediscích Dopravního podniku (Muzeum, Můstek, Anděl, Nádraží Holešovice a letiště Ruzyně), v hotelech, cestovních kancelářích a dalších místech. Jízdenky na 24 hodin (v ceně 70 Kč) je možné

koupit i v automatech umístěných v blízkosti zastávek povrchové dopravy, ve stanicích metra, lanovky a jejich okolí, další typy jízdenek na 24 hodin (v ceně 35 Kč, 100 Kč a 50 Kč) je možné zakoupit v uvedené předprodejní síti.

Na dosažených tržbách za prodej jednotlivých jízdenek se „turistické“ jízdenky podílely v roce 2003 11,54 % a za 1. pololetí 2004 14, 69 %.

Pro informaci uvádíme počty kusů prodaných časových krátkodobých jízdenek v roce 2003 a v 1. pololetí 2004:

Časové krátkodobé jízdenky	rok 2003	1. pololetí 2004
Jízdenky pro Prahu		
24hodinová à 70 Kč	318 210	171 346
24hodinová à 35 Kč	15 635	6 793
3denní à 200 Kč	193 758	125 577
7denní à 250 Kč	157 639	83 540
15denní à 280 Kč	102 423	50 555
Jízdenky pro všechna pásma PID		
24hodinová à 100 Kč	1 507	883
24hodinová à 50 Kč	208	38
Celkem	789 380	438 732

Odbor odbytu a tarifů MHD



Czech Raildays 2004

Ve dnech 15. až 17. června proběhl v Ostravě již 5. ročník mezinárodního veletrhu drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy **Czech Raildays 2004**.

Výstava byla zaměřena především na prezentaci kolejových vozidel, příslušenství, zařízení na jejich provoz a údržbu i zařízení na provoz a údržbu dopravní cesty. Dále své výrobní programy představovaly také firmy, zabývající se výrobou komunikačních a informačních systémů pro veřejnou dopravu.

Návštěvníky patrně nejatraktivnější byla třísysté-

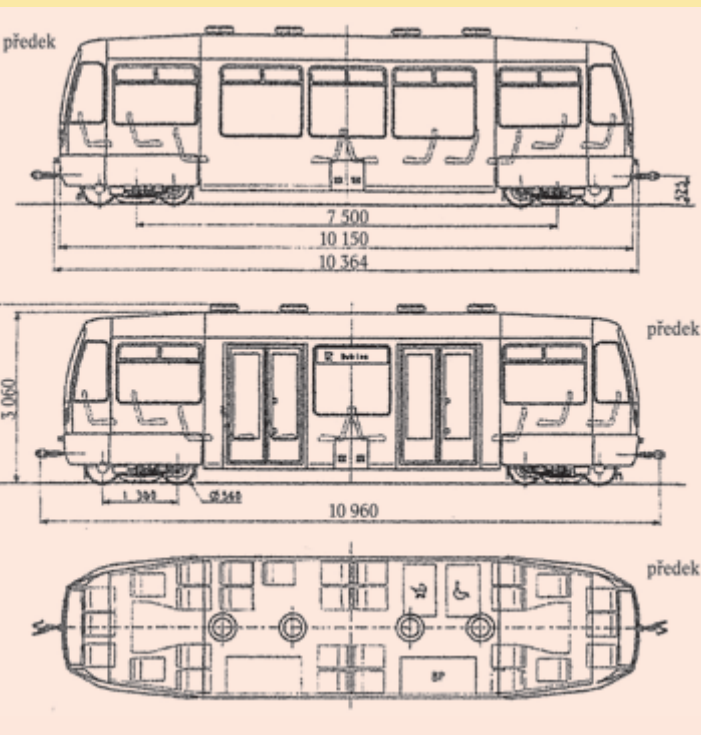
zabudovaná nástupní plošina pro snadný přístup do vozidla osobám na invalidním vozíku nebo cestujícím s dětským kočárkem. Vozidlo je poháněno asynchronními třífázovými motory.

Nízkopodlažní trolejbus **Trollino 15 AC** je patnácti-metrové, plně nízkopodlažní (v kombinaci s výklopnou plošinou i úplně bezbariérové) vozidlo se střídavou elektrickou trakční výzbrojí a asynchronním motorem. Kapacita přepravovaných cestujících je srovnatelná s kapacitou článkového vozidla MHD, ale oproti tomu má řadu výhod, mezi které lze zařadit výhodnou cenu, jednodušší údržbu, nižší provozní náklady, nižší spotřebu elektrické energie a lepší jízdní vlastnosti. Jeho výrobcem je Dopravní podnik Ostrava ve spolupráci se společností Solaris Bus and Coach a firmou Cegelec.

Ovšem lahůdkou – a to nejen pro odborníky – bylo seznámit se s tramvajovým motorovým vozidlem T3R.EV a nízkopodlažním vlečným vozidlem VV60LF.

Tramvajové motorové vozidlo **T3R.EV** vzniklo jako komplexně rekonstruovaná verze provozovaných tramvají T3. Vůz má dva samostatné trakční podvozky s primárním i sekundárním vypružením. Každá náprava je poháněna vlastním podélně uloženým AC motorem. Ve vozidle je použita elektrická výzbroj Europulse s asynchronními motory o trakčním výkonu 360 kW. Řízení pohonu je mikroprocesorové na bázi IGBT techniky s rekuperací. Nová skříň vozu typu VarCB3 je svařovaná, lehké konstrukce s antikorozi úpravou a nově řešenými laminátovými

čely. Skříň je kompletována vně výklopnými dveřmi a okny s horní výklopnou částí. Exteriér vozidla je dán především použitím laminátových čel, v souladu s tím je řešeno i vnější osvětlení. Kabina řidiče je řešena nově



mová vysokorychlostní železniční jednotka s naklápečí skříň Pendolino, motorový vůz Dm12 pro finské železnice a expozice vývoje odbavovacích systémů a přístrojů na tisk a vydávání jízdenek ve veřejné dopravě.

Nás ovšem nejvíc zaujala vozidla městské hromadné dopravy a expozice Dopravního podniku Ostrava.

Vedle modernizované tramvaje KT8D5.RN1 s novým nízkopodlažním středním článkem to bylo moderní tramvajové vozidlo **Inekon 2001 Trio**, což je jednosměrná čtyřnápravová nízkopodlažní tříčlánková tramvaj se dvěma hnacími podvozky pod krajními články a neseným středním nízkopodlažním článkem. V něm je

Technické údaje vozidla VV60LF

délka skříně (mm)	10 360
šířka skříně (mm)	2 500
výška nástupní hrany dveří (mm)	350
podíl adhezního pohonu (%)	0
maximální rychlost (km/hod)	70
obsaditelnost: sezení / stání / celkem	30 / 48 / 78
místo pro dětský kočárek / inv. vozík	1 / 1
celková hmotnost vozu prázdný / obsazený (t)	8,5 / 15,5
vypružení podvozku	dvoustupňové



v souladu s novými čely tramvaje a stanoviště řidiče je rovněž moderně vybaveno.

Nízkopodlažní vlečné vozidlo VV60LF je bezmotorové tramvajové vozidlo, které je určeno pro jednosměrný provoz na městských tratích a ve spojení s tramvajovým vozidlem T3R.EV nabízí provozovatelům přijatelnou alternativu k zavádění nízkopodlažních vozidel. Provoz může být zajišťován soupravami složenými z jednoho motorového a jednoho vlečného vozu, případně ve spojení dvou motorových vozů a jednoho vlečného vozu při ovládní z jednoho stanoviště.

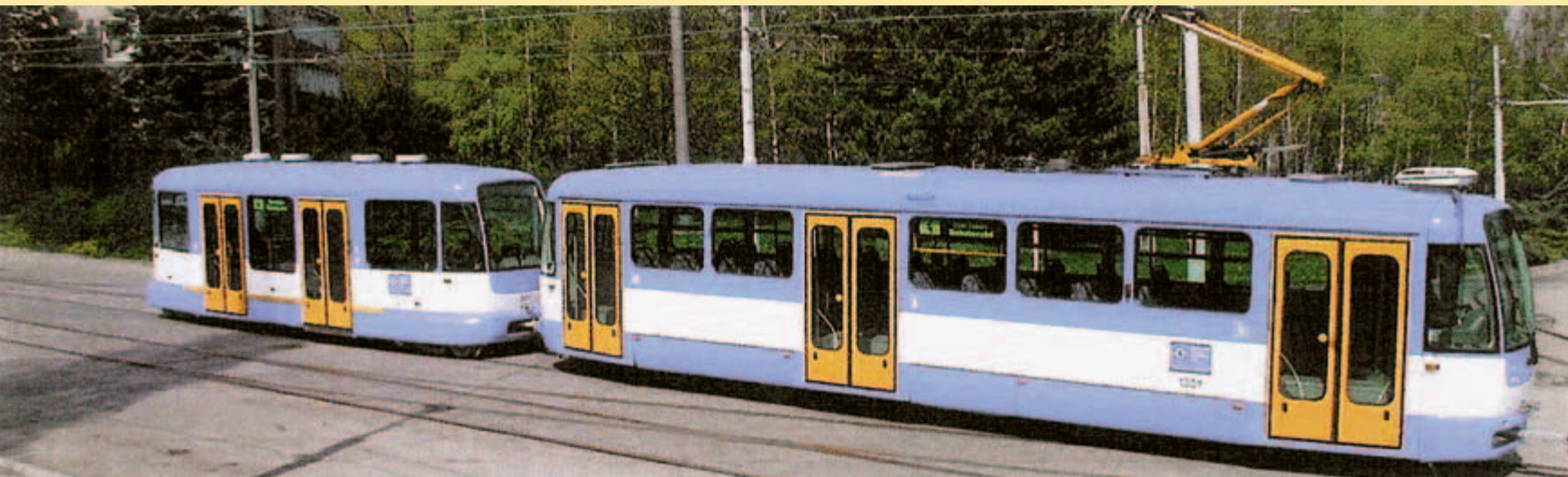
Vůz má kombinovanou výšku podlahy 725 mm nad temenem kolejnice (40 % plochy vozu) a 350 mm nad TK (60 % plochy vozu). Sedáky nad podvozky jsou umístěny na podestkách, takže v podstatě celý průchozí prostor je v úrovni nízké podlahy. Vlečné vozidlo je vzhledem ke snaze o maximální unifikaci s modernizovaným vozem T3R.EV koncipováno v obdobném provedení interiéru.



Projekt tažného a vlečného vozidla může efektivně přispět k řešení zvýšení přepravní kapacity a rovněž k rozšíření bezbariérové přepravy osob se sníženou pohyblivostí.

V Ostravě se rozhodně bylo na co dívat a návštěva veletrhu železniční techniky zahřála odborníka a potěšila laika.

Ing. Alena Urbanová, technický úsek ředitelství
Foto: Ing. Jan Urban a DP Ostrava



V měsíci květnu proběhlo další odborné zaměstnání hasičů Hasičského záchranného sboru divize Metro na terénním pracovišti Vojenského technického ústavu ochrany ve Vyškově. V tomto prostoru se prakticky školící například specialisté řecké armády před olympijskými hrami v Aténách. Hasiči Metra se tam již osmým rokem jezdí připravovat na zásahy pro případ použití bojových otravných látek v prostředí metra. Hrozbu terorismu není možné podceňovat, takže velitelé a specialisté HZS se ve spolupráci s odborníky z VTÚO dvakrát do roka připravují na možné scénáře mimořádné události.

Hasiči i tentokrát absolvovali teoretickou přípravu, která zahrnovala druhy a účinky bojových otravných látek, možnosti jejich identifikace, dekontaminace



Estonci obdivovali hasiče Metra

a nově také metody a prostředky pro odběr vzorků podezřelých materiálů na místě události. Po teorii následovala praktická část odborného zaměstnání. Proběhl nácvik zásahu v prostředí toxických látek včetně jejich detekce a odběru vzorků. Zároveň bylo vybudováno dekontaminační pracoviště pro očistu hasičů, vracejících se z „kontaminovaného“ prostoru. Těmto činnostem přihlížela delegace estonské armády, která začíná budovat svoji protichemickou jednotku. Estonští

vojáci obdivovali souhrn našich hasičů, kteří všechny činnosti prováděli v protichemických ochranných oblecích a dýchacích maskách.

Poslední den následovalo závěrečné prověřovací cvičení se simulovaným útokem otravnými látkami. Úkolem hasičů bylo ve stanoveném prostoru vyhledat stopy použitých chemikálií, provést jejich identifikaci, odběr vzorků a nakonec provést opatření k zamezení šíření toxických výparů. Následovala samozřejmě opět dekontaminace zasahujících hasičů. Při cvičení byl kladen důraz na vzájemnou komunikaci mezi veliteli průzkumných skupin, velitelem dekontaminačního stanoviště a velitelem zásahu.

Prověřovací cvičení sledovali a jeho vyhodnocení se zúčastnili také ředitel hasičů z divize Metro ing. Michal Wovesný a velitel jednotek Lubomír Janeba. Při hodnocení cvičení bylo konstatováno, že se průzkumným skupinám podařilo nalézt všechna nastražená ložiska kontaminace, identifikovat použité simulanty otravných látek a provést odpovídajícím způsobem odběr vzorků a improvizovanou dekontaminaci zasažených míst. Správně fungovalo jak dekontaminační pracoviště, tak pracoviště velitele zásahu.

Ing. Michal Brunner, náčelník chemicko-technické služby hasičů divize Metro
Foto: Petr Špaček, VTÚO



Zabezpečovací zařízení na IV. C1

Výstavba zabezpečovacího zařízení na trati IV. C1 začala kontrolou izolačního stavu kolejového lože jako podmínky pro správnou funkci kolejových obvodů. Ten dosahoval velmi příznivých hodnot vlivem relativně suchého prostředí v tunelech.

Kromě osvědčených dvoupásových kolejových obvodů typu RT-M43 jsou pro kontrolu volnosti výhybkových kolejových úseků poprvé použity počítače náprav AZF, pro hlavní ověření ve stanici Nádraží Holešovice. Jejich hlavní výhodou je nezávislost na trakčních prouděch a jejich nesymetrii, které působí zejména u rozvětvených kolejových obvodů značné problémy.

Také staniční a traťové zabezpečovací zařízení je zcela odlišné od dosud používaného reléového zařízení typu AŽD-71. Je použito tzv. „elektronické stavědlo“ typu ESA-11M od firmy AŽD, kde všechny potřebné bezpečnostní funkce jsou realizovány dvoukanalovým

počítačovým zpracováním s bezpečnou komparací. „Elektronické stavědlo“ je ovládáno z JOP-M (jednotné ovládací pracoviště), které je již na metru používáno v několika stanicích. Toto řešení přináší podstatně vyšší uživatelský komfort při možnosti přizpůsobení požadavkům provozovatele.

Vlakový zabezpečovač musí být z pochopitelných důvodů shodný na celé trati, takže je opět typu PA-135 od firmy SIEMENS. Právě u tohoto zařízení se vyskytlo několik problémů (například nemožnost rozjezdu po zastavení před stanicí Nádraží Holešovice na 2. koleji, neodůvodněné zpoždění napájení programu odjezdu z 1. koleje v Ládví, neadekvátní signalizace strojvedoucím při jízdě na 2. koleji v Ládví), z nichž některé již byly vyřešeny a řešení ostatních je od dodavatele požadováno.

Všechny části zabezpečovacího zařízení byly podrobeny důkladným několikastupňovým funkčním a bez-

pečnostním zkouškám, z nichž část provádí dodavatel a část provozovatel, a to podle povahy zařízení buď bez vlakových souprav (statické zkoušky) nebo s vlakovými soupravami (dynamické zkoušky), případně oběma způsoby. Přestože při funkčních zkouškách není možné navodit všechny možné provozní stavy, je cílem bezpečnostních zkoušek ověřit, že s přijatelnou pravděpodobností nemůže dojít k nebezpečnému stavu. Je pochopitelné, že zejména u zařízení obsahujících software leží značná část zodpovědnosti na dodavateli. Zkoušky zabezpečovacího zařízení představují velmi náročný úkol, který vyžaduje mimořádný objem práce vysoce kvalifikovaných specialistů.

Současný dobrý stav zabezpečovacího zařízení na trati IV. C1 je výsledkem kvalitní práce jak dodavatelů, tak provozovatele.

Ing. Jaroslav Hauser, divize Metro

Obnova zabezpečovacího zařízení na trati C

Ve druhém srpnovém týdnu si připomeneme dva roky od ničivé povodně. Připomeňme si, co všechno se muselo udělat, aby byl opětovně zahájen provoz metra na trati C.

Stacionární zabezpečovací zařízení na trati C bylo při povodni v roce 2002 zatopeno úplně ve stanicích Vltavská a Nádraží Holešovice a částečně ve stanici Florenc. Z tohoto důvodu nemohl být provoz na trati C po opadnutí vody zahájen v celém rozsahu. Hlavním úkolem bylo alespoň provizorně opravit zařízení, aby mohl být zahájen provoz s cestujícími. Nejdříve se jezdilo tzv. malé kolo v úseku Háje – Pražského povstání, následně pendlí ze stanice Pražského povstání do stanice Muzeum po jedné koleji, pak do stanice Muzeum zajížděl po první koleji každý třetí až čtvrtý vlak. Později začaly jezdit vlaky s cestujícími do stanice Florenc. V listopadu byl zahájen provoz s cestujícími podle grafikonu v celém úseku Háje – Nádraží Holešovice, ale v úseku Florenc – Nádraží Holešovice bez vlakového zabezpečovače. Koncem prosince byl provizorně zprovozněn vlakový zabezpečovač PA 135 firmou STS.

Samotnou obnovou zabezpečovacího zařízení byla

pověřena firma AŽD Praha, která byla dodavatelem i původního zařízení. Bylo rozhodnuto, že bude provedena obnova zařízení v původním rozsahu a parametrech. Firma AŽD měla k dispozici stávající projektovou dokumentaci včetně montážních výkresů, a proto mohla okamžitě zadat výrobu stojanů a dalších prvků zabezpečovacího zařízení.

Jakmile byla provedena základní stavební oprava zatopených stanic, zahájila firma AŽD montáž nového reléového zabezpečovacího zařízení. Současně firma STS objednala výrobu nových skříní a programových pásů vlakového zabezpečovače PA 135. Po ukončení montáže v jednotlivých stanicích byly provedeny zaměstnanci Metra, služby sdělovací a zabezpečovací, technické prohlídky a komplexní zkoušky namontovaného zařízení. Po jejich provedení byla tato zařízení

komisí uvedena do provozu. Vlakový zabezpečovač PA 135 byl postupně celkově obnovován v uvedených stanicích od srpna do listopadu 2003.

Zprovozněné zabezpečovací zařízení je od té doby plně funkční a spolehlivé.

Ing. Tomáš Ullrich, divize Metro



Foto: divize Metro

DOZ Hostivař v období restrukturalizace

Divize Autobusy je tvořena ředitelstvem a šesti výkonnými jednotkami – garážemi. Pět z nich (Dejvice, Klíčov, Vršovice, Kačerov, Řepy) je shodných z hlediska organizačního uspořádání a aplikovaného ekonomického modelu – liší se v podstatě jen velikostí, šestá – Dopravní opravárenská základna (DOZ) Hostivař je atypická.

Organizační atypičnost spočívá v tom, že DOZ má dopravní složku, shodně organizačně uspořádanou jako jsou ostatní garáže, a složku opravárenskou, kterou tvoří středisko oprav a výroby, středisko oprav agregátů a činnosti na ně navazující (technologie, zásobování, technická kontrola a měrová služba, příjem a výdej oprav a jiné).

Ekonomická atypičnost spočívá v tom, že ekonomika dopravní složky DOZ vychází z centrálně stanoveného rozpočtu jako u ostatních garáží divize Autobusy,

zatímco opravárenská složka musí své náklady krýt tržbami z vlastní produkce.

DOZ Hostivař od svého vzniku v roce 1994 procházela složitými obdobími poznamenanými především nedobrym dědictvím po svém předchůdci – Technických službách. Jednalo se zejména o přetrvávající nepodložené názory garáží na kvalitu oprav a jejich cenu. Přežití DOZ zajistil její nosný program v letech 1996 až 2002 postavený na generálních opravách busů Karosa, kterých bylo provedeno pro odštěpný závod Autobusy i cizí zákazníky 209.

Po ukončení generálních oprav autobusů bylo nutno věnovat zvýšenou pozornost externím zákazníkům. Každá aktivita zaměstnanců DOZ byla vítána a každý impuls byl analyzován z hlediska možností a ekonomické efektivity. Neodmítala se žádná práce a realizovaly se zakázky, které nebyly pro opravu

autobusů typické. Jako příklad lze uvést generální opravy skříní tramvají KT 4D pro Dopravní podnik Gera a v současné době pro Dopravní podnik Szeged, výrobu, opravy a instalaci zastávkových sloupků, opravy vysokozdvizných vozíků Still.

Současnost přináší DOZ novou naději. Novou naději v tom, že centrální správce vozového parku bude maximálně využívat opravárenskou kapacitu stávající DOZky.

V nabídce DOZ jsou následující činnosti prováděné v kvalitě ISO s příslušnými garancemi:

- opravy motorů Liaz, Renault, Iveco,
- opravy převodovek Voith, ZF (automatické) a Praga (mechanické),
- opravy kompresorů Knorr, Bosch, Jikov,
- opravy vzduchových komponentů (vysoušeče, odlučovače),
- opravy hydraulických systémů řízení AXL,
- opravy alternátorů Bosch, Lucas, PAL,
- opravy startérů Bosch, PAL,
- opravy brzdových kompletů včetně kotoučových,
- opravy brzdových třmenů Lucas, Meritor,
- opravy válců dveří,
- opravy naftových topení a dalších drobných agregátů výměnným způsobem.

Mimo to DOZ nabízí dostatečné kapacity pro běžné opravy i pro opravy po haváriích:

- klempířských prací,
- lakování (při splnění všech ekologických parametrů lakovny),
- autoelektrikářů,
- automechaniků,
- čalouníků.

DOZ je schopna všechny požadavky zvládnout, má solidní technické zázemí dobře vybavené diagnostikou, přípravky a speciálním nářadím, ale hlavně vysoce kvalifikovaný personál. Tyto předpoklady jsou nutné pro plnění funkce servisních pracovišť výrobců. Rozhodujícím výrobcem pro divizi Autobusy je Karosa, pro níž je DOZ servisním pracovištěm na základě smlouvy uzavřené v červnu letošního roku. Kromě tohoto rozhodujícího výrobce je DOZ certifikovaným servisním pracovištěm všech shora uvedených firem, jejichž výroby opravuje.

V nastávajícím období restrukturalizace bude jistě DOZ i ve změněném organizačním uspořádání a se změněnými ekonomickými vztahy dobrým opravárenským zázemím pro nově vznikající Správu vozidel Autobusy.

Ing. Slavomír Vlk, ředitel DOZ Hostivař



Foto: DOZ Hostivař

Odborná příprava dobrovolných hasičů divize Autobusy

V rámci ročního výcvikového plánu 2004 proběhla ve dnech 23. až 25. června první polovina odborné přípravy Jednotek sboru dobrovolných hasičů divize Autobusy v letním dětském táboře Vrábov-Český Šternberk. Samozřejmě při této příležitosti byly také ověřeny výsledky odborné přípravy a nejlépe si vedli zástupci garáží Řepy a Kačerov.

Na úvod byly testovány teoretické otázky, ve kterých všechny jednotky prokázaly dobré znalosti. Následovalo losování pořadí pro plnění dalších disciplín odborné přípravy. Nejprve byla prověřena fyzická zdatnost. V disciplíně Překážky dosáhli všichni soutěžící velmi dobrých výsledků, což jim slouží ke cti.

Nejlépšího času dosáhl Vlastimil Pítala (13,2 vteřiny) z kačerovské garáže. Druhého Antonína Nováka z Vršovovic zdolal o pouhých pět setin vteřiny a stejný časový odstup měl i třetí Milan Rusič z Kačerova. Odstupy mezi jednotlivými borci byly minimální, což historie klání dobrovolných hasičů nepamatuje.

Zprůměrované časy jednotlivců poté stanovily pořadí jednotlivých družstev v tělesné přípravě. Průměrným časem 15,3 vteřiny se na prvním místě umístili hasiči garáže Kačerov, o 1,1 vteřiny dosáhli horšího času borci z Řep a třetí místo obsadili hasiči garáže Vršovice. O čtvrté místo se podělili týmy Dejvic a Klíčova, které zaostaly za vítězem o více než čtyři a půl vteřiny.

Tradičně zápolení dobrovolných hasičů přálo počasí, a tak k disciplíně Požární útok, neboli hasičské

pravdě, nastupovala jednotlivá družstva za ideálních podmínek. Nejlepšího výsledku dosáhli hasiči z Řep, kteří tak oplatili kačerovským porážku z tělesné přípravy. Zástupci kačerovské garáže skončili na druhém místě a tým Klíčova uzavřel nejlepší trojici. Dejvice skončily čtvrté a pomyslný Černý Petr připadl zástupcům vršovické garáže.



Nejlépší výchozí postavení do druhé podzimní části odborné přípravy si „vylválčili“ hasiči garáží Řepy a Kačerov, kteří mají na svém kontě tři body za dosažená umístění.

Kamil Nový, požární technik divize Autobusy (redakčně upraveno)
Foto: Pavel Koupal



Jistě jste se s tím už také někdy setkali. Tramvaj zastaví, řidič vystoupí, začne ji obcházet, pak něco zkouší, někam sáhne, něco přepíná, někam telefonuje, zkrátka nás svým jednáním překvapí. My už tušíme, že se děje něco, co by se dít nemělo, lehce znervózníme, upřeme pohled na hodinky, které začnou jít obvykle dvakrát tak rychle než doposud a čekáme. V naprosté většině se po chvíli ozve osvobozující zahoukání, nad dveřmi se rozsvítí světlo, tramvaj zazvoní a rozjede se. My si oddechne a dál si čteme nebo se díváme z okna, abychom proboha nemuseli někoho pustit sednout. Ale někteří z nás začnou přemýšlet. Co se vlastně dělo? Stejnou otázku mi v redakční radě položil pan šéfredaktor a já požádal o stručné vyjádření pana technického náměstka s tím, že mi nejde o statistiku, protože těch



případů není mnoho, a tak by byla nezajímavá, ale o shrnutí nejčastějších příčin. A dozvěděl jsem se, že nejčastěji se jedná o:

- dopravní nehody,
- nekázeň nebo vandalismus cestujících,
- podcenění zásad údržby,
- běžné opotřebením materiálu,
- nesprávnou manipulaci s vlakem.

Podívejme se na celou věc pozorněji a pokusme se vysledovat možnosti zlepšení, aniž bychom vybočili z přijatého lehkého tónu článku a tudíž si nekladli nespílitelné nároky.

Téma dopravních nehod a preference tramvajové dopravy bylo na stránkách DP-KONTAKTu několikrát popsáno a rozbory nehodovosti jasně ukazují nejčastější místa dopravních nehod nebo zdržení dopravy. Ano, i nedostatečné uplatňování zásad preference tramvajové dopravy má logicky vliv na její plynulost; pak se nám

Prostoje tramvajových vlaků

stane, že řidič nebude obcházet tramvaj jako v úvodu článku, ale po schválení provozním dispečinkem nám prostě oznámí, že dál nejede, protože obrací. Zanádváme si, ale pokud jsme pozorní, vidíme na protější refýži ty, kteří již na něj netrpělivě čekají. Takže s tím asi moc víc nenaděláme. To s nekázní a vandalismem cestujících už bychom nadělali víc, jenže tady vždycky narazíme na přehradu, dané tím, co se smí a co už ne. Cestujícího můžeme vyhodit až tehdy, kdy už je jeho chování naprosto nepřijatelné nejen pro nás, ale i pro ostatní a vandala tehdy, kdy skutečně ničí majetek přímo nám před očima. A to mají obě skupiny vždycky ještě dost času utéct, než pomoc přijde. Hezky to vyjádřil pan technický náměstek: „Prostojím, které mají za příčinu nekázeň nebo vandalismus cestujících, nejde předcházet, protože nelze najít dostatečně účinná opatření, která by bylo možné skloubit se zvyšováním



komfortu cestování hromadnou dopravou.“ Zkrátka nezbývá, než tyto prvé dvě příčiny prostojů, jakkoliv jsou nejčastější, přejít a zaměřit se na ty méně časté, ale ovlivnitelnější.

Prostoje, kterými jsme se dosud zabývali, jsou tzv. provozní. Teď se dostáváme k těm technickým. Řekl jsem, že je lze ovlivnit. Ani to ale není tak docela pravda. Jistě lze předcházet následkům přírodních vlivů (déšť, sníh) tím, že utěsním nežádoucí průduchy karoserie, nebo věnuji pozornost údržbě trati, například proplachováním odvodnění výměn. Ale tramvaj je tak složitý celek – nemohu si být nikdy jistý, že k nějaké technické závadě nedojde. A na to, jak je složitá, je v maximální možné míře spolehlivá. Ruku na srdce (tedy na svoje): kdy jste naposledy zažili takovou záadu, kvůli které jste museli vystoupit a čekat na další spoj? V tramvajových depech je propracován systém údržby, který je prověřen dlouhodobým užíváním na-

tolik, že bylo možné před několika lety prodloužit (dokonce dvakrát po sobě) intervaly mezi jednotlivými prohlídkami vozů. Pokud už k prostoji dojde, bývá příčinou běžné opotřebením materiálu nebo spojovacích dílů. Ostatním případům lze předcházet pečlivou kontrolou, ale i přístupem jednotlivců ke svojí práci, kladením nároků na růst odbornosti a v neposlední řadě správnou organizací práce.

Poslední skupinou, zmíněnou v bodech prvního odstavce, jsou samotní řidiči. Nesprávná manipulace s vlakem jim není vlastní, to bychom jim křivdili. Pryč už jsou našťastí i doby, kdy si prostoje vymýšleli, aby si zkrátili nebo poněkud zvráceným způsobem ulehčili směnu (i když na některých střídacích bodech lze dodnes slyšet různé, našťastí převážně vymyšlené, zkažky). Teď vážně: jsou dvě skupiny řidičů, které mají s prostoji problémy: ti noví, kteří ještě nenašli svůj způsob, jak jezdit a ti, kteří se nikdy jezdit nenaučí a hojí si pošramocené sebevědomí uplatňováním neexistujících závad. Sám jsem mívával zkraje sedmdesátých let problémy se zrychlovačem. Ne že by „co směna, to prostoj“, ale zatahoval jsem na opravu poměrně často. Když se mi to jeden den povedlo třikrát po sobě, dával jsem také vinu depákům a chtěl po nich, aby mi ten krám vyměnili. Tehdy jsem našťastí narazil na směnového mistra, který na můj cholerismus nereagoval stejně, ale vzal si mě stranou a podrobně se mě vyptal na moji techniku jízdy. A přišel na to, co dělám špatně (nášlapy do smyku) a já měl od té doby opravdu klid. Z vozovenské praxe zase znám lidi, kteří se v přehledech závad neustále objevují na prvních čtyřech místech. Můžete jim vysvětlovat, že jsme jedna vozovna, ve které jsou pracovníci provozu a údržby na sebe vzájemně odkázáni daleko více, než si myslí – není to nic platné, oni už jiní nebudou. S tím se dá dělat jediné – prostě takového pracovníka nezaměstnávat. Nakonec je ještě jedna, dalo by se říci dočasná, skupina řidičů; těch se dotýká přechod na jiný typ vozu. Rekonstruovaná T3 je stejná a není stejná. Tento přechod se vždycky projeví zvýšeným počtem ať už žádostí o opravu, nebo přímo prostojem. Teď to čeká kobyliské řidiče – věřme, že to díky předcházejícím školením „ustojí“.

Tolik asi k problematice prostojů. Závěrem ještě poděkování provoznímu dispečinku za vysoký standard likvidování mimořádných událostí, mezi něž prostoje patří, i za technickou pomoc řidičům, kteří mají nějaký problém na trati, a pak již mohou tento „napůlfejeton“ poslat panu šéfredaktorovi. Snad bude spokojen.

-zjs-

Foto: divize ED

Další archivní přírůstek

V květnovém čísle DP-KONTAKTu jsem se s vámi podělila o fotografie z květnového povstání, kterého se zúčastnili i tramvajáci ze strašnické vozovny. Jsem moc ráda, že dnes vám můžu ukázat další fotografie ze stejné

doby. Pana Jiřího Vašíčka z divize Metro, který mi fotografie poslal, totiž kontaktoval pan Kolář, který pracuje v Opravářské základně metra na zkušebně malých motorů, a který na jednom ze zveřejněných snímků po-

znal svého otce, rovněž bývalého zaměstnance vozovny Strašnice. Potomci strašnických se sešli, pobesedovali, a já vám teď mohu ukázat fotku z jejich setkání i další z pohnuté historie strašnické vozovny.

Až si budete prohlížet staré rodinné album, možná přijdete také na nějakou zajímavou fotografii. Budeme rádi, když se s námi o ni podělíte.

-MJ-





MOTTO MĚSÍCE: Zajímám se o budoucnost, protože v ní hodlám strávit zbytek života. (Kettering Charles Franklin)

ROZHOVOR

DOPRAVNÍ PODNIK MUSÍ NEJLÉPE ROZUMĚT SVÝM PRAŽANŮM

Fakt, že odborným garantem Transformačního projektu je firma CS-PROJECT, asi ví po prvních měsících transformace každý zaměstnanec. Daleko menší povědomí je o tom, že konzultantskou činnost u vybraných subprojektů vykonává firma GMC Marketing. V současné době se její konzultanti starají o re-engineering dopravního úseku, vybudování a organizační zajištění procesů marketingu a komunikace v rámci public relations a vybudování a organizační zajištění procesů mezinárodních vztahů. Proto jsme si tentokrát povídali s ředitelem firmy GMC Marketing ing. Ivanem Špinglem.

■ Odborným vedením několika subprojektů byla pověřena firma GMC Marketing. Můžete ji, pane řediteli, v krátkosti představit našim čtenářům?

Naše firma byla založena v roce 1995, sídlo má v Praze. Těží z mezinárodních zkušeností, jejím posláním je přinášet do českých firem praktické znalosti a zkušenosti z oblasti strategického marketingu a strategického plánování globální úrovně. Poskytuje, stručně řečeno, know-how globálního byznysu přizpůsobeného místním podmínkám. Tedy know-how, jak růst na volných, konkurenci otevřených trzích a jak ve střetu s konkurencí vítězit.

■ Co pro vás osobně znamená podílet se na tak významné akci jako je Transformační projekt Dopravního podniku?

Svou osobní účast v roli jednoho z leaderů v takto rozsáhlém projektu považuji za dosavadní vrchol mé poradenské kariéry. Cítím zároveň i obrovskou zátěž odpovědnosti. Jasně si uvědomuji komplikovanost úlohy, jejíž vyřešení se od nás očekává, protože jsou v naší kompetenci především subprojekty, které zásadně ovlivní budoucí vývoj Dopravního podniku. Děláme projekci budoucího Dopravního podniku, který se bude pohybovat v tvrdém konkurenčním prostředí. Jedná se například o vybudování integrovaného pracoviště marketingu a public relations, pracoviště mezinárodních vztahů, o nastartování nových projektů a vytvoření systému strategického plánování v Dopravním podniku vůbec.

■ V Dopravním podniku se pohybujete již delší čas. Jak na vás působí jako na obyčejného cestujícího, používáte jeho služby často?

Zvláště metro je ideálním prostředkem k rychlému, spolehlivému a na počasí nezávislému přemísťování po Praze, hlavně v jejím samotném centru. A právě jeho zásluhou i já, jako obyčejný cestující, vždy velice vážím, zda použiji metro nebo své auto, případně zda půjdu pěšky. Pro pohyb v centru u mě drtivě vítězí metro, používám ho denně. Občas se svezu i tramvají. Autobus používám velmi vzácně, protože v centru bydlím. Mimo centrum jedu většinou autem.

Metro v Praze snese srovnání s nejvyspělejšími podzemními dráhami ve světě. Některé stanice mají dokonce pozoruhodnou estetickou hodnotu. Horší je to v Dopravním podniku s personálem, který přímo komunikuje s cestujícími a od kterého se cestující ne vždy dočkají vstřícnosti a slušnosti v chování v míře, která je ve vyspělejších zemích obvyklá.

V úrovni poskytování služby vidím velké rezervy.

■ Jak na vás působí Dopravní podnik jako na odborníka v oblasti marketingu a public relations?

Vnímám zcela novou funkci, nový účel MHD, který v minulosti v Praze neměla. Už neslouží hlavně ke svozu lidí do továren. Zvláště ve využívání metra je to markantně vidět. V porovnání s ranní a odpolední špičkou, kdy jede masa lidí do a z práce a studenti do škol, vidím v metru dopoledne, odpoledne ale i později večer jiný vzorek cestujících než v minulosti. Vedle turistů je to poměrně významné množství elegantně až luxusně oblečených cestujících. Večer pak jede stejný typ zákazníka na koncert, na večeri, do kina, do divadla, nebo třeba na ples. Uvědomíme-li si, jaká je v centru Prahy, tak jako ve všech jiných metropolích, koncentrace bank, ministerstev a jiných správních úřadů a sídel obchodních firem, stává se metro přes den významným dopravním prostředkem úředníků, byznysmanů či obchodníků i tzv. bílých límečků.

Právě zjištění, kdo, kdy a kam pražskou hromadnou dopravou v průběhu celého dne jede, je „nultým“ krokem marketingu v Dopravním podniku. Hlubokou znalostí potřeb a přání cílových zákaznických segmentů totiž vše v marketingu začíná. A to další je už „parketa“ marketingových poradců, prostor pro uplatnění vhodných nástrojů marketingu a public relations, neboli správná komunikace se strukturovanými zákaznickými trhy, jejich dílčími segmenty, ale i s ostatními zájmovými skupinami (vlastníci – představitelé města, státní správa, obchodní part-



neři, banky, odbory apod.).

Znám-li potřeby a přání svých zákazníků, pochopím lépe i smysl svého podnikatelského úsilí a mohu si teprve stanovit konkrétní cíle, o čem, proč a jak s nimi budu v rámci marketingu a public relations, ve snaze zvýšit jejich spokojenost s kvalitou poskytované služby, komunikovat. Dopravní podnik ví, kolik cestujících

se za rok v rámci pražské MHD přepraví. Je to úctyhodné číslo – více jak 1,1 miliardy. Bez důsledné a pravidelně vyhodnocované zpětné vazby ale jen tuší, jaké jsou trendy, jak stimulovat poptávku, koho Dopravní podnik svezl, komu slouží, jak potom takový typický cestující posuzuje kvalitu poskytnuté služby a jaké je srovnání kvality skutečně poskytnuté služby v porovnání s kvalitou proklamovanou.

■ Co je podle vás nejdůležitější – aby se Dopravní podnik stal uznávanou firmou ve svém oboru nejen v Praze, ale i v evropském měřítku?

Je to v zásadě velmi jednoduché. Musí nejlépe „rozumět svým Pražanům“, nejlépe znát potřeby a přání cestujících, kteří dopravní prostředky Dopravního podniku pravidelně používají, a nejlépe těmto potřebám a přáním cestujících vycházet vstříc. Tím se prohloubí jejich důvěra a celková loajalita k Dopravnímu podniku a oni sami budou bojovat za to, aby je v blízké budoucnosti nevozila firma jiná. To za prvé.

Za druhé musí Dopravní podnik zásadně a bez dalšího odkladu zvýšit svoji efektivitu a tím konkurenceschopnost. Městská doprava v Praze, respektive cena jízdenek je totiž ve vysoké míře dotována z daní. Po rychlém zvýšení efektivit by se však další úspěchy už měly dostavit „samy“, infrastruktura a zvládnutí provozu veřejné dopravy jsou zde již tradičně vysoce rozvinuté. Poměr mezi množstvím cestujících, kteří v Praze pravidelně využívají prostředky MHD, oproti individuální automobilové dopravě, je navíc v porovnání s jinými evropskými metropolemi záviděníhodný.

KAM SMĚŘUJE TRANSFORMACE DOPRAVNÍHO PODNIKU?

Takřka všechny světové firmy operující v síťových odvětvích (telekomunikace, doprava, energetika) prošly na počátku 90. let 20. století zásadními změnami organizačních struktur. Do této doby organizační schémata připomínala pyramidu, ve které část středních článků řízení přežívala v pasivním přenášení příkazů „shora dolů“ a hlášení „zdola nahoru“. Množství vrstev v silně hierarchických strukturách bylo příčinou těžkopádnosti v dynamických tržních procesech. Těžkopádnost a neefektivní podpora hlavních procesů ve společnosti byly pak dále příčinou stagnace a nespokojenosti napříč těmito společnostmi. Ukázalo se, že mnohvrstevné organizační struktury ve tvaru pyramidy jsou „hroblem“ iniciativy pracovníků na základních výkonných úrovních.

Existuje přijatelná alternativa? Ano, je jí procesně orientovaná struktura, která se osvědčuje takřka ve všech odvětvích. Firmy, které včas provedly „reinženýring“ svých organizací, zvýšily produktivitu práce a výrazně zvýšily svou flexibilitu a schopnost efektivně reagovat na požadavky trhu.

Hospodářské výsledky Dopravního podniku v současné době garantuje dotace města, která patří mezi relativně nejvyšší v Evropě.

Město, „generální akcionář“, se právem ptá, zda náklady spojené s objednávkou služby městské hromadné dopravy jsou oprávněné a přiměřené. Zda Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost funguje efektivně a zda za přiměřené náklady dodává kvalitní službu. Přitom je na prvním místě otázka, zda Dopravní podnik sleduje moderní a efektivnější trendy v managementu společnosti. Zásadní problém při tomto hodnocení vzniká při pohledu na donedávna platnou organizační strukturu. Jde o „klasickou“ pyramidální strukturu, a to dokonce v podobě dvou vrstev „mnohvrstevných“ pyramid, se všemi negativními důsledky, těžkopádností a problémy, které se promítají i do zaměstnaneckých vztahů a vztahů s odbory.

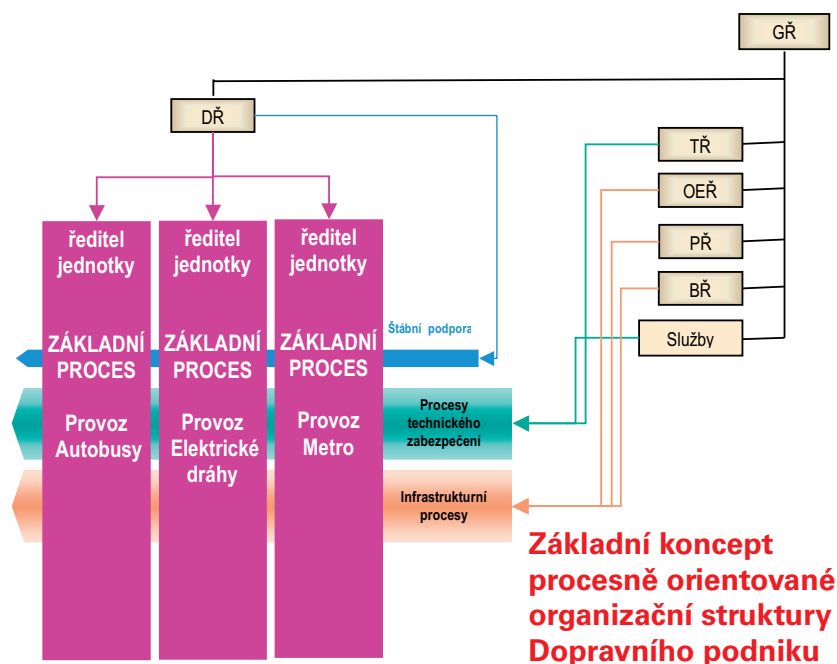
Ze shora uvedených důvodů lze uvítat iniciativu vedení Dopravního podniku vedoucí k systémovým opatřením a ve svém důsledku ke zvýšení efektivity a produktivity práce. Směr zahájené transformace je orientován na co možná nejefektivnější podporu základních procesů v jednotlivých druzích dopravy (viz obrázek).

Přitom je řada podpůrných činností sdružena tak, aby bylo účelně využito jak lidských zdrojů, tak materiálních základů pro podporu procesů (provozů). Vedení Dopravního podniku s vybranými experty zahájilo vskutku hluboký „reinženýring“, který vede k podstatně průhlednějším vnitřním i vnějším vztahům.

Pro hlavního akcionáře to je dobrá zpráva, neboť po transformaci se v průhledném nákladovém modelu objeví pouze náklady spojené s podporou nezbytných procesů v provozech objednaných služeb městské hromadné dopravy. Pro zaměstnance Dopravního podniku je to také dobrá zpráva, protože se podnik systematicky připraví na období silící konkurence v nabídce kvalitních a hospodárně realizovaných služeb. Pro cestující v systémech MHD to bude také povzbudivé, neboť bude dlouhodobě zajištěna stabilita v kvalitě i ekonomice.

Město a jeho představitelé budou moci s větší nadějí připravovat a plnit strategii založenou na preferenci hromadné dopravy před dopravou individuální, která se podílí zásadně na saturaci městských komunikací stojícími, hlučícími a „kouřícími“ osobními auty.

**Prof. Ing. Petr Moos, CSc.,
člen Zastupitelstva hl. m. Prahy
a člen dozorčí rady Dopravního podniku**



Kam pro informace o Transformačním projektu?

- ➔ **informační stojany** – setkáte se s nimi na všech pracovištích podniku, obsahují základní informační servis a také schránku pro vaše připomínky a podněty
- ➔ **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
- ➔ **e-mailová adresa** – na adrese transformace@r.dpp.cz očekáváme vaše dotazy, připomínky a postřehy k Transformačnímu projektu

NA MLADÉ JSME NEZAPOMNĚLI

Úvodem dnešního příspěvku bych se rád vrátil k mé dubnové výzvě zájemcům z řad mladých kolegů přihlásit se k doplnění řešitelských týmů Transformačního projektu a spolupodílet se tak na přeměně naší společnosti. Jak jsem již prostřednictvím DP-KONTAKTu informoval, obdržel jsem odpověď od 22 zaměstnanců ze všech organizačních složek společnosti (z toho 15 z divize Autobusy, po 3 z divizí Metro a Elektrické dráhy a 1 z ředitelství). Z divize Autobusy pocházejí i dvě zájemkyně z řad žen.

V rámci výběrových řízení pro jednotlivé etapy zahajování subprojektů (SP), které přímo nesouvisely s přihlášením v rámci dané výzvy, již byli shodou okolností tři z těchto zájemců jmenováni do akčních týmů (AT). Konkrétně pan Zdeněk Bílý (Autobusy) – subprojekt B3 – Vnitropodniková doprava, pan ing. Jan Šurovský, PhD. (Elektrické dráhy) – subprojekt A3 – ED-Provoz a pan ing. Miroslav Penc (ředitelství) – subprojekt C1 – Služby ED.

Ostatní zájemci absolvovali výběrové řízení v měsíci červnu a podle výsledků bylo následně rozhodnuto o doplnění akčních týmů některých aktuálních subprojektů. Jedná se o následujících pět kolegů a jednu kolegyni:

- ➔ Jiří Havlík (Metro) – doplnění subprojektu B3 – Vnitropodniková doprava,
- ➔ Ing. Marcel Heverle (Autobusy) – doplnění subprojektu A2 – A-Opravy,
- ➔ Petr Janáč (Autobusy) – doplnění subprojektu A1 – A-Provoz,
- ➔ Igor Šafhauser (Autobusy) – doplnění subprojektu B5 – Zásobování,
- ➔ Ing. Veronika Veselá (Autobusy) – doplnění subprojektu D6 – Vybudování a organizační zajištění procesů marketingu a komunikace v rámci public relations,
- ➔ Daniel Vojtíšek (Elektrické dráhy) – doplnění subprojektu A3 – ED-Provoz.

S některými dalšími zájemci se počítá pro výběrová řízení při zahajování dalších etap zahajovaných subprojektů na konci letošního roku. Ještě jednou děkuji všem zaměstnancům, kteří svým přihlášením projevili ochotu a zájem pracovat v rámci Transformačního projektu, novým členům akčních týmů subprojektů přeji mnoho zdaru v činnosti v příslušném subprojektu a dalším, kteří nebyli dosud vybráni, přeji úspěch při výběrovém řízení v dalších etapách zahajování subprojektů. Věřím, že i zájemci, kteří nebyli vybráni do žádného ze subprojek-

tů, se neuzavřou do sebe. Předpokládám jejich aktivní zapojení do plnění mnoha dalších úkolů a činností, kterými bude potřeba podpořit úspěšnost realizace konkrétních opatření Transformačního projektu přímo na jednotlivých pracovištích.

Všem dohromady bych také rád poděkoval za trpělivost, kterou projevili při čekání na ukončení procesu výběru. I tato skutečnost je důkazem toho, jak urgentní je potřeba vybudovat strategii a koncepci vyhledávání a péče o talenty z řad zaměstnanců a jejich průpravou postupně zajišťovat podmínky pro kvalitní personální obměnu na různých místech společnosti.

Na závěr si dovoluji poděkovat za odvedenou práci všem členům a vedoucím akčních týmů a pracovních skupin. Současně přeji nejen jim, ale všem kolegům v Dopravním podniku příjemné strávení času dovolených, počasí takové, jaké si kdo přeje a obnovení zejména psychických sil potřebných pro další tvůrčí období. No, a pokud již některý z vás má dovolenou za sebou, tak tomu přeji, aby mu nabyté síly co možná nejdéle vydržely.

Ing. Ladislav Špitzer,
ředitel Transformačního projektu

PROJEKT A JEHO ŘÍZENÍ

Slova projekt a projektové řízení jsou v souvislosti s transformací Dopravního podniku skloňována snad ve všech pádech. Cílem tohoto článku bude ve stručnosti vysvětlit jejich význam a zdůvodnit použití projektového řízení při transformaci Dopravního podniku.

Projektem je vědomé lidské snažení, které a vede ke splnění vytyčených cílů. Lidské snažení je v takovémto případě limitované v čase, rozsahu a charakteristické svou jedinečností. Právě limitování v čase a jedinečnost jsou významné vlastnosti, které odlišují projekt od rutinních pracovních činností. Jednoduše řečeno projekty vznikají, protože se musí udělat něco, co se dříve nedělalo. Například cesta do práce je jistě významnou aktivitou každého dne a je nutné ji zprvu dobře promyslet. Po třiceti letech pravidelného dojíždění ji však lze jen těžko považovat za projekt. Pokud vám ovšem někdo nabídne odměnu za vykonání cesty kolem světa za 80 dní, pak se jedná o projekt se vším všudy.

Cílem projektu je v tomto případě provedení cesty kolem světa v časovém limitu 80 dní. Základem vaší práce na tomto projektu bude určit, které všechny aktivity je nutné vykonat k dosažení vytyčeného cíle a poskládat je do logického sledu, tj. poskládat je tak, jak na sebe vzájemně navazují. V našem případě to bude znamenat, že seřadíte cesty mezi jednotlivými místy na zeměkouli. Každé cestě pak přiřadíte určité zdroje, které jsou k jejímu úspěšnému vykonání zapotřebí a ukazatele, které budou měřit její míru splnění. Přiřazení zdrojů většinou nebývá problém. Potíže však nastávají při jejich řízení, zvláště jedná-li se o zdroje lidské. Pokud je člověk svým pánem a spoléhá se jen sám na sebe, jde všechno snadno. Ve většině případů však řídit projekty znamená řídit lidi. Lidi, kteří mají v daném okamžiku řadu rozdílných cílů podmíněných jejich profesí, zájmy či povahovými vlastnostmi.

Stejně jako musel Phileas Fog ze známé Verneovky na své cestě kolem světa přesvědčit řadu lidí, aby změnili své plány, musí management Transformačního projektu přesvědčovat ostatní pracovníky o smysluplnosti projektových cílů a aktivit směřujících k jejich naplnění. To je věc značně obtížná, zvláště v podmínkách tak velkého organizačního celku jako je Dopravní podnik. Proto byla vytvořena samostatná projektová organizační struktura, která výrazně podporuje projektové cíle v podniku. Až projekt skončí, tak se lidé, kteří jsou nyní zahrnuti do projektové organizační struktury a kteří pracují na částečný nebo plný úvazek na projektu, opět plně zapojí do rutinního provozu v podniku.

Na závěr mi dovoluji shrnout všechny argumenty, proč je transformace Dopravního podniku řízena projektovým způsobem:

- ➔ Jedná se o unikátní a jedinečný soubor činností vyžadujících něco „odlišného“ od toho, co provádějí jednotliví pracovníci v rámci svých rutinních činností.
- ➔ Cílového stavu transformačního projektu musí být dosaženo během limitovaného času, v rámci omezených zdrojů a nákladů a při dosažení požadovaných kvalitativních parametrů.
- ➔ Většina činností prováděných v rámci transformace jsou činnosti dočasné.
- ➔ Úspěšné provedení transformace vyžaduje sjednocení úsilí a dovedností pracovníků Dopravního podniku z různých profesních oblastí. Proces transformace prochází napříč organizačními liniemi a je neopakovatelný.

Ing. Jan Fabianek, CS-PROJECT

TRANSFORMOVALI SE PŘED NÁMI – PROJEKT ZMĚN VE VÝCHODOČESKÉ ENERGETICE, A. S.

Projekt změn ve Východočeské energetice, a. s. (dále PZ) byl navržen a uskutečňován jako výkonný nástroj pro dosažení strategických cílů akciové společnosti Východočeská energetika. Probíhal od počátku roku 1999 do roku 2001 a představoval komplexní souhrn činností od přípravných studií přes projekty konkrétních akcí až po jejich implementaci. PZ byl koncipován jako typický změnový projekt, tj. jako souhrn činností a opatření, která vedla k požadovaným změnám v systémech řízení a organizaci společnosti.

PZ svými aktivitami konkrétně naplňoval tyto cíle:

- Dosáhnout evropské standardy v řízení, organizaci a vnitřní kultuře společnosti.
- Dosáhnout připravenosti na konkurenční prostředí na evropském liberalizovaném trhu s elektrickou energií.
- Dlouhodobě zvyšovat akcionářskou hodnotu společnosti.

PZ byl členěn na dvě etapy. Etapa I probíhala v letech 1999 až 2000, etapa II v roce 2001. Etapa I byla členěna klasickým způsobem na subprojekty, jejichž řešení probíhalo paralelně s každodenními procedurami řízení společnosti. Etapa obsahovala zejména tyto subprojekty:

- Aktualizace strategie.
- Rozvoj manažerského know-how – školení a trénink zaměstnanců.
- Finanční řízení – změna systému finančního řízení.
- Úprava organizační struktury a řízení společnosti.
- Aktivizace systému řízení lidských zdrojů – implementace systému motivace.

- Dokončení Informačního systému – změny v informačních systémech.
- Systém jakosti – přípravný projekt pro zavedení systému jakosti podle ISO 9000.

Hlavní výsledky Etapy I byly: zpracování a realizace procesního (byznysového) modelu řízení společnosti, příprava a provedení organizačních změn ve společnosti a provedení Intenzivních manažerských školení.

V Etapě II byl důraz kladen na aktivizaci a stabilizaci systémů, které byly navrženy, rozpracovány a nastartovány v etapě první. Z tohoto důvodu spočívala přímá zodpovědnost za uskutečnění akcí druhé etapy především na vrcholových manažerech společnosti, v jejichž kompetenci je rutinní využívání a provozování zaváděných systémů v rámci standardního liniového řízení. Nejvýznamnější a také nejrozsáhlejší oblastí činností PZ v této etapě bylo Prohlubování orientace na zákazníka a image firmy. Tyto činnosti byly pro svou důležitost a náročnost organizovány a řízeny ve formě samostatného subprojektu.

Mezi nejvýznamnější výsledky Etapy II patřily:

- Vytvoření a zavedení produktové skupiny.
- Vytvoření a implementování nové obchodní metodiky.
- Příprava a realizace Zákaznického centra.

Dnes s odstupem času můžeme konstatovat, že věcné i termínové předpoklady, ze kterých vycházel PZ, se v převážené míře naplnily a společnost se připravila pro fungování na evropském liberalizovaném trhu.

Ing. Jan Fabianek, CS-PROJECT

AKTUÁLNĚ: Z JEDNÁNÍ ŘÍDICÍ RADY A PŘEDSTAVENSTVA

■ Řídicí rada na svém jednání 29. června odsouhlasila personální obsazení subprojektu D11 – Re-engineering bezpečnostního úseku. Členové tohoto subprojektu se budou v rámci Transformačního projektu zabývat mimo jiné novou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) a požární ochrany a prevence (PO) v Dopravním podniku. Obě tyto činnosti budou mít vliv i na nově zřizované jednotky.

Nový subprojekt má následující složení:

Subprojekt D11 – Re-engineering bezpečnostního úseku: Pavel Richtř (vedoucí) (Ř), Ing. Jana Janatková (M), Jiří Koch (Ř), Radek Kolář (Ř), Ing. Petr Kysilko (M), Ing. Jiří Laštovka (Ř), Ing. Vladimír Mach (A), Milan Martinovský (M), Antonín Novák (ED), Kamil Nový (A), Ing. Jiří Svoboda (Ř), Jiří Verich (ED), Jarmila Wendlová (A), Ing. Michal Wowsený (M), Jana Zvelebilová (ED).

■ Na svém dalším jednání v úterý 20. července Řídicí rada potvrdila ve funkci dopravního ředitele Petra Blažka, technického ředitele Tomáše Jílka, obchodně-ekonomického ředitele Václava Pomazala, personálního ředitele Jaroslava Ďuriše a bezpečnostního ředitele Antonína Fedorka.

■ Připravované změny divize Autobusy byly 21. července schváleny usnesením představenstva Dopravního podniku. K 30. září zanikne současná divize Autobusy a od 1. října začnou fungovat nové ekonomické jednotky Provoz Autobusy a Správa vozidel Autobusy. Současně k 1. říjnu vznikne dočasná ekonomická jednotka Ekonomika Autobusy.

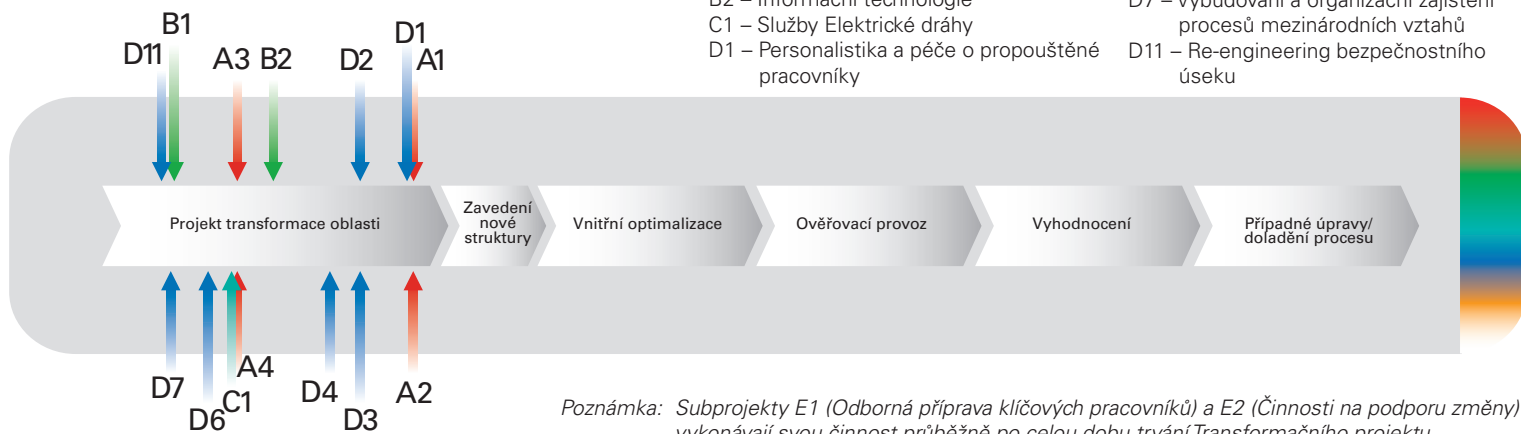
■ Zároveň bylo usnesením představenstva odsouhlaseno, že od 1. října bude pracovat pouze jediný sdružený personální úsek pod vedením personálního ředitele Jaroslava Ďuriše. Sdružený úsek bude zajišťovat potřebnou agendu pro všechny organizační složky, ať dosavadní nebo nové.

-bda-



Foto: Petr Malík

BAROMETR TRANSFORMACE



SUBPROJEKT D1 – PERSONALISTIKA A PÉČE O PROPOUŠTĚNÉ PRACOVNÍKY



V rámci subprojektu D1 pracují dvě skupiny, pracovní skupina D1.1 – Personalistika a skupina D1.2 – Péče o propouštěné pracovníky. Skupina D1.2 se podrobně zabývá všemi aspekty propouštění zaměstnanců a v současnosti zpracovává informace pro zaměstnance, kteří nenajdou uplatnění. V dokumentu jsou podrobně popsány zákonné nároky a možnosti, kterých mohou využít před a po skončení pracovního poměru. Úkolem skupiny D1.1 je sdružení personálních procesů a vytvoření nového úseku personálního ředitele. Pracovní tým, ve kterém jsou zaměstnanci personálních útvarů současných divizí a ředitelství, za-

hájl svou činnost v dubnu. Jeho prvotním úkolem bylo zmapování všech činností, které zajišťují personální nebo i jiné útvary, které svým charakterem spadají do kompetence personálních útvarů (například školení zaměstnanců a zdravotnická zařízení). V současné době tým dokončil práce na novém organizačním uspořádání úseku personálního ředitele. Tím pomalu končí první etapa transformace, a to vytvoření projektu sjednocení personálních činností. V následujícím období čeká členy týmu náročná práce na zavádění nové struktury do praxe a její ověřování.

Ivana Rezlerová

PŘEDSTAVUJEME: IVANA REZLEROVÁ, VEDOUCÍ SUBPROJEKTU D1

Co si má běžný zaměstnanec Dopravního podniku představit pod pojmem sdružení personálních procesů?

Pod pojmem sdružení personálních procesů rozumíme sjednocení všech personálních činností z dnešních divizí a ředitelství společnosti do nového úseku personálního ředitele. Do přímé podřízenosti personálního ředitele budou převedeny i útvary proškolení zaměstnanců, ubytovny, zdravotnická a stravovací zařízení. V rámci úseku personálního ředitele vzniknou nové útvary:

- útvary personální strategie,
- zaměstnanecký útvary,
- útvary pro kolektivní vyjednávání a sociální péči,
- útvary výchovy a vzdělávání.

Pro vlastní výkon personálních činností budou pro zaměstnance zřízeny tři pobočky, a to v Hostivaři (dnešní DOZ), na Kačerově (depo) a na Sokolovské. Zřízení těchto nových útvarů znamená začátek jedné z etap transformace, a to zavedením nové organizační struktury. Další etapy budou zaměřeny na vnitřní optimalizaci nových útvarů a zároveň na zkvalitnění řízení lidských zdrojů.

Nejen sdružení personálních procesů zaměstnává personalisty v podniku. Co jsou teď nejžhavější témata, kterými se zabýváte?

V současné době, po podpisu kolektivní smlouvy na rok 2004, kterému, jak všichni víme, předcházela velmi dlouhá a složitá jednání, se personální útvary zabývají především zpracováním změn vyplývajících z nové kolektivní smlouvy, jako například změny v odměňování a v sociální oblasti. Zároveň se rozeběhly práce na vytvoření jednotného katalogu manuálních prací a katalogu prací technicko-hospodářských funkcí. Ale největší a velmi důležitý úkol personalisty čeká po prázdninách, a to sjednocení odměňování v rámci celé akciové společnosti. No, a jelikož platnost kolektivní smlouvy končí 31. prosince letošního roku, musí být zároveň zahájeny práce na podkladech pro novou kolektivní smlouvu na rok 2005. Takže vidíte, že pracovníci personálních útvarů jistě v následujícím období zahálet nebudou.

-bda-

Ivana Rezlerová se narodila v roce 1951. Do současné divize Metro nastoupila v roce 1980 do funkce referent odboru ekonomiky práce. Od roku 2000 pracuje ve funkci vedoucího ekonomie práce.



SUBPROJEKT D2 – RE-ENGINEERING DOPRAVNÍHO ÚSEKU

Tým, z jehož názvu jasně vyplývá, jakou částí Transformačního projektu se tato skupina zabývá, začal pracovat 8. dubna. Členy týmu jsou vždy 2 zástupci stávajících dopravních úseků divízi (M, ED, A), zbytek tvoří zástupci dopravního úseku ředitelství. Výběr zástupců zajišťuje, aby bylo možné průběžně projednávat podmínky pro začlenění stávajících dopravních úseků do budoucího úseku dopravního ředitele. Zástupci všech druhů dopravy v subprojektu mají možnost se vyjádřit ke všem zpracovávaným materiálům, i když se tyto materiály bezprostředně netýkají právě jejich odvětví činnosti. Znamená to, že i přesto, že jednotlivé subprojekty týkající se provozu, jsou zahajovány postupně, neměla by při projednávání jednotlivých dokumentů Transformačního projektu vzniknout zásadní nepřekonatelná kolize, jež by bránila například projednání rozhraní se subprojekty zahajovanými později (například A5 Provoz Metro). Jinými slovy by měl být zaručen potřebný prostor nejen pro začlenění pracovníků z dnešních divízi Autobusy a Elektrické dráhy, ale v pozdější době i pracovníků ze stávajícího dopravního úseku divize Metro.

Základem pro práci našeho subprojektu bylo určení mechanismů, jež souvisejí s pojmem „dopravní výkon“ (respektive dopravní zakázka) – základním kamenem našeho každodenního snažení. Jak každý ví, jedná se o dlouhodobý proces sestávající ze stanovení, přípravy, realizace, kontroly a vyhodnocení dopravního výkonu. Vycházeli jsme z analýzy stávajících činností dnešních dopravních úseků včetně posouzení jejich časové náročnosti a vlivu těchto činností na budoucí organizaci dopravního úseku. Tato analýza dala základ výchozí organizační struktuře budoucího Dopravního úseku.

Ze statistického hlediska lze říci, že bylo vytvořeno a odsouhlaseno rozhraní se subprojektem A1 (Provoz Autobusy) a zpracováno rozhraní se subprojektem A3 (Provoz Elektrických drah). Rozhraní se subprojektem A5 (Provoz Metro) bude možné provést až po novém roce (subprojekt A5 zahajuje v lednu 2005). Bezprostředně na již provedená rozhraní navazuje vytvoření rámcové Dohody o úrovni služeb (SLA), jež nás čeká v nejbližších dnech (prozatím se subprojekty A1 a A3).

Další jednání o rozhraní bylo zahájeno se subprojektem D6 – marketing. Předpokládá se však ještě celá řada postupových jednání například s nově vznikajícím útvarem centrálních služeb a další, jež vyplynou z potřeb Transformačního projektu a nelze je někdy dopředu ani dost dobře předpokládat.

Řídicímu týmu byl předložen dokument obsahující návrh organizační struktury budoucího úseku dopravního ředitele. Na základě jednotlivých „rozhraní“ a dalších postupových jednání bude dle potřeby tato výchozí organizační struktura postupně upravována a optimalizována dle postupu Transformačního projektu.

Ing. Markéta Hlaváčková

PŘEDSTAVUJEME: ING. MARKÉTA HLAVÁČKOVÁ, VEDOUCÍ SUBPROJEKTU D2

► **Pro mnohé představuje Transformační projekt výzvu a novou šanci do dalších let. Jak vnímáte podnikové dění vy?**

Transformační projekt není výzvou jen pro jednotlivé členy subprojektů, ale je šancí pro nás všechny mít možnost něco změnit ve svém bezprostředním pracovním okolí. Nejde jen o další zlepšení tváře podniku a další zvyšování kreditu podniku navenek vůči městu a cestujícím, ale jde o to pokusit se také o zásadní vnitřní přeměnu podniku.

V první řadě mám na mysli (a slyším to z více stran) změnu myšlení lidí, změnu vztahů a komunikace mezi nimi, protože sebelépe vykonstruovaná organizační struktura (i když zjednodušená) není nic platná, když si každý i nadále (s prominutím) bude hrát tzv. „na svém písečku“, nebude ochotný poslouchat názory druhých, bude se bát říct vlastní názor a nebude schopen vystoupit z vlastního stínu, protože to, co je za nějakou pomyslnou čarou, dnes mnoho lidí nezajímá. Jestli to zní někomu moc nadneseně nebo se ho to snad i dotklo, tak se omlouvám, ale rozumný člověk, který je ještě k tomu v podniku nějaký ten pátek, jistě ví, o čem mluvím. Zkrátka považuji tuto změnu v Dopravním podniku nejen v rámci vlastní transformace, ale hlavně do budoucna za nezbytnou.



Markéta Hlaváčková vystudovala SPŠ dopravní v Praze (obor Železniční doprava a přeprava) a následně Vysokou školu dopravy a spojů v Žilíně (obor Provoz a ekonomika silniční a městské hromadné dopravy). V podniku pracuje od roku 1989, kdy nastoupila do technického úseku o. z. Autobusy tehdy sídlícího v Libni. Na svém současném působišti – dopravním úseku ředitelství – je od roku 1997.

Na závěr bych dodala, že ruku v ruce se změnami vyvstane i potřeba učit se novým věcem a nebude to vyplývat třeba jen ze změny pracovní náplně. Neměli bychom se tomu bránit a měli bychom se pokusit dostat ze „zaběhnutých kolejí“. Z každé situace lze dostat nějaké pozitivum a měli bychom takovou situaci (když máme tu

možnost) změnit ve svůj prospěch.

► **Dopravní úsek v mnohých očích představuje to hlavní z celého Dopravního podniku, pro mnohé kolegy je možná až posvátný, a tak dění v tomto útvaru vnímají velice citlivě. Jak bude vypadat nový dopravní úsek, v čem bude jiný oproti tomu současnému?**

Říkat jak bude vypadat nový dopravní úsek si v tuto chvíli ještě netroufám. Lze spíše popsat, na základě jakých principů se vyvíjí jeho budoucí tvář.

Součástí skupiny útvarů dopravního ředitele budou výkonné jednotky Provoz Autobusy, Provoz Elektrické dráhy a Provoz Metro a tzv. štábní útvary. Ty se budou ve vztahu k provozu zabývat podpůrnými činnostmi pro výkonné jednotky. Náplní jejich činnosti bude plánování dopravy a přepravy, příprava dopravních procesů včetně jednotného vypracování jízdních řádů, koordinace řízení a jeho kontrola, informační servis a přepravní kontrola.

Úplně nová bude funkce tzv. Dozoru nad provozem (jedna osoba). Tato osoba bude přímo podřízena dopravnímu řediteli a náplní její práce bude příprava podkladů pro řízení a vyhodnocování činnosti ekonomických jednotek (nebude přímo zasahovat do řízení provozní jednotky).

Je snaha rozšířit v nových útvarech tzv. dlouhodobé a střednědobé plánování, neboli chcete-li dlouhodobější koncepci dopravního úseku. Nová zde bude i ekonomická činnost v rámci sestavování a kontroly plnění tzv. Dohody o úrovni služeb (SLA). Prozatím dopravní úsek sledoval pouze objemovou složku vlastní dopravní zakázky vyjádřenou vozokilometry, jež byla garantována městu, tzn. bez sledování finanční stránky.

Pod dopravního ředitele budou přímo spadat útvary jízdních řádů, jejichž součástí bude chronometrů. Přínosem by měla být kontinuální (souvislá) tvorba jízdního řádu začínající naměřením na trase až po zpracování jízdního řádu do úrovně oběhu vozidel a směn řidičů (turnusy a přiřazení osob do turnusů bude na základě určitých podmínek a projednání stanovovat provozní jednotka). Spolu s útvary jízdních řádů přejdou pod dopravního ředitele tzv. dopravní oddělení zabezpečující dnes převážně výlukovou činnost.

Zásadně by se neměla změnit pozice dnešního dispečinku na ředitelství, který by měl i nadále plnit především funkci koordinátora dispečerského řízení.

Bez zásadní změny zůstane útvary přepravní kontroly. Diskuse proběhne o formě a náplni informačního útvaru v budoucím dopravním úseku. Útvary „zastávková služba“ zabezpečující mj. vyvěšování zastávkových jízdních řádů, pravděpodobně setrvá v dopravním úseku minimálně do doby definitivního rozhodnutí o rozsahu a náplni útvaru centrálních služeb.

-bda-



Pařížské tramvaje.

Delegace odborové organizace OSPEA na návštěvě města nad Seinou

Na sklonku června jsem společně s pány Jiřím Touškem a poslancem Evropského parlamentu Jaromírem Kohlíčkem (jemuž patří náš dík, protože celou akci zorganizoval) navštívili hlavní město Francie, Paříž. Přijeli jsme sem na pozvání členů CGT – jedné z odborových organizací zdejšího dopravního podniku (RATP), kteří před časem navštívili také Prahu a v ní i naši akciovou společnost. Měli jsme tak možnost – a určitě je škoda, že jenom ve dvou – udělat si alespoň trochu obrázek



Výpravna s intranetem.

o tom, jak oba dopravní podniky vypadají a v jakých podmínkách jejich zaměstnanci žijí a pracují.

Protože jsme do Paříže přiletěli až v sobotu odpoledne a zpátky do Prahy se vraceli už v pondělních ranních hodinách, ani zdaleka jsme nestihli všechno, co jsme stihnout chtěli. Eiffelovu věž jsem viděl poprvé z letadla (otáčelo se před přistáním nad Paříží), poté zdáli osvětlenou v sobotní noci, to když jsme se vraceli z pozdní večere zpátky do hotelu, a pak až na pohlednicích před odletem na letišti Charlese de Gaulla. Na prohlídku města prostě nebyl čas – ale byla to především pracovní návštěva a z pařížského dopravního podniku jsme přeci jenom něco viděli; a já se chci teď s členáři DP-KONTAKTu o něco z toho, co jsme tu měli možnost vidět a poznat, podělit:

V Paříži je městská hromadná doprava zajišťována ve své převážné většině metrem a autobusy. Najdete tu sice i tramvaje, ale na dvou od sebe oddělených linkách pojíždějí úsekem dlouhým dohromady dvacet kilometrů. Což ve městě tak velikém, jakým hlavní město Francie je, opravdu nemá podstatný význam.

Metro v Paříži je pro Pražáka neuvěřitelný labyrint. Čítá pro nás nepředstavitelný počet linek a lze jej rozdělit na dva druhy: RER je jakýsi hybrid metra a železnice. Podzemní dráha vyjíždí za centrem Paříže na povrch a dále jezdí po kolejích a pod správou francouzských drah SNCF. „Klasické“ metro (značí ho tu stejně jako u nás M) se hodně podobá tomu našemu; jeho nejnovější linka 14 (která se v současnosti dále buduje a prodlužuje) brázdí však už koleje pod francouzskou metropolí bez obsluhy. Také tou jsme se projeli. Já sice nemohu říci, že by tunelem stovkou se řítící harmonika bez stanoviště strojvedoucího na jejím začátku nebo konci ve mně vzbuzovala mnoho důvěry, nicméně

jsem se na vlastní kůži přesvědčil, že to funguje. Perfektně. Nástupiště této linky jsou od kolejí oddělena skleněnou stěnou s dveřmi, jež se otevírají v téměř okamžiku, kdy se otevírají i dveře vlaku, který tu zastavil: jeho dveře přesně proti těm skleněným. To je budoucnost – a nejen Paříže, ale i Prahy.

Na lince C k tomu v Praze nakonec nemáme už vůbec daleko.

chtěli stravovat na Staroměstském náměstí). Bydlení však naše pařížské kolegy vyjde na necelou třetinu jejich příjmu, což já v Praze ze svých patnácti, šestnácti tisícovek čistého dám víc jak polovinu. To základní, potraviny, oblečení a podobně vyjvodu obyvatele Paříže – alespoň pokud se mi podařilo zjistit – tak jeden a půl až dvakrát draž než obyvatele České republiky. Kdybych se pokusil přepočítat svou mzdu na hodiny, které odpracuji naši francouzští kolegové, a porovnat pak svůj příjem s tím jejich, zjistil bych, že můj plat je tři, téměř třiapůlkrát nižší než ten jejich.

Na samý závěr bych se rád zmínil ještě o jedné věci: ačkoli na nás naši pařížští kolegové hleděli pomalu jako na kočí dostavníků, Dopravní podnik hlavního města Prahy svým technickým vybavením nezaostává za svým pařížským bratříčkem nijak výrazně. Chlubili se nám in-

Vzhledem k tomu, že naši metrostrojvedoucí jsou v porovnání s ostatními zaměstnanci firmy placeni opravdu velkoryse, se investice do zabezpečení nástupišť Dopravnímu podniku hlavního města Prahy vyplatí a velmi rychle vrátí. Jestliže jsem se totiž zmínil o mzdách naší „dopravněpodnikové šlechty“, potom slova o velkorysosti jejich příjmů platí beze zbytku i ve vztahu k jejich pařížským kolegům: ti sice také berou ze všech zdejších řidičů MHD nejvíce, ale o pouhých deset procent – nikoli o pětadvacet i víc, jak je tomu u nás.

Strojvedoucí pařížské linky číslo 14 však v žádných mzdových tabulkách nenajdeš

Autobusových linek jsem se během své návštěvy vůbec nedopočítal. Za zmínku však určitě stojí ta skutečnost, že v Paříži jsou jejich šoféři bráni jako nekvalifikovaná pracovní síla a ze všech řidičů MHD pobírají platy nejnižší (kvalifikaci dle vysvětlení kolegů ze CGT má tramvaják, protože zná kromě silničního i železničního zákona). V druhé řadě pak je pro naše zajímavé procento žen, které jako řidičky autobusů pracují: v RATP jich je celých 12 % (nakonec tu ženy řídí i soupravy metra, ale těch už je podstatně méně). Co nás na autobusových linkách překvapilo asi nejvíce, to je množství vyhrazených jízdních pruhů – o preferenci hromadné dopravy se tu prázdně netlachá, preference se tu prostě realizuje a já se nebojím říci, že ve velkém. Paříž zdaleka nejsou jen široké bulváry, ale i úzké uličky, kdysi obousměrné, dnes jednosměrné, v nichž je jeden jízdni pruh vyhrazen jízdni kolům společně s autobusy MHD a ten druhý individuální automobilové dopravě.

Zaměstnanci RATP pracují třicet dvě hodiny týdně

Znamená to, že řidiči jezdí něco málo přes šest a půl hodiny denně (rok mají rozdělený na letní a zimní období, přičemž v létě jezdí o pár minut denně déle než v zimě), a protože jsme měli možnost nahlédnout i do jejich jízdničních řádů, turnusů a rozpisů směn, přesvědčil jsem se, že jen málokdy mají směny delší sedmi hodin. Zaměstnanci pracující v pravidelných turnusech slouží ne jako u nás po dvanácti hodinách, ale po sedmi a půl až osmi hodinách ve třech směnách. I tady mají řidiči šejdry, ovšem s tím rozdílem, že mezi začátkem a koncem takové šichty nesmí uplynout více jak třináct a půl hodiny. To znamená, že začnu-li svou dělenou směnu v pět ráno, musím skončit do půl sedmé večer. A přesčasů? Francouzští kolegové na nás hleděli zprvu nechápavě a museli jsme vysvětlovat. Ale pak jsme se domluvili – i jejich zákoník práce (stejně jako náš) umožňuje odpracovat 150 hodin ročně. To je vše.

A plat? Od 1 500 do 1 700 € měsíčně

Přepočteme-li to na naši měnu, jde o více než 46 000 Kč (hovořím teď o patnácti stech EUR) – zajímalo mě proto, jak draho v Paříži je. Nuže, draž než v Praze. Stravovali jsme se po dobu naší návštěvy v restauracích v centru metropole a cena jídla se tu pohybovala od 10 do 20 € (to je však totéž, jako bychom se

tranetem, my ho máme také. S pýchou nám představili dispečink metra RER, CD Na Bojišti není horší. Vlaky naší podzemní dráhy (rekonstruované i nové soupravy SIEMENS) si ani trochu nezadají s pařížskými ALSTOMy, totéž platí o rekonstruovaných tramvajích T3. Jejich (je pravda, že tramvaje mají nízkopodlažní, ale ukázali nám jen tu novější ze dvou zde provozovaných tratí) elektrovýzbroj je stejná jako ta naše. Rozdíl je v tom, že technické vymoženosti slouží i provozním zaměstnancům. Při cestě tramvaj její řidič přijel do jedné ze zastávek o něco dřív. V Praze to dispečer vidí stejně jako jeho francouzský kolega. Odjedu-li ze zastávky dřív já, přijdu o část prémie – v Paříži nikoli: zapípala totiž vysílačka a řidič byl dispečinkem upozorněn, že je napřed a požádan, aby půl minuty počkal. Představte si, že opravdu požádan! Na podnikovém intranetu najdou naši francouzští kolegové mimo jiné i svoje směny; a nejen že jsou počítače jak ve všech kancelářích, tak i na všech ostatních pracovištích – ve všech výpravnách, místnostech záloh i dílnách, ale navíc se na podnikový intranet lze připojit i zvenčí a od počítače, který máte v obýváku, si zjistíte, jakou službu máte příští den. Nikde jsem neviděl, že by řidič tramvaje, autobusu nebo strojvedoucí metra musel „úřadovat“ a vypisovat jakékoli formuláře, zato jsem byl svědkem toho, že na začátku směny na jednom z počítačů ve výpravně vytulkal službu nastupující šofér nějaké to svoje číslo a svůj kód a dál už průběh jeho směny hlídalo zařízení velmi podobné tomu, jaké střeží tramvajový provoz v Praze.



Dispečink.

V Paříži je řidič od toho, aby řídil

Pracuje tu ne sice v diametrálně odlišných, ale přesto v poněkud lepších a alespoň relativně kulturních podmínkách, po přiměřený počet hodin a za mzdu, o které se nám alespoň zatím můžeme jenom zdát.

Dobrá zpráva pro pražské dopravníky je ta, že naše firma opravdu není nějak výrazně „zaostalá“. Nejsme sto let za opicemi! Přiznám se, že mi tohle zjištění udělalo v Paříži radost. Je to spíš všechno jenom v lidech, v přístupu jednoho ke druhému. Ve městě nad Seinou vládne mír, klid, shovívavost a tolerance. Respekt.

A především v tom své pařížské kolegy máme co dohánět. Všichni.

Pavel Ďuran,
řidič tramvaje a redakce www.ospea.cz



Dvě návštěvy, dva kontinenty, dvě různá klimatická pásma, jiné světy, jiné osobnosti. Přes tuto různost však jedno společné – městská hromadná doprava.

Dvě návštěvy v krátkém rozpětí mezi polovinou května a června tohoto roku, se společným jmenovatelem MHD; a přesto různé cíle. Takový je svět veřejné dopravy i v jejím „lokálním“ vydání. Na první zdání svět sám o sobě (ne však sám pro sebe), s mnoha podobami, velkou a stále rostoucí důležitostí (čím dál více vnímanou v městech dusících se zplodinami a ucpaných plechovými „miláčky“), svět multimodality, integrace, konkurence ... a stejně tak čím dál víc součást světa globální ekonomiky. Svět úzce spojený s „Otázkou sociální“ i s „Kapitálem“.

Globalizace byla i vůdčím tématem přednášky třetí vzácné návštěvy v osobě paní Mileny Bodmer, Dsc. z Federal University of Rio de Janeiro na konci července. Paní docentka Bodmer, se kterou navázal profesionální spolupráci pan Prof. Ing. Bedřich Duchoň, CSc., vedoucí katedry ekonomiky a managementu Fakulty dopravní ČVUT, hovořila na téma „Řízení dopravních služeb v prostředí globalizované ekonomiky“. O její přednášce na půdě Dopravního podniku přineseme informace příště.



Návštěva z Edmontonu

První z výše zmiňovaných návštěv z dalekých zemí byl Prof. Ing. Stanislav Teplý, CSc., Dr.h.c., profesor z University of Alberta v kanadském Edmontonu. Prof. Teplý pravidelně navštěvuje (po dvacetiletém přerušení) svou rodnou zemi a město, ve kterém v začátku jeho profesionální kariéry byl jednou z nejdůležitějších osobností světa pražské dopravy, a to v rolích vedoucího odboru dopravy hl. m. Prahy a náměstka ředitele Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy.

S jeho návštěvami souvisí i kontakt s profesním světem, který v šedesátých letech dvacátého století výsoco účinně pomáhal vytvářet a který mu od poloviny devadesátých let zprostředkovává již zmíněná Fakulta dopravy ČVUT v Praze.

Na ní Prof. „Stan Teplý“ přednesl dvě přednášky. Dne 11. května na téma „Severoamerická praxe a výzkum v městské hromadné dopravě“ a 12. května se zaměřil na „Hodnocení bezpečnosti dopravy. Kapacita a kvalita okružních křižovatek“.

Světú dopravců (dopravní podniky ČR nebyly prakticky na přednášce zastoupeny) blízké téma první přednášky bylo zaměřeno na nové severoamerické poznatky v oblasti hromadné dopravy a zahrnovalo:

1. Obsah příručky o kapacitě a kvalitě hromadné dopravy (Transit Capacity and Quality of Service Manual – TCQSM)
2. Systémy rychlé autobusové dopravy (Bus Rapid Transit)

Severoamerická „Příručka o kapacitě a kvalitě hromadné dopravy“ ve 2. vydání byla publikována v roce 2003 v rámci Transit Cooperative Research Program (TCRP) – Kooperativního výzkumného programu

MHD Výborem pro plánování dopravy. Představuje v pořadí 100. zprávu tohoto výboru.

Až do publikování prvního vydání příručky na internetové stránce TCPDR doprava v Severní Americe postrádala pro oblast MHD a kvality služby soubor definic, principů, praktik a návrhových procedur pro plánování, design a provoz vozidel a zařízení.

Tato skutečnost byla v dlouhodobém kontrastu k silniční dopravě, pro kterou Highway Capacity Manual (HCM) od roku 1965 definuje kvalitu služby a přináší základní informace a výpočetní postupy ve vztahu ke kvalitě služby a kapacitě silničních a dálničních zařízení.

„Kapacita MHD“ je mnohostranný pojem zabývající se pohybem lidí a vozidel; odvisí od rozměrů vozidel pro MHD a intenzity jejich provozování; dále reflektuje interakci mezi dopravovanými cestujícími a tokem vo-

zidel. „Kvalita služby“ je pojmem ještě komplexnějším, který musí odrážet perspektivu uživatele MHD a měřit provoz linky, služby, zařízení či systému MHD za různých podmínek poptávky, nabídky a způsobu řízení.

TCQSM používá ke kvantifikování kvality služby pojem **úroveň služby (level of service – LOS)**. LOS je používána ze dvou hlavních důvodů: pro jednodušší vysvětlování pojmu kvality služby laikům a aby byla zajištěna konzistentnost (soulad) s měřením kvality služby v jiných druhích dopravy.

Úroveň služby
Pojem LOS byl původně užit v roce 1965 v Highway Capacity Manual. V tomto pojetí

jsou potenciální hodnoty pro jednotlivé míry výkonu rozděleny do šesti skupin (vrstev), kdy každé skupině jsou přidělena písmena od „A“ (nejvyšší kvalita) po „F“ (nejnižší kvalita). Ideální práh mezi každou písmennou skupinou představuje bod, ve kterém se kvalita služby stává pro cestující znatelně odlišná, ať jde o motoristy nebo cestující MHD. Uvnitř každé písmenné skupiny by v ideálním případě cestující neměli zaznamenat žádný podstatný rozdíl v kvalitě služby mezi výsledky měření výkonů zařazených do této LOS skupiny. V praxi změna ve vnímání sousedících skupin LOS cestujícími představuje častěji pozvolný přechod, než zřetelně rozdílnou hodnotu v tomto prahu.

Klíčové aspekty úrovně služby jsou dvojí:

1. Skupiny LOS by měly odrážet hledisko cestujícího. LOS „A“ tak nutně nepředstavuje optimální podmínky z hlediska poskytovatele MHD.
2. LOS „F“ by měla představovat z hlediska cestujícího nepřijatelné podmínky. Je na poskytovateli služby zvednout standardy vycházející z jeho potřeb nebo politických cílů.

Protože se úrovně služby podobají písmennému hodnocení ve školách, existuje potenciální nebezpečí, které lidi neseznámené s tímto pojetím povede k nesprávným závěrům, že LOS „A“ by měla být cílem, ke kterému by

poskyvatelé služby měli směřovat (např. „Nesnesl bych, aby moje dítě přineslo ze školy „C“ a „D“; proč bychom měli akceptovat tyto úrovně v naší MHD?“). V mnoha případech může poskytování příliš dobré LOS být stejně tak špatné jako poskytování nízké LOS. Může k tomu dojít tak, že zdroje podniku jsou rozptýleny do neproduktivní služby místo toho, aby byly použity ke zlepšení kvality služby v oblastech, kde je zlepšení skutečně zapotřebí. Co by uživatelé mohli považovat za nejlepší možnou kvalitu služby, je často neekonomické a poskyvatelé musejí hledat rovnováhu mezi vyšší kvalitou služby a službou, kterou si mohou dovolit. LOS „F“ by však měla být považována za nepřijatelnou jak z odborného hlediska tak z hlediska vlastního výkonu MHD.

Hlavním důvodem, proč příručka přijala písmenné označení úrovně služby pro služby na pevných linkách

Vzácné návštěvy v

je, aby to bylo v souladu s tím, jak se již pro jiné druhy dopravy měří kvalita služby. Mnoho plánovacích organizací a orgány rozhodující o dopravní politice se již v systému označování LOS orientují z jejich používání v silniční dopravě. Přijetí podobného systému MHD umožňuje, aby všechny druhy dopravy sdílely společný jazyk v oblasti měření kvality.

Příručka používá pojem LOS též k popisování jak cestující vnímají kvalitu služby reagující na poptávku (demand responsive service). Tyto služby jsou na rozdíl od pevných linek zcela odlišné, především v přístupnosti, pružnosti ve volbě zdrojů a cílů a stupně organizace cesty. Těžko se tak srovnává kvalita služeb reagujících na poptávku se službami na pevných linkách.

Úrovně služby dopravy reagující na poptávku používají pro vyjádření rozdílů ve vnímání cestujícími číselnou škálu od 1 do 8. Pro tento druh dopravy je tak počet úrovní služby vyšší, protože existují velmi různé typy služeb na poptávku, od každodenní taxi-sloužby v městských oblastech po služby na venkově, poskytované jednou či dvakrát do měsíce. Podrobnější dělení tak umožňuje adekvátněji popsat rozdíly ve vnímání cestujících.

Pan profesor Teplý přispíval k tvorbě TCQSM v rámci TCRP projektu pod označením A - 15A panel. Autoři příručky výsoco oceňují příspěvky, které jim členové panelu v průběhu šesti let její tvorby posílali a které pomohly dát příručce novou podobu. V případě profesora Teplého obdrželi autoři manuálu řadu cenných poznatků o evropské normě kvality služby EN 13 816 a o její aplikaci v programech kvality služby Dopravního podniku a partnerů z klubu kvality CYQUAL. Přes již zmíněnou specifikou pojetí kvality služby byla filozofie evropské normy velmi příznivě přijata.

Pan profesor se při své návštěvě v Dopravním podniku zajímal o novou podobu řízení pražské MHD. Na Bojišti byl mile přijat v provozních dispečincích metra, tramvají a autobusů a panem Miroslavem Rokytou v energetickém dispečinku tramvají. Otázky a diskuze vzhledem k jeho zkušenostem z dřívějších let šly do hloubky.



Po nové barrandovské tramvajové trati provedl našeho hosta pan ing. Miroslav Penc.

Stejně jako supermoderní dopravní stavba učinil na pana profesora dojem i Program kvality služby Dopravního podniku, a to způsobem jakým je systém sestaven, tak i v mnohých případech pozoruhodnými výsledky měření. Některé části materiálů, které obdržel, již dle jeho informací probral s ředitelem edmontonského dopravního podniku (Edmonton Transit – ET) a předal mu ještě několik našich informačních brožurek (které označuje za výborné) například o typech a placení jízdného a o dočasných provozních změnách, které v Edmontonu údajně poněkud pokulhávají. Předal mu i jízdní řády na CD jako inspiraci pro ty, kteří v ET sestavují webové vyhledávání spojů a přestupů mezi zdrojem a cílem. Má to prý již být skoro hotovo a čeká se na jejich pokrok v tomto směru.

tec na brněnském výstavišti a absolvovali se zástupci IRISBUS návštěvu ve východočeském Vysokém Mýtě. Vozy Karosa – Renault tvoří v současné době malý vzorek vozového parku SOTRA. Zkušenosti z jejich provozu a současné parametry kvalita/cena představují silný impuls k zájmu o širší využívání těchto vozidel v blízké budoucnosti.

SOTRA vyzýval ještě před několika lety pro zajišťování obsluhy hlavního města zhruba 1 300 autobusů. Zhoršování vnitropolitické situace eskalované nepokojí, které měly odraz i v našem tisku, a s tím spojené problémy financování, vedly k degradaci vozového parku na současných zhruba 700 vozidel.

Současné aktivity UATP a pana Atteyho v rámci UITP jsou motivovány snahou o stabilizaci a postupné zlepšování situace. Témata, o která se abidjanská delegace v Dopravním podniku zajímala, byla především:

jsou veřejná administrativa, místní úřady zodpovídající za zlepšování podmínek těm, kterým vládnou, majitelé nemovitostí a realitní kanceláře.

V subsaharské Africe jsou veřejné úřady obecně zodpovědné za financování infrastruktury (silnice a jejich vybavení) a vybírání daní spojených s užíváním infrastruktury (parkovací poplatky, daň z pohonných hmot a podobně). Za financování doplňkové infrastruktury (terminály, přístřešky, zastávky, depa a další), vozového parku a provozu linek s licencemi zodpovídají pověřené dopravní společnosti.

Stát kryje část financování provozu kompenzacemi za snížené jízdné a volnou přepravu poskytovanou některým sociálním skupinám. Přes skutečnost, že jsou státy subsaharské Afriky vázány k dopravním podnikům prostřednictvím licenčních smluv, ve kterých jsou výše finanční účastí stanoveny, je pro ně velice obtížné svým finančním závazkům dostát. To ohrožuje přežití podniku, což je i případ SOTRA.

Mezi lety 1994 a 2002 ztráty z příjmů na účet SOTRA za služby poskytované státem subvencovaným sociálním skupinám stouply na 48,6 miliardy CFA franků, což je v korelaci s kumulovaným deficitem podniku za stejné období přibližně 34 miliard CFA franků (1 CFA frank = 0,001524 EUR).



Pro to, aby pokryly část svých provozních nákladů, potřebují dopravní podniky rozvíjet doplňkové aktivity licencovaným službám (například speciální závodní linky pro dělníky v továrnách, půjčování vozidel, turistika a doprava terénními vozidly), které generují doplňkové zdroje.

Pan Attey dále uvádí, že kvůli neschopnosti států plnit finanční závazky (provoz dopravců bez licencí na územích licencovaných provozovatelů veřejné dopravy, nepřizpůsobování výše jízdného nákladových faktorům na provoz, nebo rovnou neplacení kompenzací) řada dopravních podniků přestala existovat. To ponechává volný prostor pro špatně organizovaný neprofesionální sektor, zajišťující motorizovanou přepravu ve městech, se všemi externími dopady, jako jsou zácpy, nehody a znečišťování ovzduší.

Pan Attey v závěru článku hovoří o PPP – Public Private Partnerships. Jako příklad uvádí vlastní podnik. SOTRA založená v roce 1960 je poloveřejná organizace s kapitálem 3 miliardy CFA franků, jejímž vlastníkem jsou:

• Vláda Pobřeží slonoviny	60,13 %
• IRISBUS/RVI	39,80 %
• Město Abidjan	0,57 %

Po dokončení uvažované finanční restrukturalizace bude kapitál podniku navýšen na 5 miliard, rozdělených následovně:

• Vláda Pobřeží slonoviny	36 %
• IRISBUS/RVI	24 %
• Distrikt Abidjan a další podílníci	30 %
• zaměstnanci SOTRA	10 %

V souvislosti s dopravou je zcela jistě zajímavá informace, že Pobřeží slonoviny (Ivory Coast) leží na bohatých dosud neodkrytých nalezištích ropy.

Ing. Zdeněk Došek
Neoznačené foto: Jaroslav Budil

Dopravním podnikem

Nově vydanou knížku k 30. výročí pražského metra oceňuje jako velmi přehledný referenční dokument. Profesor Teplý se pouze domnívá, že Cílová studie metra z let 1967 a 1968 přišla poněkud zkrátka. Tenkrát to byl obrovský komplexní mezioborový tým, který navrhl a posoudil nejméně pět základních alternativ a pro vybranou variantu A vypracoval značně podrobný funkční návrh systému.

Návštěva z Abidjanu

Ve čtvrtek 10. června přivítal Dopravní podnik delegaci z Pobřeží slonoviny, v jejímž čele byl pan Philippe Attey, generální ředitel Sociétés des Transports Abidjanais – SOTRA. Spolu s ním tvořili delegaci ředitel technického a ekonomického úseku a ředitel opraven autobusů tohoto dopravního podniku hlavního města země ze západního pobřeží Afriky.

Pan Philippe Attey je viceprezidentem Řídicího výboru UITP, ve kterém zastupuje Svaz africké veřejné dopravy – UATP, v jehož čele stojí jako prezident svazu. Na schůzi exekutivního výboru 25. září 2003 v Abidjanu UATP za účasti generálního sekretáře UITP pana Hanse Rata položil základy k pracovnímu programu 2003 až 2005 Africké divize UITP, jež je regionální divizí UITP pro tento kontinent.

Usilovné snahy vedení UITP o ozdravení situace městské hromadné dopravy na horkém kontinentu přináší první ovoce. V roce 2004 zahájil regionální školící program pro odborníky africké veřejné dopravy a byly založeny pracovní skupiny ke specifickým otázkám regionu. Jako témata pracovních skupin byla stanovena: udržitelný rozvoj, management kvality, plánování, údržba a provoz řízení a smluvní vztahy, institucionální rámec. Africká divize UITP bude zaměřena na autobusovou dopravu a nemotorizované druhy veřejné dopravy.

Na zasedání Řídicího výboru UITP v Ženevě ve dnech 1. a 2. června letošního roku požádal pan Attey zástupce Dopravního podniku o možnost navštívit autobusovou divizi našeho podniku v průběhu návštěvy České republiky. Pánové z Dopravního podniku Abidjan – SOTRA se v jejím rámci zúčastnili výstavy Auto-

zkušenosti s vozidly Karosa – Renault, organizace údržby, struktura autobusové divize, organizace provozu, institucionální rámec a financování.

Celodenní návštěva byla zahájena exkurzí do dispečinku autobusové dopravy Na Bojišti. Autor článku může jen poznamenat, že i občas nesnadná role tlumočnicka může přinášet opravdové potěšení ze zprostředkování diskuse mezi odborníky z praxe. Dotazy odborných ředitelů svědčily o snaze získat co nejvíce poznatků z řízení provozu, komunikace a interakcí mezi řidiči a dispečinkem, řešení incidentů a nehod a další.

Po následném přesunu do Hostivaře byla delegace přijata panem ředitelem divize ing. Jiřím Pařízkem a ředitelem autobusových opraven ing. Slavomírem Vlčkem. Vzájemně představení obou podniků a diskuze k výše uvedeným tématům byla vzhledem k odpolednímu odletu delegace velmi kondenzovaná a největší prostor byl určen prohlídce opraven. Podrobný výklad poskytl vedoucí technik divize autobusů Jaroslav Budil. Návštěva zahrnovala všechny hlavní provozní opravárenské kapacity, vyznačující se zřetelnými znaky vysoce konsolidovaného systému. Bylo zřejmé, že dojem, který si afričtí odborníci odnášeli, posílil šance dodavatele jejich vozidel. Pánové neskrývali spokojenost a svůj respekt k profesionálnímu zázemí pražské autobusové dopravy shrnuli slovy: „Abychom vás mohli pozvat k návštěvě našeho podniku, budeme muset nejdříve uklidit“.

Některé aspekty veřejné dopravy v Abidjanu odhaluje článek pana Philippe Attey v čísle č. 6/2003 Public Transport International Mezinárodního svazu veřejné dopravy.

Více jak 50 procent obyvatel města Abidjan vydělává méně než 2 dolary za den. 62 % zákazníků SOTRA (jediný dopravce podle jízdních řádů provozované veřejné dopravy) tvoří školáci, studenti, státní zaměstnanci a policejní a armádní personál. Příjmy od těchto státem subvencovaných sociálních skupin tvoří pouze jednu čtvrtinu obchodních příjmů SOTRA, které kryjí pouze 10 % provozních nákladů licencovaných služeb.

Stát vyplácí kompenzace kryjící pouze 47,5 % ztrát z jízdného představující 78,1% obchodních příjmů ze subvencovaných skupin.

Pan Attey v článku poukazuje na to, že zatímco tito přímí uživatelé (beneficianti) ze svých prostředků nemohou náklady na zajišťování služeb a infrastruktury sami krýt, je třeba pro udržení chodu služeb hledat alternativní finanční zdroje. Těmi, kdo požívají nepřímých užitek ze strukturujících dopadů aktivit veřejné dopravy,



Ve dnech 5. až 9. června se uskutečnil na brněnském výstavišti 10. jubilejní mezinárodní veletrh užitkových vozidel, příslušenství a servisní a garážové techniky v oboru silniční dopravy Autotec 2004. Tradičně již byl zařazen do prestižního seznamu Mezinárodní organizace výrobců automobilů O. I. C. A. Veletrhu se zúčastnilo 562 vystavovatelů z 22 zemí a navštívilo jej 65 tisíc zájemců. Veletrh představil více než padesát premiér a novinek, což je více než na veletrhu osobních vozidel Autosalon, se kterým se Autotec ob rok střídá.

K některým veletržním novinkám se nyní vrátíme a přiblížíme je čtenářům DP-KONTAKTU.

Světovou premiéru měl v Brně městský nízkopodlažní autobus české společnosti Tedom, 123 G s elektronicky řízeným šestiválcovým motorem na zemní plyn typu Tedom M1.2C M640 FNG 4, který splňuje normu Euro 4. Motor o objemu kolem 12 litrů má výkon 310 kW a točivý moment 1200 Nm. Střešní tlakové nádoby na plyn vozidlu umožňují dojezd 450 km. Nabízí se i verze se vznětovým motorem a stejnými výkonovými parametry. Autobus je nabízen ve dvou nebo třídvéřovém uspořádání.

Přitažlivou novinkou mezi autobusy byl autobus Karosa Midway 9.7M pro meziměstskou a příměstskou dopravu o délce 9,7 metru, s motorem Iveco F4A Tector Euro 3 o výkonu 176 nebo 194 kW. Může pojímat 35 nebo 39 sedících a 26 případně 32 stojících cestujících.

Autotec Brno 2004

Pražská společnost Ekobus, která upravuje tuzemské autobusy SOR na stlačený zemní plyn, vystavovala nový nízkopodlažní Ekobus City Plus, s motorem Cummins Westport B 5,9 nebo 8,3 plus, který plní normy Euro 3 až Euro 5. Když už je zmínka o společnosti SOR, je to náš druhý největší výrobce autobusů, který z hlediska prodeje na našem trhu zkracuje svůj odstup za vedoucím tuzemským výrobcem autobusů Karosou.

Pokud jde o nákladní automobily, svou premiéru na veletrhu měla společnost Scania s novou R řadou nákladních automobilů, která opět posunula měřítko dokonalosti a kvality nákladních automobilů, zejména v kamionové dopravě.

V oblasti příslušenství společnost Audol Praha představila vodní retardér Voith Aquatarder WR 140, spojující retardér s čerpadlem chladicí kapaliny soustavy motoru, čímž se velmi snížila hmotnost.

Firma H a D kovo předvedla novou metodu oprav brzdových pák Haldex, spočívající ve vyložkování tělesa. Tato metoda zajistí opětovný bezproblémový provoz již nefunkční brzdové páky na několik dalších let a ušetří značné finanční prostředky, protože firma disponuje originálními přístroji na seřízení a ověření funkce brzdových pák, což zákazníkům dává garanci vysoké kvality.

Brněnská společnost Gratia představila na veletrhu vůbec poprvé bezkontaktní mytí tlakovou vodou bez použití mechanických prostředků italské firmy Lavor Wash SpA. Při správně zvolené chemikálii lze dokonale umýt nejen povrch karo-
série, ale i těžko dostupná místa. Rovněž je možné zvolit v jednom z pracovních postupů i voskování. Díky vyloučení mechanických prostředků používaných k odstranění špíny se výrazně prodlouží životnost a lesk laku.

Na závěr jsme si nechali startovací baterii s technologií AGM bez volného kapalného elektrolytu od firmy Banner Batterien. Elektrolyt je napuštěn v rounovém separátoru, který spolu s mřížkou odděluje sady kladných a záporných desek. Zcela uzavřený ekologický akumulátor se vyznačuje větším výkonem, odolností vůči vibracím, cyklickou odolností, dlouhou životností a malým samovolným vybíjením.

Na základě uvedených novinek lze konstatovat, že Autotec 2004 nabídl odborníkům a široké veřejnosti pohled do prakticky všech odvětví silniční dopravy. A ti z čtenářů DP-KONTAKTU, kteří se zajímají o toto odvětví, se již mohou těšit na Autotec 2006.

František Novák,
technický úsek ředitelství

Současný vozový park metra

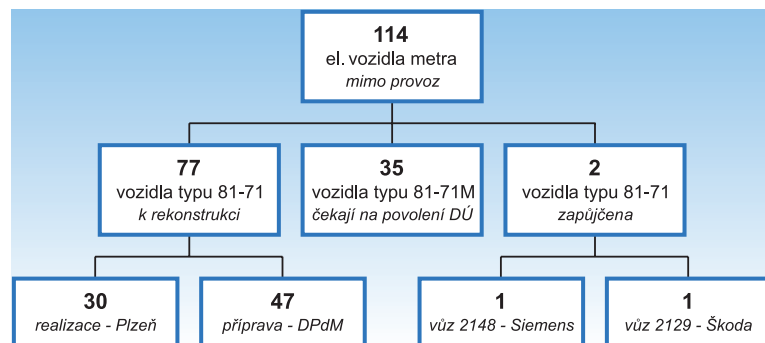
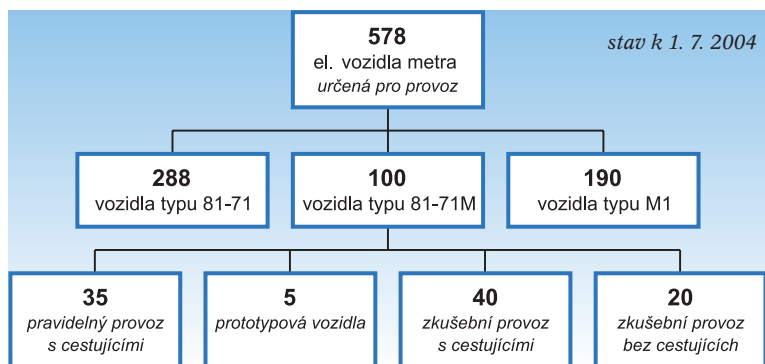


Foto: Viktor Baier

Při současné obnově vozového parku metra se počty provozovaných vozidel a jejich skladba neustále mění. Tyto změny probíhají v tempu, při kterém je sledování aktuálního stavu mnohdy složité i pro zúčastněné pracovníky metra. Následující článek vás seznamuje se stavem vozového parku metra v polovině roku 2004.

Divize Metro měla na začátku července v inventárním stavu 692 elektrických vozidel. Z toho 578 vozidel určených pro provoz a 114 vozidel neprovozních. Skladba vozidel závislé traktce a jejich počty jsou dobře patrné z následujících grafických přehledů.

V dohledné době se skladba a počty vozidel budou samozřejmě opět měnit. Do konce tohoto roku bude ukončeno předání 10 souprav M1 druhé série, to znamená že se počet provozovaných vozů M1 zvýší na 210 vozidel tj. 42 souprav. Do konce ledna 2006 by mělo být předáno dalších 6 nových souprav M1, jejichž potřeba vyplývá z již prováděného prodloužení trati C do Letňan. Tím by se počet vozidel určených pro trať C uzavřel na 240 vozidlech.

Také dodavatel rekonstrukcí, Škoda Plzeň, nezůstává v modernizaci vozidel pro pražské metro pozadu. Do konce ledna 2005 by mělo být předáno posledních 6 souprav pro trať A se zabezpečovacím zařízením SOP-2P. Na trati A tak bude celkem provozováno 125 vozidel, tj. 25 modernizovaných souprav. Dále byl s výrobcem uzavřen kontrakt na dodávku 10 modernizovaných souprav do konce roku 2005, které budou již určeny pro provoz na trati B pražského metra.

Na závěr nesmíme opomenout také 39 vozidel nezávislé traktce, která k vozovému parku metra náleží. Skladba a počty vozidel nezávislé traktce jsou opět dobře patrné z následujícího přehledu.

Ing. Marek Kopřiva, technický úsek divize Metro

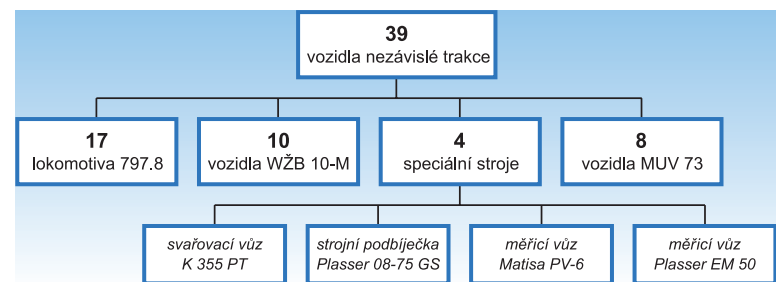


Foto: Aleš Karlovský

Rekonstruované soupravy metra na trati A

Soupravy metra typu 81-71M rekonstruované plzeňskou Škodovkou se na trati A pražského metra pomalu stávají běžnou záležitostí. Poprvé se na trati A rekonstruovaná souprava vybavená mobilní částí vlakového zabezpečovače LZA (SOP2P/ACB-M3) objevila v noční výluce v sobotu 5. července minulého roku. Byla to souprava inventárních čísel 3138 – 3150 a zahájila zkušební provoz na trati A bez cestujících.

Pro znalce uvádím, že se jedná o první prototypovou soupravu, která již zahajovala zkušební provoz na trati C, tehdy však ještě s mobilní částí vlakového zabezpečovače PA135. Cestující pak mohli poprvé spatřit tuto soupravu za běžného provozu, ovšem opět bez přepravy cestujících, na podzim téhož roku, přesněji 22. listopadu. Pravidelný provoz rekonstruovaných souprav s cestujícími, avšak stále ještě v režimu zkušebního provozu, byl zahájen v pondělí 2. února letošního roku výjezdem dvou souprav inventárních čísel 3103 – 3141 (do oběhu 9) a 3127 – 3140 (do oběhu 11). Ke 14. červenci bylo v provozu s cestujícími (stále ještě zkušebním) celkem 8 rekonstruovaných souprav. Jedná se o soupravy následujících inventárních čísel:

3103 – 3219 – 3223 – 3226 – 3141,
3101 – 3273 – 3208 – 3201 – 3106,
3127 – 3232 – 3257 – 3224 – 3140,
3115 – 3287 – 3265 – 3220 – 3130,
3135 – 3222 – 3272 – 3234 – 3123,
3108 – 3246 – 3286 – 3252 – 3109,
3142 – 3249 – 3430 – 3440 – 3162,
3143 – 3242 – 3241 – 3206 – 3161.

A co další soupravy určené k provozu na trati A, v jakém stavu se nacházejí?

Další 4 rekonstruované soupravy (inv. čísel – pouze čelní vozy: 3126 – 3144, 3335 – 3339, 3119 – 3139 a 3158 – 3160) již obdržely povolení Drážního úřadu ke zkušebnímu provozu a jsou připraveny v depu Hostivař, po prokázání provozní spolehlivosti ujetím 1 500 kilometrů bez přepravy cestujících na trati A v přepravních sedlech, k nasazení do zkušebního provozu s cestujícími.

Na 7 zbývajících rekonstruovaných soupravách (3124 – 3125, 3343 – 3356, 3146 – 3120, 3147 – 3180, 3113 – 3301, 3190 – 3199 a 3192 – 3195), které jsou rovněž deponovány v depu Hostivař a byly již firmou Škoda Dopravní technika řádně zprovozněny, ukončila firma AŽD montáž mobilní části vlakového zabezpečovače LZA. Soupravy se nacházejí v různé fázi zkoušek či legislativního řízení před povolením zkušebního provozu Drážním úřadem.

Zbývajících 6 souprav (3104 – 3300, 3310 – 3317, 3149 – 3163, 3175 – 3165, 3151 – 3152 a 3185 – 3186), které v tomto roce ještě firma Škoda Dopravní technika

do dá Dopravnímu podniku, jsou v různém stupni zpracovanosti v jejím závodě v Plzni. Celkem tedy bude provoz na trati A zabezpečovat 25 rekonstruovaných souprav metra typu 81-71M.

Bystrému čtenáři ovšem neuniklo, že do výše uvedeného přehledu není zahrnuta prototypová souprava 3138 – 3150. Těto soupravě je i nadále určeno sdílet osud prototypové soupravy, a proto bude po ukončení zkoušek na trati A převezena do plzeňského závodu Škodovky. Zde bude upravena jako prototypová souprava pro zkoušky mobilní části vlakového zabezpečovače, který bude vybrán v rámci právě probíhající veřejné obchodní soutěže na dodávku nového zabezpečovacího zařízení pro trať B.

Jaký je výhled uvádění dalších souprav do provozu s cestujícími?

Do konce tohoto roku chce Dopravní podnik uvést do provozu s cestujícími všech 11 souprav, deponovaných v současné době v depu Hostivař. Zbývajících 6 souprav, které ještě budou Škodou Dopravní technika dodány v tomto roce, bude do provozu uvedeno v roce následujícím.

Hlavní těžiště prací je nyní v oblasti finálního dokončení softwaru, a to jak pro ovládání systému LZA, tak i nadřazeného řízení rekonstruované soupravy včetně vzájemné součinnosti obou systémů. Je možné říci, že práce se chýlí k závěru, neboť v závěrečných zkouškách na 2 soupravách je finální verze softwaru LZA. Konečná verze softwaru nadřazeného řízení byla úspěšně vyzkoušena na zkušební trati depa Hostivař

v závěru června a po splnění legislativních náležitostí bude do závěrečných zkoušek nasazena v září, po ukončení výluky zhlaví depa Hostivař. Právě tato výluka podstatným způsobem zkomplikovala provádění finálních zkoušek obou softwarů, neboť výluka nepostihla pouze zhlaví, ale i zkušební trať, na které probíhají veškeré zkušební jízdy, které nelze z technických či legislativních důvodů provádět na trati A.

Ze strany Dopravního podniku rovněž neustává tlak na firmu Škoda Dopravní technika v oblasti spolehlivosti provozu rekonstruovaných souprav. Je nutno konstatovat, že se na soupravách nacházejí konstrukční skupiny, s jejichž provozní spolehlivostí není Dopravní podnik plně spokojen. Jedná se v menší míře o drivery výkonových tranzistorů v pohonu a napájecích zdrojích pomocných pohonů a zejména o dveřní obvody, jejichž funkce nedosahuje očekávané spolehlivosti. Oba okruhy problémů, které ve svém důsledku vždy



znamenají vysazení cestujících (týká se převážně poruch dveří) a předčasnému stažení soupravy z trati, jsou předmětem intenzivních jednání mezi Dopravním podnikem a Škodou Dopravní technika. Na základě výsledků těchto jednání a na základě opatření přijatých Škodovkou se domnívám, že přijatá opatření napravit současný nepříznivý stav.

Ing. Jaroslav Kristen, technický úsek divize Metro
Foto: divize Metro

Jak se využívá měření pro konkrétní a udržitelné zlepšení?

Pro letošní březnovou výměnu zkušeností v rámci zasedání klubu kvality CYQUAL, jehož hostitelem byl náš bruselský partner STIB, bylo, vedle dalších, předem stanovené téma z titulu této informace. Měření je jedním ze základních nástrojů managementu kvality. Potvrzuje to zkušenost z našeho programu kvality služby, stejně jako skutečnost, že Evropský výbor pro normalizaci ustavil pracovní skupinu pro novou normu, která bude navazovat na EN a ČSN 13 816. Pracovní název normy, která, bude-li přijata, se stane i normou českou, je „Základní požadavky a doporučení pro provozovatele, kteří měří poskytovanou (realizovanou) kvalitu služby“.

Pro představení úspěšné metody měření v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti jsem připravil v úzké spolupráci s pilotem standardu „Přesnost“ ing. Karlem Holejšovským prezentaci s názvem „Autobusy v Praze: kritérium přesnosti“. Při diskuzi o tomto případu s kolegy byl shodou okolností přítomen ing. Jan Adámek z Ústavu dopravního inženýrství, autor vysoce ceněných příspěvků o preferenci tramvají a autobusů na SSZ v našem měsíčníku. Označil systém měření a celkový management přesnosti provozu autobusů na pražských linkách PID za pozoruhodný a mínil, že uveřejnění v DP-KONTAKTU vyvolá zájem. S přispěním Karla Holejšovského vzniklo jeho stručné představení:

Definice standardu

Přesnost provozu je jedním ze šesti standardů měřených v rámci Programu kvality služby Dopravního podniku. Referenční vzorek přesné autobusové dopravy je definován spoji odbavovanými ze zastávky ve vztahu k jízdnímu řádu (JR) s povolenou tolerancí 0 až +2 minuty (0 až +179 vteřin) u nácestných zastávek a 0 minuty (0 až +59 vteřin) u zastávek výchozích. Stupeň náročnosti je v posledních letech snižován na 80 % přesných spojů a práh nepřijatelnosti na více jak -1 minuta a více jak +6 minut u nácestných zastávek, u výchozích zastávek na více jak -1 minuta a více jak +3 minuty oproti JR. Ve Směrnici GR č. 10/2004 je způsob měření přesnosti provozu autobusů předepsán v podobě manuálních dopravních průzkumů na vybraných výchozích a nácestných zastávkách v síti, a to v rozsahu přibližně 250 hodin za čtvrtletí. Tyto průzkumy jsou rovnoměrně rozloženy jak do sítě linek, tak i do celotýdenního provozního období městské autobusové dopravy a souhrnného hodnocení období (čtvrtletí). Blízkou perspektivou měření a vyhodnocování přesnosti provozu na autobusových linkách je využití systému automatizovaných dopravních průzkumů u poměrně významné části vozového parku autobusů.

Plán kontrol – 4. čtvrtletí 2003:

Obrázek č. 1

Standardy kvality:

1. Standard kvality služby „Přesnost bus“ (plán je rámcový, platný celoročně):

Časové rozložení průzkumu (platí pro každé čtvrtletí):

Pracovní dny:	dopoledne od 06:00 do 13:00 hodin	60 hodin
	odpoledne od 13:00 do 20:00 hodin	60 hodin
	večer a noc od 20:00 do 06:00 hodin	20 hodin
Soboty:	dopoledne od 06:00 do 13:00 hodin	20 hodin
	odpoledne od 13:00 do 20:00 hodin	20 hodin
	večer a noc od 20:00 do 06:00 hodin	15 hodin
Neděle:	dopoledne od 06:00 do 13:00 hodin	20 hodin
	odpoledne od 13:00 do 20:00 hodin	20 hodin
	večer a noc od 20:00 do 06:00 hodin	15 hodin

Celkem za každé čtvrtletí 250 hodin

Pořadí	Zastávka	Linky	Směr
1	Běchovice	109, 250, 261	Újezd nad Lesy
	Běchovice	109, 250, 261	Dolní Počernice
2	Bohdalec	136, 138, 213	Chodovská
3	Bořislavka	116, 131, 216	nástupní
4	Břetislavka	116, 160, 355	Žežulka
	Břetislavka	116, 160, 355	V Podbabě
5	Břevnovská	108, 174, 180	Vypich
6	Budějovická	118, 121, 124, 205	Krčská
	Budějovická	118, 121, 148, 192, 205	Na Rolích, event. nást.
	Poliklinika Budějovická	124, 193	Lísek, Na Rolích

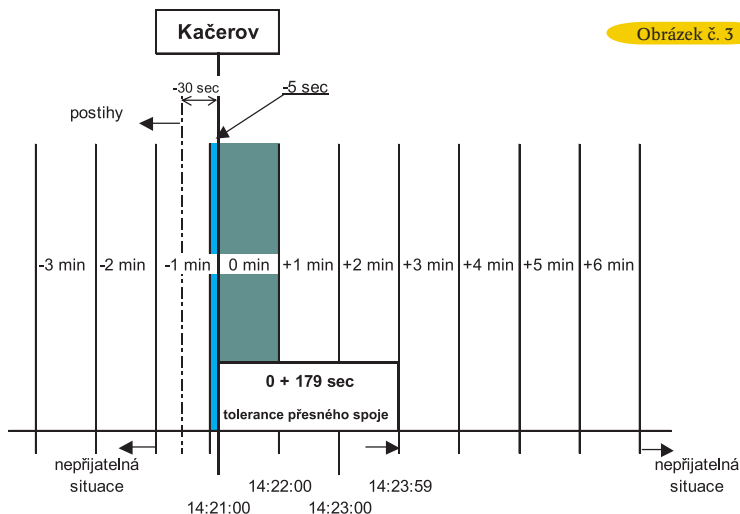
Dopravní úsek divize Autobusy vypracovává s předstihem pro každé hodnocené období tzv. Plán kontrol, uvádějící časové a místní rozložení průzkumů (obrázek 1), který předává mimo jiné i generálnímu zmocněnci pro kvalitu.

19

Měření

Po zkušenostech s průměrem přesahujícím 90 % naměřených přesných spojů v roce 2000 a debatách o přednostech co nejvyšší míry objektivitu měření, s cílem dosáhnout reálnost pohledu na jeden z nejvíce vnímaných aspektů naší služby, vykrystalizoval vyvážený a z daných podmínek vycházející způsob kontroly.

Měření je zajišťováno třemi měřiči – důchodci, kteří jsou bývalými zaměstnanci divize Autobusy. Jde o zkušené, dobře vyškolené a motivované pracovníky, kteří jsou odpovídajícím způsobem odborně i technicky vybaveni. V současné době používají hodinky JVD serizované radiovým signálem na středoevropský čas, identický s pa-



Obrázek č. 3

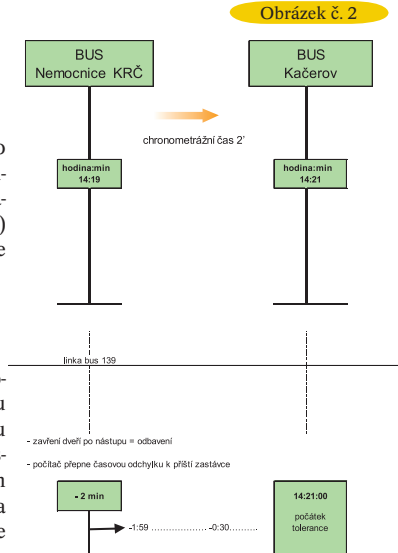
lubními počítači vozidel.

K dispozici mají polní formuláře, do kterých zaznamenávají údaje o číslech linky, názvu zastávky a směru spoje, dále údaje o spoji (pořadí, evidenční číslo a garáž) a naměřený čas jeho odbavení v zastávce (hodina, minuta, vteřina).

Přesnost: podpůrný program pro řidiče

Palubní počítač řidiče umožňuje sledovat v horní části displeje časovou odchylku v minutách a vteřinách oproti jízdnímu řádu následující zastávky; v dolní části displeje je údaj o aktuálním středoevropském času (hodina:minuta). Časová odchylka představuje čas zbývající do odbavení spoje v následující zastávce (za následující zastávku je tak v daném systému považována i zastávka, ve které se právě odbývá vystupování a nastupování cestujících, až do odbavení spoje).

Schématu na obrázcích č. 2 a 3 znázorňují situaci pro spoje na lince č. 139 ve směru do centra mezi zastávkami Nemocnice Krč a Kačerov. Tabulka fotografií palubního počítače simuluje tři situace spojů linky č. 139 (přesný, zpožděný a nadjetý spoj) na příjezdu do zastávky Nemocnice Krč (snímek vlevo), průběh odbavování, kdy po zastavení řidič otevře dveře, probíhá výstup/nástup cestujících a poslední zavření dveří řidičem představuje odbavení spoje (snímek uprostřed), po kterém automaticky přeskočí čas odchylky oproti jízdnímu řádu následující zastávky Kačerov (snímek vpravo).



Obrázek č. 2

Vyhodnocování výsledků měření

Výsledky měření jsou analyzovány globálně pro celou divizi Autobusy a jejich zpracování je v tabulkové a grafické podobě předkládáno k projednání jedenkrát za čtvrtletí jednak v Celopodnikové skupině kvality a následně v poradě vedení Dopravního podniku.

Součástí předkladu za každé čtvrtletí je schéma sítě s místy, ve kterých bylo měření uskutečněno. Řidiči mají k dispozici celkový seznam kontrolních bodů, z této množiny jsou vybírána pro sledované období místa měření z hlediska řidičů anonymní.

1. Standard kvality služby: přesnost provozu autobusů

Obrázek č. 4

Definice:

provoz autobusů je přesný, jestliže cestující jsou přepravováni v autobusech, které ve sledovaných obdobích dodržují při odjezdu z výchozích a nácestných zastávek jízdní řád přesně, příp. s povolenou odchylkou. Povolená odchylka pro výchozí zastávky je 0

Úroveň náročnosti: 80 %

Výsledky 4. čtvrtletí 2003

1. Odjezdy z výchozích zastávek:

Odchylka ve vteřinách	Nepřijatelná situace (-61 a více)	-1 až -60	0 až +59	+60 až +239	Nepřijatelná situace +240 a více	Celkem kontrolováno	% přesných spojů (4/7*100)
1	2	3	4	5	6	7	8
Počet spojů	1	31	314	63	5	414	75,85

2. Odjezdy z nácestných zastávek:

Odchylka ve vteřinách	Nepřijatelná situace (-61 a více)	-1 až -60	0 až +179	+180 až +419	Nepřijatelná situace +420 a více	Celkem kontrolováno	% přesných spojů (4/7*100)
1	2	3	4	5	6	7	8
Počet spojů	42	196	2390	344	93	3065	77,98

Celková přesnost provozu autobusů v % 77,72

	příjezd do zastávky Nemocnice Krč	odbavení spoje v zastávce Nemocnice Krč	odchylka proti následující zastávce Kačerov
přesný spoj	# Nem. Krč-00.12 P 13902 15:18	# Nem. Krč+00.07 P 13902 15:19	# Kačerov -01.49 P 13902 15:19
zpožděný spoj	# Nem. Krč+01.31 P 13901 15:24	# Nem. Krč+01.59 P 13901 15:24	# Kačerov +00.04 P 13901 15:25
nadjetý spoj	# Nem. Krč-01.41 P 13901 15:21	# Nem. Krč-01.33 P 13901 15:21	# Kačerov -03.28 P 13901 15:21

Pracovní den: měřeno 156,5 hodiny, 1932 spoj - tj. 55,53 % z celkového množství měřených spojů

Obrázek č. 5

měřeno				odchylna na odjezdu v %													
v rozmezí	počet hodin celkem	počet spojů celkem	% spojů	druh zastávky	počet spojů ze zastávky	% spojů	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5	+6	+7
6:00-13:00	59,5	630	32,61	výchozí	35	5,56	0,00	0,00	8,57	82,88	2,88	0,00	2,88	0,00	0,00	0,00	0,00
				nácestná	595	94,44	0,00	1,01	5,21	31,09	28,89	13,95	6,72	3,53	1,85	1,85	2,78
13:00-20:00	59,0	936	48,45	výchozí	83	8,87	0,00	0,00	6,02	67,47	20,48	3,61	0,00	0,00	2,41	0,00	0,00
				nácestná	853	91,13	0,12	1,92	8,79	34,70	24,15	12,31	5,98	3,87	2,93	1,88	3,75
20:00-6:00	38,0	366	18,94	výchozí	19	5,19	0,00	0,00	0,00	78,95	5,26	5,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				nácestná	347	94,81	0,00	0,29	0,00	38,33	31,41	20,46	6,05	2,59	0,86	0,00	0,00

Sobota: měřeno 73,5 hodiny, 641 spoj - tj. 18,43 % z celkového množství měřených spojů

měřeno				odchylna na odjezdu v %													
v rozmezí	počet hodin celkem	počet spojů celkem	% spojů	druh zastávky	počet spojů ze zastávky	% spojů	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5	+6	+7
6:00-12:00	27,5	236	36,82	výchozí	88	37,29	0,00	0,00	1,14	11,36	68,18	13,64	2,27	2,27	0,00	1,14	0,00
				nácestná	148	62,71	2,03	2,70	11,49	39,86	25,00	8,11	5,41	2,70	0,00	0,00	2,70
12:00-18:00	28,5	269	41,96	výchozí	63	23,42	0,00	0,00	9,52	77,78	7,94	4,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				nácestná	206	76,58	0,00	0,97	5,83	39,32	25,73	17,96	5,83	2,91	0,49	0,97	0,00
18:00-6:00	17,5	136	21,22	výchozí	10	7,35	0,00	0,00	0,00	80,00	20,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				nácestná	126	92,65	0,00	0,79	0,79	47,62	31,75	12,70	5,56	0,79	0,00	0,00	0,00

Neděle: měřeno 86,0 hodiny, 906 spojů - tj. 26,04 % z celkového množství měřených spojů

měřeno				odchylna na odjezdu v %													
v rozmezí	počet hodin celkem	počet spojů celkem	% spojů	druh zastávky	počet spojů ze zastávky	% spojů	-3	-2	-1	0	+1	+2	+3	+4	+5	+6	+7
6:00-12:00	28,5	317	34,99	výchozí	55	17,35	0,00	0,00	9,09	78,19	10,91	1,82	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				nácestná	262	82,65	1,19	1,91	13,36	38,17	25,95	11,07	4,58	2,29	1,15	0,38	0,00
12:00-18:00	32,0	352	38,85	výchozí	58	16,48	0,00	0,00	3,45	87,93	8,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				nácestná	294	83,52	0,00	0,68	7,48	41,84	23,81	12,93	4,42	2,72	1,36	2,38	2,38
18:00-6:00	25,5	237	26,16	výchozí	3	1,27	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
				nácestná	234	98,73	0,43	0,00	1,28	48,72	31,20	13,68	2,14	0,85	0,43	0,00	1,28

Celkem měřeno: 316,0 hodiny, 3 479 spojů = 100%

Globální výsledky za čtvrtletí jsou předkládány v tabulce (viz obrázek č. 4) s počty přesných spojů v zeleném políčku a počty nepřijatelných situací v červených políčkách. V další tabulce (viz obrázek č. 5) jsou výsledky měření přehledně vyjádřeny ve vztahu k celotýdennímu provoznímu období (pracovní dny, soboty a neděle, dopoledne, odpoledne, večer/noc).

Z komentáře, kterým zpracovatelé doprovázejí předkládané výsledky, vyplývá, že například pro sledované období (4. čtvrtletí 2003) se dařilo snižovat procento nadjetých spojů, počet spojů opožděných postupně spíše narůstá. Z měření vyplynulo, že jen za rok 2003 počet opožděných spojů narostl o 5,2 %. Je dále konstatováno, že se tento stav bude i nadále vyvíjet tímto směrem, pokud se nezlepší celková dopravní situace na komunikacích a nedojde k rozšíření preference veřejné dopravy. Zjištěné nepřijatelné situace v podobě nadjetí jsou oznamovány příslušným odpovědným pracovníkům jednotlivých garáží formou služebního hlášení.

Na obrázku č. 3 je graficky znázorněna též podoba interní dohody v rámci divize Autobusy, podle které spoje naměřené s nadjetím do -5 vteřin jsou považovány za přesné spoje (eliminace případné nepřesnosti časových údajů v palubním počítači) a dále úmluva s vedením garáží, že naměřená nadjetí do -30 vteřin se budou převážně řešit domluvou řidičů, a že postihy jsou aplikovatelné až od nadjetí většího než -30 vteřin.

Vedle globální analýzy výsledků se zpracovávají též výsledky spojů realizovaných jednotlivými garážemi a vedení divize tak má možnost posoudit příspěvek jednotlivých garáží k celkovému výsledku.

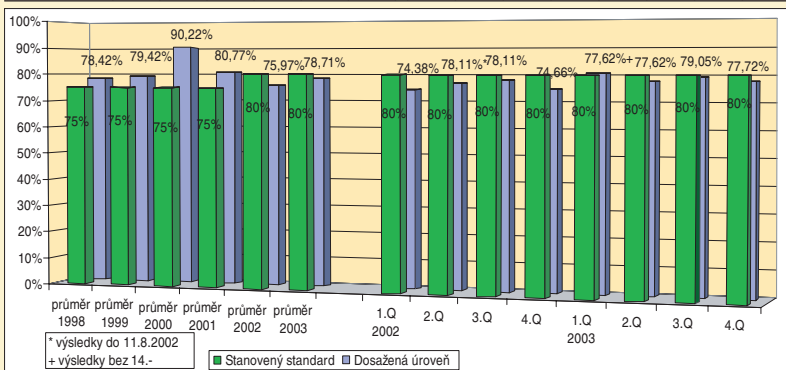
Dalšími přílohami předkládaného měření výsledků jsou graf vývoje dosažených výsledků v jednotlivých letech od začátku programu v roce 1998 (viz obrázek č. 6) ve vztahu k stanovené úrovni náročnosti (75 % do roku 2001, dále 80 %), grafy četnosti naměřených spojů po minutách v porovnání s jízdním řádem (viz obrázek č. 7) za čtvrtletí a graf četnosti spojů ve vztahu k JŘ po jednotlivých měsících (viz obrázek č. 8).

Součástí managementu přesnosti je i to, jak se s naměřenými a vyhodnocovanými výsledky pracuje: Výsledky standardu „Přesnost“ jsou součástí prémieových kritérií pro ředitele garáží. Nadjetí jsou od změny vnitřního předpisu v roce 1999 považovány za subjektivní zavinění řidiče, je k nim však přístupováno úměrně, jak bylo uvedeno výše (diskuze s řidiči či postihy dle Pravidel odměňování zaměstnanců). Statistiky zanašované do karet řidičů podporují objektivizaci hodnocení řidičů. Důležité je, že výsledky jsou využívány též k výchově řidičů prostřednictvím pravidelného školení. Školení zaměstnanců jsou tak zaměřena na službu definovanou v objektivní podobě.

Standardy kvality služby: Přesnost provozu autobusů

Výsledky měření za období 1998 – 4. čtvrtletí 2003

Období	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2002				2003				
	prům.	prům.	prům.	prům.	prům.	prům.	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	
Stanovený standard (%)	75	75	75	75	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80
Dosažená úroveň (%)	78,42	79,42	90,22	80,77	75,97	78,71	74,38	76,72	78,11	74,66	80,44	77,62	79,05	77,72	

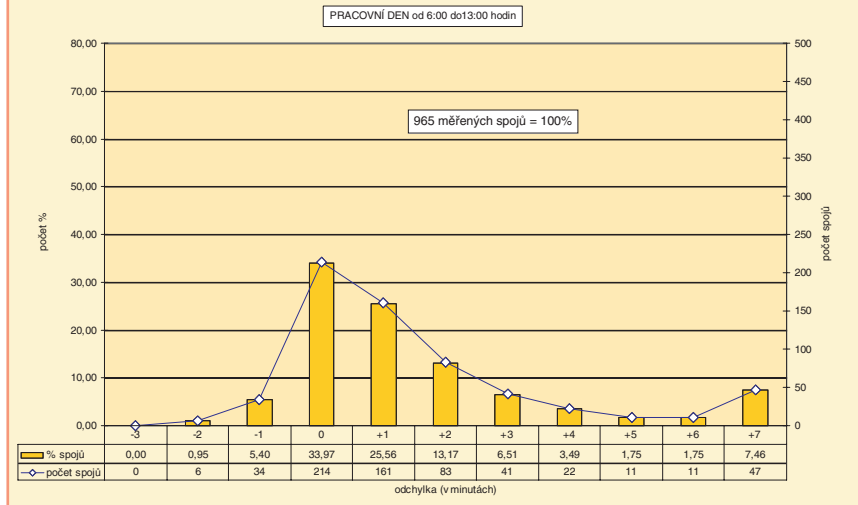


Obrázek č. 6

Standardy kvality služby: Přesnost provozu autobusů

4. čtvrtletí 2003

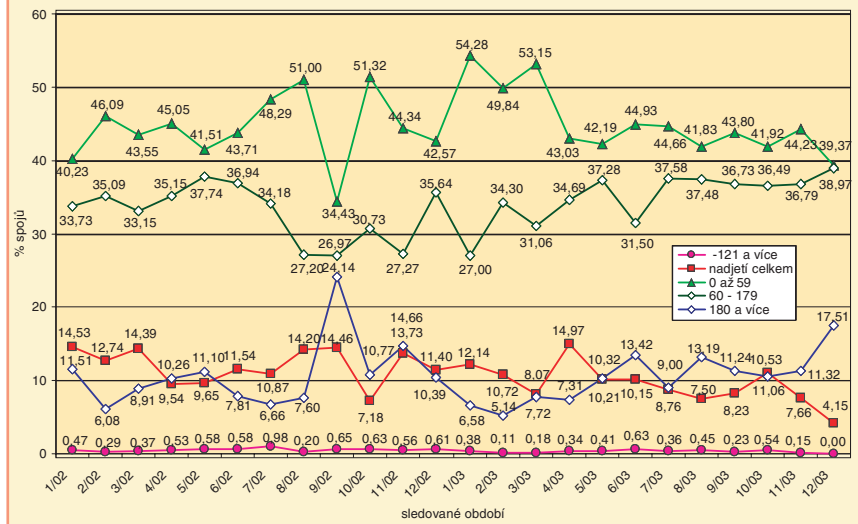
Obrázek č. 7



Standard kvality: Přesnost provozu autobusů

Odchylny od JŘ za období leden 2002 – prosinec 2003

Obrázek č. 8



Diskuze o kvalitě služby již není založena na pocitech, ale na optimálně objektivizovaném měření služby realizovaném na linkách. Není ani příliš odvážné tvrzení, a k srovnání mohou posloužit zážitky z náhradních autobusových linek při letošních výlukách tramvají, že u našich řidičů je zřetelný trend pozitivních změn v jejich mentalitě.

Klobouk dolů před všemi, kteří se na této práci podílejí.

Pan Bernard Averous, předseda Výboru pro podnikový management UITP, ocenil systém jako ukázkou účinného managementu dosahujícího pozitivních změn bez používání finančně náročnějších technologických řešení. V povědomí našich klientů převládá spokojenost.

Vyšší kvalita a objektivnost měření úzce souvisí s vyššími technologiemi.

-zded-

Foto: Petr Malík



Mezi hlavní prvky, které mají přispívat k trvale udržitelnému rozvoji města, patří mezi jinými i infrastruktura a s ní související veřejná doprava. Neustálým úsilím všech zúčastněných stran proto musí být flexibilita jejich reakce na rychle se měnící podmínky, přizpůsobení plánů budoucím trendům a podpora nových myšlenek umožňující dosáhnout trvale udržitelné mobility ve městě. Prudký nárůst osobního vlastnictví automobilů se stal v posledních letech jednou z předních překážek těchto snah. Kvalita života ve městě je v dnešní společnosti čím dál častěji posuzována podle možnosti využití prostoru na ulicích k vybudování cest pro chodce či cyklisty, k výstavbě dětských hřišť nebo zeleně, a tím k vytváření vhodnějších podmínek k životu.



V řadě měst se v tomto směru zaměřují na podporu alternativních forem dopravy a ovlivňují tím nejen podobu, ale i organizaci veřejné dopravy, která během několika posledních let doznala rapidních změn. Už nezastává pouze každodenní pracovní funkci přepravy „z domova do škol, práce a zpět“, ale začíná se rovněž přizpůsobovat novému městskému životnímu stylu tzv. „otevřeno 24 hodin, 7 dní v týdnu“. Tento moderní styl je založen především na flexibilitě a na vysoké míře pohodlí. V praxi to znamená, že obyvatelé města chtějí mít možnost využít přepravních služeb kdykoliv a kdekoliv to potřebují. Mnohé z plánovaných cest však nelze uskutečnit pouze použitím veřejné dopravy. Na řadu tak přichází využití jiných, více flexibilních forem, jako je taxi-slужba, půjčovna aut nebo bicyklů a jiné.

Z tohoto důvodu se můžeme dnes velmi často setkat s tím, že klasická veřejná doprava (autobus, tramvaje, metro, vlak) je doplněna o některé z výše uvedených forem a může tak konkurovat s ohledem na poskytnuté pohodlí a spojené náklady osobní automobilové dopravě a přispívat ke zkvalitnění městského života.



Jednou z takových možností je integrace systému Car-Sharing do sítě veřejné dopravy. Car-Sharing svým charakterem trochu připomíná půjčovnu automobilů, protože zákazník automobil fakticky nevládní, ale na rozdíl od půjčovny automobilů systém Car-Sharing nabízí využití automobilu kdykoliv jej potřebujete, i na krátký časový úsek dne. Svým principem fungování motivuje své zákazníky k minimalizaci přepravní vzdálenosti a využívání dalších alternativních možností přepravy, nejčastěji veřejné dopravy.

Aby se stal tento systém efektivní, musí být:

- **Dostupný** – v blízkosti obytných zón, pěšky dosažitelný.
- **Cenově přijatelný** – přijatelné sazby, zvýhodnění pro kratší jízdy.
- **Pohodlný** – možnost snadného vyzvednutí a vrácení v jakoukoliv dobu.
- **Spolehlivý** – jak provozně, tak organizačně (rezervační systém, technický stav vozidla, palubní počítače a podobně)

Hlavním principem systému Car-Sharing je tedy nabídnout zákazníkovi pocit volnosti použitím automobilu bez problémů spojených s jeho vlastnictvím (opravy, parkování, dálniční známky, pojištění a jiné).

Na jakém principu funguje daný systém ve světě

Organizace, jež provozuje službu Car-Sharing, disponuje různorodým vozovým parkem, který rozmístí na dopředu vyhrazená a viditelně označená parkovací místa, umístěná ve vhodných oblastech po celém městě či v jeho blízkosti. Tyto automobily jsou všem zaregistrovaným členům plně k dispozici 24 hodin, 7 dní v týdnu a mohou je využít, kdykoliv je potřebují.

Po splnění několika základních podmínek (určitý věk, řidičský průkaz, bezúhonnost a potobně) obdrží každý nový člen po registraci své identifikační číslo (PIN) a čipovou kartu, díky níž získá přístup do automobilu nebo do bezpečnostní schránky s klíči umístěné na parkovacím stanovišti.

Car-Sharing – flexi dopravy k indiv



Rezervaci je možné uskutečnit přes internet, telefonní linku či sms 24 hodin denně. Je možné si objednat automobil na konkrétní datum a hodinu nebo využít službu na poslední chvíli (musí být však splněn určitý minimální předstih objednávky, běžné minimum je půl hodiny). Automobil si je možné vypůjčit na libovolně dlouhou dobu (na jednu hodinu, několik hodin či dní) a existuje samozřejmě i možnost telefonického prodloužení doby pronájmu podle potřeb zákazníka.



Jak už bylo řečeno, díky čipové kartě získá zákazník přístup do objednaného automobilu a poté, co zadá do palubního počítače své osobní identifikační číslo, je automobil připraven k provozu. Od této chvíle monitoruje palubní počítač jeho cestu a posílá získané informace do centrálního počítače, který na základě získaných informací vyhotoví vyúčtování poskytnutých služeb.

Car-Sharing nabízí službu se střední mírou pohodlí, s nízkými fixními a vyššími variabilními náklady. Poplatky za využití služby lze rozdělit do dvou skupin:

- **Fixní** – roční členský poplatek placený při registraci a v některých zemích i například vratná bezpečnostní záloha,
- **Variabilní** – poplatek za ujetý km a poplatek za hodinu pronájmu.

Zákazník již dále neplatí žádné poplatky za benzín, pojištění či jiné provozní náklady. Navržený systém zpoplatnění nutí zákazníky racionálně využívat automobil a snižovat tak negativní vlivy vznikající jeho použitím.

Podle průzkumů uskutečněných již v několika zemích, kde systém Car-Sharing funguje, vypadá typický profil člena Car-Sharing klubu následovně: Muž ve věku zhruba 30 až 40 let s vysokoškolským vzděláním žijící ve městě, který využije automobil na méně než 12 000 až 15 000 km ročně.

Spolupráce služby Car-Sharing a veřejné dopravy

Ačkoliv je myšlenka Car-Sharing stará teprve zhruba 14 let, její provoz se již prokázal jako ideální doplněk veřejné dopravy. Kombinací nabídky veřejné dopravy spolu s nabídkou služby Car-Sharing vzniká situace, kdy obě formy dopravy ve vzájemné spolupráci získávají a jsou dohromady mnohem silnější. Na jedné straně veřejná doprava díky uvědomělejšímu jednání členů Car-Sharing klubu získává stále více nových zákazníků, na druhé straně Car-Sharing díky spolupráci může oslovit mnohem širší okruh potenciálních zákazníků a využít návaznosti na veřejnou dopravu.

Pro ukázkou uvedme spolupráci mezi provozovatelem veřejné dopravy a provozovatelem služby Car-Sharing v Brémách, kde byla uvedena do provozu kombinovaná čipová karta zvaná „Bremen Karte plus“. Po roce fungování přehledy ukázaly, že 26 % majitelů této karty používalo veřejnou dopravu častěji, dále, že průměrný roční počet ujetých kilometrů ve veřejné dopravě na 1 osobu vzrostl z 3 534 km na 3 704 km, a že počet ročních předplatitelů veřejné dopravy vzrostl z 55 % na 78 %. Úspěšná symbióza mezi těmito partnery je klíčovým prvkem vedoucím k úspěšnému fungování a prosperitě nejen obou zúčastněných stran, ale i celé společnosti.

bilní forma veřejné individuálnímu užití



Doporučení a vodítka pro dosažení úspěšné spolupráce

1. Zvýšení kvality a přizpůsobení se požadavkům a přáním svých zákazníků – zajištění určité úrovně kvality, aby se zákazníci obou služeb na ni mohli spolehnout, byli se službami spokojeni a využívali je častěji na úkor privátní automobilové dopravy.

2. Zavedení společné kombinované sezonní jízdenky – pro levnější, ale hlavně snadnější užití služeb.

3. Centralizace a účelné šíření informací – pro zajištění plynulosti je důležité poskytovat zákazníkům podrobné a spolehlivé informace o provozu kombinované dopravy, aby si mohli pohodlně naplánovat svou cestu (mapy, webové stránky, info-stánky, informační tabule a jiné).

4. Marketingová podpora – dostat tuto novou možnost přepravy do povědomí lidí, vytvářet pozitivní image, oslovit co možná nejširší okruh potenciálních zákazníků atd.



Uplatnění služby Car-Sharing ve světě

V mnoha evropských městech k této úspěšné spolupráci již dochází a v některých případech se provozovatel veřejné dopravy dokonce zároveň stává poskytovatelem služby Car-Sharing, nebo je alespoň jeho spolupodílníkem.

Prvními průkopníky byla hrstka idealistů ve Švýcarsku, kteří založili v roce 1987 první Car-Sharing společnost, jež čítala v počátcích pouze dva automobily a pár nadšenců. Dnes má celostátní švýcarský Car-Sharing klub okolo 50 000 členů a disponuje 2 000 automobily. Odtud se Car-Sharing rozšířil do Německa, kde jako úspěšné realizace uvedme alespoň města Brémy, Berlín a Drážďany. Poté se tento nový fenomén prosadil i v dalších evropských zemích jako je Holandsko, Rakousko, Norsko, Dánsko, Švédsko a rovněž Francie (Štrasburg, Paříž). Na počátku 21. století našla tato služba uplatnění ve Velké Británii, Itálii či v Belgii. Partnerství mezi belgickým a německým provozovatelem systému Car-Sharing je první evropskou vlašťovkou, která se snaží o vytvoření společné mezistátní sítě služby Car-Sharing. V tomto směru pracuje i Evropská asociace systému Car-Sharing (ECS), která vznikla v roce 1991, čítá 40 členů (provozovatele služby Car-Sharing) z více než 550 měst, jež

dohromady mají 56 000 členů. Tato organizace se snaží o harmonizaci a standardizaci služby Car-Sharing tak, aby ji členové různých států mohli využívat po celé Evropě za obdobných podmínek. Car-Sharing se ovšem nestal populární pouze v Evropě. Své uplatnění našel i v Asii, USA (New York, Washington, Boston), Kanadě a na dalších kontinentech se určitě také brzo s úspěchem prosadí.



Společným cílem všech těchto aktivit je rozvoj intermodality a racionalizace používání automobilové dopravy. Z krátkodobého hlediska je to především úkol, jak navýšit obyvatelům, že použití vlastního automobilu není automatickou volbou, ale že nejvýhodnější přeprava je použití kombinace různých alternativních forem, jako je vlak, autobus, metro, bicykl nebo pěší chůze. Tuto myšlenku plně rozvíjí evropský projekt Moses (Mobilní služby pro udržitelný vývoj měst), jako součást 5. rámcového programu evropského výzkumu „Město pro zítřek a kulturní dědictví“. Tento projekt vznikl, aby zkoumal šance a možnosti vývoje a rozšiřování služby Car-Sharing v reálném životě jednotlivých evropských měst. Projekt Moses je podporován UITP, který uspořádal pracovní seminář v Brémách v roce 2002 na téma „Veřejná doprava a Car-Sharing – společně lépe“. Plyne z něj, že úspěchu lze dosáhnout pouze vzájemnou spoluprací všech zapojených stran – veřejné správy, provozovatele veřejné dopravy, provozovatele služby Car-Sharing i motoristů.



Přínosy a překážky provozování služby Car-Sharing

Pozitivních přínosů pro společnost je hned několik. Hlavní z nich se týkají vlivu na životní prostředí a zahrnují:

- Omezení počtu automobilů v ulicích – využití vzniklého prostoru k vybudování pěších zón, zeleni, cyklistických cest a podobně, vedoucí ke zkvalitnění života ve městě. (Jeden automobil ze systému Car-Sharing nahradí zhruba 5 až 10 osobních automobilů.)
- Snížení automobilem ujetých osobokilometrů (průměrně o 30 až 35 %) a samozřejmě s tím související snížení znečištění ovzduší (CO₂ a další plyny).
- Použití nových energeticky méně náročných a životnímu ovzduší přátelštějších typů automobilů (například v Itálii v Palermu používá systém Car-Sharing automobily poháněné elektřinou).
- Využití vhodného typu automobilu dle účelu cesty, a tím i optimalizace provozních nákladů.



Mezi hlavní překážky systému Car-Sharing patří existující skepticismus a nedostatek povědomí společnosti o dané službě. Dále je nutné říci, že Car-Sharing představuje nový produkt, jehož zavedení a provoz je riskantním a zároveň i velmi finančně náročným podnikem.

Proto je bezpodmínečně nutná aktivní podpora od institucí veřejné správy a ostatních zainteresovaných stran. Tato podpora by neměla spočívat pouze v poskytnutí dotací, ale i ve vytvoření takového pracovního prostředí, které podpoří jeho rychlý rozvoj a přispěje tak k překonání kritické počáteční fáze. Je rovněž důležité, aby Car-Sharing byl plně zakomponován do městských strategických plánů a politiky bytové výstavby.

Závěrem zdůrazněme ještě jednu hlavní přínos služby Car-Sharing, kterým je jeho přirozená komplementarita s veřejnou dopravou, jež efektivně rozšiřuje rozsah nabízených služeb přepravy a plně podporuje myšlenku integrace kombinované dopravy. Rovněž přispívá ke změně kultury života a dopravních zvyklostí, což je považováno za velmi důležitý prvek k dosažení trvale udržitelného rozvoje města a zlepšení městského života jako takového.

Ing. Adéla Fliegelová, zahraniční referát

KULTURNÍ TIPY NA ČERVENEC

FILM

Non plus ultras

Film režiséra Jakuba Sluky z prostředí fotbalových „fanoušků“, tzv. ultras má být podle jeho tvůrců komedií s lehkým sociálním podtextem. Zavede nás mezi partu fotbalových chuligánů sdružených pod vlajkou jednoho z pražských klubů. Členové party žijí a dýchají fotbalem, obdivují své celosvětově „proslulé“ kolegy z Anglie a nekriticky je vnímají jako své vzory. Každý však trochu jinak a po svém. Hlavní zápletku tvoří příjezd dvou anglických fotbalových chuligánů londýnského West Hamu, kteří přijali pozvání na návštěvu Prahy. Na plátně uvidíte mimo jiné Vladimíra Dlouhého, Matěje Hádka, Davida Novotného, Karla Zimu, Michala Novotného, Jiřího Lábusa, Nadu Konvalinkovou, Janu Hlaváčovou, Oldřicha Kaisera nebo Karolinu Kaiserovou.

V kinech od 5. srpna 2004.

Král Artuš

„Tento příběh je založen mnohem více na realitě než na mýtech,“ říká režisér Antoine Fugua, který je podepsán např. pod filmem Training Day, realistickým obrazem práce policie v ulicích Los Angeles. „Přitahoval mě zejména fakt, že zobrazuje legendu o Artušovi tak, jak jsme ji dosud neměli možnost vidět. Také se mi líbilo, že má skutečné kořeny. Vzniku scénáře předcházela historický výzkum, během něhož vyplula na povrch různá fakta, která jsme do té doby neznali. Je vzrušující zjistit, že ten hrdina, kterého jste ve svých dětských letech zbožňovali, skutečně existoval.“

Pouhým historickým exkurzem ale asi tento film nebude, i když se odehrává v době kolem bitvy na Mount Badon, jež byla krutým a krvavým střetem mezi hordami Sasů, proudících ze severu, a sdružením britských a sarmatských sil pod vedením Artuše. Výsledek této bitvy se ukázal být klíčovým pro budoucnost celé země. Byl to také okamžik, kdy si Artuš uvědomil, jaké je jeho skutečné poslání, a zrodila se nová legenda.

V kinech od 19. srpna 2004.

DIVADLO

Na nádvoří Nostického paláce (na Maltézském náměstí) můžete až do 27. srpna 2004 shlédnout **Noc na Karlštejně**, adaptaci filmu na motivy hry Jaroslava Vrchlického v úpravě Zdeňka Podskalského ml. V jednotlivých rolích se (podle aktuálního hereckého obsazení) můžete setkat například s Monikou Absolonovou nebo Kateřinou Brožovou, Petrem Štěpánkem nebo Pavlem Rímským, Radoslavem Brzobohatým nebo Petrem Kostkou, Václavem Vydrou nebo Václavem Vostarkem, Andrejem Hrycem nebo Mojmírem Maděříčem a dalšími. Více na www.nocnakarlstejne.cz.

HUDBA

Přidáváme i další (srpnové) kousky do mozaiky letních hudebních festivalů. Napsat by jen jednu větu o všech snad ani není možné, protože se jich na území Čech a Moravy odehrává stále značný počet. Pár tipů je tu:

Ve dnech 5. až 7. srpna se v areálu Ostrov v Sázavě koná festival **Sázava Fest**. Z velkého množství účinkujících můžeme jmenovat např. australské **Loonaloop**, **Dana Bárta a Illustratosphere**, **Tata Bojs**, **Annu K.**, **B.S.P.**, nový **Blue Effect**, **Wohnout** nebo třeba **SPB** (tedy kapelu, kde s kytarou u mikrofonu stojí Aneta Langerová). Více na www.sazavafest.cz. Milovníci taneční hudby mohou vyrazit na plochu letiště v Roudnici nad Labem, kde v pátek 6. srpna vystoupí v rámci festivalu **Creamfields** mj. američtí hip hopoví **Public Enemy**, **Panjabi MC** z Velké Británie, další Britové **Goldfrapp**, holandský projekt **Junkie XL** nebo DJs jako např. Timo Maas z Německa, Američan **Jeff Mills** nebo Němka Henrietta Schermalla, která vystupuje pod jménem **Miss Yetti**. Podrobnější informace na www.creamfields.cz.

Pokud bychom na chvíli odhlédli od festivalů, stojí určitě za zmínku fakt, že v pražském klubu Roxy vystoupí 15. srpna skupina **The Dandy Warhols**, o níž se v americkém hudebním tisku píše dokonce jako o nových Velvet Underground. Letos tenhle americký kvartet oslaví už deset let své existence a protože právě natáčejí novou desku, vystupují v současné době naživo jen sporadicky. Koncert v Roxy je tedy jedna z mála šancí, jak je letos vidět na pódiu. A zpátky pod širé nebe. Další z akcí, která stojí za zmínku je třeba **Rock & Folk Open Air Festival** na zřícenině hradu Očko v sobotu 21. srpna, kde se kromě jiných představí **Lenka Filipová**, **Karel Plíhal**, **Chinaski**, **bratři Ebeni**, **Koller band**, **Pražský výběr**, **Čechomor** nebo skupina kolem Ondřeje Hejmy, Radima Hladíka a Erna Šedivého nazvaná **L. L. Jetel**. Zapomenout bychom neměli ani na tradiční **Open Air Music Festival Trutnov** v trutnovském areálu Na Bojišti od 20. do 22. srpna, kde se v roli headlinerů představí legendární rockeři **Motörhead** a pro příznivce ska možná neméně zajímaví **Skalariak** a k tomu další spousta našich a zahraničních interpretů na třech pódii. Mnohem více se dozvíte na <http://trutnov.openair.cz>. Na samý závěr prázdnin pak snad ještě dvě pozvánky. Pokud chcete vidět na festivalovém pódiu mezi punkovými a bigbitovými kapelami i **Banjo**

Band Ivana Mládka, zajďte se podívat ve dnech 27. a 28. srpna do příjemného prostředí slánského letního kina na další ročník festivalu **Rock na valníku** (<http://www.valnik.cz>). V sobotu 28. srpna pak za účastí kapel jako například **Divoček Bill**, **Vypaná fixa**, **Švihadlo**, **Gang Ala Basta**, **Gaia Mesiah**, to vše doplněno vystoupením **Jiřího Schmitzera**, v řevnickém lesním divadle proběhne 8. ročník festivalu **Řev Revnice** (více na www.ameba.cz).

-mis-

DOŠLO DO REDAKCE

Budeme stále trvat na čalouněných sedačkách?

K tomuto zamyšlení mě přivedlo nejen teplejší počasí, ale také řada umolousaných „cestujících“, kteří víkend co víkend vystupují z autobusů v zastávce Pavlíkova a míří na nedalekou burzu. Jejich oblečení se s pračkou pravděpodobně dlouho nasetkalo a potrhání tašky také nejsou nejčistší. A všichni tihle lidé sedí na sedačkách s panoramatem Prahy. Nikoho tedy asi nepřekvapí, že jsem raději zůstal stát.

V loňském roce byly Dopravnímu podniku dodány dva autobusy, ve kterých byla na zkoušku plastová sedadla. Matně si vzpomínám, že jsem četl výsledky jakéhosi

průzkumu. Z nich bylo jasně patrné, že cestující dávají přednost sedačkám čalouněným. Jsou nesporně hezčí, jsou barevné a má-li člověk krátké kalhoty, nepřilepí se k nim. Problémem je jejich čištění. Je časově náročné, je nákladné a nevěřím ani v jeho dokonalou účinnost.

Plastová sedadla nehýří barvami, jsou příliš tvrdá a na proslulých pražských silnicích mohou vydávat i docela zajímavé zvuky. Oproti čalounění však mají dvě obrovské výhody: lze je kdykoli (tedy například i na konečné) otřít vlhkým hadrem a rozhodně se nikomu nepodaří rozřezat je obyčejným kapesním nožem.

Existuje ale ještě jedna varianta. Ve starších autobusech jsou dosud sedačky potažené koženkou. Troufám si říct, že vhodně kombinují vlastnosti obou výše zmíněných. Jsou měkčí než plastové (pozor, i pod krásným čalouněním se skrývá tvrdá plastová skořepina) a mohou mít také docela příjemné barvy. A jejich údržba je jistě poměrně snadná – stačí obyčejná voda a trocha saponátu.

Nestálo by za úvahu vrátit se právě k těmto sedačkám – potaženým koženkou? Nedokázal by náhodou někdo spočítat, že se na jejich snazší údržbě dá ušetřit? Nemohl by někdo připustit, že jsou z hygienického hlediska vhodnější? Nevěřím, že by se na nás cestující pro toto „snížení komfortu“ nějak výrazně zlobili. Jistě je mezi nimi dost těch, kteří si nad čalouněnou sedačkou jen povzdechnou a raději stojí.

Petr Janáč, divize Autobusy

Internetové stránky se těší hojně návštěvnosti...

... o čemž vypovídá statistika služby Navrcholu.cz, kterou Dopravní podnik využívá již od dubna 2003, v nové rozšířené podobě pak od ledna 2004.

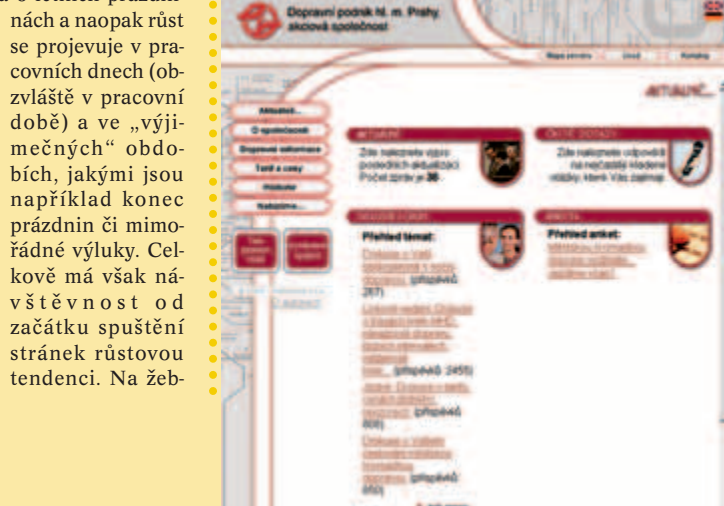
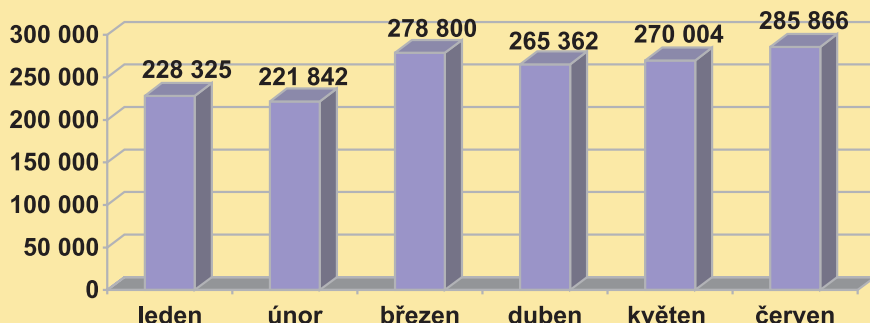
Za 1. pololetí letošního roku napsalo adresu www.dpp.cz (adresa internetové prezentace Dopravního

podniku) do svých prohlížečů celkem 1 550 199 návštěvníků (od dubna do prosince 2003 to bylo 2 024 317), což je úctyhodné číslo. Ze získaných údajů je patrné, že návštěvnost stránek klesá především o víkendech a svátcích, mírně kolísá o letních prázdninách a naopak růst se projevuje v pracovních dnech (obzvláště v pracovní době) a ve „výjimečných“ obdobích, jakými jsou například konec prázdnin či mimořádné výluky. Celkově má však návštěvnost od začátku spuštění stránek růstovou tendenci. Na žeb-

říčku návštěvnosti se umísťují internetové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy v průměru na 10. místě z přibližně 13 500 webů registrovaných službou Navrcholu.cz.

-dr-

Návštěvnost www.dpp.cz v 1. pololetí 2004



Důchodová problematika

Červencový DP-KONTAKT přinesl tabulku pro stanovení důchodového věku, ale v záhlaví tabulky vypadl při zpracování jeden řádek, a tak kompletní tabulku přetiskujeme ještě jednou.

Tabulka pro stanovení důchodového věku

rok narození	muži	ženy (podle počtu vychovaných dětí)				
		bezdětná	1 dítě	2 děti	3 - 4 děti	5 a více dětí
před 1936	60	57	56	55	54	53
1936	60 + 2	57	56	55	54	53
1937	60 + 4	57	56	55	54	53
1938	60 + 6	57	56	55	54	53
1939	60 + 8	57 + 4	56	55	54	53
1940	60 + 10	57 + 8	56 + 4	55	54	53
1941	61	58	56 + 8	55 + 4	54	53
1942	61 + 2	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4	53
1943	61 + 4	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8	53 + 4
1944	61 + 6	59	57 + 8	56 + 4	55	53 + 8
1945	61 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4	54
1946	61 + 10	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4
1947	62	60	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8
1948	62 + 2	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4	55
1949	62 + 4	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4
1950	62 + 6	61	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8
1951	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4	56
1952	62 + 10	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4
1953	63	61 + 2	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8
1954	63	62 + 4	61	59 + 8	58 + 4	57
1955	63	62 + 8	61 + 4	60	58 + 8	57 + 4
1956	63	63	61 + 8	60 + 4	59	57 + 8
1957	63	63	62	60 + 8	59 + 4	58
1958	63	63	62	61	59 + 8	58 + 4
1959	63	63	62	61	60	58 + 8
po 1959	63	63	62	61	60	59

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na Zaměstnanecký odbor ředitelství Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon 296 19 33 61, mobil 607 720 871.

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

Pozor na pokuty za platbu v hotovosti

Od 1. července 2004 vstoupil v platnost nový zákon o omezení plateb v hotovosti (č. 254/2004 Sb.), který výrazně omezuje platby v hotovosti nad povolený limit. Podle současně platného směnného kurzu se jedná o limit ve výši nad 15 000 EUR, tj. necelých 500 000 Kč.

Zákon se týká právnických i fyzických osob bez ohledu na to, zda jsou podnikateli nebo ne. Za překročení limitu při hotovostní platbě může být uložena pokuta od 10 000 Kč až do výše 5 milionů Kč. Přičemž zákon nerozlišuje, zda šlo o úmyslné jednání či jednání neúmyslné, z neznalosti zákona. Například při prodeji nemovitosti, auta, chaty není platba v hotovosti nad 500 000 Kč nijak neobvyklá.

Zákon stanovuje povinnost provést platbu bezhotovostně prostřednictvím banky nebo pobočky zahraniční banky, nebo spořitelního nebo úvěrového družstva, nebo provozovatele poštovních služeb formou poštovního poukazu na účet peněžního ústavu.

Kontrola dodržování tohoto zákona je svěřena zejména finančním úřadům a finančním ředitelstvím. Dalším kontrolním orgánem jsou celní úřady. Tuto svou povinnost budou orgány vykonávat v rámci daňových kontrol a místních šetření v souladu se zákonem č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků.

Jaké platby se nemusí uskutečňovat bezhotovostně?

Zákon stanovuje výčet plateb, které se mohou uskutečňovat hotovostně bez ohledu na limit. Jedná se o platby:

- daní, poplatků, cla, záloh na tyto platby, odvodů za porušení rozpočtové kázně,
- další druhy plateb uskutečňované podle celního zákona nebo zákona o správě daní a poplatků,
- povinné, vyplývající z pracovněprávních předpisů,
- důchodů z důchodového pojištění včetně jednorázových doplatků a výplat náhrad z penzijních fondů,
- prováděné v době krizového stavu vyhlášeného podle zvláštního zákona,
- určené k úschově peněz notářem,
- pojistného a výplat pojistného plnění ze soukromého pojištění.

Dále se povinnost bezhotovostní platby nevztahuje na platby, které podle zvláštních zákonů musí být provedeny v hotovosti. Například se jedná o platby podle zákona o loteriích a jiných podobných hrách, zákona o veřejných dražbách a podobně.

Do limitu se započítávají všechny platby uskutečněné mezi dvěma konkrétními osobami v rámci jednoho kalendářního dne, tedy od 0.00 hod. do 24.00 hod. téhož dne. To tedy znamená, že bude-li mezi dvěma osobami probíhat hotovostní platba formou splátek, které nepřekračují uvedený limit, nejedná se o kolizi se zákonem. Avšak kontrolní orgán jistě projeví zvýšený zájem o takovéto splátky se zaměřením na to, zda ze strany příjemce nebo poskytovatele nedošlo k úmyslnému obcházení zákona vyhnutím se bezhotovostní platbě.

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství

DOŠLO DO REDAKCE

Reakce na článek Cyklisté v metru

Pan Karlovský svými články občas přispívá do DP-KONTAKTu a je jenom škoda, že lidí ochotných se podílet se svým názorem není víc. Jeho fotografie s dopravní tematikou jsou velmi zdařilé a několikrát jsme využili jeho služeb, ale tentokrát s jeho názorem uvedeným v minulém čísle hluboce nesouhlasím. Kolega se sám sebe táže, co dělat v metru s neukázněnými cyklisty, aby si o pár řádek níže sám odpověděl. Navrhuje úplný zákaz přepravy kol.

To je velice zjednodušené a špatné řešení. Trend

ve světě a i u nás je úplně opačný. Pro cyklisty se vytvářejí čím dál lepší podmínky. Cyklistika je nadějí k zdravějšímu způsobu života. Bohužel Praha zaostává v budování cyklostezek a vyhrazených jízdních pruhů. Přesun z místa bydliště do vhodných lokalit je zdravotně, ale i životu nebezpečný. Řešením může být možnost přepravy kol veřejným dopravním prostředkem. Pražské metro je její polohou koncových stanic ideální. Rekreační cyklisté tuto službu využijí zejména v době víkendů a svátků. Samozřejmě se mezi cyklisty mohou najít neukáznění nebo dokonce

bezohlední hulváti. To ale neznamená, že omezíme všechny ostatní. Není spíše chyba, že nejsme schopni si vymoci dodržování přepravního řádu, a to se netýká jenom cyklistů. Nevzpomínám si na uváděný příklad z doby reálného socialismu, ale vím, že cestující byl a někdy ještě pořád zůstává pro nás kaštanem. Nastává doba, kdy budeme bojovat o každého slušného cestujícího. A je jedno, jestli je černý, bílý, se psem, kolem či na invalidním vozíku. Rozhodující je, aby dodržoval pravidla, která stanovujeme my. Pokud se setkáváme denně s porušováním těchto pravidel, nehledejme jednoduchá řešení, ale pokusme se odstranit skutečnou podstatu problému.

Ing. Viktor Baier

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

V srpnu se oči nejen sportovních příznivců na více než dva týdny upnou na jižní cíp balkánského poloostrova. Ve starobylé řecké metropoli Aténách bude 13. srpna zahájen největší sportovní svátek této planety - olympijské hry. Jak je známo, Řecko je nejen kolébkou olympijského klání, ale stálo též u zrodu celé evropské civilizace a její kultury. A právě Řecko, jeho historii i současnost, budeme věnovat dnešní díl seriálu mapujícího zajímavá místa internetové sítě.

Nemůžeme začít jinak než oficiální adresou olympijských her www.athens2004.com, na níž naleznete vše důležité týkající se šestnáctidenního zápolení olympioniků pod horkým řeckým sluncem. Stránky nabízejí ale také průvodce bohatou historií města a přibližují jeho současnost - dopravu, muzea, restaurace a podobně.

Stručného průvodce řeckou metropolí najdete rovněž na stránkách www.recko.cz, jejichž záběr je však mnohem širší. Bez nadsázky lze konstatovat, že pokud se chcete dovědět skutečně podstatné informace o Řecku, získáte je právě zde. K dispozici tu je kupříkladu podrobný a řadou doplňkových informací opatřený seznam řeckých památek a muzeí, přehled řecké historie

i slavných antických bájí, důležité informace pro turisty, možnosti ubytování, česko-řecký slovníček nebo řecké kulinářské tipy. Mimo chodem, zájemci o tradiční řeckou kuchyni by si neměli nechat ujít návštěvu stránek www.reckakuchyne.szm.com.

Milovníci řecké kultury a umění mohou na internetu vybírat ze stovek zajímavých a přitažlivých stránek. Budeme-li se držet našeho rodného jazyka, pak nelze vynechat prohlídku antických stránek na adrese <http://web.dkm.cz/antika>. Stránky se věnují dějinám Řecka a Říma, jejich kultuře, vojenství a vzdělanosti. Jsou velmi citlivě napsané a přehledně rozdělené, vedle detailních informací zde najdete i řadu fotografií a map. Pokud vás zajímá řecká mytologie, neopomeňte zavítat na stránky www.sweb.cz/recka-mythologie. Dozvíte se něco nejen o hlavních řeckých bozích, ale též o menších bůžcích, mořských démonech, slavných hrdinech, prorocích nebo věštírnách. Stránky jsou stručného, takřka encyklopedického rázu, jejich návštěvu ocení zejména ti, kdo hledají rychle a nemají právě po ruce Petiškovy Staré řecké báje a pověsti. Příznivce řeckého umění lze odkázat na stránky www.providence.edu/dwc/gkartgen.htm. Jde o kva-

litně připravený rozcestník, který obsahuje odkazy na zajímavé stránky o antickém umění (povětšinou jde o stránky provozované americkými univerzitami a velkými světovými muzeji) s podrobnými anotacemi.

Již dříve jsme vás informovali o vynikajících stránkách aténského metra na adrese www.ametro.gr. Jde o jedny z nejlepších „metrostránek“ (především po vizuální stránce), které lze na internetu vůbec nalézt. Žhavou novinkou jsou ovšem stránky metra v severořecké Soluni na adrese <http://metrothessalonikis.tk>. Že jste o žádné podzemní dráze v Soluni doposud neslyšeli? Není divu, její stavba se totiž teprve chystá, a to v souvislosti s kandidaturou Soluně na pořádání světové výstavy Expo 2008 (9,5 km dlouhá trať metra ale pravděpodobně vznikne i v případě, že kandidatura nedopadne úspěšně). Bohužel, stránky věnované soluňskému metru existují pouze v řecké verzi. Pokud jazykem Homérovým nevládnete, zkuste se po informacích poohlédnout na stránkách www.thessalonikiexpo2008.gr, které mají i svoji anglickou a francouzskou mutaci. Mimo jiné zde naleznete spoustu zajímavých informací o samotném městě Soluni.

-mš-

2. část Holešovice

Jdeme-li při studiu historie dopravní obsluhy obcí, které postupně vytvářely hlavní město Prahu, dál proti času, jsou na řadě Holešovice. V dávných dobách na jejich území existovaly dvě malé osady. První z nich se jmenovala **Velké Holešovice**. Název dříve zněl Holýšovice nebo Holišovice a pochází ze starého osobního jména Holýš, které znamená „člověka bezvousého či holohlavého“ (tedy „holého“, což by mohlo znamenat i „člověka chudého“). Velké Holešovice ležely na levém břehu Vltavy přibližně v místech, kde se dnes nachází holešovické nádraží, stanice metra a panelárna Prafa. Malé Holešovice, později spíš známé jako Holešovičky, byly součástí Libně. Holešovice bývaly královským majetkem. Poprvé se připomínají v roce 1228, ale je pravděpodobné, že už dříve na jejich území existovala nějaká osada. Od první poloviny 14. století byly zastaveny pražskému purkrabímu Hynku Berkovi z Dubé a později část pozemků přešla do vlastnictví proboštvství sv. Víta, část patřila staroměstskému kostelu sv. Ducha a další díly měli různí staroměstští měšťané. V 17. století získalo Holešovice Staré Město, které ho drželo až do vzniku politických obcí. K Holešovicím patřil také dnes již zaniklý Holešovický ostrov. Vzhledem k tomu, že býval ohrožován povodněmi, nevznikla na něm nikdy prakticky žádná zástavba. Druhou zdejší osadou byly **Bubny**, označované také jako Malé Bubny. Jméno této rybářské vesnice, uváděné prvně k roku 1088, označovalo „ves lidí Bubnových“. Také tato osada bývala korunním majetkem, který byl později zastavován. Ze známějších držitelů vzpomeňme rod Valdštejnů či Martinice. V Bubnech najdeme dodnes kostelík sv. Klimenta, doložený nejpozději z roku 1234, existující po úpravách dodnes. Kdysi v Bubnech existoval také zámek Belveder, který postavili v roce 1715 Valdštejnové. Bohužel ho francouzská vojska vyhodila do vzduchu už v roce 1742. K Bubnům patřila také **Letná** (toto jméno obecně znamená osluněné místo). Z té byl vždy zajímavý pohled na pražské město. Jinak celá rozsáhlá plocha holešovického meandru řeky zůstala vyjma uvedených osad neobydlená.

Po roce 1849 byly Holešovice a Bubny spravovány odděleně, i když tvořily jedno katastrální území (katastrální obec). V roce 1867 byly spojeny do jedné obce karlínského okresu, nazvané Holešovice-Bubny. Pojmenování Holešovice-Bubny bylo teprve v roce 1960 v praxi nahrazeno jednoduchým jménem Holešovice. Bubny měly v době sjednocení s Holešovicemi 45 domů s 572 obyvateli. Velké Holešovice měly 110 domů a 1 223 obyvatel. Od sídla karlínských úřadů oddělovala Holešovice-Bubny řeka Vltava a nebyl tu dlouho žádný most. V dávných dobách se cestovalo brodem na Štvanici a pak přes další ostrovy. Později byl z Buben na Štvanici zřízen přívoz, další vedl ze Štvanice na Korunní ostrov. Oba jsou doloženy v roce 1791, podobně jako přívoz Na Františku. Další přívoz vedl z Holešovic (na úrovni dnešní ulice Komunardů) do Karlína – ten je doložen v roce 1884 a několik přívozů vedlo od Starých Holešovic na trojský a libeňský břeh. Od roku 1806 měly Bubny spojení Belcrediho silnicí (Milady Horákové, část Patočkovy a Myslbezkova) do blízkosti Písecké, respektive Říšské (Strahovské) brány. Ostatní cesty nebyly příliš kvalitní. Když byla stavěna železniční trať z Prahy do Drážďan, byl sice přes Vltavu postaven první holešovický most – Negrelliho viadukt, ale pro zdejší obyvatele neměl žádný praktický význam. Železniční trať, daná do užívání 1. června 1850, dokonce katastrální území nepříjemně rozdělila na dvě části, které byly propojeny pouze na dvou místech podjezdy: v Bubnech se dalo projíždět pod jedním obloukem viaduktu (šířokým 10,42 m), horší to bylo u Velkých Holešovic, kde byl nadjezd široký jen 5,75 m a vysoký 3,2 m! Přitom na holešovickém katastru vlak nezastavoval.

Teprve most císaře Františka Josefa, otevřený 16. května 1868, situaci značně zlepšil, protože současně byla postavena nová silnice (Bělského, dnešní Dukelských hrdinů) a znovu upravena Belcrediho silnice. Jen o něco málo dříve, 27. dubna 1868, bylo otevřeno zároveň s novou tratí železniční nádraží Bušehradské dráhy v Bubnech. Tím byl položen základ pozdějšího velkého rozšiřování drážního území a ještě výraznějšího rozdělování holešovicko-bubenského teritoria. V roce 1873 bylo v Bubnech otevřeno nákladové nádraží a v letech 1874 – 1875 železniční dílny. Až mnohem později, 1. října 1890, byla na státní dráze zřízena ještě zastávka Holešovice. Blízkost železnice i lepší spojení s Prahou přinesly obci nebyvalý rozvoj a během krátké doby tu vyrostla celá řada průmyslových podniků i městských domů. Aby bylo možné v obci zřídit plynové osvětlení, byla v roce 1873 uvedena do provozu první holešovická plynárna na nároží dnešních ulic Za Elektrárnou a u Výstaviště. Toto území bylo považováno za důležité pro rozvoj města. Skutečně se velmi rychle rozběhla v západní části katastru výstavba dalších velkoměstských domů a 25. června 1884 přijela k holešovické Martinkově továrně (nacházela se vpravo před železničním mostem v dnešní třídě Dukelských hrdinů) první, zatím koněspřežná tramvaj, jejíž trať byla o rok později prodloužena až do Královské obory. Tím byly Holešovice-Bubny ku Praze integrovány dopravně, administrativně pak v závěru roku. Zemským zákonem ze dne 18. listopadu 1884 č. 48 z. z. byla obec Holešovice-Bubny připojena ku Praze jako její VII. část. Nebyla však pojata do pražského obvodu potravní daně, a tak při cestách do Prahy se na letenském předmostí mostu císaře Františka Josefa za převážené potraviny platilo. Na území Holešovic-Buben vznikla celá řada důležitých staveb celopražského významu: nová městská plynárna (15. října 1888; stará ukončila činnost už v roce 1885, kdy byly Holešovice napojeny na pražskou síť), vodárna na Letné (1888), ochranný a obchodní přístav (listopad 1894), ústřední jatky (1. července 1895) a Ústřední elektrická stanice král. hl. města Prahy (7. dubna 1900). Všechny výše uvedené objekty, vyjma letenské vodárny, byly napojeny vlečkami na železniční síť, v některých vznikly dokonce organizačně samostatné železniční stanice. Tzv. holešovická přístavní dráha, uvedená do provozu 6. června 1910, byla charakteristická tím, že její podstatná část vedla holešovickými ulicemi. Postupně na ni bylo napojeno několik holešovických továren.

V roce 1891 byla na holešovickém území v Ovinecké ulici postavena Františkem Křížkem první trať pražské elektrické dráhy. Její využití bylo vzhledem k nepřilíhajícímu směru poměrně malé. O něco větší význam měla pozemní lanová dráha od mostu císaře Františka Josefa k letenské restauraci, která měla s elektrickou dráhou společně jízdenu. Obě dráhy vznikly při příležitosti konání Zemské jubilejní výstavy, která se konala na Výstavišti na okraji Královské obory. Obvykle se hovoří o „holešovickém výstavišti“, ve skutečnosti se ale celá nachází na katastru Bubeneč. Zásadní rozvoj městské dopravy přineslo až zřízení Elektrických podniků královského hlavního města Prahy a odkoupení sítě soukromé koněspřežné tramvaje. Právě holešovická trať byla jako první elektrifikována (28. září 1898) a brzy nastal další, velmi rychlý rozvoj zdejší dopravy.

Od 15. listopadu 1896 byla k dispozici nová silnice pod Letnou, která spojovala Holešovice-Bubny s Malou Stranou. Právě zde byla v letech 1899 – 1900 postavena a 2. července 1900 uvedena do provozu další trať elektrické dráhy, která zajistila spojení k jatkám a především výrazně zhodnotila rozvojové pozemky v oblasti Manin, kde do té doby ještě téměř neexisto-

vala žádná zástavba. Právě proto byla mezi provozními zaměstnanci Elektrických podniků velmi neoblíbená a nezřídkou se stávalo, že na ni byli překládáni za trest. Trať zpočátku končila u holešovické elektrárny, v jejímž areálu byla až do roku 1939 tramvajová vozovna a do roku 1914 ústřední dílny.

Od 15. prosince 1900 byla předána do užívání trojice dřevěných provizorních mostů z Těšnova přes Štvanici do Buben, po kterých od 10. října 1901 jezdila také elektrická dráha, pokračující Bubenskou ulicí kolem bubenského nádraží do Rudolfovy (Veletržní) ulice.

Silniční spojení bylo od 20. dubna 1903 rozšířeno o další dřevěný provizorní most, tentokrát z Holešovic do Libně. Ve své době šlo o nejdelší most v Čechách (450 m). Základem mostu se stalo provizorium, přenesené sem od Národního divadla, kde původně sloužilo v letech 1898 – 1901 při výstavbě nového kamenného mostu, rozšířené v holešovicko-libeňské oblasti o další pole.

V roce 1905 byla po rozšíření podjezdu pod železnicí na 16 m a jeho mírném zahlobnutí postavena trať od elektrárny až k Výstavišti, čímž Staré Holešovice získaly nové alternativní tramvajové spojení. U Výstaviště ale bylo nutné při jízdě do centra přestupovat, protože tu neexistovaly potřebné kolejové oblouky. Ty byly zřízeny až při zdvoukolejnění úseku v roce 1909, ale v provozu s cestujícími se začaly používat až v roce 1917, kdy při jízdě od elektrárny přestupy odpadly.

V roce 1907 byla postavena tramvajová trať Belcrediho třídou na Letnou, čímž získala kvalitní dopravní spojení další část Holešovic-Buben, odkázaná do té doby jen na pěší docházku nebo na lanovou dráhu. Na Letné byla současně s touto tratí postavena první (ale jen provizorní) kolejová smyčka v pražské tramvajové síti, aby urychlila dopravu během sokolského sletu, který se na letenském pláni konal. Letenská plán představovala rozsáhlé volné území a úvahy o jejím zastavění se nepodařilo naštěstí nikdy realizovat. Stala se proto významným rekreačním a sportovním zázemím Pražanů. Vyrostla zde během doby četná hřiště a sokolské slety se tu konaly také v roce 1912 a 1920.

V roce 1908 byl postaven další most spojující katastr Holešovic-Buben s okolím, Čechův. Jeho velkou nevýhodou bylo (a dodnes je), že ve směru od Starého Města fakticky nikam smysluplně neústil a jeho poloha je do značné míry pozůstatkem nerealizovaných dobo-



Foto: Petr Malík

vých představ o tzv. letenském průkopu, kterým měla být vedena nová komunikace k Belcrediho silnici.

V letech 1909 až 1912 probíhala regulace vltavského břehu a výstavba nového Bubenského nábřeží. Trať, do té doby jednokolejná, byla přeložena do zcela nové osy i nivelety, přičemž zanikly některé uličky starých Buben v oblasti tamního pivovaru. Současně byl ve stejné době postaven ve dvou etapách Hlávkův most, který nahradil dřevěná provizoria. Jižní část mostu z Těšnova na Štvanici byla uvedena do provozu 3. února 1910, severní 7. února 1912. Ani tím nebyl systém městské hromadné dopravy v Holešovicích-Bubnech zcela dokončen.

Přesto měly na počátku první světové války Holešovice-Bubny velmi slušné spojení – jezdilo tu pět tramvajových linek. V té době už byly Holešovice-Bubny považovány za moderní pražskou čtvrť s výraznou velkoměstskou zástavbou v západní části katastru, jejíž dominantu tvořil novogotický kostel sv. Antonína, dokončený a vysvěcený 25. října 1914.

(Dokončení příště)
-př.-řp-



Správná odpověď z čísla 6/2004: Opět vás naše fotografie zaskočila, ale tentokrát alespoň jednoho úspěšného řešitele máme, a tak můžeme citovat z jeho odpovědi: „Jde o náměstí Hrdinů přibližně roku 1967. Autobusy zde nahradily trolejbusy linky č. 55. Pohled je od ulic Na Pankráci a Lomnického dnes ke stanici metra Pražského povstání.“

Vzhledem k jediné správné odpovědi musíme červnovou fotografii zařadit mezi ty nejobtížnější, které jsme uveřejnili. Celkem na naši adresu přišlo devět odpovědí, a tím, kdo správně odpověděl, byl R. Holeček. Obdržel od nás knihy z produkce Dopravního podniku.

Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědí a výherci srdečně blahopřejeme!

Ani srpen není měsícem vhodným k bádání po archívech a historických publikacích, přesto věříme, že si s prázdninovou fotografií poradíte. Věříme, že se nebude opakovat loňský srpen, kdy žádná odpověď nebyla správná. Pro trojici úspěšných a v případě losování i šťastných výherců bude připraven červnový Atlas pražské integrované dopravy a kniha 30 let pražského metra, vydaná letos na jaře.

Jsmo přesvědčeni, že už alespoň tušíte, kde byl soutěžní snímek v minulosti pořízen. Neotálejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční 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 zázilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Doufáme, že všichni už vědí, že výstřižky z krabic nemohou soutěžit. Pro odezdání odpovědi můžete využít i schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Můžeme slavit, neboť pravidelný kvíz se dočkal významného jubilea. Tentokrát je to již popadesáté, co vám pokládáme stále stejnou otázku – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

nám vyplatí nechat spravit i zbývající tramvaje,“ řekla mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová.

MF Dnes (19. 7. 2004)

Sprejeři pomalovali i nové metro

Tvůrci graffiti se opravdu činí, dokonce už stačili „ozdobit“ i stanici metra Ládví, kam vlaky jezdí teprve od konce června. Dopravní podnik má se sprejery velké potíže. Podle mluvčí společnosti Michaely Kuchařové jenom metro zaplatilo za odstraňování sprejerských maleb téměř pět milionů korun. Cestující se velmi často setkávali s počmáranými vlaky, ze kterých nebylo přes okna vůbec vidět. Mluvčí Kuchařová však uvedla, že v současné době na kolejích posprejované soupravy nejezdí. „Firma, se kterou máme smlouvu, je schopna odstranit tyto malby do druhého dne,“ dodala mluvčí. Jak je vůbec možné, že se sprejeři dostanou až do dep, kde jsou odstaveny vlaky metra? Mluvčí dopravce vysvětluje, že dříve hlídači nedokázali uhlídat obrovské prostory. „V současné době je však situace lepší, protože v depech jsou namontována elektronická čidla a kamery, které dokáží odhalit vniknutí nepovolané osoby.“

Vybral ing. Jan Urban

NAPSALI O NÁS

Právo (16. 7. 2004)

Vyšetřovatel zatopení metra žádá další posudek

Obnovené vyšetřování se má zabývat také činností pražské povodňové komise a krizového štábu, který za povodně řídil primátor Igor Němec. Sporným problémem totiž stále je, zda by včasné uzavření metra, ke kterému byl Němec oprávněn, nezabránilo miliardovým škodám. „Právě tento problém je stále otevřený. Jednání krizového štábu by měl posoudit znalec pro krizové řízení,“ míní vysoký policejní důstojník pražské kriminálky. Podle něj se na rozsáhlém zatopení metra podepsalo nekompetentní řízení krizového štábu. „To však musí potvrdit nebo vyvrátit znalec,“ poznamenal. Za další problém označil nevalnou údržbu metra. „Každý rok se na údržbu vynaložilo okolo 90 milionů. Za ty peníze mělo být metro v perfektním stavu,“ dodal. Odstranění škod v metru stálo sedm miliard korun. Za ochranu metra přitom odpovídal pražský krizový štáb v čele s Němcem. Dosud se však stalo jen to, že kvůli zatopení podzemní dráhy rezignovali ředitel metra

Ladislav Houdek a šéf jeho ochranného systému Jiří Svoboda. Vyšetřovatelé však nikoho neobvinili.

MF Dnes (15. 7. 2004)

Tramvaje za 100 milionů nejezdí

Další zoufalý pokus o zařazení čtyř nízkopodlažních tramvajů do provozu učinil letos Dopravní podnik. Tyto soupravy stály městskou kasu sto milionů korun, ale kvůli častým poruchám si jich cestující téměř neuzili. „V současné době je jedna tramvaj na opravách v továrně v Šumperku a v prosinci bychom ji měli mít zpátky. Po skončení komplexní obnovy ji opět vyzkoušíme při jízdách na trati,“ řekl technický ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek. Soupravy, které dodala společnost ČKD Praha, trápí především podvozky. Ty jsou hlavní příčinou problémů a jejich závady způsobily v několika případech i požáry na elektrickém zařízení. Ani po skončení opravy tohoto vozu není jisté, zda budou v Praze jezdit i ostatní tři tramvaje. „To bude záležet na tom, jakou sumu za opravu zaplatíme a zda se

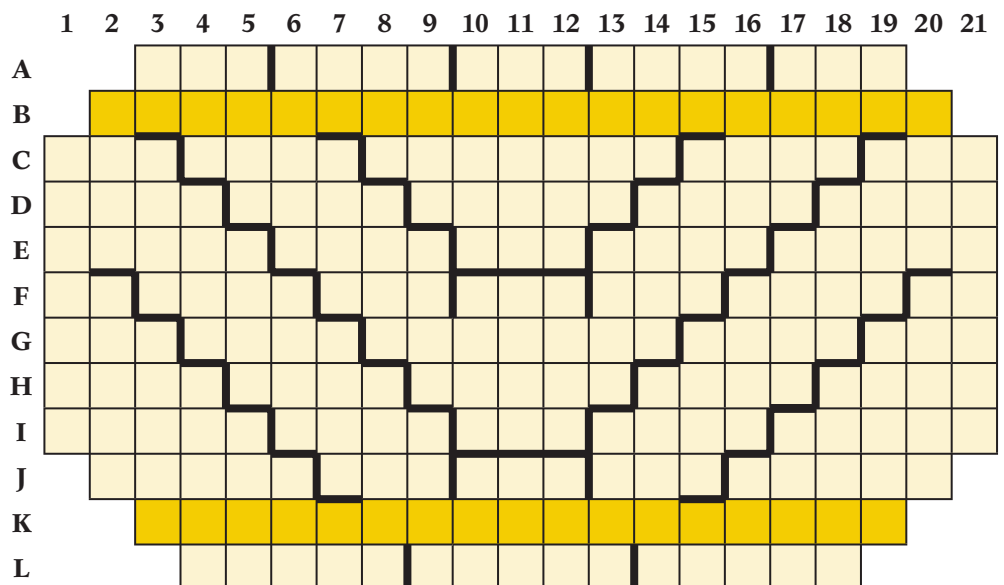
VODOROVNĚ: A. Poslední Rožmberk; situace; dolina (básnický); zasklené otvory; na toto místo. – B. 1. díl tajenky. – C. Vyhyнутý pštros; domácí Miloslav; postrašit; italské město; kulovitý mikrob. – D. Jméno fenky; předek; palma rákosová; psací potřeba; končetina. – E. Šlápota; číva; vládko; vojenské jednotky; měna v USA. – F. SPZ Tábora; Twainovo jméno; plášť beduína; šatní skůdce; starší zájmeno; příchozí; typ Fordu. – G. Spojka; slovní pomoc; stát USA; Měsíc; dobrý nápoj. – H. Obuv; přístavní hráz; africká dřevina; přítok Dunaje; svatební květina. – I. Ode dne vydání; asijský jelínek; oddělení nemocnic; značka našich psacích strojů; výsledek dělení. – J. Ženské jméno; šachový velmistr; zámezí; hrčivý zvuk; zemní plyn. – K. 2. díl tajenky. – L. Značka počítačů; zdánlivě; mastek.

SVISLE: 1. Kamenný náhrobek. – 2. České město; kladná elektroda. – 3. SPZ Vyškova; část molekuly; první latinský překlad bible. – 4. Číslovka; pásovec třípásý; husarský kabát. – 5. Nástroj do zámku; Sémův syn; kyselá tekutina. – 6. Chemický prvek; někdo (knižně); ozvěny. – 7. SPZ Trnavy; antická hra v kostky; slitina Fe + Al; 0,01 ha (slovensky). – 8. Zlý skřítek; polní práce; konžská žirafa. – 9. Model; český herec; Sarmat. – 10. Francouzský herec; lahodný pokrm; čistící prášek. – 11. Ojezditi; žánr; strýc (slovensky). – 12. Strašit; silný provaz; sibiřský kozoroh. – 13. Judův syn; značka tuhu; jádro. – 14. Krtek (knižně); kalaba; italský přístav. – 15. Nuže; pomoc (nářečně); jednotka objemu; značka radia. – 16. Jestřábí ostrovy; vodní pták; římských 1550. – 17. Japonský zápas; italská dáma; pečící zařízení. – 18. Ženské jméno; ranní vláha; starý svatební tanec. – 19. SPZ Mělníka; přepjaté uctívání; paní (zastarale).

– 20. Silná černá káva; české město. – 21. Rysec pustinný.
Pomůcka: aliat, rotan, Terst.

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 7/2004: Nedostatek peněz je kořen všeho zla.



PaedDr. Josef Šach



100 000 bez nehody..

až z Japonska nebo Nového Zélandu. Pokud nevěříte, můžete si prohlédnout návštěvní knihy, které jsou v muzeu, ty popsané pak v podnikovém archivu. Do středočeské vozovny v inkriminovanou dobu zavítala výprava francouzských turistů, ale protože někteří zůstali v místní restauraci, zůstala ještě dvě místa.

Pan Vladimír Steffan, letecký mechanik z Petřin, se do našeho podnikového muzea chystal již delší dobu, přesněji řečeno již 8 let. Od dětství miloval vše,

co jezdí po kolejích, hlavně vláčky. Jako malý kluk mohl pozorovat mašinky ze svého okna, posázavský pacifik jezdil od jejich domu pouhých 100 metrů. Když se později přiznal do Prahy, jeho další láskou se staly tramvaje, které také jezdí po kolejích. Muzeum MHD navštívila nejprve manželka pana Steffana, které se unikátní sbírka historických vozidel líbila natolik, že svého manžela nalákala, aby si expozici prohlédl spolu – což nebylo nic obtížného. Takže v neděli

11. července krátce po čtvrt na tři zástupci Dopravního podniku přivítali jubilejního 100 000. platíčního návštěvníka a předali mu dárky, které připravilo vedení podniku. Pana Steffana potěšily zejména knihy o historii pražské městské hromadné dopravy. Pak už byl čas na prohlídku historických vozidel, které jsou uznány za technické památky i na doprovodnou expozici písemných i fotografických materiálů.

A že je na co se dívat. Můžete se o tom přesvědčit sami, když strávíte některý z víkendů v našem podnikovém muzeu. Uvidíte, že jako dopraváci máme být na co pyšní, ať už se jedná o tramvaje, autobusy nebo metro. Takže se těšíme na vaši návštěvu – vstup máte zdarma, vy dopraváci i vaši rodinní příslušníci. Muzeum prázdniny nemá..

-MJ-



Ne, není to počet ujetých kilometrů, i když by se to na první pohled mohlo zdát, vzhledem k tomu, že se Dopravní podnik zabývá, jak už z názvu vyplývá, přepravou cestujících. Ten počet se týká platíčních návštěvníků v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze. Když vezmeme do úvahy, že muzeum je otevřeno pouze o víkendech a svátcích a teprve od roku 1993, je to docela úctyhodné číslo, ne?

Když jsme v muzeu vítali návštěvníka s číslem 50 000, mohli jsme si vybrat ze tří členů mladé ukrajinské rodiny. I tentokrát to vypadalo, že jubilejním návštěvníkem bude cizinec, koneckonců značné procento zájemců o expozici o historii pražské městské dopravy tvoří právě zahraniční návštěvníci, dokonce

Slavy klasika můžeme letošní léto charakterizovat velice výstižně, i když v době, kdy píšu tyto řádky, musí pracovat klimatizace naplno.

Pokud bychom chtěli charakterizovat léto dopravně, je to také klasika. Výluky, nechyběla tradiční Plzeňská, a omezení provozu. Už poněkoli-káté si mohu položit otázku, zda je vhodné zavádět pásmový provoz na lince B metra. Ekonomové mi zcela jistě odpovědí, že ano. Ale co prestiž městské hromadné dopravy? V tomto případě navrhuji se zeptat obyvatele okrajových sídlišť, kde se „běčko“ v pracovních dnech potýká s delším intervalem než o víkendech.

Já si také dovoluji přiložit polínko do diskuse ohledně intervalu. Mezi Českomoravskou a Černým Mostem jezdí soupravy v devítiminutovém intervalu. Takový časový rozestup mezi spoji se používá už jen velmi zřídka. Buď se používá 7,5 minuty anebo deset. Časové polohy spojů v jednotlivých hodinách se tak pravidelně opakují a lidé si je mohou zapamatovat. Při devítiminutovém intervalu musíte mít při ruce jízdní řád, nebo vás čeká nepříjemné čekání.

PRESTIŽ VLASTNÍMA OČIMA

Zahmouřit oko by se dalo, kdyby devět minut platilo pouze nějaký krátký časový úsek, ale ony platí od osmi hodin ráno minimálně do čtvrté odpolední a poté ještě s několika výjimkami.

Asi ani příští léto se nepodaří zrušit pásmový provoz na lince B metra, ale upravit interval by se mohlo podařit. Osobně bych se přimlouval za sedm a půl minuty v okrajových úsecích a čtyři v centrálním. Zůstal by tak alespoň zachován víkendový provoz. Když se to nepodaří, potom navrhuji deset, alespoň si cestující zapamatují, kdy jim metro jede. Takto je to pouze o náhodě nebo vytištěném jízdním řádu, a podle toho se přeje na metro nechodí..

Možná jedním z uvedených opatření stoupne prestiž Dopravního podniku v očích veřejnosti.

O stejnou prestiž se pravidelně bojuje i na fotbalovém turnaji o pohár generálního ředitele. Ceny jsou sice pěkné, ale vždy jde podle mého o to, pobavit se, trochu protáhnout tělo a setkat se s kolegy s podobným

zájmem. Bohužel, u některých družstev přerůstá prestiž už únosnou mírou, a tak jsme často svědky různých podvůdků a podvodů, které mají zajistit týmu lepší umístění.

Když jsme před dvěma roky přišli na to, že za jeden z týmů hrál hráč, který nebyl zaměstnancem Dopravního podniku, zdvihla se vlna emocí. Letos se podobné situace opakovaly, ale osobně nevím proč.

Dopravní podnik čítá 13 tisíc zaměstnanců a nejsme schopni najít 160 zaměstnanců, kteří si přijdou zahrát fotbal bez podvádění a potupné kontroly služebních průkazů? To se mi nezdá, zvláště u současných divizí, čítajících na čtyři tisícovky pracovníků.

Nebo se některé týmy bojí, že by v náhodně složených sestavách neuspěly? To snad ne.

Co vy na to?

Snad další způsob léta už bude odpovídající vašim představám.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 2004 slaví 65. narozeniny:

František Černý – ED, prov. vrchní stavba (38),
František Steinochr – ED, prov. opravná tramvaj (38).

V srpnu 2004 slaví 60. narozeniny:

Ivan Balzer – M, dopravní úsek (31),
Otakar Beneš – ED, provozovna Strašnice (15),
Svatopluk Fišbach – M, technický úsek (14),
Jaroslav Hajtman – ED, provozovna měnirny (43),
Rudolf Hořeňovský – A, garáž Řepy (19),
Miroslav Jeřábek – ED, odd. údržby a služeb (37),
Michael Kares – ED, odbor prov. dispečink (18),
Vladimír Laštůvka – ED, sl. technolog. zařízení (38),
Pavel Neshyba – A, garáž Klíčov (15),
Josef Petřů – A, garáž Řepy (41),
Věra Plechatá – A, garáž Vršovice (12),
Jana Pleštilová – M, sl. technolog. zařízení (20),
František Sál – ED, provozovna měnirny (25),
Vladimír Šula – A, garáž Kačerov (16),

Jiří Švec – M, sl. sdělovači a zabezpečovací (13),
Josef Tureček – ED, provozovna Žižkov (37),
Petr Zeman – ED, prov. vrchní stavba (11).

V srpnu 2004 slaví 50. narozeniny:

Ladislav Bednář – ED, provozovna Pankrác (11),
Josef Carda – A, garáž Klíčov (15),
Josef Časlavský – M, služba staveb a tratí (31),
Karel Černý – A, garáž Řepy (20),
Vladimír Dvořák – ED, prov. trakční vedení (24),
Stanislav Janovský – M, dopravní úsek (10),
Petr Kořínek – ED, provozovna Motol (16),
František Krčmář – M, služba ochran. systému (10),
Jan Merhaut – M, služba staveb a tratí (26),
Vladislav Mitterbach – A, garáž Vršovice (32),
Miroslav Mráček – M, služba staveb a tratí (10),
Stanislav Šádek – ED, provozovna Strašnice (32),
Milan Talián – ED, provozovna Strašnice (15),
Miroslav Vondra – ED, provozovna Vokovice (31).

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:

Petr Greifoner – ED, provozovna Kobylisy (43),
Václav Háva – A, garáž Klíčov (20),
Olinka Sadovnicková – ED, lanovka Petřín (15),
Rudolf Štěpán – ED, provozovna Kobylisy (45),
Josef Vrána – A, garáž Kačerov (37).

Do invalidního důchodu odešel:

Alois Křepelka – ED, provozovna měnirny (35).

Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.

Vzpomínáme:

9. června 2004 nás ve věku 59 let opustil pan Pavel Schler – ED, provozovna Motol, který u DP pracoval 34 let.

22. června 2004 nás ve věku 59 let opustil pan Vlastimil Trnka – ED, provozovna Strašnice, který u DP pracoval 20 let.