

## Kolektivní vyjednávání na rok 2005 bylo zahájeno

### 4. JEDNÁNÍ O KOLEKTIVNÍ SMLOUVĚ NA ROK 2005

Další, v pořadí čtvrté, jednání o konečné podobě kolektivní smlouvy na rok 2005 se uskutečnilo v pondělí 22. listopadu. Předmětem jednání byl návrh jednotné mzdové soustavy předložený zaměstnavatelem. Doposud bylo dosaženo shody v těchto oblastech kolektivní smlouvy: Základní ustanovení, Bezpečnost práce a ochrana zdraví při práci a pracovní prostředí, Činnost odborových organizací a vztahy se zaměstnavatelem, Stížnosti a spory a Závěrečná ustanovení.

Sjednocení systému odměňování v celé akciové společnosti je hlavním úkolem budoucí kolektivní smlouvy. Mezi zástupci odborových organizací a zaměstnavatelem byla vedena rozsáhlá diskuse, ve které zazněly návrhy řešení sporných oblastí systému odměňování u jednotlivých profesí i s ohledem na to, že v této fázi návrh neobsahuje konkrétní číselná nastavení mzdových tarifů.

Ve druhé polovině jednání proběhlo první čtení textu jednotlivých částí návrhu Pravidel pro odměňování zaměstnanců akciové společnosti:

#### I. Základní předpis pro odměňování

Mimo jiné byly projednávány tyto body:

- Odměňování při výkonu jiné práce
- Poskytování příplatků – m.j. příplatek podle délky odborné praxe u Dopravního podniku

Koncem měsíce října byla zahájena společná jednání mezi zástupci vedení podniku a odborovými organizacemi o budoucí podobě kolektivní smlouvy na rok 2005.

Obsahem úvodních schůzek bylo stanovení pravidel o způsobu jednání. Zároveň byly diskutovány ty části kolektivní smlouvy, u kterých se dalo předpokládat, že nedojde k zásadním názorovým rozdílům.

Změny a úpravy textu projednané na těchto schůzkách byly vedením podniku zapracovány do návrhu kolektivní smlouvy, který byl zaměstnavatelem oficiálně předložen 15. listopadu. Dohody se podařilo dosáhnout v oblastech, které se týkají základních a závěrečných ustanovení, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP), činnosti odborových organizací a vztahů se zaměstnavatelem, a v neposlední řadě také stížností a sporů.

Kapitoly sociální, dopravně provozní a mzdové patří mezi nejdůležitější, a proto jim bude v následujících jednáních věnována mimořádná pozornost. Částečně shody bylo dosaženo v některých bodech kapitol, které řeší pracovní právní vztahy a sociální oblast. Nejsložitějším problémem, který před námi v letošním kolektivním vyjednávání stojí, bude sjednocení systému odměňování v celé akciové společnosti. Jak jistě víte, zatím jsou způsoby odměňování v jednotlivých částech Dopravního podniku rozdílné. V návrhu budoucí kolektivní smlouvy jsou zahrnuty základní principy jednotného mzdového systému bez konkrétního číselného vyjádření mzdových tarifů. V současné době probíhá na toto téma rozsáhlá diskuse a lze předpokládat,

že uzavření mzdové oblasti bude nejnáročnější fází kolektivního vyjednávání.

Na posledním jednání 22. listopadu proběhlo první čtení návrhu textu pravidel pro odměňování zaměstnanců. Úpravy jednotlivých bodů a upřesnění formulací bylo provedeno po vzájemné dohodě. Projednávány byly mimo jiné i body zahrnující pobídkové složky mzdy, poskytování příplatků či odměňování při výkonu jiné práce.

Další kola kolektivního vyjednávání nás čekají v průběhu prosince. Všichni účastníci jak ze strany zaměstnavatele, tak i ze strany odborů, deklarovali již v úvodu prvního setkání svou snahu udělat maximum pro to, aby kolektivní smlouva pro rok 2005 mohla být uzavřena do konce tohoto roku.

V rámci zlepšení informovanosti o kolektivním vyjednávání je průběh dosa-  
vadních setkání sociálních partnerů prezentován několika způsoby. Podrobnější informace jsou po skončení každého jednání uveřejněny prostřednictvím intranetu ve složce Transformační projekt, v tištěné podobě jsou k dispozici v informačních stojanech transformačního projektu (viz příložený zápis jednoho z jednání). Shrnutí všech jednání uskutečněných v průběhu měsíce pak bude pravidelně uveřejňováno v podnikovém měsíčníku DP-KONTAKT. **Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel**



Foto: Petr Malík

### Vážení spolupracovníci,

přichází čas pohody a klidu, pro mnohé z nás nejkrásnější období roku, vánoční svátky. Chtěl bych Vám i Vaším blízkým popřát jménem představenstva, vedení podniku, ale i jménem svým, krásné a klidné prožití vánočních svátků a do nového roku především pevné zdraví, mnoho spokojenosti a úspěchů v osobním i profesním životě.

Velmi dobře si uvědomuji, že pro některé z Vás budou sváteční dny pracovními, neboť budete zajišťovat službu pro naše klienty. Upřímně Vám děkuji, neboť obětujete část svého soukromí ve prospěch dobrého jména podniku.

**Ing. Milan Houfek**  
předseda představenstva a generální ředitel



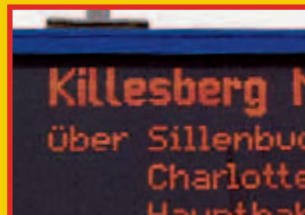
**Rekonstrukce  
kolejiště vozovny  
Pankrác**

6



**Pro dárek můžete  
i do Informačních  
středisek!**

9



**Light Rail  
made in Germany**

18 a 19



**Transformační  
projekt – 7**

Příloha

Z  
obsahu

## Ředitel jest chefem veškerého úřednictva... aneb Jak se vyvíjela organizační struktura Dopravního podniku (1)

Transformační proces, kterým naše společnost v současnosti prochází, je vhodnou příležitostí, abychom si alespoň ve stručnosti připomněli, jaké ve více než stoleté historii Dopravního podniku existovaly hlavní organizační jednotky.

**Elektrické podniky královského hlavního města Prahy**, které byly ustaveny 1. října 1897, jsou přímým předchůdcem naší dnešní akciové společnosti. Jejich vnitřní struktura se během doby vyvinula v přehledný a spolehlivě fungující organismus. Potřeba vnitřně rozdělit Elektrické podniky, z počátku řízené kromě správní rady, složené ze zástupců města, i kanceláří městských elektrických podniků, nastala v roce 1898 v souvislosti s výstavbou Ústřední elektrické stanice (tj. městské elektrárny) v Holešovicích. Nová organizace vstoupila v platnost 21. listopadu 1898. „V čele veškerých závodů stojí správní rada elektrických podniků král. hlav. města Prahy i jest její výkonným orgánem ředitel, ustanovený sl. sborem obecních starších.“ V praxi se však až do roku 1906 pro tohoto představitele EP používal titul *chefinženýr* (psáno to bývalo různými způsoby), čili *vrchní inženýr*. Pro zajímavost si uvedme první členění EP podrobněji.

Elektrické podniky byly rozděleny do 5 oddělení (departementů):

**I. Oddělení pro ústřední stanici s příslušenstvím** (v jeho čele byl vrchní inženýr), které mělo na starosti výrobu a rozvod elektřiny, včetně provozu podružných stanic (měření) pro elektrické dráhy.

**II. Oddělení pro dráhy elektrické a jiné** (v jeho čele byl rovněž vrchní inženýr), do jehož kompetence spadalo provozování, udržování a rozšiřování sítě elektrických drah a dočasné i provoz koňky, se členilo na pět pododdělení:

- Stavba a udržování tratí. Na starosti mělo stavbu a udržování vrchní stavby s příslušenstvím, tj. včetně staničních a výstražných tabulek a podobně.
- Stavba a udržování vrchního vedení, telefonů, signálů a podobně.

*V letech 1927-35 si Elektrické podniky postavily architektonicky zajímavý palác v Holešovicích, zaměstnanci přezdívaný prostě „budova“. Dodnes mu mnoho Pražanů říká Elektrické podniky, i když už to dávno není pravda.*

Foto: Archiv DP

c. Udržování vozidel a správa ústředních dílen. Na starosti mělo i opravy pro jiná oddělení.

d. Udržování a stavba vysokých staveb. Ačkoliv spadalo do drážního oddělení, mělo na starosti i budovy elektrárenské.

e. Provozování vozby. Mělo na starosti vlastní provoz městské hromadné dopravy, včetně vedení příslušných statistických záznamů. V jeho čele stál *dopravní inspektor*, na rozdíl od předchozích, kde byli v čele odborní inženýři (stavební, elektrotechnický a jiní).

f. Pododdělení skladní. Zásobovalo výše uvedená pododdělení. „*Agendu tuto obstarává zvláštní skladní*“, uvádí dobový pramen ohledně vedoucího tohoto pododdělení.

**III. Oddělení právnícké** mělo na starosti veškerý styk s úřady, právníká jednání, uzavírání smluv a „*veškeré věci referátní*“ spadající do kompetence pozdějšího tzv. referátu XV. V jeho čele stál magistrátní sekretář. Tímto oddělením byly Elektrické podniky propojeny přímo s městskými orgány.

**IV. Oddělení účetní a pokladní**, jeho přednostou byl *účetní*, se členilo na tři *oddíly*:

a. Účtárna. Vedlo účetní knihy, vystavovalo a kontrolovalo účty, sestavovalo bilance, podávalo daňová přiznání a provádělo další účetní práce.

b. Pokladna. Kromě běžného vydávání a přijímání peněz a dalších pokladních operací mělo na starosti mimořádně náročnou agendu: Každodenně vydávalo pro všechny linky jízdenky a neupřebené přijímalo zpět. Jízdenky se vydávaly *expedientovi*, který byl v každé vozovně. Připomeňme, že tehdy každá tramvajová linka měla vlastní jízdenky různých hodnot (podle tarifu).

c. Revise. Mělo na starosti namátkovou revizi obou výše uvedených oddílů.

**V. Oddělení pomocné** vyřizovalo korespondenci, registraturu, protokoly, zhotovování čistopisů a expedici pro všechna předchozí oddělení. Šlo tedy o spisovnu a výpravku.

Z roku 1903 známe následující vnitřní strukturu Elektrických podniků. Protože se ale nejedná o „vnitropodnikový pramen“, ale o dobovou literaturu, je nutně brát tento přehled s jistou rezervou:

### 1. Ústřední kancelář

- Chefinženýr;
- Administráční kancelář;
- Právnícké oddělení (zaměstnanci příslušeli do stavu magistrátního koncepčního úřednictva);
- Účtárna a pokladna;
- Účetní revize (zaměstnanci spadali do účetního úřednictva obecního);

### 2. Elektrárny

- Ústřední elektrárna v Holešovicích;
- Podružná stanice na Karlově;
- Podružná stanice na Malé Straně;
- Elektrické osvětlování Staroměstské tržnice.

### 3. Instalační závod

### 4. Dráhy

- Technická kancelář ve Staroměstské tržnici;
- Oddělení pro výdej lístků;
- Doprava;
  - Dráhy elektrické (remisy el. drah na Král. Vinohradech, v Král. oboře, v Holešovicích, v Karlíně, v Košířích a v prozatímní remise na Smíchově);
  - Koňská dráha;
  - Lanová dráha na Letnou.

### 5. Dílny

- Ústřední dílny a remisa v elektrické centrále;
- Remisa na Král. Vinohradech;
- Remisa v Karlíně;
- Remisa v Král. oboře;
- Remisa na Smíchově (býv. remisa koňských drah);
- Remisa na Smíchově na „Malé Klamovce“ (tj. vozovna Košíře);

Poprvé zde můžeme vidět v tramvajových vozovněch oddělení provozu a údržby. Není však z žádného archívního pramene zatím spolehlivě známo, že by Dílny tehdy tvořily samostatnou základní organizační jednotku na úrovni Elektráren či Drah!

V souvislosti se jmenováním prvního ředitele Elektrických podniků od 1. června 1906 se uvádí, že „*do jeho působnosti náleží: zastupování společných věcí městských elektrických podniků na venek, přiděluje a aprobuje veškerý přínos a odnos, při čemž ovšem zodpovědnost za práce padající do odboru drah a účtárny ponechána bude i nadále přednostům těchto odborů.*“ To bylo dáno skutečností, že ředitel Elektrických podniků Ing. Karel Novák stál současně v čele odboru elektrárenského. Ze skromných dobových archívních podkladů vyplývá, že v té době se pro hlavní dílčí organizační jednotky užívalo označení *odbor*, v jehož čele byl *přednosta*.

„*Ředitel jest chefem veškerého úřednictva a pomocných sil kanceláře elektr. podniků...*“, uvádí se v materiálu nazvaném „*Rozdělení agendy úřední při elektrických podnikcích král. hlavního města Prahy.*“ Výslovně se hovoří o **odboru elektrárenském, odboru elektrických drah** (v pracovním styku se běžně hovořilo o *dráhovém odboru*) a **účetárně**. Kancelářské oddělení podléhalo přímo řediteli. Údržba budov byla proti předchozímu stavu rozdělena tak, že budovy elektráren, podružných stanic, stavby síťové (tj. transformační stanice apod.), ale i ústřední dílny a *remisu* v areálu Ústřední elektrické stanice spravoval odbor elektrárenský, ostatní stavby, tj. vozovny (mimo zmíněné v Centrále), čekárny a další domy příslušely odboru elektrických drah. Vedení provozních statistik (denní i za delší období) příslušelo dráhovému odboru, ostatní výkazy měla na starosti účtárna. I v té době existoval požadavek, aby spisová manipulace tvořila jednotný celek.

Je téměř jisté, že během let docházelo k různým dílčím změnám v organizaci jednotlivých odborů, bohu-





V Ústřední budově Elektrických podniků (to byl oficiální název) sídlila obě ředitelství – elektrárenské i drážní. Ředitelství Elektrických drah zde mělo své sídlo od 14. prosince 1934. Je tomu právě sedmdesát let...  
Foto: Archiv DP



Přes dvacet let (1912-34) byla sídlem ředitelství Elektrických drah Elektrických podniků hl. m. Prahy karlínská Rustonka. Vedení Elektrických drah se tam nastěhovalo 7. srpna 1912 ze Staroměstské tržnice.  
Foto: Archiv DP

žel podrobnější informace nejsou k dispozici. Základní členění na tři hlavní organizační jednotky, tj. elektrárny, elektrické dráhy a úctárny, však již přetrvávalo až do druhé světové války.

Rozpad rakousko-uherské monarchie se projevil vypuštěním adjektiva *královského* z názvu podniku. Od 29. listopadu 1918 byly v obchodním rejstříku zapsány Elektrické podniky hlavního města Prahy. V dalším textu si budeme z důvodu velkého rozsahu tématu všimnout zpravidla pouze vnitřního členění odboru elektrických drah, čili dopravní části Elektrických podniků.

V roce 1920 měly Elektrárna i Elektrické dráhy již pochopitelně odlišnou vnitřní strukturu a v čele obou těchto složek stál přednosta, později titulovaný jako ředitel. (V Elektrických podnicích tedy byly přibližně od roku 1920 dva sobě rovní ředitelé, nad nimiž byla správní rada Elektrických podniků.) Do doby chystané celkové reorganizace podniku bylo v listopadu 1920 navrženo rozdělení Elektrických drah do 8 skupin následovně:

- Skupina I. Provoz osobní a nákladový;
- Skupina II. Stavba, udržování a čištění spodku a svršku kolejového;
- Skupina III. Dílny svršku kolejového;
- Skupina IV. Přívod proudů na trati, výprava tratí a elektrické zařízení jejich;
- Skupina V. Ústřední dílny pro vozový park;
- Skupina VI. Vozovky (Poznámka: Pojem *vozovka* byl v té době synonymem pro *remisu* čili vozovnu);
- Skupina VII. Stavby pozemní;
- Skupina VIII. Projekční kancelář.

Není jisté, zda tato struktura vstoupila v platnost, v každém případě svědčí o dobovém pohledu na význam té které odborné problematiky.

Nová, definitivní vnitřní organizace Elektrických podniků byla zavedena nejspíše v roce 1922, protože vyhláškou správní rady z 22. února 1922 bylo stanoveno úřední označování jednotlivých oddělení v obou hlavních odborech Elektrických podniků. V **odboru dráhovém** byla určena následující vnitřní struktura na oddělení:

- D 10 Ústřední správa;
- D 11 Oddělení projektové a studijní;
- D 12 Oddělení kalkulační;
- D 13 Stavba, udržování a správa budov;
- D 14 Dílny kolejových konstrukcí;
- D 15 Stavba a udržování tratí;
- D 16 Elektrotechnické zařízení tratí;
- D 17 Dílny pro opravu vozů;
- D 18 Dílny vozoven;
- D 19 Oddělení dopravní;
- D 40 Sklad dráhový;
- D 42 Sklad inventární;
- D 43 Technická revize.

Podobně byla členěna oddělení elektrárenského odboru, ale byla označena písmenem E, oddělení úctáren, označená písmenem U. Sluší se připomenout, že s provozem elektrických drah souvisela elektrárenská oddělení E 12 (síťové oddělení) a E 13 (měnící stanice). Během prvorepublikového oddělení bylo provedeno několik změn, které svědčí o významu některých činností EP.

V roce 1924 vzniklo oddělení D 20 – Psychotechnická laboratoř. V roce 1925 byla převedena do oddělení D 16 nákladová doprava, která původně spadala do oddělení D 14. Po zavedení autobusové dopravy byla její agenda začleněna do oddělení D 16, které neslo název Elektrotechnické zařízení tratí, doprava nákladová vč. autobusů. (Důvod byl jednoduchý, toto oddělení

provzovalo automobilovou dopravu, ať šlo o nákladní automobily nebo montovní vozy vrchního vedení.) Řízení provozu autobusů spadalo do oddělení D 19. V roce 1927 bylo oddělení D 11 rozděleno na D 11a – Oddělení projektové a studijní a D 11b – Oddělení stavební správy (v roce 1936 byla opět sloučena). V roce 1931 vznikla oddělení D 21 – Nákupní oddělení a D 22 – Lístkárna (původně patřila k odboru Úctáren, který byl společný pro celé Elektrické podniky). Oddělení D 42 bylo připojeno k D 40. V roce 1935 bylo z D 13 vyčleněno samostatné oddělení D 23 – Rozmnožování, planografie a fotografická dílna (někdy označované jako Tiskárna a světlotisk). V roce 1936 bylo z D 11 vyčleněno oddělení D 24 – Stavba budov.

Velký rozvoj jiných prostředků městské dopravy měl za následek, že v roce 1938 byla z oddělení D 16 a D 19 vyčleněna část agendy a byla zřízena tři nová oddělení, označená netradičně písmenem A, ačkoliv i nadále spadala do odboru dráhového:

- A 17 Ústřední dílny autobusů;
- A 18 Dílny garáží;
- A 19 Doprava autobusová a trolejbusová (od roku 1939 označovaná jako AT 19, ale v roce 1942 opět sloučena do oddělení D 19, členěného na čtyři dílčí jednotky – elektrické dráhy, autobusy, trolejbusy a lanovou dráhu.

Tato vnitřní struktura byla v zásadě zachována i v období po roce 1942, kdy Elektrické podniky fakticky zanikly a jejich hlavní organizační složky, tj. Elektrárna a Elektrické dráhy (ty pod názvem Veřejná doprava, ojedinele též Dopravní podniky) vytvořily hlavní organizační jednotky nově ustavených **Městských podniků pražských**, které ještě zahrnujly plynárny, vodárny a společně obchodní ředitelství.

*Pokračování příště.* **Mgr. Pavel Fojtík**

## Zaměstnanecké jízdenky v roce 2005

Pro rok 2005 budou zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům a důchodcům a jejich rodinným příslušníkům vystaveny nové jízdenky na městskou hromadnou dopravu. Nárok na poskytnutí jízdenek se řídí Tarifními zásadami pro poskytování jízdenek MHD zaměstnancům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Protože v současné době probíhá distribuce zaměstnaneckých jízdenek, připomínáme, jak budeme jezdit na jízdenku MHD v roce 2005 v systému Pražské integrované dopravy. Zaměstnanecká jízdenka na MHD, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí ve všech linkách Pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy** (v tarifních

pásmech „P“ a „0“, tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně příměstských autobusových linek.

Držitel jízdenky MHD má právo vzít s sebou do vozidla bezplatně zavazadlo, kočárek s dítětem, jízdní kolo (pouze v metru) a psa. Jízdenka MHD **neplatí** ve vnějších tarifních pásmech, to jsou pásma za hranicemi hl. m. Prahy (pásma 1, 2, 3, 4 a 5). Jízdenka MHD **Také neplatí ve vlacích Českých drah**, a to ani ve vlacích zapojených do systému Pražské integrované dopravy a na lanové dráze v ZOO Praha.

Pro jízdu ve vnějších tarifních pásmech je nutno si koupit buď jízdenku pro jednotlivou jízdu nebo doplňkový kupon pro příslušný počet pásem, a to doplňkový časový kupon pro použití pouze ve vlacích Českých drah, platný pouze v kombinaci s časovým kuponem pro pásma „P“ a „0“, nebo doplňkový kupon pro použití v příměstských autobusech i ve vlacích Českých drah; tento kupon lze použít i samostatně bez kombinace s kuponem pro pásma „P“ a „0“.

Jízdenka MHD neopravňuje držitele k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v rámci Sdružení Dopravních podniků ČR!

**Ing. Marie Lásková, odbor odbytu a tarifů MHD**

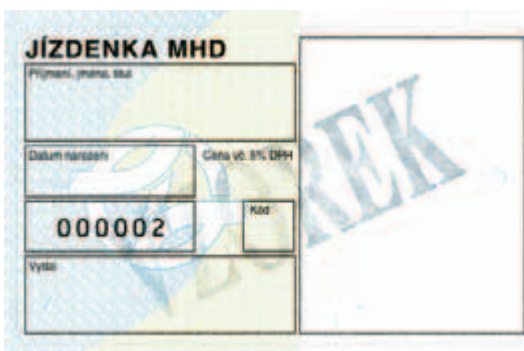




Foto: Petr Malík

Komplexní přepravní průzkum metra se uskutečnil tak, jak byl naplánován, tj. ve středu 10. listopadu letošního roku. Byl sledován počet přepravených cestujících (tj. vstup i výstup) ve všech stanicích a vestibulech celé sítě metra, a to:

## Přepravní průzkum metra

- od 5.00 do 24.00 hodin po čtvrt hodinách pomocí počítačů cestujících;
  - od 5.30 do 21.00 hod (výdej), respektive 21.45 hodin (sběr) po čtvrt hodinách za použití sčítacích štítků.
- Celý průzkum zajišťoval:
- materiálně (štítky, krabice), zpracování výsledků, včetně vyhodnocení celého průzkumu firma SPS-centrum, s. r. o.;
  - personálně – pracovníci ředitelství, divize Metro, organizace ROPID, SPŠD, SOU a U, a. s.
- Celkem se průzkumu zúčastnilo přibližně 1 400 pracovníků.
- Letošní komplexní přepravní průzkum metra proběhl hladce, bez problémů a jeho úroveň byla všemi hodnocena jako velmi dobrá.
- Při této příležitosti děkujeme:
- vzdělávacímu zařízení (SPŠD, SOU a U, a. s.) za poskytnutí maximálního možného počtu žáků a studentů;
  - všem pracovníkům, kteří se průzkumu zúčastnili a svým pracovním úsilím se podíleli na zvládnutí této náročné akce;
  - všem vedoucím stanic, kteří svými organizačními schopnostmi přispěli k hladkému průběhu průzkumu.
- Úsilí těchto pracovníků je třeba hodnotit především s přihlédnutím na délku pracovní doby, i na nepříznivé klimatické podmínky, za kterých průzkum probíhal.
- všem pracovníkům, kteří se osobně podíleli na přípravě a jeho hladkém průběhu:
  - jmenovitě děkujeme pracovníkům divize Metro Pavlu Třeboňákovi, Františku Štuplovi, Karlu Kratochvílovi, Lubomíru Hrubému a Jaroslavu Voskovi,
  - pedagogickým pracovníkům SPŠD, SOU a U, a. s., zejména ing. Jiřímu Zachovalovi a paní Aleně Vrbové.
- V současné době probíhá prověřování a porovnávání vstupů a výstupů z počítačů a ze štítků. O výsledcích vás samozřejmě na stránkách DP-KONTAKTu budeme informovat.

Ing. Jan Májek,  
hlavní organizátor přepravního průzkumu

## Oprava podhledů ve stanici metra Háje

V měsících září a říjnu pokračovala ve stanici metra Háje další část opravy podhledů (informovali jsme o ní již v červnovém DP-KONTAKTu), které během prázdnin předcházela komplikovaná oprava schodiště u východního vestibulu, včetně výměny dvou částí krajního ocelového nosníku lávky, zábradlí, dlažby a obkladu travertinovými deskami.

Teprve po dokončení této části oprav a otevření lávky pro veřejnost mohla pokračovat oprava podhledů uzavřením východního vestibulu a následnou demontáží pyralových desek tvořících protipožární ochranu ocelové konstrukce stropu vestibulu. Protože pyralové desky obsahují azbestová vlákna, bylo z hygienických důvodů nutno vestibul uzavřít a všechny demontážní práce svěřit odborníkům specializujícím se na likvidaci nebezpečných odpadů.

Po demontáži těchto desek, která se odehrála z důvodu obsahu azbestu za přísných bezpečnostních opatření, přišla na řadu montáž nových protipožárních obkladů stropní konstrukce a osazení nové nosné konstrukce podhledu. Stavební práce v uzavřeném východním vestibulu pak dovršila výměna osvětlovacích těles včetně rozvodů a částečná montáž podhledů. V této fázi se pracovalo v třísměnném provozu a vestibul byl po 28 dnech opět otevřen pro cestující veřejnost.

Další práce (například doplnění zbývajících částí podhledu, osazení butonů informačního systému, montáž reproduktorů ozvučení stanice) budou probíhat v nočních výlukách, bez omezení provozu vestibulu tak, aby všechny veřejné prostory stanice byly dokončeny na přelomu tohoto roku.

S koncem roku ale stavební ruch ve stanici neutichne, pouze se přesune do těch prostor stanice, které zůstávají očím cestujících skryty, kde bude pokračovat výměna osvětlení, elektrických instalací a úpravy technologií.

Jáchym Bláha, služba staveb a tratí divize Metro



Foto: divize Metro

## Zkoušky zabezpečovacího zařízení na trati A pokračují

Již několikrát měli čtenáři časopisu DP-KONTAKT možnost seznámit se s funkcí a postupem prací na instalaci nového zařízení vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků typu LZA na trati A a na příslušném parku elektrických vozidel metra pro přepravu cestujících. Jedná se bezesporu o nejvýznamnější modernizační akci v oblasti zabezpečovací techniky na této trati, úzce související s obnovou vozového parku záměnou starých typů souprav 81-71 za soupravy modernizované 81-71M.

V listopadu roku 2003 byly nejdříve na části a následně na celé trati A se zprovozněním stacionárního zařízení zahájeny zkoušky systému LZA za jízdy bez cestujících. Zkoušky byly a nadále jsou realizovány se stále se zvyšujícím počtem vlakových souprav 81-71M.

Mobilní zařízení LZA, instalované na těchto soupravách, prochází dodavatelskými a následně přijímacími testy na zkušební trati depa Hostivař (ta k tomuto účelu byla vybavena stacionárním zařízením LZA již v začátcích realizace projektu). Do července letošního roku byly zkoušky za jízdy prováděny ručním řízením vlaků pod plnou kontrolou vlakového zabezpečovače; následně po vykonání příslušných zkoušek a povolení zhotovitele, společnosti AŽD Praha s. r. o., v režimu plně automatického vedení vlaků. Podrobné podmínky zkoušek stanovuje Drážní úřad pro mobilní zařízení LZA na každém čelním voze souprav zvlášť. Po splnění všech předepsaných etap a jejich kladném vyhodnocení zařazují provozní složky divize Metro tyto soupravy na trati A do zkoušek za jízdy s cestujícími. V současné

době je v tomto režimu provozováno celkem deset vlakových souprav 81-71M.

Bilance instalací, zkoušek a schvalování souprav 81-71M s mobilním zařízením LZA je následující: do současné doby předala divize Metro zhotoviteli k nasazení a zkouškám LZA celkem 22 vlakových souprav 81-71M a zpět převzala 16 souprav. Z toho: deset souprav je ve zkouškách za jízdy s cestujícími (jak bylo uvedeno výše); dvě soupravy jsou podrobovány testům spolehlivosti jízdami ve vložených obězích na trati A bez cestujících; dvě soupravy jsou po ukončení přejímacích testů v různých fázích schvalovacího řízení k povolení zkoušek na Drážním úřadu; na dvou soupravách provádí divize Metro přejímací testy na zkušební trati depa Hostivař a šest souprav je předáno



Foto: divize Metro

zhotoviteli k montáži a dodavatelským testům. Původně plánovaný průběh a uvádění vlakových souprav do zkoušek LZA za jízdy podstatně zdržela výluka zkušební tratě depa Hostivař v letních měsících a v listopadu tohoto roku.

Do 7. listopadu činil proběh souprav ve zkouškách bez cestujících 97 820 km a s cestujícími úctyhodných 388 477 km.

Celková složitost systému a provozní zkušenosti s ním – jedná se o první nasazení daného provedení zařízení bez předchozích provozních zkušeností kdekoli jinde – nutily zhotovitele průběžně po celou dobu zkoušek reagovat na zjištěné anomálie ve funkci a zjištěné nedostatky odstraňovat, jak úpravami hardwaru systému, tak čtenějšími změnami softwaru a konfiguračních souborů stacionárních a mobilních zařízení LZA (samozřejmě s příslušnou administrativou schvalování, zajišťování testů a zkoušek na straně zhotovitele i odběratele a podobně). Po jednom roce

zkoušek lze konstatovat, že systém LZA začíná nabývat i v detailech své finální podoby – až na nutnou úpravu smyček v obrátových kolejkách ve stanicí Dejvická a kódování do nich. To jako opatření z neúspěšné zkoušky na interval 90 vteřin, ze které vyplynula nutnost zkrácení doby jízdy souprav na obrát. Nutno uvést, že žádná ze zjištěných anomálií a nedostatků funkce mobilních i stacionárních zařízení LZA neohrozila bezpečnost provozu.

Zkoušky za jízdy jsou realizovány také z důvodu odzkoušení mobilního zařízení LZA a jeho interface na soupravách 81-71M. Cílem zkoušek je mimo jiné dosáhnout u Drážního úřadu schválení změny na drážním vozidle. Průběh instalací mobilního zařízení na soupravy i průběh zkoušek je však komplikován a nepříznivě ovlivňován i přetrvávajícími dlouhodobými problémy se spolehlivostí některých technologických uzlů vozů (dveře, kontejnery – s nutností dodatečných opravných zásahů dodavatele) i pokračující nutností zásahů do softwaru nadřazeného řízení i pohonů.

Jízdy souprav při zkouškách jsou zatím řízeny dvoučlennou vlakovou četou dle návěstí světelných návěstidel. Zhotovitel na základě dosavadních výsledků zkoušek za jízdy dosáhl u technického schvalovatele, Fakulty dopravní ČVUT, změny podmínek předběžného technického schválení ve smyslu souhlasu s realizací zkoušek jednočlennou obsluhou vlaků. Následně Drážní úřad vydal změny rozhodnutí pro prvních deset sériových souprav s povolením realizovat zkoušky za jízdy

s jednočlennou obsluhou vlaků a řízením jízdy podle vlakového zabezpečovače LZA. S ohledem na závažnost změny v provozu (snížení počtu strojvedoucích ze dvou na jednoho a s tím spojený přechod na řízení jízdy signály vlakového zabezpečovače LZA) nepostačí pro zahájení zkoušek pouze výše uvedená změna podmínek zkoušek za jízdy, ale je nutné získat od Drážního úřadu odpovídající změnu a doplnění Průkazů způsobilosti pro určené technické zařízení, tj. mobilní zařízení LZA. Žádosti o změnu Průkazů způsobilosti zajišťuje zhotovitel; předpokládaný termín zavedení jednočlenné obsluhy vlaků je prosinec 2004.

Stejně tak jako je složitá integrace vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků (v tomto případě LZA) do systému spolupracujících zařízení na stacionární (základní zabezpečovací zařízení a ASDR-D) i mobilní straně (výkonné orgány a agregáty vozů), je složitý i systém zkoušek a schvalování zařízení do provozu ve všech postupných krocích, odpovídající platným zákonům, vyhláškám atd. Z provozního hlediska (limitovaný km proběh vozů 81-71 na trati A se zařízením ARS) přitom existuje pochopitelný enormní tlak na zařazení co nejvyššího počtu souprav 81-71M se zařízením LZA do zkoušek; z ekonomického hlediska je to naléhavý zájem na ukončení dvoučlenné a zavedení jednočlenné obsluhy vlaků. Je výhodou, že technický schvalovatel, Fakulta dopravní ČVUT i schvalující orgány státní správy, Odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy a Drážní úřad, tyto nezměnitelné skutečnosti chápou a stanovováním odpovídajících podmínek zkoušek na základě dosavadních provozních zkušeností vycházejí provozovateli vstříc.

Ing. Jaroslav Jankl, divize Metro

## Chemicko-technická služba hasičského sboru

Chemicko-technická služba je životně důležitou součástí každého hasičského záchranného sboru. Slova o důležitosti nejsou nadsazená, protože hlavním úkolem této služby je zkoušení, údržba a servis dýchacích přístrojů, které chrání hasiče v nedýchacím prostředí. Proto se dříve tato služba jmenovala „protiplýnová“. Dnešní název „chemicko-technická“ vyjadřuje široké spektrum dalších činností, které tato služba v rámci hasičského záchranného sboru zajišťuje.

Kromě péče o kyslíkové a vzduchové dýchací přístroje se hasiči – technici chemicko-technické služby – starají o ochranné obleky proti sálavému teplu, protichemické ochranné obleky, prostředky pro detekci průmyslových nebezpečných látek a bojových otravných látek, křísící přístroje a prostředky pro předlékařskou první pomoc, pneumatické zvedací vaky pro vyprošťování, kompresory pro plnění tlakových lahví kyslíkem nebo vzduchem k dýchání a o zařízení pro zkoušení a údržbu výše uvedeného vybavení.

Ve výzbroji Hasičského záchranného sboru divize Metro je velké množství speciálních prostředků chemicko-technické služby, které nejsou běžnou součástí výzbroje jiných hasičských sborů. Na prvním místě je třeba uvést celkem 95 kusů kyslíkových dýchacích přístrojů Dräger BG 174. Tyto přístroje mají uzavřený dýchací okruh. Hasič dýchá čistý kyslík a vydechované vzdušiny jsou vedeny zpět do přístroje, kde se chemicky pohlcuje oxid uhličitý spolu s vodními parami. Dál v dýchacím okruhu pokračuje opět čistý kyslík, který se obohacuje o čerstvý kyslík z dvoulitrové tlakové

lahve. Tato technologie umožňuje záchranářům až čtyřhodinový pobyt v nedýchacím prostředí, což je zvláště důležité při zásazích v podzemí. Hasiči divize Metro jsou třetím největším uživatelem těchto přístrojů v Česku. Na prvních místech jsou hasiči v Ostravě a v Mostě.

Pamatováno je i na záchranu lidí ze zakouřené prostředí. Každý hasič vybavený vzduchovým dýchacím přístrojem může na svůj přístroj připojit druhou dýchací masku a poskytnout ji zachraňované osobě. Pro záchranu lidí ze zakouřených prostor si s sebou hasiči na zásah berou také brašnu s únikovými kuklami EVAC-U8, které jsou opatřeny filtrem proti oxidu uhelnatému.

Mezi speciálními prostředky „chemiků“ patří vybavení pro případ zneužití bojových otravných látek v prostředí metra. Pro ochranu hasičů jsou připraveny přetlakové protichemické obleky. Hasič i se vzduchovým dýchacím přístrojem je uzavřen v neprodyšném obleku a vydechovaný vzduch zajišťuje uvnitř mírný přetlak, aby bylo maximálně zabráněno průniku okolní atmosféry do obleku případnou netěsností. Unikátním prostředkem jsou filtrační obleky FOP, které nejsou neprodyšné, ale jejich povrch filtruje výpary toxických látek. Tyto obleky, ve spojení s ochrannými maskami s filtrem, umožňují dlouhodobý pobyt (desítky minut) v potenciálně zamořeném prostředí.

Pro zjištění koncentrace jedovatých plynů (např. oxid uhelnatý, chlor, kyanovodík) a kyslíku v ovzduší slouží měřicí přístroje Oldham MX-21, které s sebou vozí hasiči divize Metro na každý výjezd. Pro detekci bojových otravných látek v ovzduší slouží elektronický

detekční přístroj RAID-1. Dále mají hasiči k dispozici jednoduché detekční papírky pro rychlou detekci otravných látek jednak v atmosféře, jednak v kapalinách.

Nejnovejším přírůstkem mezi speciálními prostředky Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku jsou pneumatické zvedací vaky nové generace od firmy Zumro. Byla zakoupena dvojice vaků s maximální nosností 23 tun a dvojice vaků s maximální nosností 58 tun. Hlavní předností vaků Zumro je vysoká nosnost v kombinaci s velkou výškou zdvihu (až desítky cm). Navíc lze dva až tři zvedací vaky položit na sebe a pevně spojit. Tím je zajištěn ještě vyšší zdvih, kterého nebylo možné dosáhnout pomocí starších typů vysokotlakých zvedacích vaků. Hasiči našeho podniku se stali teprve druhým uživatelem této vyprošťovací techniky v republice. Prvními byli kolegové z Moravskoslezského kraje.

Je zřejmé, že chemicko-technická služba Hasičského záchranného sboru divize Metro zajišťuje provoz řady unikátních prostředků pro řešení různých typů mimořádných událostí. Přesto doufáme, že budou používány častěji při výcviku, než při skutečných zásazích.

Ing. Michal Brunner,  
náčelník chemicko-technické služby

Hasiči v protichemických oblecích. Filtrační oblek FOP-96 a přetlakový oblek AUER VAUTEX.

Foto: Petr Špaček, VTÚO Brno



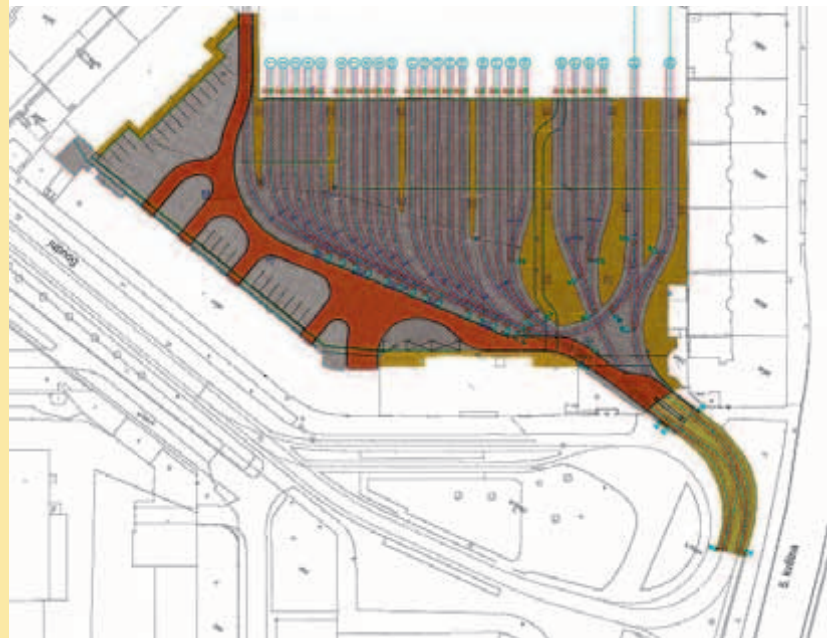
Výcvik se zvedacími vaky Zumro. Foto: Jan Kostík



V úterý 2. listopadu skončila po čtyřech měsících a třech dnech nejdelší výluka vozovny Pankrác v její více než 75leté historii. Co všechno se dělo po dobu výluky v „opuštěné“ vozovně?

V první řadě byla provedena kompletní rekonstrukce kolejiště dvora, včetně kolejové konstrukce v prostoru před vrátnicí vozovny. Jednoduchý kolejový přejezd před vozovnou byl nahrazen dvoukolejným. Na kolejovou konstrukci byla napojena loni dostavěná hala denního ošetření a mytí tramvají, která tak dnem znovuotevření vozovny vstoupila do plného provozu. Kolejové zhlaví před halou depa má na dnešní dobu neobvyklé technické řešení. Rozvětvení na jednotlivé koleje uvnitř haly je z tzv. matiční koleje. Z prostorových důvodů jsou při tomto řešení použity jednojazykové výhybky. Celé kolejiště je koncipováno tak, aby bylo dosaženo plného oddělení vlaků vjíždějících do vozovny do haly denního ošetření od vlaků zatahujících na jednotlivé koleje a vlaků vyjíždějících. Výměna kolejiště zasáhla až do haly depa, kde napojení kolejí je provedeno na prvním kozlíku nad pracovními šachtami. Z tohoto důvodu byla provedena celková rekonstrukce vjezdového prahu haly depa v šířce 10 metrů a délce více než 100 metrů.

Celé kolejiště vozovny je řízeno systémem automatického stavění vlakové cesty. Tento systém v elektronické podobě informuje řidiče o plánovaném pohybu vlaku po vozovně formou informačních panelů, řídí jeho pohyb pomocí návěstidel a zpětně přes počítač informuje mistra o skutečné poloze vlaků a celkové situaci na kolejišti



## Rekonstrukce kolejiště vozovny Pankrác



vozovny. V těchto dnech je do provozu uváděn automatický systém přestavování jednotlivých výhybek.

Změna geometrie kolejiště si vynutila kompletní rekonstrukci trolejového vedení. Odpojovače trolejí pro jednotlivé koleje depa byly přemístěny před halu. Veškeré výhybky jsou vyhřívané, s automatickou signalizací stavu a s teplotními a srážkovými čidly. Kompletní rekonstrukcí prošlo i osvětlení dvora vozovny, nyní s možností automatické regulace intenzity osvětlení v době, kdy nedochází k pohybu tramvajových vlaků uvnitř vozovny.



Celý dvůr má povrch ze zámkové dlažby, barevně odlišený podle druhu využití – tramvaje šedá, automobilový koridor červená, ostatní okrová. Pod tímto povrchem je ukryta neméně podstatná část stavby, a to kompletní obnova kanalizačních řadů, přeložky vodovodních řadů, silových, sdělovacích a optických kabelů. Pro systém automatického stavění vlakové cesty byla vytvořena síť multifunkčních kanálů. V průběhu stavby došlo také k odstranění posledního pozůstatku po autobusových garážích v areálu vozovny Pankrác. Byly vyjmuty podzemní naftové nádrže, což bylo spojeno s důslednou dekontaminací okolní zeminy. Dále byla provedena izolace bývalé administrativní budovy nopkovou fólií.

Celkové výluka vozovny bylo využito i k dalším akcím, za plného provozu vozovny hůře realizovatelným. Jedná se o výstavbu nastavovací koleje v hale depa, opravu místnosti záloh řidičů tramvají, rekonstrukci můstku z ulice Na Veselí do vozovny a rekonstrukci vodovodní přípojky vozovny k řadu Pražských vodáren.

A jak probíhala výluka provozovny Pankrác? Výluka byla rozdělena na dvě hlavní etapy.

První, prázdninovou, kdy byly vlaky vozovny Pankrác vypravovány z vozovny Hloubětín a z provizorně zřízené vozovny ve smyčce Braník. Ta byla zřízena za účelem obsluhy linky č. 33, která byla z důvodu rekonstrukce křižovatky Výtoň oddělena od ostatní kolejové sítě.

Navíc v pondělí 23. srpna 2004 vznikla neplánovaná týdenní mezieta. Díky urychlení prací při rekonstrukci křižovatky Výtoň byla tato výluka zkrácena a linka č. 33 byla zrušena. Provizorní vozovna v Braníku však fungovala dále, ale nyní zajišťovala vypravení vozů do celé kolejové sítě.

Druhou, poprázdninovou, kdy první provizorní vozovnu nahradila další provizorní vozovna, tentokrát v OZT Hostivař. Odtud tak byly poprvé v historii vypravovány tramvaje na pravidelné linky. Z důvodu nemožnosti provádět denní ošetření tramvají přímo v areálu (především nedostupnost pracovních šachet), zatahovaly všechny vozy do OZT Hostivař přes vozovnu Strašnice nebo Žižkov, kde probíhala pravidelná údržba.

Slavnostní otevření zrekonstruovaného dvora provozovny Pankrác proběhlo v pondělí 1. listopadu 2004 za účasti radního pro dopravu Radovana Šteinerja, generálního ředitele Milana Houfka a dalších hostů.

V úterý 2. listopadu 2004 pankrácká vozovna opět ožila tramvajovým provozem.

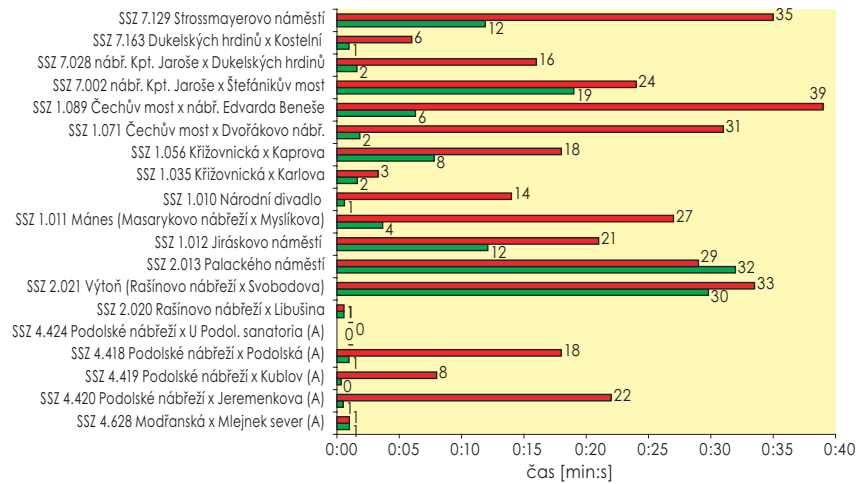
Všem pracovníkům divize Elektrických drah, především pak zaměstnancům dopravní provozovny Pankrác, patří poděkování za zdárné zajištění náročné výluky.

**Petr Hloch, vedoucí dopravní provozovny Pankrác**  
**Foto: Petr Hloch, Milan Slunečko, Ing. Jan Founě**





## Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ



# Ověření efektů preference tramvají na lince č. 17 v úseku Přístaviště – Strossmayerovo náměstí

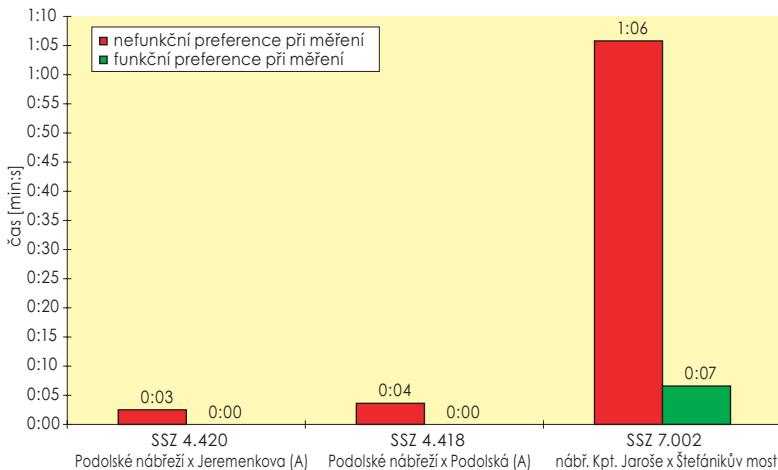
V letošním záříjovém DP-KONTAKTu jsme otiskli na stránkách 18 a 19 stejnojmenný článek o účinnosti preferenčních opatření na tramvajové lince č. 17. V tomto čísle přinášíme doplnění o fotografie a grafy.

Nově je materiál doplněn také o další srovnání. Z grafů je názorně patrné, jaký je rozdíl ve zdržení tramvají, když je na signalizaci preference funkční a když nefunguje. Nefungující preference, se kterou se na některých místech v Praze můžeme setkat velice často, bývá většinou způsobena dvěma různými vlivy. Prvním je nasazování pevných programů Policií ČR z Hlavní dopravní řídicí ústředny (HDRÚ). Druhým je nefungující detekce tramvají, nejčastěji se jedná o ulomený trolejový kontakt. K této závadě dochází převážně u starších typů detektorů, tzv. brnkaček.

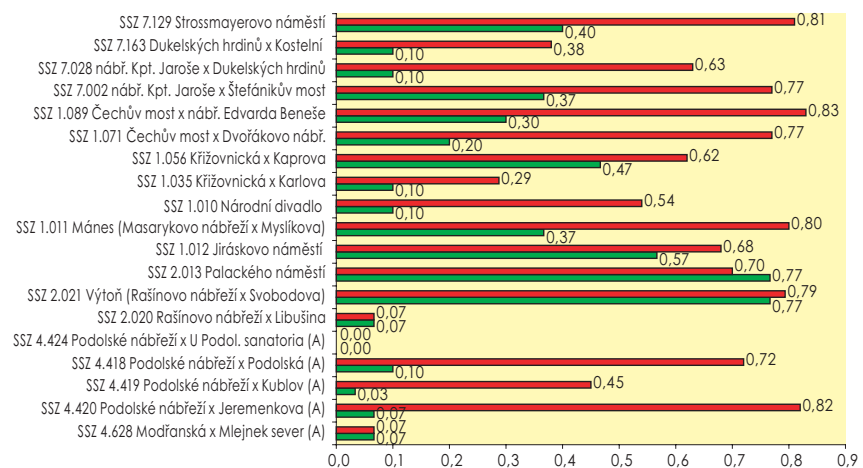
Text a foto: Miroslav Grossmann

Vysvětlivky ke grafům: (A) – absolutní preference

## Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ



## Podíl zdržených tramvají z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ



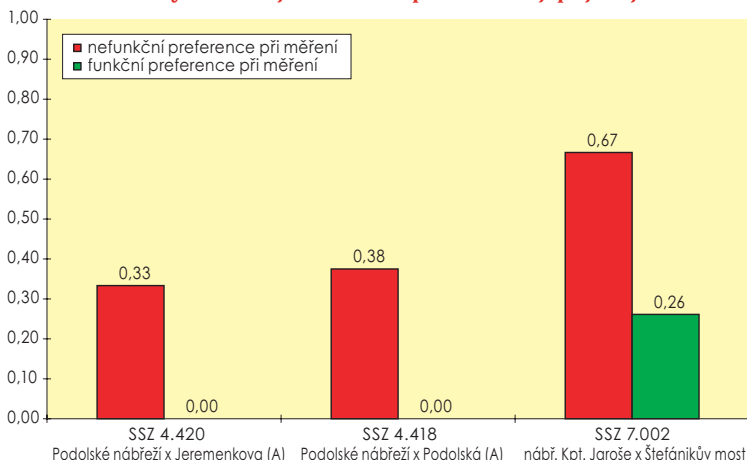
## Preference tramvají na křižovatce Dukelských hrdinů – Veletržní

Měřený úsek linky č. 17 končil na severní straně křižovatkou Strossmayerovo náměstí. Linka č. 17 zde dále pokračuje ve směru na Výstaviště. První SSZ tímto směrem je na křižovatce Dukelských hrdinů – Veletržní (u Veletržního paláce). To fungovalo i v minulosti s preferencí tramvají, avšak v posledních letech byla preference uplatňována pouze v době slabého provozu (v noci a o víkendech). V ostatních dobách, tedy i v dopravních špičkách, byly Policií ČR z HDRÚ nasazeny na SSZ pevné programy, které preferenci neumožňují. To mělo za následek průměrné zdržení tramvají 26 sekund, maximální hodnoty dosahovaly až 75 sekund. Tento způsob řízení byl uplatňován i v době měření na lince č. 17 (duben – květen 2004). Proto nebylo toto SSZ zahrnuto do měření.

V červnu 2004 byla na SSZ Dukelských hrdinů – Veletržní nasazena nová řídicí logika. Její přínos spočívá především v zajištění větších kompenzačních signálů volno pro automobily v kolizním směru (po Veletržní) po nárocích tramvají. Dokonalejší logika přinesla především ten efekt, že Policie ČR z HDRÚ přestala nasazovat na toto SSZ pevné programy (nebo tak činí jen velmi málo) a SSZ tak funguje i za silného provozu s preferencí tramvají a zároveň uspokojivě pro automobilovou dopravu. Průměrné hodnoty zdržení tramvají se nyní pohybují do tří sekund. Při jízdě tam a zpět tedy došlo na tomto SSZ za silného provozu k časové úspoře 46 sekund. Pokud přičteme tuto hodnotu k času ušetřenému na SSZ měřeného úseku linky č. 17, činí celková úspora v úseku mezi zastávkou Přístaviště až SSZ Veletržní – Dukelských hrdinů při jízdě tam a zpět 7 minut a 54 sekund.

Miroslav Grossmann

## Podíl zdržených tramvají z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ



3 567 metrů. Ano, tato velmi strohá a takto vyjádřená informace vypadá velmi nezvykle, ale pokud si uvědomíme, že to není výška nějaké neznámé hory, ale že přesně tolik je dlouhá již velmi známá tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, která byla právě před rokem, 29. listopadu 2003, uvedena do provozu, strohost se ihned vytrácí. V podstatě musí, protože tato trať může být všechno možné, jen ne strohá tramvajová trať.

## Již rok tramvají na Barrandov

Je velkoryse vedena složitým terénem s náročnými sklonovými poměry, prostorem doslova „přecpaným“ různými dopravními stavbami a je postavena v neotřelém, oku a okolí lahodící architektuře. Tato trať neruší, ale naopak citlivě doplňuje již existující dopravní stavby. Krásný je například zajímavý kontrast se špičkovou železniční mostní stavbou druhé poloviny předminulého století, „Pražským Semmeringem“. V podstatě podtrhuje význam tohoto údolí pro dopravní spojení pražské kotliny s jihozápadním okolím, jehož urbanizaci určitě pozitivně ovlivní.



3 567 metrů za 6 minut nahoru a za 7 minut dolů. Ano, takové jsou dnes jízdní doby mezi zastávkami Hlubočepy a Sídliště Barrandov. Když touto tratí jedete nahoru nebo dolů, můžete sledovat zajímavý úkaz. Většina cestujících, včetně vás, odloží noviny nebo knihy na klín a obrátí pohled z okna. Pozoruje se zájmem hloubku Prokopského údolí, nebo s určitou dávkou zadostiučinění pomalejší, supící, či naopak úzkostlivě brzdící kamiony. Prostě, tyto cestující si svou cestu vychutnávají a určitě by jim při tomto snění nevadilo, kdyby tramvají jeli déle, ale tyto jízdní doby jsou nakonec příjemnou realitou, která výraznou měrou přispívá ke komfortu dopravy po této tramvajové trati.

Já, vzhledem k tomu, že s touto tratí jsou již delší dobu spojovány moje pracovní aktivity, pochopitelně vidím více. Vidím tým odborníků, kteří doslova „učili“ tramvaje po této trati jezdit, vidím sebe a kolegy z technického úseku Elektrických drah, kteří spolu se správcem tratí „působili“ na stavebníka, aby koleje byly postaveny v náležitě kvalitě a podle správné technologie. V podstatě vidím spoustu pracovníků Dopravního podniku, kteří od samého začátku vzali stavbu za svou, a to určitě i s vědomím historického náboje, který tato stavba představuje.

Já pochopitelně při jízdě po této trati registruji i jiné věci: ne příliš plynulé napojení (montované styky) kolejnic v obloucích v tramvajových podjezdech, z tramvaje vidím zarostlou stráň plevelem, tu a tam uschlý vysazený okrasný stromek, ojediněle prasklé sklo protihlukových stěn... Jsou známy i problémy s osvětlením nástupní hrany nástupiště, mazacím zařízením a další. Ale tyto závady (a závady podobného charakteru) jsou průběžně řešeny kompetentními složkami našeho podniku s náležitou profesionální erudicí a správným „tahnem na branku“. Věříme (a vše tomu nasvědčuje), že se jedná o závady „dětské“ už přinejmenším proto, že vedle výše zmíněného železničního mostu a tratě je tato tramvajová trať skutečně – a to jinak povedené – „dítě“.

Na závěr přeji všem cestujícím Pražanům, tedy i sobě, aby si jízdu tramvají po této trati i v následném období náležitě „vychutnávali“.

Ladislav Bureš, technická kontrola divize Elektrické dráhy  
Foto: Petr Malík

Velmi ojedinělá akce proběhla ve čtvrtek 11. listopadu v rámci divize Elektrické dráhy. Tramvaje se tento den pohybovaly metropolí po svých tratích bez jízdních řádů. Pro jejich řidiče byl závazný pouze odjezd z konečné.

Tento experiment měl ověřit oprávněnost stížností řidičů tramvají na jízdní doby. Ti už dlouhodobě poukazují na tu skutečnost, že v některých traťových úsecích jízdní doby nepřiměřeně krátí a v zastávkách s kontrolními body pak stojí, čekají na čas, přičemž nejenže mnohdy čelí vulgaritě některých z méně trpělivých cestujících, ale mnohdy i blokují tramvajové soupravy za sebou; na druhou stranu jsou úseky a linky, kde

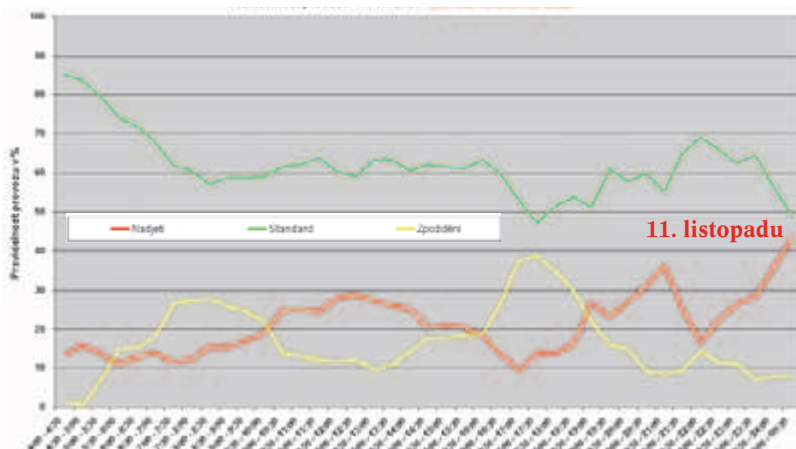
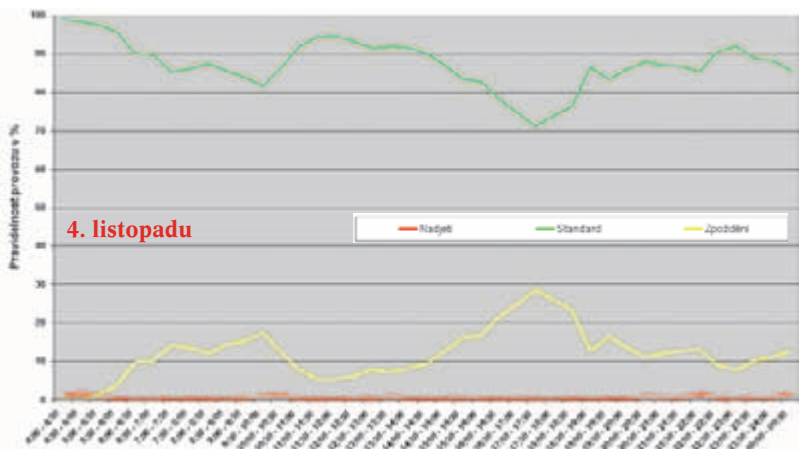
## Tramvaje bez jízdních řádů

jízdní doby stanovené jízdními řády nestačí a tramvaje tu nabírají i několikaminutová zpoždění.

Cílem této akce bylo získání podkladů pro optimalizaci jízdních dob v síti pražských tramvají, založených nejen na domněnkách a pocitech řidičů, ale realizovaných na základě faktických časů – ne od počítače v kanceláři, ale v realitě pražského provozu. Dopravní podnik hl. m. Prahy disponuje technickým vybavením, díky němuž byla tato měření možno provést bez ma-

sového nasazení lidí – systém DORIS zaznamenával průjezdy tramvají kolem zastávkových sloupků vybavených „inframajáky“ a tato data se v současnosti zpracovávají.

V dopoledních hodinách 11. listopadu navštívili zástupci OSPEA (tato akce byla zorganizována na základě jejich iniciativy) provozní dispečink tramvají (mimočodem jeho sál prošel v nedávné době rekonstrukcí), aby se sami podívali, jak akce vypadá v realitě.



V tomto grafu jsou zpracována data ze všech majáků Dorisu – v jízdních řádech nebyly pro řidiče tramvají uvedeny kontrolní body, pouze odjezdy z konečných zastávek.



K tomu je třeba říci, že kdo čekal nějaké převratné změny, ten se nedočkal. Jízdní doby mezi konečnými jednotlivých linek v podstatě seděly. Tramvajíci ve své většině rychlostní rekordy netrhali; buď zabral apel OSPEA (výzva k přísnému dodržování pravidel silničního provozu, především stanovených rychlostí, výzva k „nezavodnění“ byla vyvěšena jak na nástěnkách vozoven, tak zveřejněna na internetových stránkách OSPEA) nebo se Prahou projíždět tramvají výrazně rychleji prostě nedá. Šlo spíše o rozložení jízdních dob – na začátku trati řidiči krátili, ve středu města nabírali zpoždění, takže ke koncům dospívali *de facto* v souladu s jízdními řády. Kromě dvou výjimek, kdy se jak v ranní, tak v odpolední špičce tramvaje – obecně – zpozdily. Dopravní situace v našem hlavním městě se zkrátka mění od hodiny k hodině a dnešní jízdní řády tuto skutečnost postihnout neumí.

Nad prvními, ještě syrovými výsledky experimentu,

se zástupci OSPEA s vedoucím provozního dispečinku Jaroslavem Stujem a příštím vedoucím Provozu Tramvaje Petrem Hlochem sešli jen pár dní na to. Podrobný rozbor by měl být k dispozici koncem roku – pan Stůj se vyjádřil v tom smyslu, že výsledky budou muset zpracovat ne v průměru a nikoli po jednotlivých linkách, ale po hodinách a v úsecích mezi kontrolními body. Už nyní je však zřejmé, že jízdní doby tramvají, jak jsou jízdními řády prezentovány dnes, v budoucnosti v některých úsecích neobstojí.

Co je nejdůležitější – a z mého pohledu je to u Dopravního podniku novinka – to je deklarovaná vůle ke změnám. Budou nepochybně ku prospěchu věci a zcela jistě povedou ke zkvalitnění služeb našim zákazníkům.

Pavel Ďuran, redakce [www.ospea.cz](http://www.ospea.cz)

Foto: Radovan Urban

Grafy: divize Elektrické dráhy



## Pro dárek můžete i do Informačních středisek!

Pět informačních středisek Dopravního podniku (**Muzeum, Anděl, Můstek, Nádraží Holešovice a Letiště Ruzyně**) nenabízí jen aktuální informace o celém systému Pražské integrované dopravy, ale také zajímavé publikace seznamující čtenářskou obec s bohatou historií a zajímavou současností Dopravního podniku, které mohou být také zajímavým vánočním dárkem.

ale i ony mohou být zajímavým dárkem. Především milovníci Prahy už zcela jistě mají v **minulosti vydané dva svazky (oba jsou k dostání již jen v omezené míře) Pražského dopravního zeměpisu, které v letošním roce doplňuje třetí díl** opět připravený autory Pavlem Fojtíkem a Františkem Proškem (*na léto příštího roku je připravován čtvrtý a poslední díl zeměpisu*). Na 200 stránkách se můžete seznámit s historií dopravní obsluhy obcí připojených k našemu hlavnímu městu v roce 1922. Publikace je k dostání za **120 Kč**.

Velmi žádanou a užitečnou pomůckou pro cestování Prahou je **Atlas Pražské integrované dopravy (PID)**. Výhodou atlasu je zobrazení vedení linek MHD nad mapovým podkladem jako určitá „nadstavba“ na průsvitných papírech. V souvislosti s posledními významnějšími změnami v síti PID koncem června a začátkem července byl vydán aktualizovaný Atlas PID. Kromě mapové části obsahuje také rejstřík ulic, seznamy městských a příměstských linek, rejstřík zastávek, seznam železničních stanic a seznam automatů na prodej jízdenek. Atlas PID je nyní, v předvánočním čase, nabízen za akční **cenu 99 Kč**. Poslední aktuální stav pražské dopravy v prosinci tohoto roku zachycuje **Mapa Prahy s MHD** se seznamem zastávek na území hl. m. Prahy, jejíž prodejní cena je **39 Kč**.

Před pěti lety vydal Dopravní podnik publikaci Mgr. Pavla Fojtíka

„(Nejen) čtvrtstoletí pražského metra“. Druhé, výrazně rozšířené a aktualizované vydání, pod novým názvem **30 let pražského metra** si v omezeném nákladu také můžete zakoupit za **125 korun**. Publikace formátu A5 má proti prvnímu vydání nejen více než dvojnásobný rozsah, ale také pevnou vazbu a novou slušivou grafickou úpravu. Kniha přináší základní informace o nejvýznamnějších návrzích a projektech, ať již se jednalo o podpovrchovou tramvaj či klasickou podzemní dráhu, včetně bohaté obrazové dokumentace.

Zajímavým tipem na případný dárek mohou být také zapaspartované kreslené obrázky historických vozidel autorky Evy Štindlové za **320 Kč**.

Plakát „Vozidla městské hromadné dopravy“ (od omnibusu až k soupravě metra M1) o rozměrech 100 x 70 cm dostanete za **30 Kč**. Dalším vhodným dárkem pro děti je pexeso s tematikou městské hromadné dopravy za **18 Kč**.

Kromě uvedených materiálů nabízejí střediska i další materiály. Přijďte se podívat a případně vybrat dárek, který by mohl potěšit někoho z „fandů“ městské hromadné dopravy.

**Upozornění:** Některé publikace jsou k dostání pouze v omezeném počtu!

-bda-, -mis-



Tradičně v závěru roku si můžete zakoupit kalendáře na následující rok. Letos je k dostání nástěnný na téma „S námi nejen pro Praze...“ s atraktivními snímky z celého světa za **240 Kč**. Praktickým pomocníkem na cestách po Praze i jejím okolí vám bude unikátní stolní kalendář na téma Pojeďte s námi za **100 Kč**, nebo nástěnná mapa MHD s kalendářem za **120 Kč**.

Atraktivní novinkou předvánočního trhu je poslední publikace o pražských tramvajových vozovkách, Vozovna Motol, jejíž cena ještě v době uzávěrky DP-KONTAKTu nebyla známa.

Další tituly už jsou na pultech středisek delší dobu,



## Portál jízdních řádů již navštívilo více než 3 miliony uživatelů

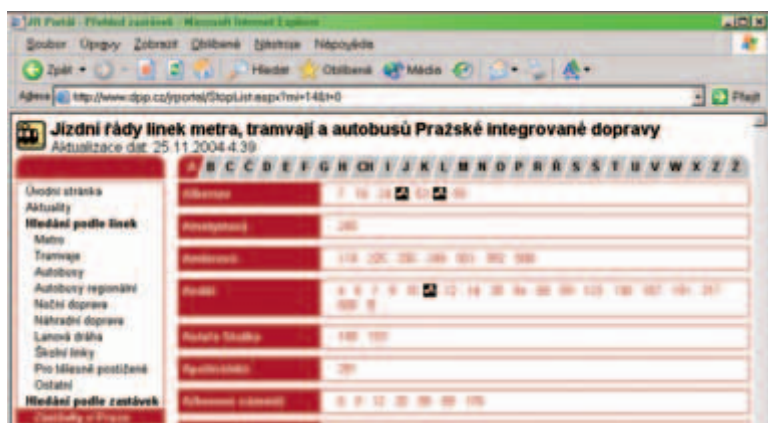
Na sklonku loňského roku připravil Dopravní podnik pro své internetové stránky ([www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)) jako doplněk programu pro vyhledávání spojení také tzv.

Portál jízdních řádů, který poskytuje uživateli možnost vyhledat pomocí speciální aplikace aktuální jízdní řády městských i regionálních linek PID. Šance prohlédnout si, případně vytisknout nebo nahrát do svého počítače vybrané jízdní řády začala být postupem času stále více využívána. Jízdní řády, které tu jsou k dispozici ve formátu PDF, vyjadřují aktuální stav, platný v den vyhledávání, případně i plánovaný stav pro blízkou budoucnost. V současné

době lze ze statistického sledování návštěvnosti Portálu jízdních řádů odvodit, že každou minutu se na jízdní řády PID podívá kolem šesti uživatelů. Od okamžiku, kdy bylo na této stránce zprovozněno počítadlo přístupů (15. prosince 2003), přesáhl počet návštěv v pondělí 18. října již hranici tří milionů.

Zájem veřejnosti o aktuální jízdní řády je tedy značný a pro návštěvníky našich webových stránek se už teď připravují některé novinky a další vylepšení. Do budoucna se počítá například s tím, že by se program pro vyhledávání optimálního spojení mohl doplnit i o možnost hledat jednotlivé zastávky PID a další důležité objekty přímo na mapě Prahy a okolí.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel





Nácvik vyprošťování cestujících na lanové dráze.

Foto: divize Metro

## Lanovka v ZOO ukončila úspěšnou sezonu

Období tepla již skončilo a lanovka v zoologické zahradě s příchodem chladných dní ukončila v neděli 17. října svůj provoz.

Jarnímu zahájení letošní sezony, tak jako každoročně, předcházelo provedení všech potřebných úkonů – montáž sedaček zpět na dopravní lano, promazání všech pohyblivých částí lanovky – a dalších činností, včetně úklidu dolní i horní stanice. Do soboty 3. dubna, kdy byl zahájen provoz, proběhly rovněž všechny revize, prohlídky a školení pracovníků obsluhy. Pro zajištění bezpečnosti cestujících nacvičili pracovníci lanovky i členové Hasičského záchranného sboru divize Metro vyprošťování cestujících při mimořádném zastavení lanovky. Díky bezporuchovému chodu lanovky v průběhu celé sezony zůstalo naštěstí pouze u nácviku a nebylo zásahu zapotřebí.

K nepříjemné události došlo v červnu 2004, kdy v nočních hodinách byl učiněn pokus o vloupání do výdejního automatu jízdenek u horní stanice. Kasička s mincemi sice odcizena nebyla, ale byl poničen celý výdejní automat. Náklady na jeho opravu činily přibližně 20 tisíc korun.

Na šedesáti sedačkách, které jsou na dopravním laně zavěšeny, se směrem nahoru či dolů přepravilo

celkem 213 095 platících cestujících. Letošní rok se tím stal jedním z neúspěšnějších od roku 1989; při jízdě 15 Kč za 1 jízdu se dosáhlo rekordní tržby ve výši přibližně 3,2 milionu Kč. O nárůst počtu cestujících se zasloužila především jedna z nejdelších sezon (v délce 142 provozních dní), dále propagace lanovky v dopravních prostředcích a vysoký zájem návštěvníků o prohlídku zoologické zahrady.

Z pohledu, který se naskýtá cestujícím z horní stanice, je patrné, jak dolní část zoologické zahrady mění svou tvář. Přímo pod lanovkou byla dokončena voliéra, v sousedství dolní stanice byl otevřen pavilón ptáků „Sečuán“ a dosud pokračuje budování areálu „Vodní svět“.

Po ukončení provozu s cestujícími se v současné době provádí kontrola celého zařízení. Obsluha demontuje sedačky, povolí dopravní lano a provede další opatření na zimu. Na jaře pak, po provedení všech povinných prací na její technologii – tzn. na UTZ ve smyslu Zákona o drahách, bude lanovka opět sloužit cestujícím a zpříjemní tak prohlídku a pobyt v zajímavém prostředí zoologické zahrady.

Karel Raba,

služba technologických zařízení divize Metro

## Jak postupovat proti kuřákům v metru?

Možná jste si toho také všimli. Cestující na nástupišti stanice metra nebo v eskalátorovém tunelu kouří, i když je to zakázáno. Zajímalo nás, zda je možné proti tomuto přestupku nějak zasahovat.

Podle Pavla Třeboňáka z dopravního úseku Metro jsou možnosti pracovníků ve stanicích podzemní dráhy omezené. „Převážně personál nemůže fyzicky zasáhnout, může pouze upozornit, případně volat policii. Kouření není tolerováno; pokud to dopravní personál zjistí, vždy se snaží hříšníka na nešvar upozornit.“

Předpisy, kterými se řídí přeprava cestujících v městské hromadné dopravě, hovoří také poměrně

jasně. Celou problematiku nám více vysvětlil vedoucí odboru přepravní kontroly Josef Hocek. „Mezi porušení přepravních podmínek z hlediska bezpečnosti cestujících, bezpečnosti jiných osob a ochrany zdraví, bezpečnosti a plynulosti veřejné osobní dopravy a z hlediska zajištění řádné, klidné a pohodlné přepravy patří také, jestliže cestující při přepravě **kouří ve vozidle nebo v přepravních prostorech určených pro cestující, v němž není kouření povoleno**. Takto stroze a jednoznačně hovoří smluvní přepravní podmínky a Vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu, coby prováděcí předpis zákonů o drahách a silniční dopravě.“

Vymáhání pokut za přestupek v nekuřáckém prostředí však není jednoduché, což potvrzují slova Josefa Hocka. „Z hlediska přepravní kontroly se jedná o porušení přepravních podmínek a revizor může takovému cestujícímu, který **přes upozornění příkaz pověřené osoby nerespektuje, udělit postih – přírůžku ve výši 200 Kč**. V případě, že tento postih je zaplacen přímo na místě kontroly, postih je ve výši poloviční – tudíž 100 Kč. Ze současného znění draháckého a silničního zákona bohužel vyplývá, že postih lze udělit **pouze po upozornění**, to znamená pokračuje-li cestující i přes toto upozornění v nedovoleném jednání.“ **-red-**

## Naše služby pohledem zahraničních návštěvníků Prahy

Jistě jste tu situaci již někdy zažili. Přijedete do cizího města a potřebujete použít místní hromadnou dopravu. Najednou si začnete všimnout věcí, kterým jste ve svém domovském městě nikdy nevěnovali pozornost, a klást si otázky, jež si kladete jen výjimečně: Kde se vlastně prodávají lístky? Kolik stojí a jaký druh jízdenky si mám koupit? Jak zjistím, kam která linka jede? Kde mi podají informace? Přesně takto se denně ptají desetitisíce cizinců, kteří navštíví českou metropoli a rádi by využili našich služeb. Úkolem dobrého dopravce je poskytnout jim takové informace a služby, s nimiž budou spokojeni a rádi se našimi dopravními prostředky svezou znovu. Daří se nám to?

Odpověď na tuto otázku zkoumal průzkum „MHD očima cizinců. Spokojenost zahraničních návštěvníků Prahy s pražskou MHD“, který pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, uskutečnila v srpnu letošního roku společnost STEM/MARK. Průzkumu se zúčastnilo více než pět stovek zahraničních návštěvníků Prahy starších patnácti let, pocházejících z celého světa. Jejich zkušenosti a spokojenost s pražskou MHD lze shrnout do následující věty: pražská MHD je kvalitnější a výrazně levnější než MHD v jiných zemích; jejími přednostmi jsou vysoká frekvence spojů, rychlost přepravy a čistota a pohodlné cestování, hlavním problémem pak nedostatek vícejazyčných informací. Průzkum ale přinesl celou řadu dalších a detailnějších zjištění, jimž budeme věnovat pozornost v následujících řádcích.

### Trocha statistiky

V dotázaném vzorku respondentů byli z 80 % za-

stoupeni lidé, kteří mají s pražskou MHD zkušenosti, zbývajících 20 % MHD dosud nevyužilo. Ti z návštěvníků Prahy, kteří při svém pobytu MHD nevyužívají, nejčastěji (75 %) uvádějí, že ji nepotřebují – jsou ubytováni v centru města a vše je pro ně dostupné pěšky či na kole. Významná část těchto turistů dává rovněž přednost taxi a hotelové dopravě. Návštěvníci, kteří naopak našich služeb využívají, cestují nejčastěji na dvanáctikorunovou (48 %) respektive osmikorunovou (19 %) jízdenku. Z časových jízdenek je více využívána jízdenka na 24 hodin (12 %), jen o něco méně pak jízdenka třídní (10 %). Více než sedmdesát procent ze všech dotázaných turistů využívá hromadnou dopravu ve svém domovském městě v zahraničí.

### Kde jsme uspěli

Mezi největší pozitivní aspekty pražské MHD patří podle zahraničních návštěvníků Prahy frekvence spojů, rychlost, čistota a pohodlí a nízké ceny. V oblasti informování cestujících panuje mezi cizinci největší spokojenost s informacemi o cenách a druzích jízdenek (spokojeno je takřka 80 % našich zahraničních klientů) a s informacemi, které cestujícím radí, jak se dostat na místa, která je zajímají (jaký dopravní prostředek využít, kde přestoupit a podobně). Velmi pozitivně jsou hodnocena linková schémata umístěná ve vozech metra, v autobusech a tramvajích – za srozumitelná je považuje 84 % dotázaných cizinců. Takřka naprostá spokojenost panuje s čistotou uvnitř dopravních prostředků (95 % kladných odpovědí), pouze o něco hůře byla

hodnocena čistota na zastávkách a v prostoru metra (91 %). Kladně je rovněž hodnocena nabídka jízdenek – devět z deseti dotázaných je se současnou nabídkou jízdenek spokojeno.

Pražská MHD je zahraničními turisty celkově hodnocena jako lepší a levnější než hromadná doprava v zahraničních městech. Téměř tři čtvrtiny cizinců hodnotí jízdné v Praze jako nižší. Úroveň pražské MHD je přitom podle nich srovnatelná (51 %) nebo vyšší (39 %) než v jiných státech – pouze 10 % dotázaných ji hodnotí jako horší.

### Nedostatek

Jednoznačně největším problémem pražské MHD je v očích cizinců nedostatek vícejazyčných informací. Turisté postrádají zejména anglické překlady veškerých informací, hlášení, brožur, plánek a map. Problémem je rovněž jazyková vybavenost zaměstnanců. Ta je kupříkladu kritizována u revizorů – pouze dvě pětiny respondentů, kteří se během svého pražského pobytu setkali s revizorem, uvedly, že s ním byl revizor schopen komunikovat jinak, než česky (v dalších kritériích – chování, oblečení atd. – byla práce revizorů hodnocena kladně). Častým zdrojem nespokojenosti a kritiky zahraničních návštěvníků je doprava z ruzyňského letiště do centra města a rovněž Středisko dopravních informací umístěné na letišti. Podle respondentů jezdí mezi letištěm a středem města nedostatek spojů, jezdí málo, mají dlouhé intervaly, jsou přeplněné a chybí zde místo pro zavazadla.

-mš-

## Nikdo není dokonalý

Kamarádka mě požádala o radu. Protože pracuje s vozíčkáři, potřebovala vědět, jak se lze dostat ze sídliště Řepy do Jedličkova ústavu. Nabídl jsem jí samozřejmě zvláštní linky, které jsou pro vozíčkáře určeny. Odpověděla, že o nich ví, ale nevyhovují časově.

Sebevědomě a s úsměvem jsem sáhl po Atlasu PID. Jak jsem listoval jeho stránkami, úsměv mě pomalu přecházel. Narazil jsem totiž na nepřekonatelný

problém: nepodařilo se mi nikde vyčíst, které stanice metra mají bezbariérový přístup. Dosud jsem si to neuvědomil, dosud jsem totiž tuto informaci z atlasu vyčíst nepotřeboval.

Ze seznamu linek, který je součástí atlasu, jsem se dozvěděl, na kterých autobusových linkách jezdí nízkopodlažní vozidla. Jenže co s tím? Podařilo se mi sice vymyslet trasu, na které bych využíval pouze autobusy, ale cesta by pak trvala pěkně dlouho. A v současném počasí by nebyla ani trochu příjemná.

Jistě namítnete, že informaci o bezbariérovosti té

ké stanice lze najít v nějakém jiném informačním materiálu. Určitě je to pravda. Já ale v tu chvíli nic jiného po ruce neměl. Nezbyvalo mi tedy než příznat porážku a omluvit se.

Vypadá to, že na tento nedostatek ještě nikdy nikdo neupozornil. Prolistoval jsem i předchozí dvě vydání atlasu – se stejným výsledkem. Proto doufám, že vydání čtvrté bude lepší. Nikdo není dokonalý, ale každý se té dokonalosti může postupně přibližovat.

Petr Janáč,  
jednotka Provoz Autobusy

## Poděkování

V pátek 5. listopadu jsem navštívil po předběžné telefonické dohodě paní Bajerovou kvůli výpočtu důchodu. Pracuji v divizi Elektrické dráhy od roku 1967 v různých funkcích. Nejprve jako průvodčí, později jako řidič a posléze jako technicko-hospodářský pracovník provozovny Vokovice.

Za tu dobu jsem poznal při jednáních různé lidské povahy a jejich pracovní nasazení. Ovšem se způsobem, jak jedná a vyřizuje všechny dotazy paní Bajerová, jsem se ještě nesetkal. Byl jsem v kanceláři zhruba jednu hodinu a za tuto dobu jsem nepřímo vyslechl několik telefonních dotazů. Ani jednou jsem neslyšel **zavolejte si nebo vyřídíte si**. Všechny tyto dotazy byly vyřízeny paní Bajerovou. Jelikož jsem lajdař, a nesehnal jsem

si dvě potvrzení pro výpočet důchodu, i přesto paní Bajerová za mne vyřídila a napsala dopisy, které jsem pouze donesl na poštu a odeslal. Chtěl bych tímto ještě jednou veřejně paní Bajerové poděkovat za takovýto přístup a popřát jí hodně radosti, jak ona sama říká, v pomoci všem zaměstnancům.

Václav Dohnal,  
provozovna Vokovice

# Slavící trolejbusy v Hradci Králové

Začátkem května uplynulo 55 let ode dne, kdy se v Hradci Králové poprvé rozjely trolejbusy. Provoz první linky byl zahájen 2. května 1949 a dopravcem byl Sdružený komunální podnik. Linka jezdila od nádraží přes Pražský most na jih do Nového Hradce Králové.

Konec čtyřicátých a začátek padesátých let minulého století byl pro trolejbusy v krajském městě na Labi velmi příznivý. Už 28. října 1949 se městem rozjela druhá linka od nádraží na východní Slezské předměstí. Další rozvoj trolejbusů umožnilo zprovoznění vozovny na severu města v roce 1952. Jezdilo se do Placic, Kuklen, sídliště Sever a Malšovic. Samozřejmě byl doplňován také vozový park vozidly 7Tr, 8Tr a 9Tr. V roce 1963 dosáhly královéhradecké trolejbusy svého maxima. Devět linek přepravovalo dvě třetiny cestujících jezdících městskou hromadnou dopravou, zbytek jezdil autobusy.

Konec šedesátých let s sebou přinesl smutnou kapitolu dějin trolejbusové dopravy. Rušení začalo v roce 1967, kdy přestaly jezdit trolejbusy po Gočárově třídě a o rok později pokračovala likvidace dalších úseků. Podle usnesení Městského národního výboru v Hradci

Králové měly být trolejbusy dokonce zrušeny, ale ekonomická životnost vozů a zařízení zdaleka nevypršela, a tak rozhodnutí naštěstí nebylo realizováno. Přesto sedmdesátá a osmdesátá léta 20. století znamenala pro trolejbusy v Hradci Králové stagnaci.

V polovině osmdesátých let jezdily ulicemi tři linky, na které bylo vypravováno 43 vozidel dvou typů 9Tr a 14Tr. Dřtivou většinu přepravních vztahů zajišťovaly autobusy.

Až devadesátá léta znamenala pro královéhradecké trolejbusy renesanci. Na sklonku roku 1993 byla opět zprovozněna nová trať, vedoucí přes Labskou kotlinu, a v únoru 1995 se trolejbusy vrátily na Gočárovu třídu. Došlo i ke zvýšení počtu linek. Dnes jich můžete při návštěvě východočeského města použít pět, s vozidly 15Tr a 21Tr.

Mnoho papíru bylo popsáno rivalitou Pardubic a Hradce Králové, ale ta už je minulostí, alespoň co se týče městské hromadné dopravy. V rámci integrovaného dopravního systému můžete pardubické jízdenky používat v Hradci Králové a naopak.

Text a foto: Jan Dvořák  
(redakčně upraveno)



Provoz veřejné dopravy před hlavním nádražím v Hradci Králové byl vždy velmi živý. Snímek pochází z poloviny šedesátých let, ještě před tím, než došlo k rušení trolejbusů ve městě.

## Závěr roku v oděvním skladu

Dostali jsme do redakce dva dopisy, z nichž jsme se dozvěděli, jak postupovat v prosinci tohoto roku při odebrání stejnozkrojových součástek z oděvního skladu.

První dopis se týká zaměstnanců ve vedlejší pracovní činnosti a stanovuje maximální výši převáděných bodů v rámci bodového systému:

Na základě Pokynu OEŘ č. 11/2001 bod II / 4.5 sdělujeme, že maximální výše převáděných bodů z roku 2004 do roku 2005 v rámci bodového systému stejnozkroju je pro zaměstnance, kteří mají sjednanou vedlejší pracovní činnost a nemají nárok na stejnozkroj v hlavním pracovním poměru, stanovena ve výši **2 225 bodů**. Veškeré nevyčerpané body nad tuto stanovenou hranici nebudou do roku 2005 převedeny vyjma objemu bodů, které z důvodů chybějících velikostí jednotlivých součástí stejnozkroju jsou řádně písemně potvrzeny oděvním skladem divize Elektrické dráhy.

U ostatních zaměstnanců platí bod II / 4.1 z výše uvedeného Pokynu OEŘ, tzn., že se převádí do roku 2005 pouze do maximální výše 10 % objemu bodů z výše bodů pro rok 2004. Zbýlý objem bodů propadá bez náhrady a nepřevádí se do roku 2005, vyjma nevyčerpaných bodů z prokazatelných příčin na straně zaměstnavatele.

Druhý dopis už je určen pro všechny zaměstnance, protože stanovuje pravidla ukončení telefonického objednávání v rámci bodového systému pro rok 2004:

• **poslední termín telefonického objednávání** pro zaměstnance, kteří v průběhu roku 2004 předali řádně vyplněnou objednávkovou knihu a dosud se ještě telefonicky neobjednali, je pátek **10. prosince 2004 (včetně)**. Po tomto datu se již nebudou moci zaměstnanci telefonicky objednávat pro rok 2004 a nebudou posuzováni jako nevystrojení z důvodu překážky na straně

zaměstnavatele (to znamená, že o své body v roce 2004 přijdou v plné výši bez náhrady). U zaměstnanců, kteří se pouze potřebují dovystrojit za zbylé body roku 2004 bude probíhat systém bez telefonického objednávání až do **30. prosince** dosavadním způsobem, který platí od **18. října** letošního roku.

• na základě určitého předzásobení oděvními součástkami stejnozkroje bude oděvní sklad až od **1. prosince** vydávat potvrzení zaměstnancům, kteří nebyli řádně vybaveni z důvodu velikostních problematik. Na tomto potvrzení bude uvedeno **jméno zaměstnance, služební číslo, neposkytnutá oděvní součástka, výše bodů za tuto součástku a razítko a podpis odpovědného pracovníka oděvního skladu**. Výše těchto bodů bude převedena do roku 2005 bez jakéhokoli omezení.

• z důvodu řádného účetního ukončení roku 2004 bude oděvní sklad **31. prosince 2004 uzavřen!**

V závěru dopisu nás ing. Josef Dalešický, vedoucí obchodně zásobovacího odboru, žádá, abychom informovali všechny pracovníky Dopravního podniku, což rádi činíme. -zjs-

## Představenstvo projednalo

Členové představenstva se od minulého vydání DP-KONTAKTu sešli dvakrát, a to v pondělí 1. listopadu a poté 22. listopadu. Na těchto zasedáních kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

**Informace o problematice Pražské strojírny, a. s.** Představenstvo bylo seznámeno s výsledky auditů Pražské strojírny a dále s variantami přemístění areálu této

společnosti z Rohanského ostrova. Závěrem uložilo technickému a obchodně-ekonomickému řediteli zpracovat možné varianty financování přemístění Pražské strojírny, včetně daňových a dalších dopadů.

**Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. až 3. čtvrtletí.** Členové představenstva byli seznámeni s vývojem ekonomických ukazatelů za uvedené období. Byli informováni o pozitivně se vyvíjejících

tržbách za prodej jízdenek. Představenstvo schválilo hospodaření společnosti za 1. až 3. čtvrtletí letošního roku.

**Informace o variantách zajištění bezpečnosti v metru.** Představenstvo bylo v úvodu informováno o stávajícím systému zajišťování bezpečnosti v metru. Dále bylo seznámeno s možnými variantami zajišťování bezpečnosti do budoucna, včetně možnosti využití bezpečnostních agentur. Závěrem bylo uloženo bezpečnostnímu řediteli rozpracovat jednotlivé varianty do konkrétní podoby včetně vyčíslení nákladů.

-red-



Liberalizace dopravy ve Španělsku: více dopravců na jedné meziměstské autobusové lince. Ne deregulace, ale konkurence s danými pravidly.



Systémy managementu kvality: certifikovány respektovanými institucemi.

V posledním měsíci roku bývá čas ohlédnout se, trochu předběžně, zpět. Rok 2004 do historie Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti napíše zcela novou stránku zahájením procesů pronikavých změn v podnikové struktuře a organizaci řízení.

Jako jeden z bodů na schůzi redakční rady ve čtvrtek 18. listopadu byla pro prosincové vydání DP-KONTAKTu panem šéfredaktorem navržena informace na téma „Zahraniční návštěvy v Dopravním podniku“. Toto téma jsme průběžně v jednotlivých ročních DP-KONTAKTu pěstovali, i v letošním létě jsme psali o návštěvách pana profesora Stanislava Teplého z Univerzity Alberta a představitelů managementu autobusového podniku z tehdy ještě klidného Abidjanu.

Zahraniční návštěvy, ať z vnějšku u nás v Dopravním podniku, tak delegací našeho podniku v zahraničí, jsou jen jedním z projevů toho, co bylo tématem letos zahájeného subprojektu D7 „Budování mezinárodních vztahů“ a co se do určité míry podařilo vtělit do zprávy s názvem „Vymezení útvaru mezinárodních vztahů“. Jako člen pracovní skupiny (a po léta vymezený pro tuto činnost) jsem tento prosincový článek pochopil jako příležitost zamyslet se nad tím, co tato činnost z mé zkušenosti představovala.

Mým záměrem bylo učinit tak na základě hlavních akcí, kterých jsem se letos aktivně sám zúčastnil. Tyto akce jsou jen některými z řady dalších, na kterých se podíleli kolegové z metra, tramvajů a autobusů i kolegové z jiných útvarů ředitelství, a to proto, že podnik má potřebu dívat se kolem sebe mnoha očima, v řadě oborů patřičně zasvěcenými. Sám se zabývám akcemi, které zařazují do balíčku jakýchsi „integrováných podnikových vztahů“. Jde o pojem, který vyplynul pouze z potřeby je specifikovat, ale není zase tolik náhodný. Jako velký dopravce se významně podílíme na provozu systému Pražské integrované dopravy, integrované dopravní systémy jsou stále častějším tématem různých studií a setkání, a moje účast na některých z nich by nebyla představitelná bez práce celého tohoto obrovského podniku a všech jeho zaměstnanců, ani bez nezištné spolupráce kolegů z jeho nejrůznějších útvarů.

Přehled se pokusím řadit chronologicky a tematicky. Pro úvod by bylo možné citovat z preambule výše zmíněného dokumentu „Vymezení útvaru mezinárodních vztahů“. Na tyto vztahy se však z logiky věci samotné též můžeme podívat, jak je vidí některý z našich zahraničních partnerů.

Podle mého, s maximální stručností a výstižností, je smysl této činnosti definován v „Podnikovém plánu 2003 – 2005“ STIBu – bruselského dopravního podniku. Pod strategickou osou č. 2 s názvem „Partnerské vztahy v oblasti institucí, průmyslu a obchodu“ mají mezinárodní vztahy podle kapitoly „Zakládat inovační partnerské vztahy, které dávají rozvoji STIB nový elán“, za úkol: „Pomocí partnerských vztahů s kolegy dopravci v Belgii a ve světě s cílem vyměňovat a zhodnocovat know-how

a kompetence (dovednosti), rozvíjet obchodní a průmyslovou součinnost a vytvářet vazby trvalé spolupráce s nejvýkonnějšími podniky hromadné dopravy“.

## Nahverkehr 2010

Příznačně první letošní kroky vedly jen těsně za hranice v rámci účasti delegace Sdružení dopravních podniků ČR na 4. kongresu o blízké budoucnosti městské, příměstské a regionální dopravy, který lineční (a vídenští) organizátoři připravili na 4. a 5. březen 2004. Na dosah ruky má česká, vždy srdečně zvaná strana příležitost podílet se na události, jejímž cílem je: „**zhodnotit a zapojit se do poslední nejnovější fáze vývoje místní veřejné dopravy na praktické a na budoucnost orientované úrovni**“.

Kongres bývá velkou interakcí především rakouských a německých odborníků, v příjemném prostředí historického Lince, jehož centrem projíždí moderní, štíhlé, široce proslavené tramvajové soupravy z dílny Bombardier. Tento opravdu nádherný bombardák působil jako zhmotnění výše uvedeného cíle setkání, jež jak v hale

# Zahraniční návštěva podniku aneb nad „mezináro

kongresového centra, tak ve slavnostním sále staré radnice při večerním přijetí primátorem Lince připomínalo včelí úl. Po tradičním pozdravení městského radního pro dopravu, projevu zemského hejtmana a úvodní přednášce státního sekretáře ministerstva pro dopravu, inovace a technologie, v osobě pana Helmuta Kukacky, se velkým zážitkem pro české účastníky stal úvodní proslav „Rozšíření EU – výzva“ pana Dr. Erharda Buseka, zvláštního koordinátora Paktu stability pro východní, střední a jižní Evropu. Byla to hostitelská úvodní slova mimořádně vřelá, plná vzpomínek na mládí prožité v krásných jižních Čechách, přetrvávající vztahy s tamními přáteli a radosti z příležitosti, že se obě země v blízké budoucnosti opět stanou členy jedné evropské rodiny, svazku přinášejícího plno nových možností.

Přednášku pana Freda Beltrandiho z londýnského Steer Davies Gleave o zkušenostech po roce od zavedení mýtného v centru Londýna přiblížil ve svém článku v minulém DP-KONTAKTu Ing. Vladimír Mravec z technického úseku ředitelství, který byl nejmladším členem česko(slovenské) delegace. V dopoledním plenárním zasedání pak bylo čestné místo vyhrazeno vystoupení předsedy Sdružení dopravních podniků ČR Ing. Miroslava Kulicha na téma situace dopravních podniků v České republice.

Do Buenos Aires v Madridu? Metrem či autobusem, na vstupu do stanice či do vozidel, přímý prodej jízdenek zaměstnanci i v nedělním dopoledni.



V dalším průběhu se program rozdělil do tří sérií přednášek na téma: Telematika; Marketing; Soutěž a výběrová řízení. V rámci workshopu na téma „Rozšířená Evropa“ dostali zástupci Prahy příležitost k prezentacím na témata „Standardy ve veřejné dopravě v ČR“ (Zdeněk Došek) a „Systém DORIS v pražské tramvajové dopravě“ (Petr Reindl).

K zamyšlení vedou poznatky z přednášek pátečního dopoledne, kterých se česká strana nemohla kvůli paralelnímu workshopu zúčastnit. Plynulo to z úst nanejvýše povolaného řečníka závěrečného plenárního zasedání, kterým byl pan Günter Grois. Tento bývalý, hluboce do historie Wiener Linien zapsaný generální ředitel ve svém hodnocení příspěvků upozornil na některé informace, které byly předloženy v rámci sekce „Zkušenosti z praxe evropských výběrových řízení“. O aktuálnosti informací hovoří názvy přednášek této sekce:

● „Právní rámcové podmínky a základní principy evropských výběrových řízení“. Proč se musí ve výběrových řízeních dávat pozor na všechna osidla (nástrahy, léčky). Mag. Dr. Claus Casati, Hausmaninger Rechtsanwälte m.b.H., Wien,

● „Praxe výběrových řízení v regionální dopravě ve Švýcarsku. Zkušenosti

# ěvy v Dopravním Zamyšlení dními vztahy“

a poznatky pro zadavatele úkolů a dopravní podniky z hlediska dopravního podniku“. Dipl. Betriebsökonom Daniel Landolf, člen představenstva Švýcarských pošt, Bern,

● „Praxe výběrových řízení ve Švédsku. Zkušenosti a poznatky pro zadavatele a dopravní podniky z hlediska neutrálního institutu“. Dag Fagring, programový ředitel IFL – Švédského institutu managementu, Stockholm.

Podle hodnocení pana Groise tento pohled neutrálního institutu vyvolal obzvláštní odezvu, vzhledem k osobní zkušenosti pana Fagringa, v minulosti přímého účastníka jedné ze stran procesů výběrových řízení. Pan Fagring nazval svou vlastní přednášku „Procedury výběrových řízení ve Švédsku: 15 let silných zkušeností – ale slabého vývoje. Výhody a nevýhody deregulovaného trhu dopravy ze švédského hlediska“ a označil se zároveň za částečně zodpovědného vzhledem ke svým vedoucím pozicím, které zastával v Schenker/BTL, Malmö Public Transport, Swebus Express, Sdružení švédských dopravních podniků, Město Malmö a v současné době v IFL – In Inspiro, charakterizujícího se jako „vzývatele a hnací sílu pro reflektivní vůdcovství, dynamické organizace, business vytvářející hodnoty a relevantní znalosti“. Pro zajímavost – pan Fagring též koučuje místní hokejový tým a kormidluje malé čluny osobní dopravy ve stockholmském souostroví.

Za stěžejní považují v rámci sekce Marketingu „Umění získávat zákaznky a zákaznky si udržet“ vyslechnutou prezentaci pana Horsta Schaffera na téma „Kvalitně vykonaná práce – Dělbá úloh mezi dopravní svaz a dopravní podnik v marketingu. Zpráva o zkušenostech z projektu v Kasselu“. V celosvětových anketách o městech s nejvyšší kvalitou života se ocitá Curych, kde byl pan Schaffer ředitelem Dopravního podniku, na předních či rovnou na prvním místě. Je i z toho důvodu uznávaným expertem, kterého si mnohá města zvou jako „senior mobility konzultanta“. Pan Schaffer má právo tvrdit: „Jsem přesvědčen, že:

- svobodná soutěž v městské veřejné dopravě může zvýšit její účinnost a efektivitu,
- veřejná doprava na krátké vzdálenosti má v aglomeracích velkou budoucnost, ale jen potud, když jsou zákazníci centrem pozornosti,
- úspěšná MHD nemůže vzniknout jen prostřednictvím zákonů a nařízení, ale je v první řadě produktem profesionálního tvůrčího a manažerského úsilí.

Pan Schaffer poslal na CD-ROMu plnou nezkrácenou verzi své přednášky. Stejně jako osobně v Linci, jsem v poděkování zdůraznil, že bude-li to možné, chci vynaložit veškeré úsilí, aby mohl do Prahy přijet svoji přednášku zopakovat a podělit se o své bohaté zkušenosti. Pan Schaffer jako pražský rodák by tuto příležitost považoval bezpochyby za velkou počtu.

**Stupeň krytí provozních nákladů madridské integrované dopravy: 55 % tvoří příjmy z jízdného.**



EMPRESAS	ANDEN
ANCOS	15 - 16
CEVESA	17 - 18
DEMETRIO ALVAREZ, S.L.	19 - 20
ROMERO	21 - 22
AGUADO Y ESTEBAN, S.L.	23 - 24
CONTINENTAL-AUTO, S.L.	26 a 32
RUBICAR	32 a 34
ANDENES	15 a 34

Z Toleda do Madridu? Vyberte si s kým pojedete?



Madrid: Taxi u stanice Atocha – veřejná služba s pravidly.

## CYQUAL 2004

Každoroční, dvě dvoudenní pracovní setkání členů klubu „Cyklu kvality – CYQUAL“ jsou spíše neformálně organizovaným diskusním klubem, avšak s přísně zavedenou strukturou referování o pokrocích v programu kvality jednotlivých členů v prvním dnu, a ve druhém dni debat na předem vybraná aktuální témata.

Hostitelem březnového setkání byl STIB Brusel. Na téma „Jak se využívá měření pro konkrétní a udržitelné měření“ bylo se zájmem přijato představení zkušeností z managementu přesnosti autobusového provozu našeho dopravního podniku. Velmi instruktivní byly referáty na téma „procesní analýza – její využití v systému kvality“. V RATP se postupuje od shora dolů a identifikace hlavních procesů je úkolem pro výkonné ředitele. Využívají se jako nástroje pro strategické řízení, stejně tak jako podklad pro tzv. Cílové smlouvy jednotlivých podnikových útvarů s ředitelstvím. Zástupci RATP zdůrazňovali, že hlavní procesy nemohou zůstat bez garantů, a proto jsou za jejich piloty určování podnikoví ředitelé, aby byly respektovány.

V Madridu postupovali obráceně, zezdola od detailů. Ty se seskupily a byly validovány zeshora. Práce probíhaly ve třech fázích, v první šlo o grafickou prezentaci osmnácti podnikovými odbory navržených 61 atributů, které byly též předmětem ankety spokojenosti zákazníků. Ve druhé fázi po rozhovorech za účelem revize a validace se 61 popsanych aktivit seskupilo do 23 hlavních procesů – vznikly „mapy procesů“. Součástí třetí fáze bylo zlepšování grafické prezentace toků a tvorba karet procesů a karet vedlejších aktivit. V rámci této fáze byly analyzovány vztahy mezi procesy a osmi kategoriemi EN 13 816 a vztahy mezi vnitřními klienty a jejich dodavateli.

V BVG slouží analýza procesů rozvoji kvality, ale i současně probíhající re-strukturaci podniku. Byly odhaleny duplicity, ale i nedostatky zdrojů. Švýcarskou důslednost v analýze procesů nelze jednoduše přenést na papír.

**13** Z diskuze vyplývá, že je rada přístupů k procesnímu řízení. S procesy je to tak, že jich může být velmi vysoký počet, a proto je třeba předem vědět, k čemu mají sloužit. TP Ženeva řeší dilema volby mezi řízením podle procesů a řízením podle řemesel (odborných povolání) vyvinutím řízení na základě udržitelného rozvoje. V procesech nejde o cíl, ale o nástroj. Diskuze vyústila ve shodu, že jde o jediný nástroj, který umožňuje dosahovat přidané hodnoty a dá se jím hodně dosáhnout.

Z osmi navržených témat pro říjnové zasedání CYQUALu v Madridu bylo jako první vybráno „Vztah mezi certifikací a zlepšováním služby, v průběhu certifikace a po ní (Jak pokračovat ve zlepšování)“. Jako druhé pak „Kvalita ve výběrových řízeních a smlouvách“. Prezentace na daná témata nelze přehledně ve stručnosti shrnout. Mohou však být vysoce inspirativní pro připravovaný subprojekt „Systém managementu kvality“. Poznátky, kam lze s proměnami podniku jít, jsou natolik průkazné, že by neměly zapadnout.

Prezentace případu Metro Madrid, stejně jako cestování metrem, mne vede k názoru, že jde o jeden z nejprogressivnějších podniků provozujících metro na světě, což není pouze můj názor. Podle plánu na období 2003 až 2007 k současným 226,5 km síť metra přibude dalších 42 km prodloužení. Vedle toho probíhají velkorysé rekonstrukce starých linek, prodlužují se stanice, vkládají se i nové stanice, všude nové vybavení, obklady, dlažby, osvětlení, informační systémy včetně těch o příjezdech souprav v reálném čase. Charakteristická je barevnost stanic (stejně jako davů cestujících) s nevtíravými známkami kulturnosti. V rámci rozvoje se nabídka vozokilometrů zvýší o 30 %. Počet 5 600 zaměstnanců se příliš nezvýší, některé stanice budou bez obsluhy (kromě vsudyprítomných bezpečnostních pracovníků).

Rámcová cena jízdenky je stanovena v rovnováze struktury nákladů a příjmů, aby při skutečné ceně prodávané jízdenky bylo zcela jasné, co platí uživatel a co je kompenzováno. Metro Madrid průběžně automaticky sčítá cestující, souhrnná čísla jsou vydávána pro každý měsíc a dopravce je posléze kompenzován podle tohoto skutečného počtu realizovaných jízd. V RATP kompenzování jízdného probíhá na základě počtu prodaných jízdenek.



Vídeňská MHD: dlouhá síť, krátké přestupy.

z nichž velkým přínosem jsou manažeři Wiener Linien, Francouzských drah, DP Lyon či DP Bielefeld.

Metody práce této společnosti jsou účinné a pragmatické, jde o zohlednění dosud získaných praktických zkušeností a navržení metodického dokumentu užitečného pro orientaci dalších dopravců, zavádějících systémy kvality. Obdivuhodná je během zasedání práce sekretářky pracovní skupiny, která po dva dny zhruba 8 a více hodin průběžně do notebooku zaznamenává vývoj připomínek členů skupiny k předem navrženým tématům. Na plátno promítaný text se ustálí, až když jsou témata nebo členové pracovní skupiny vyčerpáni. Vyžaduje to ze strany zapisovatele neskutečnou trpělivost a přehled. V letošních pracovních schůzích v Berlíně, Vídni a Praze bylo dílo úspěšně završeno a po celkové redakci bylo předáno k připomínkovému řízení všech členů CEN. Zajímavá je i strategie tvorby evropských norem. Vychází z objektivních potřeb či požadavků na trhu norem, tvorby se účastní ty členské státy, jež jsou nějak zainteresovány. Je při tom zohledňována i určitá důvěra prací před potenciálními odpáři, ti jsou postaveni před skutečnost právě v rámci připomínkového řízení.

Wiener Linien podle nové osmileté smlouvy s městem Vídeň jsou zavázány certifikovat celou síť metra, tramvají a autobusů na EN 13 816 do konce roku 2007. Nestačí být jedním z nejlepších, v certifikaci hledají pojistku i cesty k dalšímu zlepšování. Velmi by stáli i o naše zkušenosti. Spolupracují úzce například právě s relativně malým Bielefeldem, přičemž tato spolupráce je založena na přímém vzájemném setkávání skupin odborníků, které se vícekrát do roka vzájemně navštěvují na více dní. Je vidět vzájemný respekt a vůli po řešení věcí v partnerské spolupráci.

**Tržby jsou zřetelně hlavním kritériem.** Všude a v každou dobu existuje možnost koupě jízdenky. Slouží k tomu prodejní a informační centra, automaty na všechny druhy bankovek a mincí, zaměstnanci v prodejních stanovištích u vchodů do stanic.

Vindobona - dobrý rozjezd pod přísnou imperátorskou rukou.



Pěšky ve Vídni: nešlapejte po hvězdách.

Nová připravovaná Charta klienta STIB bude zveřejněna na konci roku a nebude již založena na dobrých úmyslech, ale na závazcích služby.

Nelze nezmínit systematické podněcování iniciativ zaměstnanců. Vítězové Cen angažovanosti RATP se účastní v celostátní soutěži o trofej ADEFIPE – Asociace pro rozvíjení efektivnosti angažovanosti pracovníků podniku. Cenu roku 2004 vyhrál tým strojvedců metra linky 6 za úspěchy ve zlepšování bezpečnosti a pravidelnosti provozu. STIB se soutěže účastnil s projektem nástupu do autobusů předními dveřmi (jenom předními dveřmi). Na podniky CYQUALu vyvíjí jejich nadřízené autority tvrdé tlaky v rámci smluv na efektivitu hospodaření. Zavádění systematického nástupu předními dveřmi je jedním z rázných, citlivě zaváděných opatření. Německy mluvící část Evropy též založila svoji trofej, obě asociace však úzce spolupracují.

Součástí zefektivňování výkonnosti podniků jsou i procesy certifikace – ISO 9001 a EN 13 816. Dosahují téměř masového rozměru, celkem dosud 157 linek RATP na EN 13 816. Zajímavá byla v této souvislosti debata o měření kvality. Při dosažení dlouhodobě stabilní nárokové hladiny kvality uvažují o utlumení objemu měření určitého kritéria ve prospěch dalšího zlepšování jinde. Kvalita je nikdy nekončící proces.

## Evropská norma pro měření realizované kvality služby

Výbor pro evropskou normalizaci zřídil pracovní skupinu pro vypracování nové normy v návaznosti na již aplikovanou normu EN 13 816. Nová norma pod pracovním označením CEN/TC 320/WG5 bude věnována měření realizované/ uskutečněné kvality (pravý dolní rok Cyklu kvality). Ve skupině převažují zástupci podniků-členů skupiny CYQUAL, ale jejími členy jsou i zástupci dalších podniků,



Budapešť: MHD na cestě mezi tradicí ...

Návštěvník sobotního duelu Realu Madrid začínajícího ve 22 hodin v poklidu sestupuje v půl jedné v noci do stanice Santiago Bernabeu, kde jeho klid střeží bezpečnostní zaměstnanci a vítá ho řada automatů a jízdenky prodávající zaměstnanec v prodejním stanovišti.

Cenná spolupráce v rámci skupiny pro novou evropskou normu byla navázána s brněnským Centrem dopravního výzkumu, v osobě paní ing. Doleželové.

Záštítou zástupců ostatních zúčastněných zemí byla tzv. národní zrcadlová skupina, složená z představitelů hlavních aktérů veřejné dopravy, provozovatelů, autorit, svazů a státních normalizačních institucí. V ní se probíraly jednotlivé návrhy, stanoviska k nové normě a v těchto intencích zástupci zemí v pracovní skupině CEN postupovali.

## Konference UITP o bezpečnosti ve veřejné osobní dopravě

Tato událost se konala 3. až 4. června v Ženevě. Vzhledem k řadě teroristických událostí, ke kterým ve světě došlo (New York, Moskva, Madrid), a kde byly zasaženy systémy veřejné dopravy, získala konference na vysoké aktuálnosti. Zástupci z celého světa přijeli s podnětnými přednáškami o různých přístupech, pře-

svědčení o naprosté nutnosti zajištění vysoké úrovně bezpečnosti cestujících jako základního kritéria určujícího jejich vztah k veřejné dopravě.

Toto téma by vyžadovalo specifický článek. Zaslouhuje si ho stejně tak fenomén veřejné dopravy ve Švýcarsku. Stejně jako hodinky, čokoláda a ementál může k vývozním artiklům těšícím se světové pověsti patřit i švýcarská veřejná doprava.

Spoluorganizátory konference byl TPG – Dopravní podnik Ženeva a Švýcarské dráhy. Ty poskytly několikadenní volnou jízdenku na celou státní síť, včetně návazných „soukromých“ železnic. Autor na to nebyl připraven, nevyužil tuto možnost a velmi toho lituje. Slibuje alespoň na téma švýcarských železnic (a další veřejné dopravy) něco napsat.

Při zmínkách o UITP nelze nezaznamenat netuchající vlnu vysoce aktuálních informací, které tato světová asociace našeho sektoru produkuje, ať už v rámci odborných komisí, prostřednictvím publikací (vysoce aktuální „Výzvy integrace“), ale i tematickými čísly dvouměsíčníku Public Transport International. Jedním z nejzajímavějších je loňské číslo 06/2003 nazvané „Financování veřejné dopravy: zkoumání všech možností“. Překlady stěžejních článků na toto téma jsou v podniku k dispozici.

Příležitostí dozvědět se, co je zajímavého ve veřejné dopravě v České republice, je přijmout pozvání na již tradiční, letos 7. mezinárodní konferenci o veřejné osobní dopravě do Bratislavy. V rámci dvoudenního bohatého programu vedle prezentací o problematice dopravy na Slovensku, v Rakousku či Německu je možno vyslechnout a zhlédnout též příspěvky četných českých odborníků.

Vedle situace Českých drah s úvahami nad regionalizací železniční sítě bylo letos možné zvláště ocenit přínosy Brna v podobě Integrovaného systému Jihomoravského kraje a realizace řídicího a informačního systému brněnské MHD.

V případě IDS již jeho první fáze realizace ukazují přínosy integrace institucionální v podobě dohody kraje a statutárního města. Došlo k plné integraci železnice do systému s možností využití kompletního sortimentu jízdních dokladů IDS JMK – jak předplatních, tak i jednorázových jízdenek v osobních i spěšných vlacích. Zónový systém se inspiroval blízkým vídeňským VOR.

Řídicí a informační systém – RIS s technologií GPS, aplikovaný dnes v celém vozovém parku Dopravního podniku Brno, přináší zcela novou dimenzi managementu dopravy a za zaznamenání stojí, že zhotovitelem je firma BUSE s.r.o. z Blanska s řadou dalších českých a moravských subdodavatelů. Bravo pro brněnské kolegy!

Mezinárodní vztahy jsou i o vztazích s kolegy, partnerskými podniky, organizacemi či svazy, o jejich zkušenostech a možnostech, jak je uplatnit v našich podmínkách. Na papíře jejich prospěšnost není snadné prokázat, můžeme na ně jen ukázat.

Ing. Zdeněk Došek



... a obnovou.



Krakow: příklad úspěšné obnovy MHD.

V dnešním příspěvku bychom rádi navázali na článek z červnového DP-KONTAKTu o práci Light Rail Committee – výboru pro tramvajovou dopravu. Na tramvajové konferenci, konané 21. až 24. dubna v Drážďanech, byla na závěr účastníky přijata „Drážďanská deklarace“ – shrnující význam tramvajových systémů v komplexu městských a regionálních hromadných doprav se zvláštním apelem na země střední a východní Evropy, nové a potenciální budoucí členy EU. Hlavní myšlenky této deklarace nejsou striktně formulovány, mají být spíše inspirací k zamýšlení a dalšímu rozvoji tramvajových systémů. Níže uvedený text uvádí hlavní teze deklarace.

## Drážďanská deklarace k udržení, modernizaci a dalšímu rozvoji stávajících tramvajových systémů

V nových členských zemích EU existuje 33 stávajících tramvajových městských systémů, často s velmi dlouhou tradicí. Další 19 jich je v nečlenských východoevropských zemích. Více než 110 tramvajových systémů se pak nachází na území Společenství nezávislých států (bývalý Sovětský svaz). Tyto dopravní systémy se významným a nenahraditelným způsobem podílejí na

# Tramvajové postřehy – činnost UITP v oblasti tramvajové dopravy

zajištění mobility obyvatel. Vzhledem ke stoupajícímu počtu osobních automobilů a vysoké potřebě investic k modernizaci dopravních systémů existuje nebezpečí (kterého se v minulosti dopustily západní země) – omezení, uzavírání a rušení tramvajových systémů.

Společenství městských drah v UITP považuje za účelné vyslovit následující názory a doporučení:

tramvaje nejsou v žádném případě zastaralým dopravním prostředkem, stávající tramvajové systémy jsou naopak velmi dobrým základem pro jejich další rozvoj,

tramvaje jsou jediným povrchovým dopravním prostředkem, schopným zajistit vysokou dopravní kapacitu v místech zhuštěných a intenzivních dopravních nároků – za přiměřené investiční a provozní náklady,

města ve střední a východní Evropě by měla své tramvajové systémy nejen udržet, nýbrž modernizovat a dále rozvíjet,

moderní tramvajové systémy (které dnes souhrnně nazýváme městské dráhy) nabízejí za přiměřené náklady vysokou obslužnou kvalitu a bezbariérový přístup k veřejné přepravě pro všechny občany,

města se stávajícími tramvajovými systémy by měla vypracovat dopravní a finančně-politický koncept, který by stanovil závaznost dlouhodobých cílů dopravní politiky,

osvědčenou metodou, jak veřejnosti a politikům dokázat vysokou účinnost, výkonnost a rozvojový potenciál moderního systému městské dráhy, je nejprve modernizovat a vybudovat tzv. „pilotní linku“,

vysoká hospodárnost je důležitým předpokladem udržení a rozvoje dopravní sítě, vedení podniků by mělo být odděleno od organizace a provozu racionalizovat a zvyšovat účinnost,

obzvláště ve fázi restrukturalizace by měly být potřebné investice ve značném rozsahu hrazeny z mimopodnikových zdrojů (město, region, stát a podobně),

UITP a města, která své tramvajové systémy již představila na moderní systémy městských drah, nabízejí svou pomoc a jsou připravena předat své zkušenosti a poznatky.

Uvedený text je přehledem nejdůležitějších tezí deklarace, zkušeností získaných při rozvoji a modernizaci tramvajových systémů. Jsme přesvědčeni, že může být inspirací a námětem k zamýšlení pro všechny zúčastněné na provozu a rozvoji městské hromadné dopravy v Praze.

Ing. Michal Pospíšil, divize Elektrické dráhy



Městská dráha Milán. Foto: Archiv autora

## Vánoční a novoroční doprava

V předvánočním, vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávané poptávky cestujících. V prosinci 2004 a počátkem ledna 2005 dojde na linkách pražské MHD, provozovaných Dopravním podnikem, k následujícím změnám.

**V předvánočním období od 27. listopadu do 19. prosince, o sobotách a nedělích** budou na linky č. 4, 7 a 11 nasazeny vlaky 2xT, na linkách č. 5, 18, 136, 177 a 188 budou přibližně od 9.00 do 18.00 hodin zkráceny intervaly a linka č. 20 bude přibližně od 8.00 do 20.00 hodin prodloužena do zastávky Sídliště Barrandov.

**Ve dnech 20., 21. a 22. prosince** pojedou všechny linky MHD podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den.

**O vánočních prázdninách od 23. prosince do 2. ledna 2005** nebudou v provozu školní autobusové linky.

**Ve čtvrtek 23. prosince** pojedou metro podle prázdninových grafikonů, na lince B v ranní špičce pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, v dopolední špičce pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská. Na tramvajových a autobusových linkách budou platit jízdní řády pro pracovní den, linka č. 143 nebude v provozu.

**V pátek 24. prosince** pojedou všechny denní linky MHD podle sobotních jízdních řádů. V metru budou od 19.00 hodin do ukončení provozu na všech linkách intervaly 20 minut.

Provoz denních tramvajových linek bude 24. prosince postupně omežován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 hodin včetně) a ukončen mezi 18. a 19. hodinou. Na linky č. 4, 11, 16 a 19 budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen od 19.00 hodin a ukončen přibližně v 7.00 hodin 25. prosince (první přestup v uzlu Lazarská bude v 19.00 hodin, poslední v 6.45 hodin). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen jízdou v 17.00.

Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (vyjma linek níže uvedených) bude 24. prosince ukončen mezi 18 a 19 hodinou (do 18.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů).

**Přibližně do 0.30 hodin budou v provozu tyto linky:**

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (interval 40 minut), 103 Ládví – Březiněves (60), 107 Dejvická – Suchdol (20), 118 Dvorce – Koleje Jižní Město (40), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (40), 139 Želivského – Na Beránku (20), 140 Palmovka – Čakovice (40), 152 Sídliště Čimice – Sídliště Dáblice (40), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (40), 174 Špejchar – Velká Ohrada (40),

177 Chodov – Poliklinika Mazurská (40), 187 Ládví – Palmovka (40), 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (40), 207 Staroměstská – Ohrada (40), 213 Jižní Město – Želivského (40), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (40), 217 Dejvická – Na Knížecí (40), 229 Skalka – Koloděje (80), 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20), 241 Smíchovské nádraží – Lipence (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 247 Chaplinovo náměstí – Lochkov (60), 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40), 254 Dejvická – Přední Kopanina (60), 259 Českomoravská – Vnoř (60), 267 Háje – Uhřetěves (40), 268 Skalka – Nedvězí (120), 271 Skalka – Háje (40), 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (40), 324 Opatov – Čestlice (60), 351 Českomoravská – Hovorčovice – Měšice, Agropodnik – Čakovičky – Libiš, Spolana 4 (90-120), 357 Zličín – Hostivice, Staré Litovice (pravidelný JŘ).

**Přibližně do 1.30 hodin budou v provozu tyto linky:**

114 Kačerov – Šeberák (40), 131 Hradčanská – Bořislavka (40), 230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (40).

Linky č. 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512, 513 a 514 pojedou podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 19.00 hodin v intervalu 60 minut.

**Ve dnech 25. a 26. prosince** pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude





Foto: Jan Šurovský

v provozu. Provoz denních tramvajových linek bude v sobotu 25. prosince zahájen přibližně v 7.00 hodin.

**Ve dnech 27., 28., 29. a 30. prosince** jede metro podle prázdninových jízdních řádů jako ve čtvrtek 23. prosince. Na tramvajových linkách budou v přepravních špičkách prodlouženy intervaly z 8 na 10 minut (na lince č. 9 ze 4 na 5 minut), autobusové linky pojedou podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den. Linky č. 13, 143, 157, 168, 201, 242, 260, 274 a 277 nebudou v provozu!

**V pátek 31. prosince** jede metro do 20.00 hodin podle upravených sobotních jízdních řádů, na linkách A a B budou v ranní špičce zkráceny intervaly ze 450 na 225 vteřin, na lince C budou v ranní špičce (od 6.30 hodin) zkráceny intervaly z 600 na 300 vteřin. Od 20.00 hodin bude na všech linkách metra provoz v intervalech 20 minut prodloužen přibližně do 1.00 hodiny.

jízdou v 18.00 hodin.

Autobusové linky pojedou 31. prosince podle jízdních řádů pro pracovní den, linky č. 143, 145, 150, 157, 168, 183, 201, 238, 242, 260, 274 a 277 nebudou v provozu. Denní provoz městských i příměstských linek (vyjma linek níže uvedených) bude ukončen mezi 20. a 21. hodinou (do 20.30 hodin včetně) budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů).

**Přibližně do 2.00 hodin následujícího dne budou v provozu tyto linky:**

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (interval 20 minut), **103** Ládví – Březiněves (60), **107** Dejvická – Suchdol (20), **114** Kačerov – Šeberák (40), **118** Dvorce – Koleje Jižní Město (40), **131** Hradčanská – Bořislavka (40), **137** Na Knížecí – U Waltrovy (40), **139** Želivského – Na Beránku (20), **140** Palmovka – Čakovice (20),

Tramvaje pojedou v pátek 31. prosince podle pravidelných sobotních jízdních řádů, na linky č. 4, 7, 11, 16, 19 a na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz bude zahájen podle pravidelných jízdních řádů v 0.30 hodin a ukončen přibližně v 7.00 hodin 1. ledna (první přestup v ul. Lazarská bude v 0.30 hodin, poslední v 6.45 hodin). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen

**152** Sídliště Čimice – Sídliště Ďáblice (20), **154** Koleje Jižní Město – Skalka (20), **174** Špejchar – Velká Ohrada (20), **177** Chodov – Poliklinika Mazurská (20), **187** Ládví – Palmovka (20), **198** Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (20), **207** Staroměstská – Ohrada (40), **213** Jižní Město – Želivského (20), **215** Kačerov – Sídliště Libuš (20), **217** Dejvická – Na Knížecí (40), **229** Skalka – Koloděje (80), **230** Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (40), **235** Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20), **241** Smíchovské nádraží – Lipence (60), **244** Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), **247** Chaplinovo náměstí – Lochkov (60), **250** Černý Most – Sídliště Rohožník (40), **254** Dejvická – Přední Kopanina (60), **259** Českomoravská – Vnoř (60), **267** Háje – Uhřetěves (40), **268** Skalka – Nedvězí (120), **271** Skalka – Háje (20), **273** Hloubčtínská – Ve Žlábku (40), **324** Opatov – Čestlice (60), **351** Českomoravská – Hovorčovice – Měšice, Agropodník – Čakovčičky – Libiš, Spolana 4 (90-120), **357** Zličín – Hostivice, Staré Litovice (pravidelný JŘ).

Provoz nočních linek č. 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512, 513 a 514 bude zahájen přibližně v 1.30 v sobotu 1. ledna, intervaly linek č. 505 a 511 budou zkráceny na 10 až 20 minut, linka č. 508 jede v intervalech 15 minut a linky č. 509 a 513 v intervalech 20 až 40 minut. Linka č. 510 bude v provozu od 21.00 hodin v intervalu 60 minut.

**V sobotu 1. ledna 2005** pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude v provozu. Denní tramvajové linky zahájí provoz přibližně v 7.00 hodin.

**V neděli 2. ledna** bude na všech linkách MHD provoz podle pravidelných nedělních jízdních řádů.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek

## Změny v Pražské integrované dopravě od 12. prosince

V souvislosti s celostátním termínem změn jízdních řádů, 12. prosincem 2004, dojde v systému Pražské integrované dopravy (PID) k následujícím trvalým změnám.

### Změny v Praze

Na území Prahy dojde od soboty 11. prosince k celotýdennímu posílení tramvajové linky č. 25 nasazením sprážených souprav (2xT, resp. KT8 D5).

Od pondělí 13. prosince budou z důvodu úpravy jízdních dob a zachování koordinace jízdních řádů upraveny všechny jízdní řády tramvajových linek s tím, že celotýdenně v období přibližně od 21.30 hodin do ukončení provozu bude ve směru z centra zavedena vzájemná přestupní vazba v zastávce Hradčanská mezi linkami č. 1, 8, 20 a 108 (linka č. 108 pouze v pracovní dny) a mezi linkami č. 18, 25, 26 a 174.

V autobusové dopravě dojde od 13. prosince na základě výsledků přepravních průzkumů ke zjednodušení současného systému provozu linek č. 262, 263 a 269. Linky č. 262 a 263 budou zrušeny a jejich spoje budou převedeny na linku č. 269 při zavedení pravidelného 30 minutového intervalu v přepravních špičkách pracovního dne.

Pro zajištění lepší dostupnosti Fakultní nemocnice Motol z oblasti Hostovic bude od 12. prosince prodloužena linka č. 347 z Bílé Hory přes Nemocnici Motol do zastávky Motol, kde je rovněž možnost přestupu na tramvajové linky směr Anděl.

S ohledem na zlepšení orientace cestujících budou od 12. prosince změněny názvy zastávek „Garáže Dejvice“ na „Ve Struhách“ a „Žalanského“ bude mít nový název „Reinerova“.

### Změny v regionu

Na území Středočeského kraje bude v souvislosti s rozvojem systému Pražské integrované dopravy dokončena integrace z Mníšku pod Brdy ve směru Voznice – Dobříš a Malá Hraštice – Nový Knín. Současně s tím dojde ke změně ve vedení autobusových linek v této oblasti, jejímž cílem je celkové zjednodušení provozu a vytvoření předpokladů pro další rozvoj dopravní obsluhy.

Od neděle 12. prosince bude celotýdenně prodloužena linka č. 317 (*Smíchovské nádraží – Kytín*) do trasy „Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy, nám. – Kytín – Voznice – Dobříš, nám.“ s tím, že v úseku

Mníšek pod Brdy, nám. – Dobříš, nám. nahradí linku č. 449, která bude v této trase zrušena. Pro doplnění přepravní kapacity mezi Mníškem pod Brdy a Prahou bude posílen provoz linky č. 321 (*Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy, Stříbrná Lhota*). V přepravních špičkách bude na tuto linku v úseku Mníšek p. Brdy – Smíchovské nádraží převedena část rychlíkových spojů ze současných linek č. 320, 330 a 388, jejichž provoz se ruší. Pro zajištění plošné dopravní obsluhy obcí Řitka, Líšnice, Klínek a Jíloviště bude v přepravních špičkách pracovního dne snížen počet rychlíkových spojů mezi Mníškem pod Brdy a Prahou, zároveň však budou zrušeny na linkách č. 317 a 321 zastávky „Malá Chuchle“, „Dostihová“ a „Lahovice“, jejichž dopravní obsluha je dostatečně zajištěna ostatními linkami Pražské integrované dopravy.

V oblasti Mníšku pod Brdy budou na těchto linkách zrušeny s ohledem na nízké využití zastávky „Mníšek pod Brdy, ÚVR“ a „Mníšek pod Brdy, závod“. Tato zastávka však bude nahrazena nově zřízenou zastávkou „Mníšek pod Brdy, Pražská“.

Pro zajištění místní dopravní obsluhy obcí Jíloviště, Klínek, Řitka a Čisovice bude upravena trasa a jízdní řád linky č. 318, která jede nově v trase „Smíchovské nádraží – Jíloviště – Trnová/Řitka“. V zastávce „Jíloviště“ bude na spoje linky č. 318 navazovat linka č. 449 v trase „Jíloviště – Čisovice – Bratřínov/Mníšek pod Brdy, náměstí“. Většina spojů linky č. 318 ukončených v Jílovišti bude pokračovat bez nutnosti přestupu jako linka č. 449 ve směru do Mníšku pod Brdy. Provoz současných linek č. 322 a 360 se ruší, neboť se jejich spoje převádí na linky č. 318 a 449. Linka č. 318 bude vedena i nadále přes Zbraslav, nebudou na ní na území hl. města Prahy zrušeny žádné zastávky a bude v mimošpičkových obdobích koordinována s linkami č. 129, 241 a 243. Rovněž budou zachovány přestupní vazby v zastávce „Jíloviště, Cukrák“ s linkami č. 317 a 321.

Ke změně dopravní obsluhy dojde rovněž v oblasti mezi Mníškem pod Brdy a Novým Knínem, kde bude rozšířen systém PID. V této oblasti bude změněn a rozšířen provoz linky č. 488, která bude provozována v trase „Mníšek pod Brdy, nám. – Nový Knín – Nový Knín, Libčice“ a bude obsahovat spoje současných linek č. 320, 388 a rovněž všechny spoje z linek nezahnutých v současné době v systému PID. Tato linka bude

navazovat v Mníšku pod Brdy na linky č. 317 a 321 ve směru z/do Prahy. Pro zajištění přímého spojení Velké Lečice a okolí bude změněna trasa linky č. 314 (*Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy, náměstí*), jejíž vybrané spoje budou odkloněny z Bratřínova přes Velkou Lečici do Nové Vsi pod Pleší, kde bude rovněž zajištěna návaznost na linku č. 488 do Nového Knína. V zastávce „Bratřínov“ budou dále navazovat vybrané spoje linky č. 449 ve směru do Mníšku pod Brdy.

Od 12. prosince bude v oblasti Kamenice zavedena nová rychlíková linka č. 369 v trase „Budějovická – Kamenice, Kulturní dům“, na kterou bude převeden současný rychlíkový spoj z linky č. 362.

V oblasti Kostelet nad Černými lesy bude od shodného termínu zrušeno zajištění linky č. 404 do obcí Nučice a Výžerky. Spoje linky č. 404 budou v těchto obcích nahrazeny rozšířením provozu linky č. 387 (*Skalka – Horní Kruty, Ujezdec*).

### Vlakové změny

Od 12. prosince dojde ke změně grafikonu vlakové dopravy Českých drah. V rámci nového grafikonu 2004/2005 dochází na všech tratích zařazených do systému PID ke změnám časových poloh vlaků a v případech, kdy byly zjištěny kapacitní nedostatky, budou zavedeny rovněž nové spoje (například trať 011 v úseku Masarykovo nádraží – Český Brod). Vzhledem k rozsahu změn proto dojde u velké většiny návazných autobusových linek PID ke změnám jízdních řádů tak, aby byla zachována, případně i rozšířena návaznost v přestupních bodech.

Na základě připomínek cestujících, městských a obecních úřadů a průběžného sledování provozu jsou realizovány od 12. prosince v celém systému PID na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje mnohé drobné místní úpravy tras, jízdních řádů, změny názvů a umístění zastávek a podobně.

Pro konkrétní informace je možné využít internetové stránky ROPID ([www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)), Dopravního podniku hl. m. Prahy, a s. ([www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)), Českých drah ([www.cd.cz](http://www.cd.cz)), Informační střediska Dopravního podniku hl. m. Prahy, a s., ČD – centra na vybraných železničních stanicích, respektive telefonní čísla ostatních dopravců v systému PID, uvedených na jízdních řádech.

Pavel Procházka, ROPID

Seznámit se s místními poměry provozování městské hromadné dopravy s důrazem na minulost, současnost i plánovanou budoucnost tramvajového provozu v pěti vybraných německých městech – to byl hlavní cíl studijní cesty pořádané Výborem pro tramvajovou dopravu při UITP. Cesta, jejíž účastníci byli z řad dopravců, výrobců vozidel MHD, městských úřadů a konzultačních agentur, předcházela 7. tramvajové konferenci UITP konané v Drážďanech (viz DP-KONTAKT č. 6/2004 a článek v tomto čísle). Kromě již zmíněných Drážďan zahrnovala Stuttgart, Saarbrücken, Kolín nad Rýnem a Erfurt. Následující řádky se budou věnovat prvnímu navštívenému městu – Stuttgartu. Další města budou popsána v následujících číslech DP-KONTAKTU.

## Stuttgart

Ve městě s rozlohou přes 200 km<sup>2</sup> a s přibližně 590 tisíci obyvateli zabezpečuje hromadnou dopravu společnost SSB – Stuttgarter Strassenbahnen AG. Připočteme-li i přilehlý region, SSB svými linkami a ve spolupráci s dalšími dopravci obsluhuje území o rozloze 591 km<sup>2</sup> s populací 962 tisíc obyvatel.

### Krátce z historie

Historie městské hromadné dopravy ve Stuttgartu sahá do roku 1868, kdy byl zahájen provoz na prvním úseku koňky. Akciová společnost SSB byla založena roku 1889 spojením dvou společností provozujících městské koňské dráhy, která během šesti let tramvajovou síť plně elektrifikovala. Autobusový provoz byl zahájen v roce 1926. S rozrůstající se sítí tramvajových a autobusových linek a nárůstem počtu osobních automobilů začal Stuttgart v padesátých letech minulého století řešit problém dopravy osob ve městě. Doprava se stala na řadu let vrcholným politickým bodem. Proti sobě stály tradičně dva tábory zastupující názory – omezit tramvajový provoz a dát prioritu individuální dopravě proti názoru konkurovat automobilové dopravě novou kvalitní tramvajovou dopravou.

Zde je na místě zmínka, že ve Stuttgartu je silná automobilová lobby, neboť Stuttgart je domovem firem Daimler, Porsche, Bosch, což se i díky vyšším příjmům obyvatel odráží ve vysokém podílu vlastnictví automobilů – na 1 000 obyvatel připadá 545 vozidel.

### Vznik integrovaného dopravního systému

Pro kvalitní fungování a organizaci již zmíněného integrovaného dopravního systému byla roku 1977 založena městem Stuttgart a čtyřmi přilehlými regiony organizace Verkehrsverbund Stuttgart (VVS), jejímž členy se staly i dopravci SSB, DB a několik menších regionálních autobusových dopravců. Mottem společnosti VVS je: „Společně jsme silní!“ Ve vedení VVS je zastoupena každá společnost včetně zástupců místních a regionálních úřadů. Správa a kontrola VVS je rozložena 50 % mezi dopravce a 50 % mezi politické orgány, a to následujícím způsobem: 20 % region Stuttgart, 7,5 % stát Baden – Württemberg, 7,5 % město Stuttgart a 15 % čtyři okolní regiony, každý s podílem 3,75 %. Dopravci jsou zastoupeni v poměru 26 % SSB, 19 % DB a 5 % regionální autobusoví dopravci.

Společnost VVS provádí regionální plánování dopravy, sběr dat z průzkumů a jejich následné analýzy, koordinuje jízdní řády a provoz jednotlivých dopravců, zodpovídá za vymezení výše jízdného, za jeho výběr a za následně zpětné rozdělení příjmů z jízdného mezi jednotlivé společnosti.

Samotný integrovaný systém umožňuje v celém integrovaném území cestovat na jednotný jízdní doklad. Cena jízdného je závislá na počtu tarifních pásem, přičemž samotné město Stuttgart je, podobně jako Praha, rozděleno na dvě tarifní pásma. Základní cena pro dospělého cestujícího na jednu zónu je 1,60 € s platností maximálně 2 hodiny.

### Stuttgartská MHD dnes

V současné době společnost SSB provozuje celkem 74 linek, z toho: 15 linek „nové“ tramvaje značené písmenem U, 1 „starou“ tramvajovou linku (linka č. 15), 56 linek autobusů, pozemní lanovou dráhu (linka č. 20) a ozubnicovou dráhu (linka č. 10). Kolejová doprava tvoří základ obsluhy města, autobusové linky tuto síť doplňují. Délka kolejové sítě činí 123 km, z toho je 10 km pro „starou“ tramvaj. Celková délka sítě SSB (nikoliv linek) dosahuje 541 km. Linky SSB denně přepraví 500 tisíc

# Light Rail ma

cestujících, za rok pak 182 milionů osob. Dvě třetiny pasažérů používá tramvaje, zbylá třetina autobusy.

Noční doprava je zabezpečena speciálními autobusovými linkami, a to pouze o víkendech (z pátku na sobotu a ze soboty na neděli) a dále o nocích před volnými dny kromě vánočních svátků. Autobusové linky vyjíždějí i v noci ze Silvestra na Nový rok. Z jednoho centrálního místa se pravidelně ve stejný čas třikrát za noc (v 1.11, 2.22, 3.33 hodin) rozjede najednou 10 městských a 6 regionálních nočních linek.

### Vozový park

Autobusový provoz zajišťuje 255 převážně nízkopodlažních vozidel z produkce firem Evobus a MAN ve složení 153 kloubových a 102 standardních autobusů. Pro smluvní a zájezdovou dopravu slouží ještě 2 dálkové autobusy.

Autobusové linky jsou preferovány vyhrazenými jízdními pruhy (15,8 km) a rovněž aktivní preferencí na světelných křižovatkách. Polohy spojů jsou kontrolovány pomocí systémem automatické kontroly polohy vozidel, na jehož základě jsou upravované i dynamické informace o příjezdu spoje na zastávkách.

Společnost SSB provozuje celkem 177 kolejových vozidel, z toho:

- 36 tramvajových vozů GT4 (z roku 1961 a 1964),
- 136 tramvajových vozů DT8 (dodávaných od roku 1981),
- 3 vozy ozubnicové dráhy,
- 2 vozy pozemní lanové dráhy.

Dvoučlankové vozy DT8, zvolené pro nový tramvajový systém, jsou od roku 1981 dodávány konsorciem firem Siemens (vozidla), Bombardier (elektrovýzbroj). Souprava s vysokou kapacitou míst k sezení (kombinace sedadel v celé soupravě je 2+2) je plně klimatizovaná. Při zvýšených přepravních nárocích jsou dvoučlankové soupravy spojeny do dvojcí. Na linkách dosahují vozy DT8 průměrné cestovní rychlosti 26 km/h. Vozidla s hliníkovou skříň jsou sice vysokopodlažní, ale v kombinaci s vysokými nástupišti je tento systém 100% bezbariérový (u povrchových nástupišť je využito šikmých ramp a u podzemních stanic výtahů). Skla u všech vozů jsou opatřena fólií proti vrypům. Dnes je do Stuttgartu dodávána v pořadí již třetí generace těchto vozů v ceně 2,5 mil. € za jednu soupravu.

**Technickou základnu** SSB tvoří 3 autobusové garáže včetně hlavní opravný autobusů v jedné z garáží, 3 tramvajové vozovny, základna pro údržbu a opravy dopravní infrastruktury a dále základna, ve které jsou deponovány tramvaje a autobusy, jsou zde umístěny společné tramvajové a autobusové opravný a sídlí zde i vedení společnosti.

### Infrastruktura

Jak již bylo naznačeno, rekonstrukce starého tramvajového systému na nový probíhala za provozu systémem linka po lince. Smíšený provoz starých a nových tramvajových vozů na linkách si vynutil dvojí nástupiště na zastávkách, nízké pro staré klasické tramvaje a vysoké pro nové tramvajové vozy. Dnes je již v tramvajové síti 97 % zastávek s vysokými nástupišti a již z 95 % jsou linky separovány od běžného silničního provozu a s maximální preferencí na světelných křižovatkách. Tunelové úseky tvoří 22 % kolejové sítě. Tramvajové vlaky jsou v tunelech a při křížení tras chráněny automatickým zabezpečovacím zařízením, stavění vlakových cest probíhá pro tramvajové vlaky též automaticky.

Ke standardnímu vybavení důležitých stanic a zastávek patří i panel s dynamickými informacemi, který kromě čísla linky, cílové stanice, vybraných nácestných a zastávek a času zbývajících do příjezdu, informuje cestující také o délce soupravy.



Schéma linkového vedení tramvajů a městské železnice (označené S). Tramvajové linky U 11, U 16, U 17 a U 18 jsou zvláštní linky vypravované pouze při veletržích a sportovních akcích.

Druhý tábor preferující MHD našťastí vyhrál. Výsledky strategické studie obsluhy města hromadnou dopravou z roku 1959 doporučily:

- celkovou rekonstrukci tramvajového systému s rozvojem tramvajů do podzemních úseků v centrální části města, minimální závislost tramvajů na povrchové dopravě, maximální preferování tramvajů při dotyku s automobilovou dopravou,
- rozvoj železničního systému Deutsche Bahn (DB) na systém S-Bahn.

Zvolena byla kombinace obou systémů jako součást integrovaného dopravního systému. Z koncepčního hlediska toto rozhodnutí znamenalo postupnou přeměnu a rozvoj stávajícího tramvajového systému na moderní tramvajovou městskou dráhu s podzemním vedením v samotném centru města, s maximální nezávislostí na ostatní dopravě u povrchových úseků, vybudování zastávek s vysokými nástupišti a koncové úseky rekonstruovaných tratí připravit tak, aby umožňovaly rozvoj tramvajových tratí do dalších částí města i za jeho hranice. Toto vše je samozřejmě spojeno s obnovou vozového parku a změnou rozchodu kolejnic z 1 000 mm na klasických 1 435 mm.

Práce na prvním podzemním úseku začaly v roce 1962 a o čtyři roky později byla uvedena do provozu první podzemní stanice nově pojatého tramvajového systému. Významným rokem v novodobých dějinách stuttgartské MHD se stal rok 1985, kdy byla otevřením první linky (U 3) slavnostně zahájena nová era, splňující přijatou strategii kvalitní tramvajové dopravy. Následovaly rekonstrukce a přeměny dalších linek. V současné době je již ve Stuttgartu provozována poslední linka „klasické“ tramvaje. Přeměna této linky je rozvržena do let 2006 až 2010.



Kromě informací o čísle, cílové stanici a času do příjezdu linky je ještě zobrazena délka tramvajové soupravy.

U podzemních stanic jsou tyto informace ještě doplněny akustickým hlášením čísla linky a jejího směru těsně před příjezdem linky do stanice. Uvnitř vozu je akustické hlášení zastávek doplněno přehledným prosvětleným panelem s vyobrazením všech zastávek konkrétní linky a nechybí ani udání směru s aktuální polohou.

Koncepce podzemních i povrchových stanic vychází ze zásad vytvoření maximálního pocitu bezpečí pro cestující – přehledné a světlé stanice bez skrytých zákoutí, umístění SOS kiosků pro přivolání pomoci na snadno viditelných místech, využití kamerového systému se 180 kamerami. Pro případ pádu osoby do kolejiště je pod vnitřní hranou nástupiště vytvořen prostor pro bezpečné ukrytí před příjíždějícím vlakem. V poslední generaci vozidel DT8 je pro větší bezpečnost cestujících celý prostor sledován zabudovanými kamerami, jejichž záznam je archivován 3 dny. Umís-

## de in Germany

tění kamer ve voze je na první pohled zřejmé díky jasnému piktogramu umístěnému u každých dveří. V případě nouze má rovněž cestující možnost spojit se s řidičem prostřednictvím hlásiče situovaného uvnitř vozidla. Pro zlepšení pocitu bezpečí v prostředcích a zařízeních MHD je vydána speciální brožurka, popisující jednotlivé bezpečnostní prvky i s radami, jak bezpečně cestovat ve večerních hodinách.

### Dispečink MHD

Modernizace systému veřejné dopravy znamenala i změnu v dispečerském řízení provozu. V roce 1999 bylo otevřeno nové centrální dispečerské pracoviště SSB



Stanice v centrální části Stuttgartu se přesunuly do podzemí.



Celkem 16 linek se z jednoho místa rozjíždí do nočního města i regionu.



Ozubnicová dráha má maximální sklon trati 17,8 %. Při pěkném počasí nastává boj o místa pro kola umístěvaná na speciálním vozíku.

s nepřetržitým provozem, společně pro všechny druhy dopravy. Kromě nepřetržitého monitorování provozu, rádiové komunikace s řidičem, řešení mimořádných situací, dohledu nad systémem dynamických informací a kontroly stanic kamerovým systémem spolupracuje stanoviště centrálního dispečinku úzce s dispečinkem železnice DB, místní i federální policie, se záchranáři, dispečinkem poruch světelných signalizačních zařízení a dispečinkem taxislužby.

### Zaměstnanci

V současné době SSB zaměstnává 2 786 pracovníků, ještě v roce 1993 tato hodnota činila 3 126 zaměstnanců. Složení počtu zaměstnanců je následující: 50,4 % řidiči, 35,9 % dělníci a 13,7 % vedení a administrativní pracovníci.

Velký důraz SSB klade na proškolení řidičů tramvají a autobusů. Díky speciálnímu programu si řidiči pravidelně oživují a testují znalosti dopravních předpisů, techniky jízdy, ovládání palubního počítače a počínání si při výskytu závad a poruch. Pro testování řidičů tramvají slouží i speciální hydraulický trenažér vozu DT8, prostřednictvím kterého specializovaný tým školitelů a psychologů přímo vyhodnocuje reakce a chování řidičů při simulaci skutečného provozu i výskytu nečekaných závad na vozidle. Řidiči se též účastní speciálního antistresového tréninkového programu.

### Náklady spojené s rekonstrukcí systému

Modernizace tramvajového systému si během posledních 25 let vyžádala částku přibližně 2 miliardy €. Jednotlivé dopravní investice bylo možné hradit do výše 80 %

z federálního fondu infrastruktury a do výše 75 % z téhož fondu státu Baden-Württemberg. Náklady na nová vozidla byly do výše 35 % z pořizovací hodnoty hrazeny ze speciálního fondu na obnovu vozového parku.

Jak se tyto obrovské investice do rozvoje kvalitní a spolehlivé hromadné dopravy projeví v chování obyvatel? Srovnáme-li rok 1976 s rokem 2000 – vzrostl počet cestujících užívajících hromadnou dopravu z 16 % na 22 %, počet uživatelů motorových vozidel (i přes dvojnásobný nárůst ve vlastnictví osobních automobilů) poklesl ze 48 % na 46 %. Počet cyklistů stoupl z 2 % na 6% a naopak klesl počet pěších z 34 % na 26 %.

### Hospodaření SSB

Za rok 2002 dosáhly celkové náklady výše 297,8 milionu €, z toho tvořily náklady na zaměstnance (mzdy, školení) 51,6 %, náklady na vozidla, jejich opravy a materiál 27,4 %, investice 9,7 %. Zbývající část tvořily ostatní náklady.

Složení příjmů téhož roku bylo následující: 41,2 % tvořily čisté příjmy z jízdného, 23,2% kompenzace (automatické dorovnání za slevy pro seniory, studenty a další), 25,1 % další příjmy (akcie, nemovitosti) a 10,5 % byla dotace od magistrátu města Stuttgart. Poměr krytí nákladů tržbami u SSB tedy v roce 2002 dosáhl hodnoty 89,5 %.

### Zajímavosti stuttgartské MHD aneb S čím se v Praze rozhodně nesetkáme

Závěrem ještě pár zajímavostí, které nás při prohlídce systému MHD a služeb zaujaly.

#### Objednávka taxi přímo z vozidla MHD

Cestující mají možnost si od 20. hodiny přímo přes řidiče tramvaje nebo nočního autobusu objednat taxi, které cestujícího odveze z jedné z vybraných 50 stanic do jeho cílového místa. Stačí pouze udat své jméno a zastávku, ke které chcete mít taxi přistaveno a přes dispečink je taxi v okamžiku výstupu na dané zastávce připraveno. Pro jízdu s taxi již platí obvyklý tarif. Výjimku tvoří speciální nabídka pro ženy, cestující samy v nočních hodinách v rámci služby „Frauen-Nacht-Taxi“. Na každou objednanou a uskutečněnou jízdu taxi společnost SSB přispěje částkou 3 €, respektive cena za použití taxi je o tuto částku snížena.

#### Zastávky na přání

Další zajímavostí jsou „zastávky na přání“. Tato služba pro cestující je nabízena v autobusech SSB od 21. hodiny, mimo tarifní zónu vnitřního města a mimo nočních linek. Stručně řečeno – autobus zastaví tam, kde si budete přát vystoupit. Jistá omezení tu ale jsou. Místo, kde si cestující přeje vystoupit, musí ležet na trase linky a mezi dvěma pravidelnými stanicemi lze uskutečnit pouze jednu zastávku na přání. Při nástupu cestující řidiči oznámí místo, na kterém by si přál vystoupit. Nejpozději při poslední plánované zastávce toto místo upřesní řidiči, který musí vědět, o které místo se jedná a zda je toto místo bezpečné pro zastavení. Cestující

zaplatí jízdné do následující pravidelné zastávky. Na těchto zastávkách je umožněn pouze výstup cestujících.

#### Úhrada za použití taxislužby při zpoždění

SSB v průměru na svých linkách dosahuje přesnosti mírně nad 90 %. Ve snaze být ještě lepší, používá SSB následující motivační nástroj – pokud by byl cestující přepraven do cílové stanice se zpožděním přesahujícím 20 minut oproti jízdnímu řádu (zpoždění zaviněné SSB), dopravce zaplatí cestujícímu náklady na použití taxi do výše 26 €. Toto platí i pro zubačku, pokud vynechá jeden spoj.

#### Zubačka

Nebývá to často, aby městskou dopravu zajišťovala i linka zubačky (č. 10 z Marienplatz na Degerloch). Trať o délce 2,2 km s maximálním sklonem 17,8 % překonává převýšení 205 metrů a prochází velice klidnou rezidenční oblastí. Zubačka o rozchodu 1 000 mm je provozována od roku 1884, kdy na ní byl po čtyřměsíční stavbě zahájen parní provoz. Dnešní vozidla vzhledově shodná s novými tramvajemi byla nasazena v roce 1982 a dosahují maximální rychlosti 30 km/h. Interval je po celý všední den 15 minut, ve večerních hodinách, o víkendech a volných dnech 20 minut. Oblast Degerloch je velice vyhledávaným místem pro trávení volného času a sportovní aktivity, především cyklistiku. Proto již od roku 1983 byla na zubačce zahájena přeprava jízdních kol umístěných na speciálních vozících. Od jara do podzimu tak mají cestující možnost vyvézt si i své kolo, a tuto službu také hojně využívají.

Ing. Martin Březina,  
technický úsek ředitelství

Rouen, město v Normandii, v severozápadní Francii, má 105 000 obyvatel. Celá aglomerace, která zahrnuje 37 obcí a má plochu 321 km<sup>2</sup>, má 394 000 obyvatel. Městskou hromadnou dopravu zde zajišťuje společnost Tcar (Transports en Commun de l'Agglomération Rouennaise – Hromadná doprava rouenské aglomerace), která pod obchodním jménem **m-é-t-r-o-b-u-s** provozuje dvě linky metra, tři linky autobusů s optickým naváděním systémem TEOR, 35 linek autobusů (z toho 16 linek provozuje přímo Tcar a 19 linek další smluvní dopravci) a 8 linek linkových taxi. Společnost Tcar je členem skupiny Connex.

První linka koňky začala v Rouenu jezdit již v roce 1877, tramvaje zde jezdily až do roku 1953.

Jednotlivá jízdenka stojí 1,30 €, ale například celodenní jízdenka na neomezený počet jízd stojí pouze 3,60 €, tedy necelý trojnásobek. Od roku 1994 jsou používány



Souprava metra odjíždí z konečné stanice Technopôle.

jízdenky s magnetickým proužkem vizitkového formátu. I předplatní jízdenky se označují při každém nástupu do vozidla, aby dopravce měl přehled o skutečném počtu jízd.

## Méto

Provoz byl zahájen 17. prosince 1994. Jedná se samozřejmě o podpovrchovou tramvaj, ale místní dopraváci jí říkají le méto a já jsem kdysi slíbil, že to budu říkat také. Takže mi promiňte. Méto má dvě linky, které jsou pod starým městem na pravém břehu Seiny vedeny společně pod povrchem, na nábřeží, za stanicí Théâtre des Arts, vyjíždí trať na povrch a po mostě překonává Seinou. Na levém břehu Seiny jsou celé trasy obou linek, s výjimkou krátkého úseku okolo stanice Saint Sever, vedeny po povrchu. Právě za stanicí Saint Sever se obě linky rozdělují, západní větve vede do stanice Georges Braque, východní původně vedla do stanice Hôtel de Ville Sotteville, v roce 1997 byla prodloužena až do stanice Technopôle. Interval na každé lince je přes den 5 až 10 minut. Celkem má síť métra délku 15,1 km, z toho 2,2 km pod povrchem, je zde 31 stanic, z toho 5 podpovrchových. Provoz zajišťuje 28 částečně nízkopodlažních souprav od firmy Alstom (soupravy stejného typu jezdí i v Paříži a v Grenoblu).

## TEOR

Největší zajímavost městské hromadné dopravy v Rouenu. Zkratka TEOR

Autobus TEOR se blíží ke stanici Mont Riboude. Řidič najede do prostoru modrého obdélníku s návěstí doporučené rychlosti (zde 20 km/hod., ale v některých zastávkách je povoleno až 40 km/hod.), tam se kamera „chytne“ dvojité, přerušované, bílé čáry a řízení vozidla převezme počítač.

Najetí k nástupišti pomocí optického navádění je opravdu dokonalé. Na obrázku je „mezera“ mezi hranou nástupiště (která je kryta dřevěnou lištou) a podlahou autobusu.



Vyhrazené jízdní pruhy pro linky TEOR jsou od ostatní dopravy nejen odděleny zvýšenými obrubníky, ale jsou odlišeny i barevně.



# Městská hromadná doprava v Rouenu

znamená Transport Est-Ouest Rouennais – Rouenská východo-západní doprava. Vznik tohoto systému byl podmíněn konfigurací terénu, ve kterém Rouen leží. Zatímco levý břeh Seiny je plochý, nad pravým břehem hned za starým městem jsou poměrně prudké svahy, na které navazuje náhorní plošina. Na této náhorní plošině byla v severozápadní a západní části aglomerace vystavěna



Pod šedým krytem v pravé části obrázku je ukryta kamera optického navádění.

rozsáhlá sídliště. Severo-jihní směr, který spojuje oba břehy Seiny, je od roku 1994 kvalitně obslužen oběma linkami métra. U východo – západního směru je největším problémem právě značný výškový rozdíl. Jeden z projektů řešení obsluhy sídliště na náhorní plošině proto dokonce navrhoval výstavbu kapacitní lanovky. Nakonec byl ale vybrán právě systém TEOR. Jedná se o systém kapacitní autobusové dopravy, která je na výjezdu z centra města vedena po vlastním tělese, je provozována výhradně kloubovými nízkopodlažními vozy a v některých zastávkách využívá optického navádění vozidla k nástupní hraně. Za předním sklem autobusu je umístěna kamera, která na vjezdu do zastávek sleduje dvojitou bílou přerušovanou čáru. Palubní počítač vyhodnocuje údaje z kamery a sám navádí vozidlo do optimální polohy na zastávce. Řidič nemusí točit volantem, pouze zrychluje nebo brzdí.

Provoz systému TEOR byl zahájen v roce 2001 na dvou linkách, v roce 2003 přibyla linka třetí. Jejich celková délka je 25,6 km, interval ve špičce je na každé lince 3 minuty. Systémem optického navádění je vybaveno 16 z celkových 41 stanic. V systému TEOR jsou provozována pouze kloubová nízkopodlažní vozidla od skupiny Irisbus (jsou to i u nás dobře známé kloubové Citybusy) v jednotné (a výrazné) barevné úpravě.

V roce 2005 proběhnou další práce na prodloužení linky T2 TEOR, na prodloužení vyhrazeného tělesa a na vybavení dalších zastávek pro optické navádění.

Text a foto: Ing. Jan Urban

# 7. Mezinárodní konference a výstava: Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji

Ve dnech 15. až 17. září 2004 se v Karlových Varech uskutečnil v pořadí již sedmý ročník mezinárodní konference Doprava a technologie k udržitelnému rozvoji, pořádaný Společností pro trvale udržitelný život a městem Karlovy Vary.

Odborný program konference zaměřený obecně na technologie alternativních pohonů, obnovitelné zdroje energie a systémy ekologických způsobů dopravy se nevyhnul ani otázkám připravované legislativy a informacím o podpůrných programech a možnostech financování ekologických projektů.

## Ekologická daňová reforma

V rámci navrhovaných legislativních změn je nutné zmínit se o připravované koncepci ekologické daňové reformy ČR (která je v souladu se směrnicí Evropské unie č. 96/2003/EC o zdanění energetických výrobků a elektřiny), jejíž cíl je jednoznačný – ochrana klimatu snížením emisí skleníkových plynů, motivace k energetickým úsporám a vyšší využití alternativních paliv a biopaliv v dopravě. Ekologická daňová reforma předpokládá zdanění paliv podle jejich vlivu na životní prostředí – tedy v rámci ochrany klimatu znevýhodnit paliva s vyššími měrnými emisemi CO<sub>2</sub> a naopak zvýhodnit paliva alternativní.

Co k tomuto daňovému modelu vede? Především snaha dotlačit spotřebitele k ekologickému chování v podobě omezení používání uhlíkatých paliv. V současné době připadá ročně na jednoho obyvatele České republiky 12,45 tun CO<sub>2</sub>, přičemž doprava je jedním z hlavních zdrojů znečištění ovzduší ve městech. Podíl dopravy na emisích CO<sub>2</sub> v naší republice, na rozdíl od ostatních odvětví národního hospodářství, stále kontinuálně roste. Od roku 1990 do roku 2002 vzrostl v celkovém poměru jednotlivých odvětví podíl znečištění CO<sub>2</sub> dopravou ze 6 % na 11 %, celkové emise CO<sub>2</sub> z dopravy vzrostly o 47 % na hodnotu 14,7 milionu tun. Největší nárůst zaznamenala silniční nákladní doprava, kde došlo ke zvýšení emisí o 161 %, individuální doprava zaznamenala nárůst emisí CO<sub>2</sub> o 69 % a emise CO<sub>2</sub> z autobusové MHD vzrostly v uvedeném období o 32 %.

Celkové emise z dopravy 1990/2002 (tuny/rok)

	Rok	CO <sub>2</sub>	Nárůst %	CO	NO <sub>x</sub>
Osobní vozy	1990	3 757 000		216 200	34 700
	2002	6 364 000	+ 69	149 000	26 400
MHD - autobusy	1990	550 000		6 400	7 400
	2002	725 000	+ 32	6 400	8 300
Nákladní doprava	1990	1 721 000		26 500	20 000
	2002	4 485 000	+ 161	68 100	43 900
Celkem	1990	9 987 000		285 000	106 300
	2002	14 703 000	+ 47	238 100	107 500

Koncept reformy, jak již zřejmě tušíte, jednoznačně vychází z teorie, že cena je nejúčinnějším nástrojem k ovlivňování chování spotřebitele.

Jak by to tedy mělo vypadat v praxi? Podle dosavadního navrženého konceptu dojde v roce 2007 k zavedení spotřebních daní pro pevná paliva, elektřinu a zemní plyn pro vytápění ve výši 50 % minimální sazby podle zmiňované evropské směrnice a o rok později dojde k navýšení na úroveň minimálních sazeb. Následně se v letech 2008 až 2010 přistoupí k 10% zvýšení spotřebních daní pro benzín a naftu, nebo k tomuto zvýšení dojde až v roce 2010, ve kterém směrnice očekává pro benzín a naftu nárůst minimálních sazeb spotřebních daní.

Minimální sazby spotřebních daní podle směrnice 96/2003/EC

Palivo	Sazba v roce 2008	Jednotka
Benzín	11,840 Kč	1,00 l
Nafta	9,950 Kč	1,00 l
Bionafta	6,866 Kč	1,00 l
LPG	3,933 Kč	1,00 l
CNG, LNG	3,355 Kč	1,00 l

V oblasti elektrické energie a alternativních paliv citovaná směrnice umožňuje členským státům požádat o celkovou, či částečnou výjimku o snížení úrovně zdanění elektřiny používanou pro přepravu cestujících (a zboží) po železnici, v metru, tramvajích a trolejbusích, a také pro zemní plyn (stlačený CNG i kapalný LNG) a propan-butan (LPG) užívaných jako pohonné hmoty vozidel. Výjimku ze zdanění lze uplatnit i na biopaliva a ostatní výrobky vyráběné z biomasy. Česká republika s uplatněním těchto výjimek počítá. Zde je nutné zdůraznit, že daňová reforma do roku 2020 nepočítá v oblasti alternativních paliv se změnou spotřebních daní ze CNG – tato daň, resp. její výše bude jako jediná dlouhodobě stabilizována na dnešní úrovni.

Daňová podpora paliva CNG je v souladu s vládním Programem podpory alternativních paliv v dopravě, který ve shodě s dokumenty EU považuje CNG jako nejperspektivnější alternativní palivo do roku 2020. Cílem Programu je deklarace vlády do roku 2020 nahradit 20 % spotřeby benzínu a naftu palivy alternativními – ve složení 10 % CNG, 8 % biopaliva a 2 % vodíků. Palivo CNG je považováno jako most k vodíkovému hospodářství, a proto je kromě uváděné daňové podpory (zachování výše sazby daně do roku 2020) počítáno i s garancí zachování státní podpory při používání alternativních paliv, dále s možností využití finančních prostředků ze strukturálních fondů EU z Operačního programu Infrastruktura (opatře-



ní 2.3. Podpora zavádění alternativních paliv) a také s finanční podporou plynárenských společností, které se připravují být partnery vlády a regionům. Návrh reformy je založen na zachování a případném rozšíření finanční účasti státu na systémové podpoře rozvoje MHD a veřejné linkové dopravy.

Ekologická daňová reforma je koncipována jako rozpočtově neutrální – dodatečné výnosy ze zvýšení spotřebních daní z energií budou kompenzovány snížením nejnižší mezní sazby daně z příjmu fyzických osob (v rozsahu ze současných 15 % na 12,5 %) respektive zvýšením nezdanitelného základu daně z příjmu fyzických osob. Snahou Ministerstva životního prostředí je, aby tento zvýšený výnos ze spotřebních daní byl účelově vázán k ekologickým opatřením, jakými jsou například rozvoj alternativních paliv a rozvoj cyklistické dopravy.

## Projekt Elektrobusu

Z hlediska provozování ekologické dopravy ve městech nelze opomenout výsledek výzkumného vývojového projektu „Výzkum elektrobusu a jeho komponent pro městskou dopravu“ vyhlášeného v roce 2000 Ministerstvem průmyslu a obchodu.

Nositel tohoto projektu se stala firma ČAS – SERVICE a. s. Znojmo, která je mimo jiné i provozovatelem znojemské MHD. Ve spolupráci fakulty elek-

trotechniky a informatiky VUT v Brně, firem Elis Plzeň a. s., Eprona Rokytnice nad Jizerou a. s. a Ústavem pro výzkum motorových vozidel Praha vznikl v průběhu tříletého období funkční prototyp elektrobusu – bezemisního vozidla, který splňuje provozní požadavky kladená na vozidla městské hromadné dopravy,

včetně nízkopodlažnosti. Při provozování elektrobusů odpadá potřeba budovat nákladné trakční trolejové vedení, měničiny a rozvody elektrické energie, není poškozován urbanistický vzhled měst a hlavně, jak již bylo zmíněno, provoz vozidla je bezemisní.

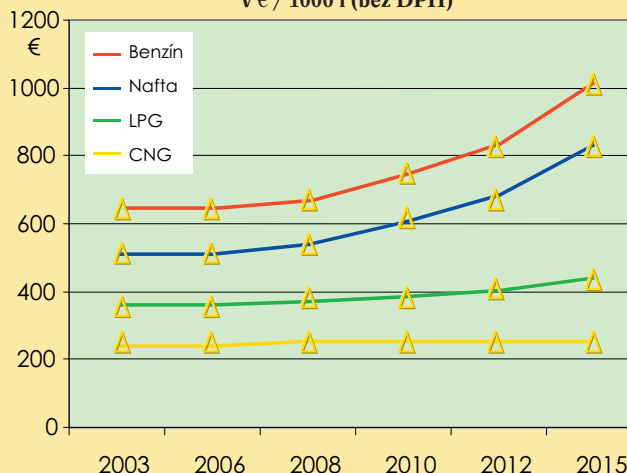
Vozidlo elektrobusu je postaveno na platformě nízkopodlažního trolejbusu 21 Tr AC z bývalé Škody Ostrov a k pohonu využívá asynchronní elektromotoru o jmenovitém výkonu 160 kW. Zdrojem elektrické energie jsou NiCd akumulátory (celkem 110 kazet o hmotnosti 2 400 kg), které jsou částečně umístěny i v interiéru vozu, což má za následek umístění všech 29 míst k sezení na zvýšených podestkách. Nabíjení akumulátorů probíhá systémem řízeného rychlonabíjení, který byl v rámci tohoto projektu vyvinut. Životnost akumulátorů je předpokládána na 310 až 350 tisíc km. Dojezd elektrobusu na jedno nabití akumulátorů činí 110 až 130 km v závislosti na provozních podmínkách trasy. Vozidlo s maximální rychlostí 70 km/h a stouparostí 8 % má celkovou obsaditelnost 70 osob. Celková hmotnost elektrobusu je 18 tun.

Elektrobus dosáhl v procesu schvalování plné homologace jako městský nízkopodlažní autobus a je v současné době nasazen do běžného provozu na linkách MHD ve Znojmě. Díky principu progresivního rychlého nabíjení akumulátorů, které zabezpečí během 20 minut dobítí zůstatkové kapacity 50 % na kapacitu 80 % jmenovité kapacity zdroje, odpovídá použití vozidla režimu a potřebám vozidel MHD.

Závěrem ještě stručná zmínka o ceně – podle sdělení zástupce znojemské společnosti jsou pořizovací náklady elektrobusu odhadem srovnatelné jako u trolejbusu.

Ing. Martin Březina, technický úsek ředitelství

Předpoklad vývoje cen motorových paliv v € / 1000 l (bez DPH)



včetně nízkopodlažnosti. Při provozování elektrobusů odpadá potřeba budovat nákladné trakční trolejové vedení, měničiny a rozvody elektrické energie, není poškozován urbanistický vzhled měst a hlavně, jak již bylo zmíněno, provoz vozidla je bezemisní.

Vozidlo elektrobusu je postaveno na platformě nízkopodlažního trolejbusu 21 Tr AC z bývalé Škody Ostrov a k pohonu využívá asynchronní elektromotoru o jmenovitém výkonu 160 kW. Zdrojem elektrické energie jsou NiCd akumulátory (celkem 110 kazet o hmotnosti 2 400 kg), které jsou částečně umístěny i v interiéru vozu, což má za následek umístění všech 29 míst k sezení na zvýšených podestkách. Nabíjení akumulátorů probíhá systémem řízeného rychlonabíjení, který byl v rámci tohoto projektu vyvinut. Životnost akumulátorů je předpokládána na 310 až 350 tisíc km. Dojezd elektrobusu na jedno nabití akumulátorů činí 110 až 130 km v závislosti na provozních podmínkách trasy. Vozidlo s maximální rychlostí 70 km/h a stouparostí 8 % má celkovou obsaditelnost 70 osob. Celková hmotnost elektrobusu je 18 tun.

Elektrobus dosáhl v procesu schvalování plné homologace jako městský nízkopodlažní autobus a je v současné době nasazen do běžného provozu na linkách MHD ve Znojmě. Díky principu progresivního rychlého nabíjení akumulátorů, které zabezpečí během 20 minut dobítí zůstatkové kapacity 50 % na kapacitu 80 % jmenovité kapacity zdroje, odpovídá použití vozidla režimu a potřebám vozidel MHD.

Závěrem ještě stručná zmínka o ceně – podle sdělení zástupce znojemské společnosti jsou pořizovací náklady elektrobusu odhadem srovnatelné jako u trolejbusu.

Ing. Martin Březina, technický úsek ředitelství

## FILM

### Super Prohnilí

Od roku 1984, kdy na filmové plátno poprvé průžným krokem vstoupil čerstvý, idealistický absolvent policejní akademie Francois Lesbuche, aby se do tajů policejní praxe nechal zasvětit protřelým, zkorumpovaným kolegou Reném Boisrondem, uplynula v Seině spousta vody. Ke krimikomedií Prohnilí přibylo v roce 1990 divácky neméně úspěšné pokračování Prohnilí proti prohnilým a nyní...

Ve třetím díle, u jehož zrodu stál opět jeden z nejspěšnějších komediálních režisérů, Claude Zidi, se cesty sešrané policajtské dvojky z pařížského Montmartru znovu sbíhají. René stále sází na koňě, přesvědčen, že jednou musí konečně vyhrát, zatímco Francois se vypracoval na šéfa zvláštního oddělení potírajícího zločinnost. Dvojice se mění v trio, když staří kolegové, kterým se vždycky dařilo elegantně balancovat na hranici mezi špinavostí a mravností, zatahují do hry o velký balík peněz mladého, horlivého stážistu Julienu. Ten si však myslí, že podstupuje zvláštní druh výcviku...

Hlavních rolí v Super Prohnilých se opět ujali Philippe Noiret a Thierry Lhermitte.

V kinech od 2. prosince 2004.

### Milenci a vrazi



Ústředním místem děje filmové adaptace románu Vladimíra Párala je dům kdesi v Ústí nad Labem, patřící tamní chemické továrně. V přízemí je „montéřcimra“, kde se střídají obyvatelé náhodní i trvalí, nad ní je byt ředitele továrny a pak část pokojů ženských a mužských – svobodárna. Nikdy ale toto uspořádání není dodrženo. Všechno je tu beznadějně pomícháno. Do svobodárny vnikne mladý pár, čekající dítě. Nevraží na ředitele, ale i na spolubydlící, rvou se o trochu vody, chtějí ty druhé vystrnadit, chtějí byt. Konečně se stěhují a všechno se pomíchá a začíná znovu. V režii Viktora Polesného se na plátně odehrává v poměrně rychlém tempu s určitým nadhledem rozsáhlá saga, začínající někdy v šedesátých letech a končící epilogem v roce 1990. Pozvánkou do kina může být třeba i scénická hudba Karla Svobody, dobové známé písničky a v neposlední řadě i herecké obsazení (mimo jiné Zlata Adamovská, Jiří Langmajer nebo David Prachař).

## DIVADLO

### Národní divadlo

Na 9. prosince přichystal baletní soubor Národního divadla premiéru nového nastudování baletu Petra Iljiče Čajkovského Louskáček. Příběh inspirovaný pohádkou Charlese Dickense se odehrává v 19. století v Londýně a vypráví o kouzlu Vánoc, které proměňuje povahy lidí. Novou podobu klasického díla světových baletních scén připravil maďarský choreograf a současný umělecký šéf Deutsche Oper am Rhein Düsseldorf, Youri Vamos.

### GoJa Music Hall

Od 10. prosince se v programu muzikálového divadla na pražském Výstavišti bude možno setkat s dílem autorské dvojice Alain Boubllil a Claude-Michel Schönberg Miss Saigon. V režii Petra Novotného můžete vidět jeden z nejuspěšnějších světových muzikálů, který získal mimo jiné i tři broadwayské ceny Tony a na celém světě jej již shlédlo přes 29 milionů diváků. Autorem českého libreta je Eduard Krečmar a na jevišti budou k vidění mimo jiné Magda Malá, Roman Vojtek, Pavel Vítek, Kateřina Brožová, Iveta Bartošová, Helena Vondráčková, Jiří Korn a Tomáš Savka.

## HUDBA

V prosinci se téměř pravidelně dostává do fóra velký sál Lucerny. I letos se v něm chystá celá řada hudebních vystoupení. Již na středu 8. prosince tam byl plánován koncert kanadské zpěvačky a jazzové klavíristky **Diany Krall** (jejíž skladby se mimo jiné objevily třeba i v televizním seriálu Sex ve městě), ale pro velký zájem byla celá akce přeložena do T-Mobile

Arény na Výstavišti. Tak se tedy Lucerna dočká až ve čtvrtek 9. prosince, kdy se tu představí skupina **Chinaski**, která zde pokřtí své nové DVD. V pátek a sobotu (10. a 11. prosince) se v prostorách kina Morava odehrají koncertní večery již **X. ročníku Pražského mezinárodního industriálního festivalu**, za účasti takových souborů jako například amerických Schloss Tegal, polských Monk, slovenských Hieros Gamos nebo Oxyd a za domácí formace třeba Střední Evropa,

## VÁNOČNÍ KONCERT olympic



Tábor radosti nebo VO. I. D. No a hned v neděli 12. prosince v Lucerně předvede svůj nový koncertní program s názvem L'Amour Tour 2004 **Petr Muk** (jen tak mimochodem, těžištěm tohoto programu budou Mukovy coververze písní britské kapely Erasure). Na stejný den je plánováno také speciální vánoční vystoupení **Hany Zagorové** v Divadle Na Vinohradech, s hosty jako jsou třeba Karel Gott, Štefan Margita nebo i Tomáš Savka. Posuneme-li se o pár dnů dál, zjistíme, že vánoční koncert pochystali i „kovaní“ rockeři. V pátek 17. prosince se totiž v Lucerně odehraje akce **Rockovej vánoční mejdan** (kapely Arakain, Citron, Törr, Root, Alkeho, Aleš Brichta Band a další). O den později (tedy 18. prosince) obsadí Lucernu opětě reinkarnovaná skupina **Olympic** s dalším ze série vánočních koncertů. Lucerna si nevydechne ani v neděli 19. prosince, protože na tento den je připravován koncert jednoho z nejpoužívanějších slovenských interpretů **Richarda Müllera**. Jestliže jsme tu už zmiňovali pár vánočních koncertů, sluší se připomenout, že další takový má 21. prosince naplánovaný v Divadle Kalich také **Janek Ledecký**. No a pak už – vzhůru pod stromčeky! **-mis-**

# Metrem budou znít koledy

Pro návštěvníky tradiční akce máme připraven drobný dárek!

**Program Vánočních koncertů v metru – Úterý 21. 12.**

stanice	čas	pěvecký sbor
Můstek B	13.00 – 13.40	dětský pěvecký sbor Fakultní základní školy v Umělecké ulici
Florenc C	14.00 – 14.40	dětský pěvecký sbor Rolníčka Praha

Muzeum	15.00 – 15.40	ženský pěvecký sbor Maraveja
Můstek B	16.00 – 16.40	Klánovický dětský sbor Claireton Chorale
Florenc C	17.00 – 17.40	komorní sbor Resonance pěveckého sboru Prážata
Muzeum	18.00 – 18.40	Klánovický dětský sbor Claireton Chorale

**-red-**

## DOŠLO DO REDAKCE

### Noční doprava funguje, ale stydí se za to

Naše hlavní město se může mimo jiné pyšnit kvalitní a fungující noční dopravou, díky které se noční cestující dostane poměrně často téměř do všech částí Prahy a pomalu se rozrůstá i počet příměstských nočních linek. Nedávno se také zkvalitnil systém přestupů zejména u autobusů díky zavedení několikaminutových vyčkávání v přestupních bodech. Takže by se již dnešní noční cestující neměl strachovat, že mu přípoj ujede a on bude muset na zastávce strávit jistě příjemných dalších 30 minut (ne-li více).

To všechno je jistě pozitivní a chválné. Co je však přinejmenším zarazující, je způsob, kterým se k cestujícím dostanou informace o celkem kvalitní noční dopravě. Případá mi, že se Dopravní podnik a ROPID za noční dopravu stydí, i když k tomu není důvod. Začneme na centrální přestupní zastávce La-

zarská. Veškeré informace na tomto uzlu, přes který projede téměř každý noční cestující, končí klasickými zastávkovými jízdními řády. Žádný plánec, nic o návaznostech na zdejší tramvajové linky, prostě poradí si sám, jak umíš a doufáme, že už jsi s námi jel a víš, co máš dělat.

V tramvaji se možná při dobré konstelaci hvězd ozve na Lazarské hlášení o centrální přestupní zastávce, toť o přestupech vše. Pominu-li seznam zastávek uvnitř vozu s poznámkami o přestupu na tramvaj nebo autobus. Ale na jakou linku mohu přestoupit a kde na sebe linky čekají? V autobusech to samé. Copak je takový problém okořenit hlášení zastávek informacemi o návazné dopravě?

Autobusové zastávky jsou na tom „lépe“. Vedle každého jízdního řádu je prapodivný plánec linky. Jenže

s diskutabilní grafikou, kde sice přestupy vyznačeny jsou, často ale ne v čekacích bodech. To vše podmíněno úspěchem při luštění takového plánu, což je kvůli neosvětleným označenkám a zvláště u dlouhých linek pochybné. Nevím, kdo tyto plány kreslil a nechci se ho dotknout, ale třeba u linky č. 513 by snad opravdu bylo lepší, kdyby tam takový plánec nebyl. Zkrátka informace o přestupech by měly být v noci prioritou hned za jízdním řádem. Už kvůli tomu, že nočními linkami většina lidí nejždí každý den a ne všichni již mají vyzkoušené všechny figle a záłudnosti nočních linek. Je pravda, že při letošním vylepšení přestupů vytvořil ROPID celkem praktický plánec se všemi přestupy a konkrétními časovými údaji. Má to háček: pouze pro vnitřní potřebu.

Jeden příklad nočního cestování: můj známý se s noční dopravou moc nesetkává, ale tentokrát se potřeboval dostat z centra Prahy do Bohnic. Správně vytušil a nastoupil na Lazarské do tramvaje správným směrem. Na Masarykově nádraží již před tramvajel

autobus linky č. 505, na který potřeboval přestoupit. Proto zde vystoupil, ale autobus mu ujel před nose. Pak si samozřejmě na noční dopravu stěžoval, protože než by přišel čekal půl hodiny, raději stihne poslední metro. Kdyby ale tehdy věděl, že neměl přestupovat na Masarykově nádraží, ale až na Náměstí Republiky, kde na sebe tramvaj s autobusem povinně čekají, asi by

měl dojmy z noční dopravy opačné. Jenže kde se tuto utajovanou informaci dozví? Nikde, prostě to musí párkrát vyzkoušet nebo být obdařen šestým smyslem. Je ale nutné dělat z lidí pokusné králiky a nechat je tápat? Když normální podnikatel přijde na trh s novým vý-

robkem, snaží se ho co nejlépe prodat. Jenže v Praze se asi doufá, že dobré zboží se chválí samo. Platí to ale pro noční dopravu?

Filip Drápal (fdrapal@seznam.cz)

## VÁNOČNÍ KŘÍŽOVKA

Pomůcka: Akan, Ate, Dama, Maat, Ri	Čidlo zraku	1. díl tajenky	Název pís- mene	Losování	Bod v judu	Usedlost	SPZ Ústí nad Labem	Otázka na místo	Japonský národní park	Potírat tukem	SPZ Ilavy	Ústrojí čichu	Africký strom	4. díl tajenky	Napodobe- nina
Ojezditi						Psice (nářečně)				Šedesát vteřin					
Klobouk (z maďar- štiny)						Nával Cikán				Druh lékaře Vraník					
Označení našich letadel			Vysoký kopec Kazit				Planeta Asijský sokolík				Výraz hněvu Obilnina				
	Ve (sloven- sky) Tatranský park			Hudební značka Výzva				Potom Směnečný ručitel					Belgické lázně Alžírský přístav		
Hmotnost obalu					Chaos Bulharský bojar				Pěnivý mok Mongolský rolník				Primát Saharská antilopa		
Ruské lázně						Opojný nápoj Léčivý odvar				Plochá střecha Pojitko					
Zápisníky							Diyadelní úloha Klus koně				Park Lihovina z rýže				Korálový útes
Acetyl (zkratka)			Klam Český herec				Bezhrbý velbloud Nyní					Druh usně Celebeský buvol			
Domácí zvíře				Asijská rostlina Tělocvičná pozice				Japonský chrám Přespolní běh					Část utkání Hýkavci		
	Starořím- ská bohyně Ambaláz				Cisterna Spojka				Silný pro- vaz Karetní trumf					Ano (obecně) Tropický strom	
Bázeň						Psací potřeby Svobodný statek									
České město							Prací potřeba Útok					Řada stromů Český vrch			Indický rejsk
Značka hliníku			Ruské vesnice Africký stát				Japonský zápas Zuřivost					Obarvená látka Norské město			
Značka na stromě				Obuv Lyžařský vosk				Lékařský nováček Ostrý přízvuk					Papoušek Úbytek váhy		
	Zobáním obrat	Snad 2. díl tajenky			Daněk (zo- ologický) Náčelník kozáků					Třpyt 3. díl tajenky				Harold Lloyd Darování	
Listnáč						Palivo Starší zá- jmeno						Ženské jméno Ruská opera			
Pozbytí						Lesní šelma Parková květina						Jméno norských králů SPZ Olo- mouce			Lékařská potřeba
Nebo (anglicky)			Služební pořadí Březno				Trup Značka nábytku					Šaty Planetka			
Strana				Dcera boha Réa Značka radia				Domácky Helena Korejská dynastie					Čistící prášek Jeden (francouz- sky)		
Hořké léky						Vodní šelma									
Despota						Chuť (zastarale)									Klystýr

Končí-li váš syn či dcera základní školu, jsou následující řádky určeny právě jim a vám. Zejména tehdy, pokud není vaše dítě natolik vyhraněný typ, aby bylo již pevně rozhodnuto, v jakém oboru a v jaké škole začne od září roku 2005 přípravu na své budoucí povolání. Následujícími řádky vás chceme informovat o oborech, které je možno studovat ve Střední průmyslové škole, Středním odborném učilišti a Učilišti, a. s., jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

## 1. Střední průmyslová škola sídlí v areálu vozovny Motol – Praha 5, Plzeňská 102/219

Kapacita školy: 395 žáků, studium čtyřleté, ukončení: maturitní zkouška, vybavenost učeben: 3 počítačové učebny (Pentium 150, PC Celeron 300), počítačová síť, odborné učebny pro elektrické měření, elektroniku, fyziku, techniku administrativy a jazyky.

letý studijní obor – ukončení: maturitní zkouška

**obor: mechanik elektronik – 26-43-L/001 se zaměřením na informační technologie**

Absolventi mají vědomosti jak z oblasti hardwaru tak i softwaru výpočetní techniky. Ovládají běžný provoz počítačových sítí různých typů, naučí se údržbě informačních systémů, zajišťování bezpečnosti a ochrany dat, základům programování, komunikací v systémech Internet, Intranet, digitálních komunikačních sítí, základní počítačové grafiky a multimédií.

Během odborného výcviku – i ve vybraných firmách – si mohou ověřit své poznatky a znalosti v praxi.

**2. 2 – škola Praha 2, Moravská 3**

Vybavení školy: 3 odborné učebny vybavené pro výpočetní techniku, učebna elektrického měření, posilovna, tělocvična, hřiště.

**a. čtyřleté studijní obory, ukončení: maturitní zkouška**

části. Součástí vzdělání absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny C.

**obor: aranžér – 66-52-H/001**

Aranžování výloh a výstavních prostor za účelem nabídky a propagace zboží a služeb. Výzdoba interiérů, úprava ploch, malba písma a výzdoba prostorových aranžovacích doplňků a expozice.

**2. 3 – škola Praha 8, Pobřežní 37**

Vybavení školy: odborná učebna pro výpočetní techniku, posilovna, tělocvična

**obor: klempíř – 23-55-H/002**

Žáci se seznamují s ručním a strojním zpracováním plechů, dělením, tvarováním, spojováním a s opravami a sestavováním jednotlivých dílů karosérií. Umí svařovat plamenem a elektrickým obloukem v ochranné atmosféře CO<sub>2</sub>. Samostatně realizují dílčí opravy karosérií. Během studia získají řídičské oprávnění skupiny B.

# Máte doma „deváťáka“ – končí váš syn či dcera základní školu?



Foto: SOU

**obor: elektronické počítačové systémy – 26-47-M/002**

Absolventi mají možnost uplatnit v průmyslové a podnikatelské sféře dovednosti a vědomosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, programovacích jazycích a operačních systémech i návazných slaboproudých elektronických zařízeních.

**obor: elektrotechnika – 26-41-M/002**

Absolventi mají široké uplatnění v oblasti návrhu a realizace malých počítačových systémů, zabezpečování pevných i pohyblivých objektů, založených na mikroprocesorové technice, včetně kolejové dopravy. Uplatní zde vědomosti z programování, konstrukce počítačů a mikropočítačů, elektroniky a zabezpečovací techniky.

**obor: provoz a ekonomika dopravy – 37-41-M/006**

Příprava ve studijním oboru vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy světa a zvládnutí odborné terminologie typické pro jednotlivé druhy dopravy. Absolvent umí používat výpočetní techniku a sdělovací prostředky. Dovede zabezpečovat odbornou, správní a ekonomickou problematiku, kde může využít i znalost dvou světových jazyků. Během studia získá řídičské oprávnění skupiny B.

**Dny otevřených dveří ve středu 8. prosince, 12. ledna a 9. února vždy od 14.30 do 17.00 hodin a v sobotu 22. ledna od 9.00 do 14.00 hodin v budově školy.**

## 2. Střední odborné učiliště

**2. 1 – areál vozovny Motol, Praha 5, Plzeňská 219/102**

Vybavení školy: viz Střední průmyslová škola, čtyř-

**obor: autotronik – 39-41-1/001**

Absolvent dovede řešit problémové situace spojené s provozem, diagnostikováním a prováděním oprav motorových vozidel. Zná význam, funkci a způsoby použití montážních přípravků, měřidel a automatizačních obvodů, bloků, regulačních zařízení, diagnostických přístrojů a ovládá jejich obsluhu při využívání v autoopravárenství. Během studia získá řídičské oprávnění skupiny C.

**obor: operátor provozu a ekonomiky dopravy – 37-41-1/009**

Absolventi se uplatní ve funkcích provozní dispečer, traťový dispečer regionální dopravy, výpravčí z depa či vozovny a dozorců stanice. Rovněž získá kvalifikaci pro práci v organizacích zabývajících se individuální nebo hromadnou dopravou osob nebo ve spedičních firmách zabezpečujících přepravu nákladů a zboží. Během studia získá řídičské oprávnění skupiny B.

**b. tříleté učební obory, ukončení: závěrečné učňovské zkoušky**

**obor: autoelektrikář – 26-57-H/001**

Žáci se připravují pro údržbu, seřizování a opravy elektrického a elektronického příslušenství silničních motorových vozidel. Orientují se v číslicové technice a jsou seznámeni se samočinnými počítači a možnostmi jejich uplatnění v automobilové technice. Během studia získají řídičské oprávnění skupiny B.

**obor: mechanik elektronických zařízení – 26-53-H/001**

Výroba, oprava a montáž celků zařízení spotřební a investiční elektroniky včetně znalosti použití integrovaných obvodů, elektronických zařízení a číslicových systémů. Získané znalosti žáci uplatňují při údržbě, montáži a opravách výpočetní techniky.

**obor: elektrikář pro silňoproud – 26-51-H/003**

Absolventi ovládají veškeré elektromontážní práce při opravách bytových a průmyslových objektů, umí zapojovat nejrůznější spotřebiče. Znají seřizování a zkoušení elektrických částí strojů a přístrojů včetně elektrické výzbroje kolejových dopravních prostředků. Mají potřebné vědomosti o užívaných elektronických zařízeních v daném oboru.

**obor: automechanik – 23-68-H/001**

Opravování silničních motorových vozidel a jejich funkčních celků. Provádění funkční kontroly po provedené opravě. Používání a obsluha diagnostických zařízení pro kontrolu technického stavu vozidel a jejich

**obor: lakýrník – 23-61-H/001**

Žáci jsou schopni provádět povrchovou úpravu automobilů, autobusů i tramvají. Získávají znalosti prací písmomalířských a dekoratérských, míchání a tónování barev, oprav hotových lakovaných výrobků i provádění nápisů. Absolventi nacházejí uplatnění jak v lakovnách při opravách karosérií, tak i v ostatních lakýrnických provozovnách.

**obor: instalatér – 36-52-H/001**

Montáž, udržování a opravování vodovodních, odpadních, plynovodních a topných rozvodů a zařízení. Spojování různých materiálů svařením, lepením a jinými technikami.

**Dvouletý učební obor – technické služby v autoservisu – 23-68-E/001 – ukončený závěrečnými učňovskými zkouškami**

V tomto učebním oboru převládá počet vyučovacích hodin v odborném výcviku nad počtem hodin vyučovacích v teorii.

## Odborný výcvik

Vybavení vlastních pracovišť podle oborů.

**Autoobory – Praha 5, Na Valentině 4; Praha 5, Plzeňská 134;** diagnostické přístroje motorů i náprav, digitální zkoušečka tlumičů, zouvačka, vyvažovačka pneumatik, přístroj na měření geometrie, hydraulické zvedáky, ekologicke mycí stůl, zařízení pro odsávání olejů, hydraulické rozpínáky, ohýbačky, svařovačky plechů a plastů, PC + software na vyhledávání elektronických závad, diagnostická sonda, tlaková sonda, diagnostická stolice a další.

**Elektroobory – Praha 10, Na Třebešíně – standardní zařízení odpovídající osnovám vyučovacích oborů, satelitní TV systém, generátory GC, osciloskopy (jednokanálové i dvoukanálové), univerzální multimetry, automatické mikropáčky.**

**I. ročníky a obor aranžér – odborný výcvik Praha 8, Pobřežní 37.**

**Dny otevřených dveří pro všechny obory, tj. dvouletý, tříletý a čtyřletý studijní obory (mimo průmyslovou školu): Praha 8, Pobřežní 37 (stanice metra B Křížíkova) vždy v úterý 7. prosince, 11. ledna a 8. února od 14.30 do 17.00 hod a v sobotu 22. ledna od 9 do 14 hodin ve všech pracovištích školy.**

-sou-

# ŠKOLNÍ STRÍPKY

## Budoucí pedagogové v naší škole

O několik let zpět se vrátili studenti 1. ročníku filozofické fakulty katedry pedagogiky a zasedli do lavic naší školy. To, co obnáší život za katedrou, zatím pozorovali a jistě i přemýšleli o tom, zda jednou budou stát před třídou a učit. Spolu se svojí profesorkou Dr. Dvořákovou zkonstatovali, že se jim výuka velmi líbila,

a že i prostředí naší školy je příjemné.

V následné besedě s vedením školy se zajímali i o postoje žáků a kantorů k problematice xenofobie, drog i záškoláctví. To se snaží kromě své odbornosti ve svém studiu teoreticky zvládnout. Mají před sebou ještě 4 další roky studia a lze jen doufat, že alespoň

někteří z nich po ukončení studia zamíří do škol, kde svá studia zúročí. Víme všichni, že školy mladé učitele potřebují.

-sou-



Foto: SOU



## Podmínky účasti studentů na důchodovém pojištění při studiu

Podmínky účasti na důchodovém pojištění studentů středních a vysokých škol upravuje zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, který rozlišuje pojištění povinné a pojištění dobrovolné.

Studenti středních, vyšších odborných nebo vysokých škol v ČR jsou „automaticky“ pojištěni ze zákona po dobu prvních šesti let studia po dosažení věku 18 let. Toto omezení se vztahuje na dobu studia po 31. prosinci 1995. Účast na důchodovém pojištění studentů končí uplynutím doby prvních šesti let studia počítaných nejdříve od 1. ledna 1996 (pokud student dosáhl 18 let nejpozději k tomuto datu) nebo počítaných ode dne, kdy student dosáhne 18 let po 1. lednu 1996. Nemusí se přitom jednat o studium nepřetržitě, doby studia se počítají, dokud nepokryjí celých prvních

šest let. Tato účast na povinném důchodovém pojištění studenta je bezplatná.

Za studium na středních a vysokých školách v ČR se přitom též považuje studium na středních a vysokých školách v zahraničí, pokud podle rozhodnutí Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR je postaveno na roven studiu na středních a vysokých školách v ČR.

Po uplynutí šesti let, kdy trvá studium, není povinností studenta účastnit se důchodového pojištění. Avšak doba neúčasti na důchodovém pojištění se samozřejmě v budoucnu nemůže zohlednit pro účely přiznávání dávek důchodového pojištění.

Pokud chce být student i při dalším studiu delším než 6 let účasten důchodového pojištění, může se přihlásit k dobrovolnému důchodovému pojištění.

Vyměřovacím základem osoby dobrovolně účastně důchodového pojištění je částka, kterou si sám určí, nejméně však od 1. ledna 2004 měsíčně částka, do níž se započítává plně část osobního vyměřovacího základu pro vyměření důchodu, platná k 1. lednu kalendářního roku, ve kterém se pojistné na důchodové pojištění platí. **Sazba pojistného z vyměřovacího základu osob dobrovolně účastných důchodového pojištění činí 28 %. Nejnižší pojistné tedy činí 28 % z částky 7 500 Kč, tj. 2 100 Kč.**

Příhlášku k účasti na dobrovolném důchodovém pojištění podává občan u okresní správy sociálního zabezpečení (OSSZ). V Praze u Pražské správy sociálního zabezpečení (PSSZ) podle místa svého trvalého pobytu. Pojistné se odvádí na účet správy.

**Ing. Alena Vaňková, oddělení daní ředitelství**

## Důchodová problematika

**Byla již schválena valorizace starobních důchodů pro rok 2005?**

Pro rok 2005 byla schválena valorizace všech důchodů, tedy starobních, invalidních, částečných invalidních, vdovských, vdoveckých a sirotčích. U důchodů, které jsou a budou vyměřeny do 31. prosince 2004, se od lednové splátky 2005 zvyšuje procentní výměra o 5,4. U důchodů, které budou přiznány od 1. ledna do 31. prosince 2005, je již valorizace zapracována do nových výpočtových koeficientů pro rok 2005. Základní výměra, tzv. pevná částka se zvyšuje u všech důchodů (dosud přiznaných i nově přiznaných od 1. ledna 2005) od lednové splátky důchodu z 1 310 Kč na 1 400 Kč.

Pro důchody přiznané ještě do 31. prosince 2004 budou hodnoceny roční hrubé výdělků od roku 1986 do

roku 2005, tedy 18 výdělkových roků, pro důchody přiznané v roce 2005 budou hodnoceny výdělků za období 1986 až 2004, tedy 19 výdělkových roků.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2004 nebo 2005, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělků od roku 1986 do roku 2003 + leden až listopad 2004, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli získat na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení

povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor 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, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz.**

**Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor**

Děkuji všem čtenářům této rubriky za jejich zájem o důchodovou problematiku, za jejich dotazy a podněty. Přeji všem příjemné prožití vánočních svátků a hodně zdraví a dobré pohody do nového roku 2005!

## Bílá pastelka

Dopravní podnik obdržel poděkování od mgr. Viktora Dudra, vicepresidenta Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR:

„Velice a upřímně děkuji za zorganizování sbírky Bílá pastelka v budově Dopravního podniku v pondělí 18. října 2004. S pokladničkou byl u vás nevidomý pan Luboš Slavík, předseda tělovýchovné jednoty ZORA Praha, která organizuje rekreační i soutěžní sportovní

aktivitu těžce zrakově postižených lidí. Po otevření pokladničky bylo v ní 4 995,50 Kč. To svědčí o velké solidaritě konkrétních lidí, zaměstnanců vašeho podniku, s našimi problémy. Proto se na vás obracím s prosbou o tlumočení poděkování všem těm, kteří na sbírku přispěli.“

Připomeňme, že výtěžek sbírky bude věnován na speciální výukové programy pro nevidomé a slabozraké

občany, kteří se budou učit zvládat samostatnou chůzi s bílou slepečkou holí, číst Braillovo slepecké písmo a jiné základní dovednosti, které jim pomáhají přiblížit se normálnímu životu a usnadňují jim samostatný život a komunikaci s okolím. Součástí těchto výukových programů je například i ovládání zařízení, která umožňují zrakově postiženým využívat prostředky městské hromadné dopravy.

Za redakci DP-KONTAKTU se rádi k poděkování mgr. Dudra připojujeme.

-red-

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

V předvánočním čase jsme zalovili v redakčním internetovém notesu plném adres zajímavých dopravních stránek. Pro dnešní pokračování seriálu jsme nakonec vybrali stránky s tematikou železnice a kolejové dopravy. A shodou okolností půjde především o dráhy s rozchodem užším, než je obvyklé.

Železniční dopravě jsme věnovali pozornost naposledy před dvěma lety. Od té doby jsme zaznamenali novou štitku v rybníce českých železničních serverů. Pokud patříte k příznivcům domácí železnice a chcete být pravidelně informováni o dění na tuzemských kolejích, zapamatujte si internetovou adresu [www.zelpage.cz](http://www.zelpage.cz). Na tomto serveru najdete prakticky každodenně aktualizované zprávy o všem podstatném, co hýbe zdejším dráhami, řadu zajímavých článků, rubrik (přehledy aktuálních výluk, přehledy nostalgických jízd, řazení vlaků, železniční stavby) a množství fotografií ve dvou samostatných sekcích (Fotoalbum a Foto-reportáže). Velmi obsáhlý je seznam odkazů na další české stránky s obdobnou tematikou.

Mnozí železniční znalci možná netuší, že poblíž České Třebové se

nachází úzkorozchodná trať, po níž dokonce jezdí vlaky s cestujícími. Reč je o jedenáctikilometrové dráze v Mladějově na Moravě, sloužící kdysi pro účely dolů nacházejících se v okolí obce. Před zkázou ji zachránila nezisková organizace Muzeum průmyslových železnic, která se stará o obnovu vozového parku a v letních měsících pořádá veřejné jízdy vlaků tažených parními lokomotivami. Více informací o této zajímavé úzkokolejce, její historii i současnosti naleznete na velmi kvalitně zpracovaných stránkách [www.mpz.cz](http://www.mpz.cz).

Pokud patříte mezi příznivce úzkého železničního rozchodu, pravý ráj se pro vás rozkládá na jih a západ od našich hranic. Za rakouskými a německými úzkokolejkami se přitom můžete vydat hned teď prostřednictvím internetu. Rakouské úzkorozchodné dráhy najdete přehledně a pohromadě na serveru [www.schmalspur.at](http://www.schmalspur.at) – nechybí zde popisy tratí, fotografie a odkazy na stránky jednotlivých provozovatelů. V Německu se „úzkémo rozchodu“ (takto zní překlad německého slova Schmalspur) věnují s příslušnou německou důkladností stránky [www.schmalspurbahn.de](http://www.schmalspurbahn.de). Stránky

jsou koncipovány jako lexikon německých úzkokolejek, kterých jsou v zemi našich západních sousedů desítky. Návštěvník se tak dozví o každé z tratí ty nejpodstatnější informace – bohužel pouze v němčině.

Zajímavé úzkorozchodné železnice nalezneme i na východ od našich hranic. Jedna z nich se nachází v údolí Čierného Hronu, od něhož i získala své jméno Čiernohorská železnice. Její stránky v lehce westernovém stylu mají adresu [www.chz.sk](http://www.chz.sk). Tato lesní železnice byla vybudována během první poloviny minulého století a s různými větvemi a odbočkami dosahovala až neuvěřitelné délky 132 km. Dnes je provozováno „jen“ čtrnáct kilometrů v letní sezoně a jízda lesním vláčkem patří k vyhledávaným turistickým zážitkům. Vyplácí se i návštěva zmiňovaných internetových stránek, kde vedle informací o historii a současnosti provozu naleznete rovněž popisy a nákresy jednotlivých lokomotiv a mašinek.

Čiernohorská železnice není jedinou slovenskou lesní železnici. Chcete-li se dozvědět i o dalších, věnujte pozornost adrese [www.karpaty.net/zeleznice/lesnizeleznice.htm](http://www.karpaty.net/zeleznice/lesnizeleznice.htm). Jsou zde shromážděny souhrnné informace o provozu či existenci posledních fungujících lesních železnic v pohorí Karpaty, tedy o těch, které doposud vozí dřevo nebo slouží k muzejním účelům. Naleznete zde detailní údaje nejen o slovenských, ale také o rumunských, ukrajinských, polských a maďarských lesních dráhách včetně technických údajů a fotografií.

-mš-



## 6. část Hradčany

Při vyslovení jména Hradčany si většinou vybavíme srdce českého státu – Pražský hrad s katedrálou sv. Víta majestátně se tyčící nad Vltavou. Samotné jméno této starobylé části Prahy je poprvé doloženo v roce 1350 a je odvozeno od toho, že zde sídlili *hradčané*, tedy „lidé bydlící u hrade“ (tj. menšího nebo vedlejšího hradu). O jednotlivých památkách Hradčan existuje bohatá literatura, a proto tuto tematiku, pokud není přímo spojena s historií dopravy, tentokrát úmyslně opouštíme.

Hradčany založil asi v roce 1321 purkrabí Hynek Berka z Dubé. Nebyly však královským, ale poddanským městem, které podléhalo purkrabství. V těsném sousedství Hradčan ležela osada (jakési předměstí Hradčan) Pohořelec a dále premonstrátský klášter na Strahově. Již za vlády Karla IV. byly Pohořelec i klášter pojaty do územního obvodu chráněného



hradbami. Císařovna Marie Terezie 5. června 1756 povýšila Hradčany na město královské a to se již v roce 1784 spojilo se Starým Městem, Novým Městem a Malou Stranou v jednotně spravované královské hlavní město Prahu. Formálně však Hradčany zůstaly katastrálním územím a byly označovány jako městská čtvrť Praha IV. Již nikdy od té doby neměly vlastní samosprávné orgány. Na tomto místě je nutné připomenout, že ještě na

počátku 20. století bylo katastrální území Hradčan mnohem menší. Jeho hranice byly na severu vymezeny Mariánskými hradbami a Jelení ulicí, na západě zhruba Jelení a Keplerovou, jen jižní hranice byla téměř totožná s dnešní. Zbytek současného hradčanského území, který zahrnoval barokní fortifikaci (tj. zhruba po ulici Milady Horákové, Patočkovu a Myslbekovu a vlastní hradby, na rozdíl od dneška včetně příkopů před nimi) tvořil tzv. Pevnostní obvod, vykazovaný přibližně do konce první světové války jako samostatné katastrální území podléhající vojenskému eráru. Po vytvoření tzv. Velké Prahy od 1. ledna 1922 jim označení Praha IV zůstalo a vytvářely s městskými částmi Praha I až Praha VII (šlo tedy o ty části Prahy, které již předtím tvořily jedinou správní jednotku) jeden správní obvod s volenou místní radou. V roce 1949 bylo katastrální území rozděleno mezi nově zřízené městské obvody Praha 1 a Praha 6, což fakticky trvá i po správních reorganizacích v letech 1960 a 1990 dodnes.

Hradčany měly v moderní době poměrně specifické osídlení. „Normální“ obytná zástavba byla jen v blízkosti Pohořelce a mezi Úvozem a Loretánskou ulicí a později na některých uvolněných částech Pevnostního obvodu v oblasti ulice Na Baště sv. Jiří, Na Baště sv. Ludmily a Na Baště sv. Tomáše. Část domů severně od ulice Na Valech původně příslušela k devické Brusce a ke katastrálnímu území Hradčany byla připojena až kolem roku 1946. Převážnou většinu hradčanského území tvořily četné vojenské a správní budovy (Pražský hrad je po staletí sídlem českých králů a prezidentů) a v neposlední řadě církevní stavby. Tento význam Hradčan se projevoval i na počtu obyvatel. V roce 1869 bylo při sčítání lidu vykazováno 5 940 obyvatel, v roce 1921 už 10 752, ale po druhé světové válce následuje období „vyliďování“ Hradčan a počet obyvatel klesal z 8 203 v roce 1950, přes 3 464 v roce 1980 až na současných 2 390 na počátku 21. století, kdy 105 ha Hradčan přísluší ku Praze 1 a 46 ha ku Praze 6.

Poloha Pražského hradu poměrně vysoko nad vltavským údolím sice přispěla nádhernému panoramatu města, z dopravního hlediska však znamenala vždy velké nesnáze, a tak je vývoj zdejších komunikací poměrně zajímavý. Na Hrad existoval ve směru od centra dnešní Prahy několik možných, vždy ale velmi strmých cest. Jednou z nich je dnešní ulička Na Opyši, která zřejmě již v 9. století spojovala hrad s vltavským břodem v prostoru Klárova. Použijeme-li dnešní názvy ulic, můžeme vymezit druhou trasu: Nerudovou a Úvozem a zpět Loretánskou na Hradčanské náměstí. Těžko si dnes představíme, že významnou hradčanskou komunikací byla v 15. století tzv. Radnická cesta, čili dnešní Radnické schody. Původní strmá úvozová cesta byla

teprve v roce 1663 nahrazena schody. Současně byla zřízena nová silnice Ke Hradu. V nejstarších dobách se do Hradu vstupovalo také tzv. Jižní bránou, do níž ústila dnes už dávno zaniklá cesta v prodloužení Sněmovní ulice. V roce 1278 ji nahradila jiná strmá cesta v místě dnešních Nových zámeckých schodů, podél které už existoval i zárodek schodiště. Solidnější schody tu byly vybudovány v letech 1540 až 1541 a další úprava se uskutečnila v roce 1670. Nehledě na pojmenování, Nové zámecké schody jsou starší než Zámecké schody, které se svého času jmenovaly Staré zámecké schody. Ty byly postaveny v 16. století a rozšířeny v letech 1835 až 1837.

Od severu se do Hradu vstupovalo přes Prašný most vedoucí přes Jelení příkop s potokem Brusnicí. Nejdříve tu byl dřevěný most (doložen v roce 1535), kamenný most tu byl postaven po požáru v roce 1541 a v roce 1769 byl nahrazen vysokým náběhem s tunelem pro potok. V rámci stavby bastionové fortifikace byla v roce 1721 otevřena tzv. Písecká brána. Na západní straně byly Hradčany za Karla IV. uzavřeny Strahovskou branou (1360 – 1362, měla však předchůdkyně na jiných místech), kterou při barokní přestavbě v letech 1653 – 1727 nahradila Nová Strahovská či Říšská brána, zbořená až v roce 1899. Úzká rampa nad ulicí Dlačačov ve směru od Pohořelce ke vstupu do Strahovského kláštera dodnes připomíná polohu původní cesty i vysoké za-

ložení barokní brány.

Prakticky od počátku veřejné dopravy v Praze se řešila otázka dopravní obsluhy Hradčan. Výškově rozdíl mezi Klárovem a Pohořelcem činí téměř 93 m, a tak bylo hledání vhodné trasy složité. S přihlednutím k faktu, že návazné spojení přes Vltavu tu bylo dlouho možné jen přes Karlův most, bylo nutné, aby dopravní prostředek vešel cestující z Malé Strany. Pomineme-li jen z literatury známý návrh parní tramvaje v Nerudově ulici z roku 1873 a archivními dokumenty doložené



Foto: Petr Malík

předběžně návrhy Františka Křižíka na tramvajovou trať Jelením příkopem, která ve vazbě na směr do obory Hvězda měla hlavně rekreační charakter, zabývala se pražská městská rada a její odborná komise pro elektrické dráhy už v roce 1895 vážně obsluhou Hradčan. Jenže projekty, které vypracovaly Elektrické podniky král. hl. m. Prahy v letech 1897 (adhezní trať) a 1898 (ozubnicková trať) zamítlo vzhledem ke sklonu až 122 ‰ z bezpečnostních důvodů ministerstvo železnic. V dalších letech se proto zvažovala různá náhradní řešení, například trať v ulici Tržiště a po nové komunikaci s úvratí do Úvozu. Od roku 1904 byla ve hře trasa vedená Chotkovou silnicí, vybudovanou v roce 1831, kterou však bylo nutné náročným způsobem rozšířit a upravit směrově i výškově, a dále přes Mariánské hradby. Ukázalo se, že toto řešení, sice mnohem delší, je nejhodnější, i když nebylo v době stavby jasné, kudy bude trať dál pokračovat do oblasti Pohořelce.

Přesto se od 7. března 1908 pokusily Elektrické podniky vyřešit obsluhu Hradčan zkušební první českou autobusovou linkou z Malostranského náměstí před Hradčanské náměstí na Pohořelec. Pro velké technické obtíže byla linka po nehodě jednoho z autobusů 18. listopadu 1909 zrušena.

Tramvajový provoz v úseku Klárova – Chotkovy sady – Královský hrad byl zahájen 30. ledna 1910 linkou č. 5. Na tomto místě ale musíme zdůraznit, že na katastr Hradčan přijely tramvaje už o něco dříve – v roce 1908 k Nádraží v Brusce a o rok později ke střešovické vozovně (linka č. 11). Tato trať měla pro potřebnou obsluhu jádra Hradčan jen nepatrný význam. V ulici U Prašného mostu byla postavena manipulační trať pro spojení se střešovickou vozovnou, na které byl největší sklon v historii pražské tramvajové sítě (téměř 102 ‰), která byla v roce 1913 nahrazena bezpečnější tratí v severní části ulice U Brusnice.

Na Pohořelec přijely první tramvaje 22. prosince 1911. Po několikaletém váhání byla nakonec zvolena trasa ulicemi Jelení, U Brusnice, U Kasáren a Loretánskou, a to i za cenu velmi nepříznivých sklonových, provozních a prostorových podmínek v uličce U Kasáren, kde bylo možné zřídit jen jednokolejnou trať, kde tramvajové vozy zabíraly celou šířku komunikace a chůze zde byla velmi nebezpečná. Pro zajímavost uvádíme, že za křižovatkou Chotkovy sady bylo až na Pohořelec 11 stanic včetně konečné. V roce 1919 byla na Pohořelci dokonce postavena kolejevá smyčka.

Hradčanské území se vyznačovalo i tramvajovými tratěmi, které byly původně postaveny pro jiné účely. Například trať na východním okraji katastru, v Badeniho ulici, byla postavena pro potřeby VI. sokolského sletu, který se v roce 1912 konal na Letné, ale v roce 1915 byla ke Špejcharu od Klárova prodloužena linka č. 2. Pro zajištění dopravy během VIII. sokolského sletu, který se konal na Strahově, byly v roce 1926 postaveny tzv. sletové tratě Jelení ulice – Pohořelec, Střešovice – Dlačačov a spojovací trať na Hládkově. Všechny byly před dalšími slety v letech 1932 a 1938 výrazněji přestavěny. V Jelení a Keplerově ulici jezdila pravidelná linka od roku 1927 a v dnešní Myslbekově ulici (tehdy Clam-Martiničové) od roku 1933. Tehdy se současně uskutečnil pokus vyřadit z provozu nebezpečnou trať přes ulici U Kasáren a odklonit ji do Jelení a Keplerovy. Trať přes Hradčany byla mimo provoz jen od ledna do

prosince 1933, kdy se sem vrátila linka č. 1. Důvodem byla náročná, několik let trvající přestavba Jelení ulice, ale i protesty hradčanských obyvatel. Před sletem v roce 1938 byla trať kolem Lorety definitivně zrušena a snesena, ale dodnes je v dlažbě Loretánské ulice patrné, kudy koloje vedly.

V roce 1932 byla v elektrifikované podobě obnovena lanovka na Petřín. Zřejmě málokoho napadne, že tehdy byla průlomem v Hladově zdi prodloužena na katastrální území Hradčan.

Poměrně pokladný vývoj v poválečných letech „zpesťtilo“ v polovině 60. let až zavádění autobusových linek, které se ale hradčanského katastru jen dotýkaly (č. 132, 134, 143). Zajima-

lostí byla rekreační autobusová linka č. 200 (později E), spojující v letech 1967 – 1970 Hradčanské a Staroměstské náměstí. Význam ale měla jen pro turisty.

Zásadní změnu přineslo, tak jako tomu bývalo v jiných částech Prahy, zahájení provozu prvního úseku tratě A metra 12. srpna 1978. Jedna ze stanic, které byly tehdy uvedeny do provozu, nese přiléhavé jméno Hradčanská. I když se nachází „jen“ na hranici popisovaného katastrálního území, má velký vliv na obsluhu severní části Hradčan (tj. oblast ulice Na Valech). U stanice vznikl důležitý terminál tramvajových a autobusových linek MHD i dálkových autobusových linek, takže je možné konstatovat, že historické Hradčany dnes mají kvalitní spojení s mnoha částmi Prahy.

Protože téma hledání nejvhodnější tramvajové trasy na Hradčany, které jsme zde jen nepatrně „nakousli“, je poměrně zajímavé, ještě se k němu na stránkách DP-KONTAKT vrátíme.

–pf–



**Správná odpověď z čísla 10/2004:** „Místo na říjnovém soutěžním snímku je na Národní třídě při vyústění Spálené ulice na Novém městě pražském. Zajímavý snímek zmizel staré Prahy byl pořízen v rozmezí let 1969 až 1971. Takto lokalita vypadala po požáru a následném stržení dřevěné provizorní stavby, která zde

stála desítky let na místě bývalého Šlikova paláce. Na snímku vpravo je malá část rohového domu čp. 115, dostavěného v roce 1903 v secesním slohu.“ Toto je jen výtah z rozsáhlé odpovědi jednoho ze stálých účastníků naší ankety, na kterého se navíc při losování usmálo štěstí.

Zřejmě mladší fotografie měla na svědomí, že jsme do uzávěrky říjnového kola soutěže obdrželi více než třicet odpovědí a na všech bylo správně identifikováno místo pořízení snímku. Proto jsme přistoupili ve čtvrtek 18. listopadu na jednání redakční rady k losování. Pánové Antonín Dvořák, Jaroslav Horník a Pavel Zobal tak od nás dostali třetí díl Pražského dopravního zeměpisu a kalendář z produkce Dopravního podniku na rok 2005.

Všem soutěžícím děkujeme za odpovědi a výhercům srdečně blahopřejeme!

Předvánoční shon není tím pravým časem k bádání po historických knihách, ale i přesto věříme, že si najdete chvílku a vyluštíte prosincovou hádanku. Na vaše názory čekáme jako obvykle do konce měsíce, tentokrát do 31. prosince 2004. Na trojici úspěšných a zároveň šťastných řešitelů čeká třetí díl Pražského dopravního zeměpisu a také poslední z řady publikací mapujících historii tramvajových vozoven, Vozovna Motol. Také přidáme kalendář z produkce Dopravního podniku.

Jsme si jisti, že už alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, a tak neváhejte 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 zásilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Svě odpovědi můžete také vhodit do schránky DP-KONTAKTu v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Jste připraveni? Podvaapadesáté vám pokládáme stále stejnou otázku – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

## NAPSALI O NÁS

**Blesk (22. 11. 2004)**

### Kdo v metru hlásí stanice? Samí profíci

Denně oslovují stovky tisíc lidí. Mluví na cestujících v pražské dopravě v metru, tramvajích i autobusech, hlásí každou stanici. Znáte jejich hlas, ale víte, kdo jsou? Na „běčku“ pražské podzemky slyšíte Evu Jurinovou, jinde zase moderátory českých rádií. V říjnu udělal Dopravní podnik v MHD významnou změnu. Po dlouhé době vyměnil hlas na lince C. Na „konkurzu“ se šlo několik známých osobností. „Bylo osloveno sedm uchazečů, vítězem se stal Tomáš Černý z Českého rozhlasu. Jeho hlas v metru zazní už do konce roku,“ říká mluvčí DP Michaela Kuchařová. „Rozhodovalo, jak bude hlas v provozu metra vnímat cestujícími. Nesmí být vysoký, nepřijemný, zvučný,

hlášení musí být srozumitelné a jasné,“ popisuje zásady výběru Kuchařová. Jednou z nejznámějších „hvězd“ pražské hromadné dopravy je Eva Jurinová. „Je to docela příjemný pocit vědět, že každý den můj hlas oslovuje lidi,“ říká bývalá televizní hlasatelka.

**Večerník Praha (22. 11. 2004)**

### Opilec mlátil tramvajáka

Napadení opilec oznámil v sobotu časně ráno řidič tramvaje ze Soudní ulice v Praze 4. Strážníci, kteří přispěchali na místo, chtěli vidět jeho doklady. Oviněný muž je ale evidentně ukázat nechtěl. „Začal policisty hrubě urážet. Verbálně napadal nejen je, ale také zaměstnance Dopravního podniku, kteří přijeli krátce po hlídce,“ řekla Ria Froňková z městské policie.

Když na jednoho z nich agresivní muž zaútočil, použili strážníci hmaty a chvaty a opileci nasadili pouta. Skončil na policejní služebně. Napadeného dopraváka musel ošetřit lékař.

**Večerník Praha (20. 11. 2004)**

### Výtah pro vozíčkáře a tělesně postižené

Výtah pro vozíčkáře a tělesně postižené vyrůstá v blízkosti frekventované stanice Muzeum. Umožnit by měl snazší vstup handicapovaných osob do pražské podzemky. Na bezbariérové zpřístupnění stanic letos Dopravní podnik plánoval vydat 110 milionů korun. V blízké budoucnosti by měly vést přístupy bez bariér i do stanice Florenc na trati B a Vltavské na „céčku“. V některých ale zřejmě nikdy nebudou. Například Malostranská je v místech, kde se výtah nedá postavit.

**Vybral ing. Jan Urban**

## Ekofór 2004 aneb Humorem na přírodu

Koncem loňského roku se několik nadšenců z ekologicko-volnočasové organizace Hnutí Brontosaurus rozhodlo navázat na tradici soutěže a výstavy Ekofór. Na ní bylo v minulosti možné nalézt kreslené vtipy, které odrážely tematiku životního prostředí. Tato soutěž byla návštěvníky i autory velmi oblíbená zejména v 80. letech minulého století.

V letošním prvním obnoveném ročníku, kde ke kresleným vtipům přibyla i kategorie fotografická, organizátoři obdrželi přes sto prací od autorů různých věkových kategorií. V létě bylo uspořádáno několik výstav Ekofóru, které se konaly na velkých folkových festivalech po celé republice. Zde kromě odborné poroty mohli pro své oblíbené obrázky hlasovat i běžní návštěvníci výstav, z jejichž více než 1 000 hlasovacích lístků vzešli vítězové Ceny veřejnosti.

Slavnostní vyhodnocení Ceny veřejnosti i Ceny odborné poroty se uskutečnilo v rámci vrcholné akce Hnutí Brontosaurus, Dortu pro Brontosaura. Jednalo se o celovíkendovou otevřenou oslavu 30. výročí vzniku Brontosaura, která se konala 17. až 19. září v Telči.

V rámci soutěže Ekofór pořádají členové Hnutí Brontosaurus několik prezentačních výstav nejen vítězských prací této soutěže, ale i ukázek vlastní činnosti, s níž by rádi seznámili také širší veřejnost. První z nich se konala v říjnu 2004 v Centru volného času Lužánky v Brně. V současné době probíhá podobná výstava v Praze.

Pražská výstava, instalovaná přibližně na ploše 30 metrů čtverečních, je nejrozsáhlejší ze všech výstav vítězských prací soutěže. Od 3. listopadu do 31. prosince se nachází v podchodu stanice metra Karlovo náměstí při výstupu směrem na Palackého náměstí. Kromě vítězských i méně úspěšných prací soutěže Ekofór si zde kolemjdoucí mohou prohlédnout fotografie a jiné informace z různých akcí Hnutí Brontosaurus, zejména letních táborů Prázdniny s Brontosaurom.

Výstavu na svém území zašitila a finančně přispěla městská část Praha 2, soutěž Ekofór jako celek podporuje Jihomoravský kraj.

Blíže informace o Ekofóru lze nalézt na internetové adrese <http://ekofor.brontosaurus.cz> a na na intranetu divize Metro, na neformálních stránkách „Krtkův svjet“.

**-red-**



ONO SE VÁM TO KÉVLE LENČE; NEVRTĚ SE, NEVRTĚ SE, JENŽE KOLÍ MĚ PŘED LĚTÁ MALOVAJ LÁDA, TAK SEM REMEL RTUŤ V PĹČÍCH, VYSĚTEJ OLEJ V ŠITINÁCH A DIONYDLOVOU VYKRAŽKU DO CELÝM HŘEBĚTĚ.

# Zajištění prodeje jízdenek na rok 2005

Dopravní podnik hl. m. Prahy,  
akciová společnost



V letošním roce byl předprodej jízdních dokladů pro rok 2005 zahájen již v pondělí 29. listopadu. Od toho dne je celý sortiment jízdenek (roční, čtvrtletní a měsíční jízdenky) k dispozici v prodejních místech ve stanicích metra, v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti a v prodejním centru Roztyly. Ve stanicích metra Roztyly a v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti je otevřeno nejvíce prodejních okének a navíc v obou místech je možno platit platebními kartami.

Nevíte, do které stanice metra můžete vyrazit pro časové jízdenky na rok 2005? Na lince A jsou to stanice Dejvická, Hradčanská, Můstek, Náměstí Míru, Želivského, Strašnická, Skalka; na lince B Zličín, Luka, Lužiny, Hůrka, Smíchovské nádraží, Anděl - Na Knížecí, Karlovo náměstí, Florenc, Palmovka, Vysočanská, Hloubětín, Rajská zahrada, Černý Most; a na lince C si můžete koupit jízdenky ve stanicích Háje, Roztyly, Kačerov, Vyšehrad, I. P. Pavlova, Hlavní nádraží, Nádraží Holešovice, Kobylisy a Ládvi.

#### Prodejní doba ve stanicích metra od 29. listopadu do 7. ledna:

pracovní dny 6.30 – 19.00 hodin  
soboty 7.30 – 12.00 hodin  
neděle (pouze 19. 12. a 2. 1.)  
10.00 – 17.00 hodin  
31. prosinec 6.30 – 12.00 hodin

Prodejní místa v metru, v budově Centrálního

dispečinku v ulici Na Bojišti a ve stanici Roztyly budou uzavřena od 24. do 26. prosince a 1. ledna.

**Prodej časových jízdenek je také realizován v informačních střediscích Muzeum, Můstek – Jungmannovo náměstí, Anděl a Nádraží Holešovice.** I v těchto místech si může cestující veřejnost od 29. listopadu zakoupit všechny druhy časových jízdenek s výjimkou časových jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti, tzv. klouzavých.

#### Prodejní doba od 29. listopadu do 7. ledna:

pracovní dny 6.30 – 19.30 hodin  
soboty 7.30 – 12.00 hodin  
neděle 10.00 – 17.00 hodin

V informačním středisku Muzeum bude otevřeno každý den (pondělí až neděle) do 20.00 hodin. Také v informačních střediscích je zavřeno od 24. do 26. prosince a 1. ledna.

Časové jízdenky jsou k dostání i v **trafikách**, které pravidelně tento sortiment prodávají. Pokud cestující hledají prodejní místo v blízkosti svého bydliště, mohou využít **poboček České pošty** na území Prahy. Pošty a trafiky nabízejí všechny typy kuponů s výjimkou kuponů studentských.

Seznam vybraných trafik na území hl. m. Prahy najdete na internetových stránkách Dopravního podniku, [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz), v části Tarify a ceny – Prodej jízdenek – trafiky.

Občanské roční a čtvrtletní kupony je možné koupit i **prostřednictvím internetu** na adrese: [www.patro.cz](http://www.patro.cz).

Odbor odbytu a tarifů MHD

Úvodem dalšího pokračování „očí“ navážu na minulý díl, který v závěru pojednával o prodeji jízdenek řidiči autobusů. Osud mě v minulých dnech zavál na britské ostrovy, a tak jsem tam několik dní cestoval městskou či příměstskou dopravou.

A právě při cestách autobusy jsem zaznamenal zajímavou zkušenost, kterou si moc dobře v našich podmínkách neumím představit. Vy možná ano.

V sobotu dopoledne jsme nastupovali do autobusu, a tak jako každý den jsme si kupovali denní jízdenku, neboť se vyplatila už při třech jízdách. I tady si můžeme vzít příklad, ale o to tentokrát nejde. Kolega nastupující přede mnou platil dvacetilivrovkou za jízdenku v hodnotě 2,50, ale řidič měl zpátky pouze do deseti liber. Následovala omluva, že mu nemůže vrátit příslušný obnos a vytiskl speciální lístek, jakousi poukázku na deset liber. „Tu si můžete vyměnit u některého kolegy, který desetilivrovku bude mít nebo v naší kanceláři v centru města.“

Musím přiznat, že kolega byl z postupu řidiče na rozpacích. Při deset liber nebo poukázku, je přece jen rozdíl. Ale pochybnosti byly naprosto zbytečné. Při cestě městem jsme náhodou narazili na kancelář dopravce, mimochodem také uvedeného v minulém DP-KONTAKTu, a tak jsme vyrazili vyzkoušet řidičovu

## O JÍZDENKÁCH VLASTNÍMA OČIMA

důvěryhodnost. Stačilo říci pár slov, ukázat poukázku a desetilivrovka společně s omluvou putovala ke kolegovi. Ptáte se na zdržení? Několik málo vteřin a problém byl vyřešen.

V tu chvíli začala pracovat moje fantazie. Nastoupím do autobusu, budu si kupovat jízdenku za 15 korun a mám pouze stokorunu... Poměr zůstává zachován jako v Anglii, ale dokážete si představit, že dostanete vráceno 35 korun a na padesátku poukázku, kterou můžete vyměnit v libovolném předprodeji ve stanicích metra nebo dokonce u libovolného řidiče v jiném vozidle? Nechtěl od této chvíle pracují vaše fantazie a představivost na plné obrátky.

Možná se spokojíte s tvrzením, stará dobrá Anglie... Ale ani tam není všechno zlato, co se třpytí.

Jízdní řád námí nejvíce používané linky jsme získali záhy, a tak jsem jednou vyrazil na spoj s odjezdem v 16.32. Dvě minuty před plánovaným odjezdem mi zbývalo na zastávku ještě několik desítek metrů, a tak jsem zrychlil svůj pohyb, abych autobus doběhl. Leč ouha, za několik desítek vteřin se mihl před očima a byl pryč. V tu chvíli jsem si opět vzpomněl na naše

standardy kvality služby a pravidlo, že s náskokem se ze zastávky neodjíždí. To bohužel v Anglii neplatí, a tak jsem si půlhodinku počkal na další spoj, který měl pro změnu pět minut zpoždění...

Po této zkušenosti jen nevím, kde se vzalo přísloví, že přesnost je výsadou králů, když ani v tak osvědčené monarchii, jakou je Anglie, neplatí. Třeba naši vládcové bývali jiní.

Ale vraťme se ještě na chvíli domů. Ve středu 17. listopadu odpoledne jsem jel linkou č. 6 z I. P. Pavlova na Karlovo náměstí. Věděl jsem o tom, že na Národní je „slavnostní“ výluka, a tak jsem čekal „chlupatý“ hlášení – a nic. Jen ve Štěpánské řídící sdělil plně tramvaji: „Z Karláku jedeme doleva přes Palackého a k Andělu.“ Toť vše. Na Karlově náměstí se z reproduktoru už neozvalo nic.

Takovým hlášením jsem byl překvapen, myslel jsem si, že i u krátkodobých výluk používáme vstřícnějších sdělení...

Příjemné a klidné prožití vánočních svátků a co nejméně negativních překvapení.

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V prosinci 2004 oslavuje 65. narozeniny:

Věra Seitzová – Ř, odbor odbytu a tarifů MHD (23).

### V prosinci 2004 oslavují 60. narozeniny:

Miloslav Čejka – ED, provozovna Hloubětín (35),  
Jiří Dederá – ED, provoz. Vrchní stavba (40),  
Josef Doucha – A, garáž Řepy (13),  
Radovan Hajner – M, sl. elektrotechnická (35),  
Miroslav Honsa – M, sl. elektrotechnická (33),  
František Hýbl – M, technický úsek (30),  
Petr Kadečka – Ř, odbor staveb (32),  
Ladislav Kolář – ED, prov. opravna tramvají (10),  
Václav Kubišta – A, garáž Klíčov (30),  
Blažena Moučková – Ř, odbor přípr. dopr. procesu (17),  
Karel Novák – M, technický úsek (32),  
Karel Peterka – A, garáž Klíčov (14),  
Ladislav Šindelář – ED, odborová organizace (38),

Alois Veverka – ED, prov. opravna tramvají (43).

### V prosinci 2004 oslavují 50. narozeniny:

František Aunický – A, garáž Vršovice (25),  
Jaroslav Bílek – M, sl. sděl. a zabezpečovací (26),  
Zdeněk Císařovský – A, garáž Řepy (14),  
Petr Flekal – A, garáž Kačerov (24),  
Jaroslav Jirásek – A, garáž Vršovice (12),  
Jiří Kalvoda – ED, provozovna Strašnice (31),  
Jaromír Novák – ED, prov. opravna tramvají (31),  
Vladimír Novák – A, DOZ Hostivař (31),  
Jiří Poděbradský – M, sl. technolog. zařízení (27),  
Milan Sedláček – A, garáž Kačerov (31),  
Štefan Vulgan – M, dopravní úsek (27).  
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice,

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

### Do starobního důchodu odešli:

Jaroslava Hašková – A, garáž Řepy (17),  
Zdeňka Holovská – A, garáž Řepy (43),  
Vlasta Kailová – A, garáž Řepy (33),  
Jan Knotek – A, garáž Klíčov (11),  
Marie Pirklová – A, garáž Kačerov (39),  
Jaroslav Šafránek – ED, prov. vrchní stavba (35)  
Miroslav Šimánek – A, garáž Kačerov (23),  
Dalibor Truhlář – A, garáž Kačerov (25),  
Jana Varholová – A, garáž Klíčov (31),  
Jindřiška Vízková – A, garáž Klíčov (29).

### Do invalidního důchodu odešel:

Stanislav Vondráček – ED, prov. Kobylisy (33).  
Děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.

### Vzpomínáme:

26. října 2004 nás ve věku 57 let opustil pan Milan Soukup – Ř, odbor staveb, který u DP pracoval 3 roky.