

# Rok 2004 očíma ředitelů a vedoucích

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

**1** Podle mého názoru byl rok 2004 jedním z nejvýznamnějších v dlouholeté historii Dopravního podniku i městské hromadné dopravy. Zahájili jsme práce na Transformačním projektu, který rozhoduje o tom, jaká bude podoba Dopravního podniku a jaké jeho místo na trhu městské hromadné dopravy.

V provozní oblasti bylo nejvýznamnější událostí zprovoznění tratě metra IV. C1 z Nádraží Holešovice do Ládví. Severní část města se po dlouhých letech dočkala kapacitního kolejového systému, který výrazně zvyšuje kvalitu života v dotčené lokalitě. Nově otevřený úsek byl nejlepším dárkem k třicátému výročí zahájení provozu pražského metra, které jsme si loni připomněli. Pozitivem uplynulého roku je i zahájení výstavby dalšího úseku metra z Ládví přes Prosek do Letňan, který by měl začít sloužit Pražanům v průběhu roku 2008.

**2** Transformační projekt má za sebou více než devět měsíců a za tu dobu se podařilo udělat kus dobré práce. Nejlépe to dokládá organizační struktura podniku platná od 1. ledna 2005. Mnoho jednotek už pracuje v nových organizačních strukturách a s novým vedením. I když v podniku slyším hlasy, že přeměna postupuje pomalu, podařilo se hodně věcí. Navíc naši zákazníci žádné změny na ulici nepozorují, a to je dobře, to byl jeden z cílů, se kterým jsme do celého

projektu šli. Kvalita a bezpečnost provozu musí zůstat minimálně zachována.

Mé poděkování proto patří všem, kteří vzali Transformační projekt za svůj a aktivně se na něm podílejí. Musíme si uvědomit, že ustavením nových jednotek přeměna podniku nekončí, právě naopak. I proto bude aktivní přístup k přeměně nutností i v dalším období.

**3** Všichni si musíme uvědomit, že právě nadcházející fáze optimalizace je tou rozhodující v celé přeměně, a tak k ní musíme také přistupovat. S maximální zodpovědností a také s přesvědčením, že následující měsíce jsou pro nás příležitostí dokázat svůj um a dovednosti. Pokud se nám optimalizace Dopravního podniku podaří, o čemž nepochybují, můžeme se do budoucna dívat s optimismem.

Vyzdvihnout některou z oblastí, které bychom se chtěli více věnovat, by nebylo fér. Každá je pro nás stejně důležitá, ať už bude stejně rozhodovat o celkovém výsledku.

Před několika týdny jsme se rozloučili s rokem 2004. Každý jsme ho prožívali jinak, a tak naše tradiční anketa hodnotí letopočet z pohledu Dopravního podniku a městské hromadné dopravy. Všem ředitelům a vedoucím jednotek od 1. ledna jsme položili následující čtyři otázky:

- 1.** Co se Vám vybaví při vzpomínce na rok 2004 z pohledu podniku a městské hromadné dopravy?
- 2.** Nejvýznamnější vnitropodnikovou akcí nejen minulého roku je Transformační projekt. Jak hodnotíte jeho dosavadní průběh?
- 3.** Rok 2005 bude pro Transformační projekt zlomový, většina jednotek projde fází optimalizace, která rozhodne o příští podobě Dopravního podniku. Jak se připravujete a na co budete klást největší důraz?
- 4.** Jaké budou Vaše priority v roce 2005 kromě Transformačního projektu?

**4** Podle mého každý den vyjíždíme do ulic s cílem zajišťovat po všech stránkách kvalitní, spolehlivou a bezpečnou městskou hromadnou dopravu. Tento cíl platí i pro každý den roku 2005. Pokud se nám ho podaří naplnovat k maximální spokojenosti našich zákazníků, bude to znamenat, že dobře plníme své základní poslání.

Velkou výzvou do nadcházejících týdnů je úkol vyrovnat se s nižším objemem finančních prostředků nejen v investiční oblasti, ale i v provozní sféře.



Foto: Petr Malík



**Přehled významných investičních akcí v roce 2005**

12 a 13



**Stát už nebude využívat kryty v metru k ochraně obyvatel**

14 a 15



**Saarbrücken aneb Tramvají pohodlně z Německa do Francie**

20 a 21



**Transformační projekt – 9**

Příloha

Z obsahu

Organizační schéma komunálního podniku se změnilo již od 1. srpna 1950. Dopravní podnik byl nově rozdělen na odbory, které se dále členily na úseky, případně jiné organizační složky; dobové organizační schéma jejich název neuvádí. Byly ustaveny následující odbory (uvedeny tučně):

## 10 – Správce podniku

11 – Bezpečnost; 12 – Sekretariát; 13 – Normy; 14 – Kontrola;

## 20 – Plánovací odbor

21 – Vývoj; 22 – Vlastní plán; 23 – Kontrola plánu; 24 – Statistika;

## 30 – Kádrový odbor

31 – Úsek pro výběr; 32 – Úsek školní; 33 – Úsek kádrové evidence; 34 – Úsek osobní;

Podle pokynů ministra vnitra z 22. května 1953 se usnesla 12. června 1953 rada Ústředního národního výboru hlavního města Prahy zřídit místo dosavadního komunálního podniku tzv. podnik komunálního hospodářství. V názvu podniku se to projevilo vypuštěním slov „komunální podnik“, takže dále existovalo jen úřední pojmenování **Dopravní podnik hlavního města Prahy**. Změna vstoupila v platnost 1. července 1953. Není příliš jasné, jak fungovala dále původní organizační struktura z roku 1950. Rada ÚNV k uvedenému datu jmenovala místo správce ředitele podniku a současně tři další hlavní vedoucí pracovníky podniku: vedoucího účetního, plánovače a vedoucího provozu. Jiné údaje o vnitřní struktuře Dopravního podniku se nepodařilo zatím najít. Je však pravděpodobné, že k zásadnějším

pochopitelně provoz, jehož organizační struktura byla poměrně komplikovaná, nikoliv ale nepřehledná. Pod vedoucího provozu spadalo pět organizačních jednotek: Vývoj, Technologie a konstrukce, Technická ochrana práce, Hlavní mechanik a Hlavní energetik. Kromě nich do Vedení provozu spadaly čtyři odborné úseky, které se členily na provozovny, jeden úsek zahrnoval jako organizační jednotku referát. Struktura odborných úseků byla následující:

## 3000 – Úsek dopravy

Referát dopravního provozu; zahrnuje Dopravní a technickou kancelář, Plánování dopravy a lehké údržby, Dispečink, Jízdní řády, Tarify a jízdenky (členi se na Lístkárnou, Prodejní předplatních jízdenek, Přepravní kontrolu), Šetření dopravních nehod, Kárné a pořá-

# Ředitel podniku vede podnik, zastupuje jej a jedná jeho jménem... aneb Jak se vyvíjela organizační struktura Dopravního podniku (3)

## 40 – Hospodářský odbor

41 – Finanční; 42 – Správní; 43 – Materiálová služba;

## 50 – Dopravní odbor

## 51 – Elektrické dráhy

511 – Jízdní služba (Kobylisy, Libeň, Motol, Pankrác, Strašnice, Vokovice, Žižkov, Hloubětín, dopravní služba, revisní služba, staniční péče, výhybkáři, jízdní řády, kartotéka, stížnosti, likvidace škod; čísla útvarů jsou z úsporných důvodů vynechána); 512 – Technický plán; 513 – Lístkárna;

## 52 – Trolejbusy

512 – Jízdní služba (Smíchov, Střešovice, Vinohrady, Libeň); 522 – Technický plán;

## 53 – Autobusy

531 – Jízdní a dopravní služba (Dejvice, Pankrác, Náměstí Republiky); 532 – Technický plán.

## 60 – Technický odbor

61 – Technický plán; 62 – Těžká údržba drah a autobusů (Pomocné provozy, Montovna, Soustružna, Karosárna, Autodílna, Gumárna, Kolejové konstrukce, Svářecí auta, Závodová doprava); 63 – Lehká údržba drah (Kobylisy, Libeň, Motol, Pankrác, Strašnice, Střešovice, Vokovice, Žižkov, Hloubětín, Lanová dráha); 64 – Lehká a těžká údržba trolejbusů (Smíchov, Střešovice, Vinohrady, Libeň); 65 – Lehká údržba autobusů (Pankrác, Dejvice); 66 – Stavba a udržování budov; 67 – Stavba a udržování tratí; 68 – Stavba a udržování vrchního vedení; 69 – Měničny.

Některá pracoviště byla do organizační struktury zahrnuta, ačkoliv ještě nebyla v provozu (u drah Hloubětín, u trolejbusů Libeň).

změnám proti předchozímu období nedošlo. Pochopitelně se podle potřeby průběžně zřizovaly a rušily některé organizační složky nižší úrovně, související například s přestěhováním vlnohradské trolejbusové vozovny do Michle (dnešní Vršovice) a podobně. Řízení Dopravního podniku ze strany ÚNV zajišťovala Správa komunálního hospodářství.

Zásadní organizační změny se v Dopravním podniku uskutečnily až v roce 1958. Od 1. ledna byla v platnosti nová organizační struktura. (U „nižších“ útvarů vynecháváme z úsporných důvodů organizační čísla.) K tomuto dni existovaly následující odbory ředitele podniku:

1100 – Odbor plánovací; 1110 – Odbor pro finanční plán; 1120 – Odbor pro práce a mzdy; 1130 – Odbor kádrový; 1140 – Vedoucí účetní; 1150 – Odbor technické kontroly; 1160 – Odbor pro zvláštní úkoly; 1170 – Odbor administrativní; 1180 – Odbor organizační; 1190 – Odbor pro projekty a stavební dozor (též nazývaný odborem investiční výstavby); 1200 – Skupina pro výstavbu ústředních dílen (dočasná organizační jednotka); 1210 – Odbor obchodní (včetně zásobování); 2000 – Vedoucí provozu.

„Ředitel podniku vede podnik, zastupuje jej a jedná jeho jménem. O všech věcech podniku rozhoduje samostatně, pokud podle zvláštních předpisů není rozhodnutí vyhrazeno nadřízenému orgánu nebo pokud se nevyžaduje schválení a souhlas tohoto orgánu, nebo souhlas vedoucího účetního,“ uvádí se v Organisačním řádu Dopravního podniku hlavního města Prahy.

Všechny odbory se členily na nižší organizační jednotky. Nejvýznamnější byl z hlediska úkolů podniku

kové věci zaměstnanců, Stížnosti, Zvláštní jízdenky, Korespondence a spisová služba);

Provozovna Hloubětín, Provozovna Kobylisy, Provozovna Motol, Provozovna Pankrác (tramvaje), Provozovna Strašnice, Provozovna Střešovice (tramvaje), Provozovna Vokovice, Provozovna Žižkov, Výhybkáři, Lanová dráha, Provozovna Libeň, Provozovna Michle, Provozovna Smíchov, Provozovna Střešovice (trolejbusy), Provozovna Dejvice, Provozovna Pankrác (autobusy). Každá provozovna, vyjma Lanové dráhy a Výhybkářů, se členila na dvě organizační jednotky, Provoz a Údržbu.

## 4000 – Úsek stavební

Členil se na tři útvary: Správa a údržba budov, Stavba a udržování tratí (v tom Vrchní stavba, Čističi kolejí, Zámečníci); Závodová doprava (v tom Dílna závodové dopravy; Nákladní auta; Nákladní auta detašovaná; Podbíjecí auta; Traktory, autojeřáby, silniční válce, transportéry); Osobní auta; Lory; Brousicí, čističí a mazací vozy.

## 5000 – Úsek těžké a střední údržby

Členil se na tři organizační jednotky: Ústřední dílny (v tom dílny organizační jednotky (střediska) Montovna, Montovna Libeň, Soustružna, Karosárna, Autodílna, Gumárna, Výroba kolejových konstrukcí, Údržba kolejové sítě svářením); Střední údržba elektrických drah (v tom střediska Dílna Hloubětín, Dílna Motol); Těžká a střední údržba trolejbusů (v tom Těžká údržba trolejbusů, Střední údržba trolejbusů).

## 6000 – Úsek elektrostrojního zařízení

Zahrnoval organizační jednotky Silno- a slaboproud; Měničny (v tom Provoz měnění, Údržba měnění); Vrchní vedení (v tom Stavba a údržba vrchního vedení a Dílny vrchního vedení).

Organizační řád vydaný vedením Dopravního podniku přesně stanovil úkoly hlavních organizačních složek, především úseků, a stanovil přesně jejich vzájemnou spolupráci. Přesto v něm bylo uvedeno: „Působnost organizačního útvaru tvoří souhrn úkolů (souhrn prací a činností), tomuto útvaru přidělených. Působnost vymezená jednotlivým organizačním útvarům tímto organizačním řádem nesmí však být chápána formalisticky, nýbrž souborně jako celek. Do působnosti organizačního útvaru patří proto i úkoly, které nejsou v organizačním řádu výslovně uvedeny, jsou-li součástí, nebo předpokladem úkolů jmenovaných.“

Bez zajímavosti není ani článek 12 Organisačního řádu, který říká: „Při řešení všech otázek politicko-hospodářských a zaměstnaneckých postupují činitelé, povolání k tomu podle tohoto organizačního řádu, vždy v součinnosti s příslušnými orgány KSČ a se zaměstnaneckými zastupitelskými orgány podle platných předpisů.“

Tato struktura podniku zřejmě příliš nevyhovova-



Foto: Archiv DP

la, a proto již v roce 1960 se přikročilo k další změně organizační struktury. S účinností od 1. února 1960 byli jmenováni tři náměstkové ředitele – dopravní, technický a ekonomický, jako první krok k novému vnitřnímu rozdělení Dopravního podniku. Takovou sestavu vedoucích pracovníků (dnes ovšem s tituly ředitelů) jako nejbližších odborných spolupracovníků ředitele (generálního ředitele) známe vlastně dodnes. Během února a března 1960 probíhaly přípravy na organizační změny. Nová vnitřní struktura Dopravního podniku vstoupila v platnost 1. dubna 1960.

Přímo **řediteli podniku** podléhaly následující útvary: Sekretariát, Kádrová evidence, Technická kontrola, Podniková kontrola, Zvláštní úkoly, Investiční výstavba, Hospodářská správa, Učňovské středisko a Výzkumně-vývojové pracoviště. **Dopravnímu náměstkovi** podléhaly útvary: Dispečink, Dopravně technická kancelář a Technické školení dopravních zaměstnanců. **Technickému náměstkovi** ředitele podléhaly útvary: Konstrukce a technologie, Technický rozvoj, Projekty, Hlavní mechanik, Hlavní energetik, Bezpečnost práce. Pod **Ekonomického náměstka** spadaly útvary: Práce a mzdy, Metodika souborný plán, Mechanizace a rozbor, Financování, Evidence vlastních nákladů,

Evidence mezd, Evidence zásob, Evidence základních prostředků, Zásobování a odbyt.

Kromě uvedených útvarů bylo zřízeno dvacet provozoven, které podléhaly přímo řediteli podniku. Bylo to 13 dopravních provozoven: Hloubětín, Kobylisy, Motol, Pankrác, Strašnice, Střešovice, Vokovice, Žižkov, Libeň, Michle, Smíchov, Dejvice a Výhybkáři. Všechny dopravní provozovny byly nyní stanoveny podle lokality, nikoliv podle druhu dopravního prostředku. Proto byla provozovna Pankrác jedna, ale členila se na čtyři dílčí organizační jednotky – provoz drah, údržba drah, provoz autobusů, údržba autobusů. Lanová dráha byla organizační složkou provozovny Střešovice. Zbývající provozovny byly technické: Ústřední dílny, Střední a těžká údržba trolejbusů, Měrnírna a kabelová síť, Vrchní vedení, Vrchní stavba, Stavební a elektrotechnická údržba a Závodová doprava. Všechny provozovny, jak již bylo naznačeno, se členily na nižší organizační jednotky.

V následujících letech docházelo k dílčím úpravám, které si vynutila praxe. Od 1. ledna 1961 byla do Dopravního podniku převedena z Československé plavby labsko-oderské osobní lodní doprava na střední Vltavě a od 1. ledna 1962 i dosavadní Autoslužba, podnik

hlavního města Prahy, zajišťující osobní i nákladní dopravu taxi.

Vyhláškou ředitele č. 29/61 byla s účinností od 1. ledna 1962 upravena vnitřní struktura podniku tak, že k dosavadním provozovnám přibýly čtyři další a současně začaly být všechny provozovny (nyní tedy 24) označovány jako závody, tj. např. Závod Hloubětín. Novými závody se staly Osobní lodní doprava, Závod Maniny a Závod Trojická (tyto dva závody taxislužby se členily podobně jako ostatní dopravní závody na provoz a údržbu) a Půjčovna automobilů. Dispečink taxislužby spadl pod dopravního náměstka ředitele.

Ani tím však změny v Dopravním podniku nekončily. „V souvislosti se zavedením nové nomenklatury funkcí a platového zařazení pracovníků organizací odvětví dopravy, řízených národními výbory“, byly od 1. dubna 1963 místo závodů opět obnoveny provozovny.

Nejzásadnější organizační změnou šedesátých let se v roce 1964 stalo nové zřízení závodů, o kterých jsme v DP-KONTAKTu psali již v říjnu loňského roku, jejichž tradice v zásadě přetrvávala až do současné transformace.

Dokončení přístě.

Mgr. Pavel Fojtík

## Sjízdnost komunikací v zimním období na linkách MHD v Praze a okolí

Sjízdnost. Od prvních mrazků termín skloňovaný ve všech pádech nejen motoristickou veřejností. Téma, tvořící během zimního období trvalou náplň zpravodajství všemožných médií a pozorně sledované řidiči všech druhů a kategorií.

Problémy se sjízdností komunikací a jejich řešení nejsou záležitostí týkající se pouze výše položených oblastí naší republiky, ale v zimním období ovlivňují dopravu také v hlavním městě Praze. Vzhledem k intenzitě provozu, značnému rozsahu sítě komunikací a mnoha dalším faktorům může situaci v pražské dopravě zkomplikovat změna počasí, nad kterou by v horských oblastech jenom mávl rukou.

Z těchto důvodů se v zimním období sledováním stavu komunikací na území hl. m. Prahy zabývá celá řada složek, počínaje Technickou správou komunikací a konče dispečery Dopravního podniku. Mimo území hl. m. Prahy zajišťují sledování příslušné Správy a údržby silnic.

V provozu metra pečují o úklid sněhu jednotlivé služby podle stanoveného pořadí čištění. Přednostně musí být zajištěno vyčištění kolejí dep, výhybek a požárních a přístupových cest pro silniční vozidla.

Sjízdnost kolejové sítě tramvají je zajišťována strojním posypem, případně pluhováním (v případě, že výška spadaneho sněhu dosáhla minimálně 5 cm nad korunu kolejnice), pravidelně je rovněž prováděna kontrola a údržba kolejového svršku, výměn a odstraňování havarijních závad na traťovém zařízení.

V zimním období je ale samozřejmě nejvíce ohrožen provoz autobusů. O rozsahu sledovaného území

výmluvně hovoří údaj o délce sítě pozemních komunikací na území hl. m. Prahy, která činí 3 520 km. Délka sítě linek MHD na území hl. m. Prahy je 686,1 km (měřeno v ose ulice), mimo území hl. m. Prahy 133,7 km. Rozloha území pojižděného linkami MHD je přibližně 500 km<sup>2</sup>.

Z uvedených čísel je zřejmé, že v případě spadu sněhu či vzniku náledí je zajištění stoprocentní sjízdnosti všech komunikací v podstatě nemožné. Vezmeme-li v úvahu ještě poměrně členitý reliéf Prahy i jejího okolí, je nasnadě, že se během zimního období setkáme nejen s velmi obtížnými průjezdnými úseky komunikací, ale také s komunikacemi zcela nesjízdnými. Úseky nesjízdné pro MHD a doba, po kterou jsou nesjízdné, se každoročně mění, přesto je u některých možné vysledovat jistou pravidelnost. Lze je rozdělit do několika základních kategorií:

**Úseky se značným sklonem vozovky, například:**

- ulice Československého exilu – úsek od křižovatky s ulicí Generála Šišky k autobusovému obratišti Na Beránku,
- ulice Plukovníka Mráze – úsek od křižovatky s ulicí Průmyslovou ke křižovatce s ulicí Hornoměcholupskou,
- ulice Kamýcká – úsek od křižovatky s ulicí Roztockou ke křižovatce s ulicí Internacionální,
- ulice Prosecká – úsek od křižovatky s ulicí Čuprovou ke křižovatce s ulicí Vysočanskou,
- ulice Edisonova a Bellova,
- ulice V Korytech – úsek od křižovatky s ulicí Jablonoňovou ke křižovatce s ulicí Záběhlickou,

- ulice K Zadní Kopanině – úsek od křižovatky s ulicí K Cementárně ke křižovatce s ulicí Sliveneckou,
- ulice Pod Děvínem, Kroupová,
- ulice Bohnická – úsek od autobusového obratišti Staré Bohnice k autobusovému obratišti Zámky,
- ulice Podbělohorská – úsek od křižovatky s ulicí Plzeňskou ke křižovatce s ulicí Pod Stadiony,
- ulice Pánkova (obec Nedvězí).

**Úseky s dlážděným povrchem a značným sklonem vozovky, například:**

- ulice Ke Klíčovu – úsek od křižovatky s ulicí Čakovickou ke křižovatce s ulicí Nad Klíčovem,
- ulice Topolová – úsek od křižovatky s ulicí Jablonoňovou ke křižovatce s ulicí Práčskou,
- ulice Kovřigina, Gončarenkova.

**Úseky bez zástavby (otevřené působení větru), například:**

- ulice Spořická – úsek od křižovatky s ulicí Ústeckou k ulici Šenovské,
- ulice Hornoměcholupská – úsek od křižovatky s ulicí Plukovníka Mráze ke křižovatce s ulicí Novopetrovickou,
- ulice Karlštejská – úsek mezi obcemi Ořech a Chýnice.

Problémy se sjízdností výše uvedených úseků se při spadu sněhu či vzniku náledí vyskytují opakovaně. Tvoří však pouze část z komunikací dotčených nepřízní počasí. Například v zimním období 2003/2004 (z hlediska Dopravního podniku měsíce listopad 2003 až březen 2004, nejedná se tedy o kalendářní zimní období) bylo nesjízdných celkem 96 úseků během 10 dnů, přičemž průměrná doba, po kterou byl úsek pro městskou hromadnou dopravu nesjízdný, činila 1 hodinu 40 minut. V první části letošního zimního období 2004/2005 (měsíce listopad a prosinec) bylo pro MHD nesjízdných 21 úseků během 2 dnů, s průměrnou dobou trvání nesjízdnosti 1 hodina 59 minut.

Je ovšem nutné ještě uvést, že ne vždy jsou tyto úseky nesjízdné kvůli neošetřenému povrchu komunikace. Mnohdy dochází k zablokování průjezdu řidiči vozidel, která nejenže nejsou vybavena zimními pneumatikami, ale o kvalitě a výšce vzorku jejich pneumatik je možné s úspěchem pochybovat. Takto „vybavená“ vozidla jsou také nezdolná účastníky dopravních nehod, které v malé míře přispívají k neprůjezdnosti komunikací.

Celé zimní období klade vysoké nároky nejen na dispečery a řízení provozu v kalamitní situaci, ale především na řidiče autobusů. Vysoká míra profesionality, kterou řidiči autobusů při kalamitách prokazují, přispívá ke zvládnutí situace a ke zmírnění dopadu takto narušené dopravy na cestující veřejnost.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel



Foto: Petr Malík

## Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

1. V první řadě je to prodloužení tratě C metra z Nádraží Holešovice do zatím konečné stanice Ládví. S tím se samozřejmě pojily i návazné změny povrchové dopravy v dané oblasti. Navíc nedlouho po zprovoznění nových stanic byly zahájeny práce na stavbě dalšího úseku z Ládví do Letňan, které si vyžádaly určitá dopravní omezení v dotčené oblasti.

Další akcí, kterou musím zmínit, bylo Mistrovství světa v ledním hokeji na přelomu dubna a května, které bylo zároveň mezinárodní premiérou nové víceúčelové haly Sazka Arena poblíž stanice metra Českomoravská. Kromě zajištění dopravy všech hokejových fanoušků k hale jsme připravili další opatření zejména v oblasti informací pro cestující tak, aby jejich cesty za hokejem byly pokud možno bez větších problémů.

Nesmíme ale zapomenout na další významné události roku 2004, jako byl třeba také komplexní přepravní průzkum metra, který proběhl ve všech stanicích a vestibulech celé sítě metra 10. listopadu a přinesl informace o využitelnosti jednotlivých stanic i sítě metra jako celku



a přepravních vztazích po červnovém zprovoznění úseku IV. C1. Cestující jistě zaznamenali i to, že se od dubna začali v prostředcích MHD a stanicích metra objevovat pracovníci přepravní kontroly ve stejnojmenných součástech podobných uniformám provozních pracovníků Dopravního podniku. Při významných výlukách s podstatným zásahem do linkového vedení se osvědčila instalace grafických a textových tabulí s přehledným vyobrazením přerušené dopravy a výlukovým dopravním opatřením. Další opatření byla realizována i ve sféře preference MHD (mimo jiné dalších 5 křižovatek s preferencí autobusů systémem tzv. aktivní detekce v rámci Projektu Trendsetter).

Z hlediska vnitropodnikového je pak jednoznačně tou největší událostí probíhající Transformační projekt.

2. Transformační projekt postupuje stále kupředu. V současné době už je nově sestaveno mnoho nových jednotek a útvarů a další změny nás čekají. Jasně se ukazuje, že celý proces přestavby tak velkého podniku není jednoduchý a nelze ho řešit během krátkého časového úseku „jednou pro vždy“. Myslím si, že Transformační projekt pokračuje v dané linii a pokud se někde vyskytují občas drobné zádrhele, jsem přesvědčen, že se je daří řešit.

3. S tím, že rok 2005 bude pro Transformační projekt a potažmo tím i pro celý náš podnik velmi důležitý, nezbývá než souhlasit. Pro nově vzniklé útvary nadchází etapa, která by měla přinést optimalizaci jejich činnosti, měly by se v ní vytvořit nově nastavené pracovní vazby nutné pro funkčnost celé jednotky v rámci podniku a podobně. Praktický chod s sebou nese i některé další záležitosti, které je třeba v této souvislosti řešit. To vše se v novém roce pravděpodobně projeví. Co se týká konkrétně dopravního úseku, ten je právě jedním z těch útvarů, jejichž nová podoba byla ustanovena k 1. lednu. A je teď i na nás, jak se bude dál rozvíjet. Prioritou v jeho nové podobě je pro mě komunikace, která někdy v minulosti nebyla z nejrůznějších příčin zrovna optimální. Jde především o to, vytvořit dopravní úsek jako fungující tým, na který je možné se spolehnout,

a který dosahuje minimálně takových výsledků, na jaké jsme byli zvyklí.

4. Rok 2005 bude, podle mého, opravdu specifický v tom, že probíhající Transformační projekt bude děnit v podniku do značné míry ovlivňovat. Jsou ale samozřejmě oblasti, na které se v tomto roce chceme více zaměřit.

Jednou z priorit jsou informace pro cestující. Velkou pozornost chceme věnovat informačnímu systému jako celku, ale třeba i dalšímu zlepšování úrovně poskytovaných služeb v informačních střediscích. Ne snad proto, že by současná kvalita středisek nevyhovovala, ale i v této zpravidla velmi kladně hodnocené oblasti, která do určité míry ovlivňuje názory veřejnosti na náš podnik, lze najít náměty na zlepšení. Rádi bychom úspěšně uzavřeli jednání s Českou správou letišť o dalším informačním středisku Dopravního podniku na letišti. S ohledem na nově budovanou přiletovou halu pro lety ze zemí Evropské unie a přidružených zemí (stávající přiletová hala by měla sloužit pro lety ze



„zbytku světa“) bychom chtěli, aby naše informační střediska mohla nabídnout své služby cestujícím v každé z těchto hal.

Další novinku by měly nabídnout naše internetové stránky. Do zkušebního provozu by se měl dostat tzv. mapový server. Jeho propojení s vyhledávacím programem spojením IDOS-DP umožní zobrazovat vyhledané informace o spojení a jízdních řádech v grafické podobě na mapovém podkladu. Na mapovém podkladu bude rovněž možné zadat výchozí a cílové místo spojení nejen podle zastávek, ale i dalších objektů. Tím se nám podaří přinést informace o dopravním spojení prakticky každému návštěvníkovi našich internetových stránek až na jeho stůl.

V oblasti preference bychom měli rozšířit počet křižovatek s preferencí autobusů systémem aktivní detekce. Tento systém je propojen s jízdními řády jednotlivých linek a umožňuje v závislosti na skutečné jízdě autobusu vyhodnotit jeho časovou polohu vůči jízdnímu řádu a ze zjištěné odchylky vyslat požadavek na odpovídající stupeň preference.

V neposlední řadě se budeme zabývat také zajištěním velkých akcí v Praze, jako bude například vojenská přehlídka na Letné u příležitosti oslav 60. výročí konce II. světové války.

## Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel

1. Z pohledu chodu naší činnosti je pro mě samozřejmě nejzásadnější zahájení transformace společnosti, k tomu se však blíže vyjádřím v reakci na další otázky.

Z hlediska MHD je nejvýznamnějším počinem zprovoznění nových dvou stanic (Kobylisy a Ládví) na trati C metra. Vedle významného zlepšení obslužnosti celé severní trasy je tato akce i výrazným přínosem ke zlepšení životního prostředí v oblasti Kobylis, Holešovic, Troje a Holešovic. Neméně důležité je i to, že se výstavba metra nezastavila, ale pokračuje plynule dále přes Prosek až do Letňan. Je jen škoda, že financování tak nákladné investice leží téměř z 90 % na bedrech

# Rok 2004 očima...

městského rozpočtu a příspěvek státu je minimální. Přitom jen díky síti metra zvládá Praha každodenní příliv lidí z celého středočeského regionu, kteří do Prahy dojíždějí za prací, o turistech a dalších návštěvnících nemluvě. Je tedy zřejmé, že metro neslouží zdaleka jen Pražanům.

Velmi pozitivní je i skutečnost, že se podařilo uzavřít veřejnou obchodní soutěž na dodávky nových nízkopodlažních tramvají ze Škody Dopravní technika (nyní Škoda Transportation), které budou zahájeny již v letošním roce. Od roku 1997, kdy byly dodány poslední tramvaje T6A5, jsou tu konečně další nové vozy.

2. Tak zásadní transformace společnosti, jaká byla zahájena v Dopravním podniku, je záležitost nesmírně složitá. Předcházela jí dlouhá diskuse jak uvnitř podniku, tak mimo na odborné i politické úrovni. Situace je o to komplikovanější, že celý proces musí proběhnout, aniž by byl ovlivněn negativně provoz MHD. Je tedy logické, že celý průběh transformace klade nesmírné nároky na všechny pracovníky naší společnosti. Za to, že zatím probíhá vše plynule a v provozu nedochází k problémům, bych chtěl naprostě většině zaměstnanců poděkovat. Proč „pouze“ naprostě většině a ne všem? Čas od času se setkám s tím, že se někteří lidé k transformaci společnosti vyjadřují velmi kriticky na svém pracovišti či v soukromí, ale při oficiální diskusi v rámci přípravy jednotlivých subprojektů nebo jednání řídicího týmu své postoje a připomínky neprezentují. Chtěl bych i tyto kolegy požádat, aby své názory vyjádřili otevřeně, jen tak je možno je při přípravě nové struktury zohlednit nebo je alespoň posoudit. Netvrdím, že je možno všechny připomínky respektovat, ale je určitě možno o nich diskutovat.

3. Souhlasím s tím, že bude zahájena fáze optimalizace, nemyšlím si však, že se jedná o jednu časově ohraničenou fázi. Optimalizace je proces, který by neměl skončit odškrtnutím splněného úkolu, optimalizace znamená trvale přizpůsobovat co nejlépe zajišťování veškerých činností všem vnějším i vnitřním podmínkám. Cílem transformace by mělo být především vytvoření takového prostředí, které by všem útvarům nebo organizačním jednotkám umožňovalo průběžně sledovat své hospodaření a na tomto základě optimalizovat svoji činnost. Potom by ovšem měla být stanovena také pravidla, která by jasně stanovila odměnu v poměru k dosaženým úsporám. Samozřejmě nesmělo by se jednat o úspory typu „ať to stojí do budoucna cokoliv“, jen když teď ušetřím.

Vzhledem k tomu, že do mé působnosti by měla vedle investic spadat jak správa vozidel, tak správa dopravní cesty (de facto to znamená veškeré opravy a údržba tohoto hmotného majetku), chtěl bych se pokusit výše naznačené zásady v této velmi široké oblasti uvést postupně do praxe. Jsem si vědom, že se bude patrně jednat o déle trvající proces, to ale neznamená, že by se neměla jeho příprava co nejdříve zahájit.

4. V oblasti investic, kde jsou v roce 2005 významně omezeny finanční prostředky, se budu snažit najít způsob, jak zajistit alespoň minimální nezbytnou obnovu vozového parku autobusů. Narušení její kontinuity (kterou se dařilo v posledních letech udržovat) není úsporou, jedná se o dluh do budoucna. Proto bych chtěl najít určité investiční zdroje, které by v kombinaci s optimálním využitím vozových parků v jednotlivých garážích umožnily udržet průměrné stáří vozů na přijatelné úrovni.

Z hlediska rozvojových investic by mohlo v letošním roce dojít ke zprovoznění stanice metra v hostivařském depu; i zde jsou limitující dostupné investiční prostředky.

V oblasti oprav a udržování budu bojovat za to, aby nedošlo k dalšímu omezení objemu těchto činností. Právě ve vztahu k redukovanému rozsahu investic je potřeba naopak rozsah oprav a údržby minimálně zachovat. Otázkou v této souvislosti je samozřejmě rozdělení provozních prostředků, které se v podstatě svojí výší rovnají plánu roku 2004, ale přitom dochází nejen k navýšení mezd ve smyslu uzavřené kolektivní smlouvy, ale i ke zvýšení cen některých komodit, pře-

devším elektrické energie a nafty. Tím bychom se mohli vrátit k základnímu smyslu transformace – optimalizovat a zefektivnit veškeré činnosti zajišťované v rámci naší společnosti a z dosažených úspor pokrýt zmíněný nárůst některých nákladových položek.

## Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně-ekonomický ředitel

**1.** Jako první mne napadá časově náročné kolektivní vyjednávání, které skončilo až v pololetí. Od počátku roku do uzavření kolektivní smlouvy byla mezi zaměstnanci cítit nejen velká nejistota, ale též očekávání. Také z hlediska ekonomického nebylo možno přesně sestavit roční plán. I po uzavření plánu způsob nárůstu mezd zůstal otevřený.

V souvislosti se vstupem České republiky do Evropské unie byla provedena rozsáhlá harmonizace zákonů ČR se směrnicemi a doporučením EU. Tato harmonizace se dotkla i daňových zákonů. Novela zákona o dani z přidané hodnoty byla tak radikální, že byl vydán nový zákon. Mimořádně rozsáhlá (300 změn) byla i novela zákona o daních z příjmů. Aplikace

město Prahu, ale také vůči státním institucím. Je nutno neustále prokazovat průhlednost hospodaření naší společnosti. K 1. lednu 2006 bude připravena totální změna přečíslování nákladových středisek tak, aby byla prokazatelná návaznost hospodaření.

**4.** Prioritou v roce je sestavení vyváženého rozpočtu v rámci nových ekonomických jednotek a ostatních útvarů. Velmi důležitou položkou jsou osobní náklady, které obsahují nejen mzdové náklady, ale i ostatní související náklady. Při současně přidělených finančních prostředcích ze strany hlavního města Prahy bude muset dojít k velmi radikálním zásahům do požadavků na nákupy a opravy. Je nutné vykrýt především náklady, které jsou jasně dané (například osobní náklady, náklady na energii, naftu a náklady nezbytné nutné k zabezpečení provozu).

Předpokládáme také, že se projeví úspora nákladů díky transformaci společnosti. Tato úspora nebude v takové výši, jak se dá očekávat v dalších letech.

Rok 2005 bude z hlediska hospodaření velmi náročný, nejen díky nastavení nových ekonomických vztahů v rámci společnosti, ale především z hlediska zdrojů, které jsou nižší než v roce 2004.



## Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

**1.** Momentů, které se mi vybaví, je samozřejmě víc. Pokud se přidržím své oblasti, tak je to velmi zásadní změna a přechod od čtyř kolektivních smluv pro jednotlivé divize a ředitelství k jedné kolektivní smlouvě, která platí v celé společnosti. Je to jeden z klíčových kroků pro úspěšnou realizaci Transformačního projektu i další rozvoj podniku.

**2.** Z pohledu minulého roku hodnotím průběh přípravné fáze této změny a úvodní etapa realizační. Projekt nabral velmi svižné tempo a postupuje kupředu. Vyzdvihl bych výrazné zlepšení komunikace mezi zastupci zaměstnavatele a představiteli odborových organizací. Personální úsek byl prvním podnikovým útvarem, který sdružil činnosti i zaměstnance ze všech divizí a ředitelství. Museli jsme se potýkat s mnoha problémy organizačně technického rázu, i když nebylo snadné vše zvládat a chci ještě jednou touto cestou poděkovat svým kolegům a kolegyním, kteří byli v té první linii.

**3.** Rok 2005 bude opravdu ten zlomový. Čeká nás řada dalších kroků, které změní současnou podobu společnosti. Je třeba projít optimalizační etapou, kdy dojde ke snižování stavu zaměstnanců a hledání úspor v provozních nákladech. Je nezbytné, aby vše probíhalo při zachování sociálního smíru a v úzké spolupráci s odborovými organizacemi.

**4.** Priorit je celá řada: budeme rozvíjet nový sjednocený systém odměňování zaměstnanců tak, aby byly nastaveny konsensuální relace mezi jízdami pracovníky povrchové a podpovrchové dopravy navzájem a ve vazbě na ostatní kategorie zaměstnanců. Bude připravován rozvoj sociálního programu, například otázka individuálních účtů zaměstnanců, rozjíždí se nové rehabilitační centrum v depu Hostivař.

Připravujeme jednotný vzdělávací systém, systém motivace zaměstnanců i systém hodnocení pracovníků. Mnoho úsilí si vyžádá i stabilizace již provedených změn, což je možná ta vůbec nejdůležitější priorita roku 2005.

## Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel

**1. a 2.** Jednoznačně transformace. Pro úsek, který vzniká, to představuje mnohá složitá jednání, promýšlení věcí dopředu a velkou zodpovědnost. Jsem přesvědčen, že volba všech vedoucích oddělení a odboru byla nastavena správně, a že nejspíše do 20. ledna 2005 bude úsek, který řídím, plně akceschopný.

Průběh transformačního projektu lze hodnotit kladně. Přesto si však myslím (a moje poznatky tomu nasvědčují), že zejména v interpersonálních vztazích jsou určité rezervy. Jistě můžeme zlepšit také vzájemnou komunikaci a informovanost zaměstnanců.

**3.** Na tuto otázku musím odpovědět opakovaně. Největší důraz budu klást na perfektní fungování mnou řízeného úseku, i když jsem si vědom počátečních „porodních bolestí“. Nicméně jsem přesvědčen, že ve spolupráci se všemi kolegy a za aktivní smysluplné podpory odborových organizací věci zvládneme.

**4.** Přispět maximální měrou k zabezpečení jednoho z hlavních úkolů představenstva – koneckonců



i vedení hl. m. Prahy – vyřešit a vnést v život zabezpečení páteřní traktu, tj. metra, z hlediska bezpečnosti cestujících s přihlédnutím k hlavnímu problému – boji proti terorismu.

## Ing. Ladislav Špitzer, ředitel Transformačního projektu

Hodnotící rozhovor s ing. Špitzerem přinášíme v Transformační příloze DP-KONTAKTU.

## Ing. Ladislav Urbánek, ředitel divize Metro

**1.** V roce 2004 jsme si připomněli 30. výročí zahájení provozu metra v Praze. Splnil se sen několika generací. Zahájení provozu metra ovlivnilo zásadním způsobem směřování městské hromadné dopravy a určilo její další vývoj. V dnešní době si už nedovedeme zajišťování veřejné dopravy bez provozu metra představit. Na výročí navázala nejvýznamnější akce loňského roku, otevření dalších dvou stanic na lince C. Tato událost změnila významným způsobem městskou hromadnou dopravu v severní části hlavního města. Stanice Kobylisy a Ládví mají nejen dopravní přínos, ale jejich architektonické ztvárnění a následně stavební a technologické provedení jsou dalším kvalitativním skokem kupředu. Jejich občanská vybavenost zlepšuje nabídku zboží a služeb pro obyvatele této části Prahy.

Jednou z dalších významných provozních akcí byla prázdninová dvouměsíční výluka depa Hostivař, kde probíhala I. etapa prací pro výstavbu budoucí stanice. Byla provedena rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce části kolejového spodku a svršku, rekonstrukce trakčních zařízení.

V měsíci září proběhl Den otevřených dveří, tentokrát v depu Zličín. Mezi velké akce můžeme zařadit Komplexní přepravní průzkum metra uskutečněný v měsíci listopadu.

V loňském roce probíhaly další práce na protiplo-

do podmínek naší společnosti byla proto mimořádně náročná, zejména pro velmi krátký časový úsek mezi dobou vydání a platností zákonů. A v neposlední řadě i kvůli nejasnostem, chybějícím definicím a pojmům. Jen pro ilustraci uvádím, že ještě v závěru roku 2004 byla k novému zákonu o DPH vydána novela obsahující 250 změn.

Se vstupem do Unie sílí tlak na liberalizaci v oblasti dopravy, a to samozřejmě i v sektoru městské hromadné dopravy. Evropská unie prosazuje volný přístup i na tyto trhy. Mají-li si provozovatelé MHD udržet mandát k provozování bez výběrového řízení, musí provést porovnání struktury nákladů s průměrnou, dobře řízenou společností a v případě zjištění nedostatků zvýšit efektivnost. V návaznosti na to byla zadána srovnávací studie. Její výsledky vycházejí ve vybraných parametrech pro naši společnost vcelku příznivě.

Vzhledem ke stagnujícím zdrojům financování investic (v dalších letech lze očekávat i radikální snížení investičních dotací) byly s financujícími bankami projednávány podmínky a možnosti použití cizích zdrojů. Tato jednání jsou na začátku a nyní čekáme na souhlas představenstva s konkrétním projednáváním podmínek poskytnutí úvěrových zdrojů.

**2.** Již dříve bylo jasné, že se v naší společnosti musí provést radikální změny manažerského řízení. Z tohoto důvodu přijal management rozhodnutí o zahájení transformace společnosti. Samozřejmě prvním úkolem naší společnosti je služba – zabezpečení dopravy dle uzavřené smlouvy s hlavním městem Prahou v maximální možné kvalitě. Nedílnou součástí je ekonomika. Některé ekonomické problémy související s transformací se řešily až koncem roku. Cílem projektu je racionálně ovlivňovat relaci mezi jednotlivými nákladovými položkami, a tím si zajistit schopnost konkurence.

**3.** V roce 2005 budou probíhat zásadní změny ve struktuře ekonomického úseku díky sloučení ekonomických agend společnosti. I při těchto radikálních změnách je nutné zabezpečit bezproblémový chod hospodaření společnosti. Je nutné zabezpečit systém vykazování nejen pro management a hlavní

5 vodňové ochraně stanic metra, zejména v centrální oblasti, a opravy pohyblivých schodů.

2. Transformační projekt má za sebou již dva významné časové milníky, říjen 2004 a leden 2005. V těchto termínech byly realizovány první dva rozhodující kroky probíhající restrukturalizace Dopravního podniku. Byly zavedeny nové struktury v povrchové dopravě. Nově vzniklé jednotky jsou ve stadiu „usazování“, mají před sebou ještě několik etap transformace. Uběhl příliš krátký čas na to, aby mohlo proběhnout seriózní vyhodnocení jejich činnosti. Podstatné je to, že byla zachována kvalita nabízené služby.

3. V divizi Metro byl proces přeměny zahájen v lednu 2005. Naší hlavní prioritou je takové nastavení provozu metra do budoucna, aby nebyla v žádném případě ovlivněna bezpečnost a kvalita nabízené služby cestující veřejnosti. Pozornost je zaměřena především na provázanost jednotlivých výstupů ze subprojektů Provoz, Správa vozidel a Služeb dráhy speciální.

4. V roce 2005 musíme dokončit jak po stránce technické, tak legislativní rekonstrukci zabezpečovacího zařízení na lince A. Čeká nás řešení provozu na lince B. Výsledky Komplexního přepravního průzkumu metra ukázaly, že hodnoty přepravní nabídky na této



lince je třeba zvýšit. Úkol je to velmi složitý jak z hlediska kapacity vozového parku použitelného na lince B, tak z hlediska nutné rekonstrukce zabezpečovacího zařízení této linky a možnosti využití rekonstruovaných souprav. Na řešení této problematiky se průřezově podílejí odborní zaměstnanci celého Dopravního podniku.

Samozřejmě hlavním úkolem je zajištění provozu v daných parametrech z pohledu přiděleného objemu finančních prostředků.

## Petr Hloch, vedoucí jednotky Provoz Tramvaje

1. Rok 2004 byl jednoznačně ve znamení zahájení transformace. Přízně si, že téměř nikdo z nás před rokem nevěřil, že do konce roku přestanou divize Autobusy a Elektrické dráhy existovat. Z mého pohledu, kdy jsem působil u podniku ve funkci vedoucího dopravní provozovny Pankrác, se při vzpomínce na rok 2004 dále vybaví úspěšně zvládnutí dlouhodobé výluky této provozovny z důvodu rekonstrukce dvora. Z celopodnikového hlediska potom zprovoznění nového úseku metra do stanice Ládví.

2. Dosavadní průběh Transformačního projektu hodnotím veskrze kladně. Přejít na procesní řízení podniku by měl přinést vyšší efektivitu. Transformaci pojalo mnoho zaměstnanců jako výzvu k vlastní seberealizaci v Dopravním podniku. Tito lidé se stali tahouny práce v jednotlivých subprojektech. Transformace tímto odkryla vlastní skrytý lidský potenciál. Na druhé straně se ukázalo, že mnoho zaměstnanců nezná širší souvislosti mezi jednotlivými činnostmi uvnitř podniku. Ne všichni pracovníci spustění transformace uvítali. Rozhodující je ale skutečnost, že velká většina zaměstnanců pochopila nutnost transformace.

3. K 1. lednu byla v mnohých subprojektech završena první etapa transformace změnou organizační struktury. Nyní je nutno rozhraní, existující v teoretické rovině, mezi novými jednotkami a útvary jednotlivých odborných ředitelů uvést do praxe. Procesní

řízení by mělo odbourat duplicitu činností v rámci podniku, což přinese nutnost analýzy potřeby pracovníků v jednotlivých útvarech. V rámci jednotky Provoz Tramvaje budu klást největší důraz na efektivitu činnosti. Je nutné, aby každý pracovník jednotky měl jasně určenou oblast činnosti, kompetence a v neposlední řadě odpovědnost za vykonávanou práci. Mezi jednotlivými provozovny je nutno co nejvíce sjednotit činnosti, dnes vykonávané na každé provozovně odlišně. Je potřeba, aby si všichni zaměstnanci jednotky uvědomili sounáležitost k celku – dnes již není dopravní úsek Elektrických drah, vozovna Hloubětín, Kobylisy a podobně, ale jednotka Provoz Tramvaje, která je součástí úseku dopravního ředitele, jenž je součástí Dopravního podniku. A to, podle mého názoru, je jeden ze základů úspěchu transformace. Nutno dodat, že změnit toto podvědomí bude jedním z nejsložitějších a nejnáročnějších úkolů, protože toto zatím mnoho pracovníků naší společnosti nepochopilo.

4. V dnešní době nelze oddělit priority z oblasti transformace od ostatních. Základním motem nás všech by mělo být, že změny uvnitř podniku nesmí poznat náš zákazník, tj. cestující, ve zhoršení služeb. Naopak naším cílem musí být zkvalitnění a zefektivnění služeb pro cestující.



## Ing. Jan Doubek, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje

1. Konečně byla podepsána smlouva na novou tramvaj pro Prahu. Poslední nová T6A5 byla dodána již v roce 1997.

2. Těžko hodnotit, pro divizi Elektrické dráhy bylo vše zatím jen v teoretické rovině. V současné době hlavně probíhají přípravy na faktické vykročení nových jednotek do nového roku, roku jejich zrodu. Snažíme se, aby toto vykročení bylo bezproblémové, aby si tak významné změny veřejnost ani nepovšimla. Vnitřní změny nesmí narušit především kvalitu poskytované služby. A úkol to je věru nelehký.

3. Největší důraz je třeba klást na řízení přes peníze. Celá transformace má za hlavní cíl ekonomické řízení, ale reálné konkrétní postupy v této oblasti ve vztahu k jednotce probíhají, podle mého názoru, poměrně pomalu a těžkopádně. Je konec roku, divize ED za pár dní zanikne a představa toku financí na příští rok je to nejdůležitější, co k rozhodování budeme potřebovat. Zajistit bezchybný každodenní rutinní běh jednotky a soustředit se na ekonomické chování a řízení, tak aby bylo možné efektivně náklady ovlivňovat, to je úkol i na několik dalších let.

4. Dotáhnout projekt nové tramvaje Anitra+ k úspěšné homologaci a zahájit provoz modernizovaných tramvajů KT8 s vloženým nízkopodlažním středním článkem.

## Václav Jelínek, vedoucí jednotky Provoz Autobusy

1. Bylo by toho poměrně hodně, ale uvedu pouze ty nejzávažnější. Především zahájení dlouho očekávané transformace Dopravního podniku, tomu předcházející změna odštěpných závodů na divize od 1. ledna 2004 a ná-

sledný vznik nových jednotek, včetně jednotky Provoz Autobusy. Dále je to prodloužení tratě metra do Ládví, a s tím spojené změny v autobusové dopravě. A samozřejmě také postupná delimitace dopravních výkonů a nakonec ukončení činnosti autobusové garáže Dejvice.

2. Transformace tak velkého podniku sestává z mnoha dílčích úkolů, které musí být vrcholově řízeny, koordinovány a vyhodnocovány. Proto si netroufnu hodnotit Transformační projekt jako celek. Pokud se však jedná o činnost subprojektu A1 – Provoz Autobusy a nově vzniklé jednotky Provoz Autobusy, domnívám se, že hlavní úkoly se daří plnit. Společně s partnerskými subprojekty se podařilo stanovit příslušná rozhraní a zásady vzájemné spolupráce. Byly vytvořeny legislativní a provozní podmínky pro to, aby zánikem divize Autobusy a vytvořením jednotky Provoz Autobusy nedošlo k provozním problémům, zhoršení kvality služeb nebo ohrožení bezpečnosti.

3. V současnosti například probíhá kontrola a případně sjednocování všech detailních činností na provozovnách, které byly v minulosti částečně přizpůsobeny podmínkám jednotlivých garáží jako organizačních celků. Samozřejmě se posuzují také činnosti v ostatních částech jednotky včetně oblasti řízení provozu a hledají se nové, efektivnější postupy. Hlavní důraz ve fázi optimalizace musí být kladen na snížení nákladů při zachování kvality a bezpečnosti, a to vše při nižším počtu zaměstnanců.

4. Při hledání odpovědi na poslední otázku se ukazuje, jak mnoha činnostmi se transformace dotýká, ale přesto uvedu alespoň následující. Další rozvoj informačních systémů, a to nejen v autobusech, ale také ve výpravních pro řídicí a výpravní. Zvládnutí přechodu z analogové na digitální rádiovou síť. Spolupráce na rozvoji přenosu dat z autobusů v nové digitální síti a jejich využití pro tvorbu řídicího systému provozu autobusů s podporou GPS. Vytvoření nových vztahů s odborovými organizacemi na úrovni jednotky a jednotlivých provozoven, kde po zrušení divize Autobusy došlo k určitému narušení vzájemné komunikace, ale to již opět má spojitost s Transformačním projektem.

## Ing. Jiří Pilař, vedoucí jednotky Správa vozidel Autobusy

1. Na jedné straně dosažení velmi dobrých a stabilizovaných výsledků (snížení objemu zásob, počtu autobusů, počtu technických prostojů), na druhé straně dramatický vývoj ceny ropy, který dokázal veškerá tato pozitiva po stránce ekonomického efektu převážit a znehodnotit.

2. Jednoznačně je třeba ohodnotit úsilí věnované přípravě a realizaci změn stanovených Transformačním projektem. To se týká nejen členů týmů jednotlivých subprojektů, ale zaměstnanců na všech úrovních v jednotlivých částech, které vstoupily do dalších etap. Na druhé straně vnímám reálné nebezpečí, že jednotky, které tvoří vlastní dopravní výkon a jeho nejbližší technickou podporu (PT, PA, SVA, SVT), se stávají závislé na dodávce činnosti, které pro ně podle nové organizace vykonává někdo jiný, a tím se stávají zranitelnější. Je třeba si jednoznačně uvědomit a též deklarovat, že zajišťování určité činnosti nelze zjednodušit na pouhé „budete-li mít problémy, zavolejte“, ale že musí spočívat ve skutečně aktivním přístupu s plnou odpovědností za tuto činnost.

3. Mohu jmenovat tři oblasti, které jsou pro efektivitu opravárenské činnosti dle mého názoru rozhodující, a to objem a řízení zásob náhradních dílů, efektivnější a výhodnější nákup náhradních dílů a vytváření dalších specializovaných opravárenských pracovišť.

V prvních dvou oblastech jsme již s poměrně významnými změnami začali, třetí oblast vyžaduje velmi podrobnou analýzu. Jsem přesvědčen, že tyto oblasti musí zůstat středem naší pozornosti i nadále.

4. Myslím, že priority budou nastaveny vnějšími okolnostmi a nejvýše na jejich žebříčku se umístí nutnost udržet technický stav vozového parku na požadované úrovni při omezeném nákupu nových autobusů a stávajících zdrojích na údržbu a opravy.

**-bda-**  
Foto: Petr Malík

## Rok 2004 z pohledu Pražské strojírny a. s.

Do života firmy se v loňském roce již nepromítaly dozvuky z povodní, a tak lze říci, že to byl opět běžný pracovní rok, ve kterém se dařilo bez přijímání mimořádných opatření plnit veškeré požadavky nejen našeho prioritního zákazníka, tj. Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ale i zákazníků dalších.

Podnik nejen upevňoval své postavení na zahraničních trzích, v Německu, Švédsku, Rusku, Polsku, Austrálii, ale aktivně si počínal i v dalších teritoriích. Ve spolupráci se společností La Felguera Melt, se kterou máme podepsanou smlouvu k zastupování na trzích španělského teritoria, bylo nejen zpracováno již okolo 10 nabídek na dodávky kolejových konstrukcí pro různé tendry ve Španělsku, ale v úvahu přichází i spolupráce na dalších trzích, například v Jižní Americe.

Na výstavě Innotrans, konané v loňském roce v Berlíně, rovněž začala velmi slibná spolupráce s německou společností Gleisbautechnik, dále se společností Grontmij v Holandsku a se společností Hans Wendel, která realizuje své dodávky na Ukrajině. Zároveň proběhlo několik jednání se švédskými partnery, kde se čeká na vyhodnocení našich nabídek pro města Norrköping a Göteborg a v Itálii se společností GTT, která má zájem prodávat naše výhybkové systémy na italském trhu. Rovněž se dařilo navázat obchodní styky pro nás z hlediska kolejové dopravy v poněkud exotické oblasti, tj. v USA, pro kterou byla vyvinuta modifikace výhybkového systému na 120 V/60 Hz.

V roce 2004 se v podniku opět v plné míře rozběhly práce na akcích technického vývoje, a to s cílem jednak zlepšování parametrů našich výrobků a jednak i dalšího rozšíření stávajícího výrobního programu. Jednalo se například o vývoj nového typu mostní dilatace pro trať Ohrada–Palmovka s výrazně zlepšenými užitnými vlastnostmi, v oblasti kolejových křížení byla do zkušebního provozu uvedena srdcovka s manganovou vložkou (opět s cílem zvýšení životnosti a tvarové stálosti hrotů srdcovky). V oblasti přestavníků započal vývoj nového výhybkového systému určeného pro výměny s velkým zdvihem jazyků, který se bude vyznačovat i nízkou stavební výškou. Dále byla řešena celá řada dílčích inovací výhybkových systémů pro zákazníky ve Wroclawi, Bydgoszczi, Melbourne, Sofii, Rize, Krakově a Kolíně nad Rýnem.



Útvar technické přípravy výroby mimo práce na vývojových úkolech věnoval značnou pozornost opatřením směřujícím k dalšímu zlepšování kvality našich výrobků a zvyšování efektivity celého výrobního procesu. V roce 2004 se jednalo zejména o převod více než 400 dílů na CNC stroje a následně i o rozsáhlejší nasazení počítačového systému Unigraphics, který umožňuje provádět konstrukci třírozměrných sestav výrobků i jejich výrobních výkresů a řešení i programování CNC strojů generováním CNC kódů pro příslušný stroj (fréza, soustruh, karusel). Nasazením tohoto konstrukčního a obráběčského programu umožňuje dále zvýšit jakost konstrukce, omezit možnost chyb a zvýšit možnost rychlejší reakce na přání zákazníků.

V návaznosti na záměr Magistrátu hl. m. Prahy o Rozvoji Rohanského ostrova, Karlína a Libně byla v loňském roce věnována pozornost i problematice re-dislokace podniku. Z celkem asi patnácti lokalit se jeví jako nejhodnější lokalita Vinoř. Areál se nachází na území městské části Vinoř, na hranici Prahy a Středočeského kraje, a zahrnuje krytou výrobní plochu, která umožní nejen efektivněji organizovat výrobní proces, ale zároveň

umožní přemístit do výrobních hal řadu technologií, které jsou v současné době prováděny na volné ploše. Areál má dostatečný volný prostor, nezbytný nejen pro stavbu kompletních kolejových konstrukcí, ale i pro manipulaci s rozměrnými výrobky, jejich uskladňování a podobně. Je napojen na veškeré inženýrské sítě s dostačujícím příkonem elektrické energie, má vlastní plynovou kotelnu, vlastní studny, ze kterých lze pokrývat potřebu užitkové vody.

Předpokládáme, že k re-dislokaci Pražské strojírny a. s. do vytipované lokality dojde v průběhu let 2005 až 2006.

Pražská strojírna a. s. má již od roku 1997 certifikovaný System managementu jakosti. Reaudit provedený podle nové normy ISO 9001:2000 firmou BVQI v listopadu 2003 proběhl bez jakýchkoliv vážnějších připomínek – bylo konstatováno, že systém je dobře vybudován, a proto vytváří i dobré předpoklady pro další úspěšný rozvoj podniku. **-ps-**

Montáž kolejové konstrukce ve vozovně Pankrác – září 2004. Foto: Pražská strojírna



## Mobilní přístřešek pro cestující

S nezbytnými opravami vozovek a tratí souvisejí mnohdy nutné výluky. Na obydlných trasách pak vznikají dočasné zastávky. I v nich má cestující právo na obvyklý komfort. Proto vyvinul Dopravní podnik Drážďany mobilní přístřešek, jímž dočasné zastávky vybavuje. Přístřešek je však vhodný též například pro zastávky na mostech nebo i v jiných situacích, kde není možné zasahovat do podloží či konstrukce. Mimo poskytování obvyklého standardu pro cestující se mobilní přístřešek vyznačuje

především jednoduchou dopravou na místo, snadnou montáží a možností osvětlení jednak z pevného přívodu 230 V, jednak ze solárního zdroje.

Mobilní přístřešek se skládá ze střechy, dvou bočních částí, zadní stěny a základové desky, trojosedáku, informační tabule a podle potřeby i ze dvou solárních prvků s příslušnými nosníky a z baterie, kterou lze umístit buď pod trojosedák nebo na střechu. Všechny díly včetně malého rozváděče jsou umístěny na transportním přípravku. Celý přístřešek je v antivandalském provedení, kovové části jsou pozinkovány v ohni a opatřeny nátěrem, bezpečnostní sklo je 10 mm silné. Základová deska je ocelová, opatřená neklouzavou pochozí vrstvou, hrany desky jsou zkoseny pod úhlem 45 stupňů.

Rozměry přístřešku: délka 4 600 mm, šířka 1 700 mm, výška 2 340 mm bez solární výbavy a 3 340 mm s touto výbavou, váha činí 2 040 kg bez anebo 2 250 kg se solární výbavou. Díky těmto parametrům je mobilní přístřešek snadno přepravitelný. Na určeném místě jej složí autojeřáb a vlastní montáž trvá 2 až 3 pracovní hodiny jediného pracovníka. Montáž osvětlení a napájení trvá další hodinu. Podrobnosti lze získat ve Středisku infrastruktury DP Drážďany.

Drážďanský DP je si vědom toho, že i při výlukách má cestující právo na to, aby byl dobře obslužen a zejména na zpříjemněné čekání na dopravní prostředek v mimořádné situaci. Proto už dávno upustil od osazování dočasných zastávek otlučenými neosvětlenými sloupky s málo čitelnými informacemi, jak je to stále ještě zvykem u nás. Jistě nejen já si rád přečtu odpověď na otázku, proč se o cestující nedokážeme lépe postarat. **-paf-**



Jako předseda jedné z odborových organizací působících u Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti jsem čas od času „pocтен“ ne příliš milou povinností řešit různé konflikty řidičů tramvají s dispečery nebo pracovníky dopravní kontroly. Takový střet v mnoha případech provází služební hlášení – mnohdy kořeněně těžko uvěřitelnými podrobnostmi – které podává jak jeden, tak i druhý účastník sporu. Nesčíslněkrát jsem se už sám sebe ptal, co může být příčinou nevráživosti mezi zmíněnými skupinami zaměstnanců. U pracovníků dopravní kontroly bych příčinu nedobrých vztahů dokázal snad i pojmenovat, ale co v případě dispečerů? Ti by měli řidiči poskytovat servis, pomáhat mu v nesnázích! V případě mimořádné události dispečer s řidičem vytváří tým, který by měl táhnout za stejný konec provazu, oba by se měli snažit o maximální efektivitu svého počínání, v tomto případě se rychle a především pak se zárukou maximální možné bezpečnosti postarat o obnovení drážního provozu!

Jsem také řidič a vím, že se tak občas neděje; mezi řidiči a dispečery je někdy postavena bariéra, hráz, kterou nejen že nelze přeskocit, ale mnohdy se jen těžko dá obejít.

Není nad vlastní zkušenost – chci-li někoho soudit, měl bych vědět, o koho jde a co vlastně dělá – a tak jsem chtěl poznat práci dispečerů na vlastní kůži. Vidět to všechno i z druhé strany. A zatímco s prací



sálových dispečerů jsem měl příležitost seznámit se už několikrát, s prací jejich kolegů v pohotovostních vozích, s prací těch „dole na ulici“, doposud ještě nikdy. Požádal jsem proto vedoucího provozního dispečinku tramvají pana Jaroslava Stůje, zda bych nemohl jedno odpoledne strávit s jeho lidmi z nehodového oddělu – nebyl proti a dokonce mi nabídl, abych si vybral kterýkoliv den. Má volba padla na 23. prosince 2004 – poslední pracovní den před vánočními svátky jsem si nevybral náhodou: očekával jsem metropoli plnou aut, nervózních, uspěchaných lidí na poslední chvíli shánějících něco pod stromček, kdy doprava bude kolabovat a o mimořádné události nebude nouze...

Ve 12.30 jsem dorazil do budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti k panu Luboši Vackovi, který mi po krátkém rozhovoru nechal přistavit vozidlo KGX 24 řízené dispečerem Minaříkem. Přibližně ve 12.45 jsme vyrazili do ulic. Bylo mi vysvětleno, že vozy KGX 24, 25 popř. 26 jsou posilová vozidla vypravovaná od sedmé ranní do sedmé večerní a jejich úkolem je vykrytí zvýšený počet případných mimořádných událostí a zabezpečit pohotovost i ve chvílích, kdy se střídají ranní a odpolední posádky nehodových vozidel KGX 20 – 23 nebo čerpají zákonem stanovené přestávky. Posádky posledně jmenovaných vozů mají pak přiděleny vždy jednu čtvrtinu Prahy a tyto kvadranty se pak pomyslně navzájem stýkají u Národního divadla. To je střed, průsečík, společný bod posádek vozů provozního dispečinku tramvají.

Zamířili jsme na Náměstí Bratří Syků – po cestě se mi dostalo poučení, že k práci dispečera patří i kontrola stavu zastávek, tramvajových návštěvidel, kolejových i trolejových konstrukcí a podobně – v pražských ulicích zatím vládá klid a já pomalu začínal nabývat přesvědčení, že jsem si nevybral ten správný den: dětem začaly prázdniny a tramvaje – alespoň prozatím – jezdí poloprázdné. I aut je v ulicích méně, než bych v běžný pracovní den očekával – že by se měla opakovat situace, kdy v Praze právě tento den roku 1996 totálně zkolabovala doprava, tak to ani náhodou. Dispečeri mi vysvětlili, že poslední dobou se na rozdíl od ještě zcela nedávné minulosti dá jen těžko hádat, kdy bude větší provoz; každý den je úplně jiný a neexistuje pravidlo, podle něhož by se dala hustota provozu (a s tím většínou i počet mimořádných událostí) předpovědět nebo odhadnout. Dal jsem jim za pravdu – sám se často pohybuji osobním vozidlem po Praze a vím, že dopravní kolaps může nastat kdykoliv. Co však platí, je to, a mám s dispečery velmi podobnou zkušenost, že je-li jeden den v Praze dopravní situace kritická,

## Odpoledne v dispečerském vozidle

následující den bývá metropole průjezdná bez závažnějších problémů.

Kolem druhé hodiny odpolední jsme své stanoviště v Nuslích opustili a přesunuli se do Myslíkovy ulice. Za chvíli by měla vypuknout odpolední dopravní špička a my se jedeme přesvědčit, že tu na kolejích nestojí nikde zaparkované vozidlo a první odpolední tramvaj linky číslo 21 projede. Zastavili jsme na rohu Myslíkovy a Spálené naproti Městskému soudu: na kolejích v manipulačním oblouku na Karlovo náměstí postávají vozy taxislužby a pan Minařík mi vysvětlil, že díky nepsané dohodě s jejich šoféry máme tento oblouk v případě potřeby průjezdný, protože ti tam nikoho zaparkovat nepustí. Dále jsem se dověděl, že zvýšený počet mimořádných událostí nastává se soumrakem, nebo pokud začne pršet. V poklidné atmosféře nás zaujala úsměvná relace z éteru: ze zastávky I. P. Pavlova hlásí řidička tramvaje učebnicovým způsobem, že jí vůz houká, kontrolky na panelu svítí, motor-generator běží a souprava přesto nejede. Co je to za závadu? napadá mě. Dispečer ze sálu pohotově reaguje: „...a nezastavila jste náhodou tak, že jste pantografem druhého vozu na sekci?“ (pozn.: sekce – úsekový dělič část troleje bez napětí). Trefa do černého! Vadný vlak se tentokrát nekonal a náměstí I. P. Pavlova – tady je to vždycky problém – zůstalo mimořádné události ušetřeno.

Začalo se stmívat a k tomu i drobně mžít...

Nedlouho poté řidič pankráček jedenáctky rozrušeně nahlásil povolení před zastávkou Nové Strašnice. V tuto chvíli dostala naše posádka pokyn k likvidaci této mimořádné události s povolením použít cestou do Strašnic „světla a signálu“.

Prvně se tak dnes stávám svědkem „ostrého“ záhahu: Na střeše dispečerského vozu se rozbliká maják a Myslíkovou naplní zvuk sirény. Ve 14.49 vyrazíme po trase Karlovo náměstí – Albertova a dále po lince číslo 7 až do Strašnic. Na křižovatce ulic Nad Primaskou a Starostrašnická se potkáme s houkající sanitkou – míří stejným směrem – pouštíme ji před sebe a na místo nehody dorážíme v jejím těsném závěsu – za neuvěřitelných 8 minut! Musím podotknout, že řidič dispečerského vozidla v žádném případě neriskoval, jel bravurně a ještě s rezervou – předvedl profesionální výkon! Záchranáři přebírají do své péče povolenou chodkyni, která má drobné krvácející zranění v obličejí a pohmožděnou ruku, jinak vypadá, že je v pořádku (určitě může hovořit o štěstí – to dnes dopoledne chybělo jiné ženě v Zenklově ulici poblíž Vychovatelny, která svou nepozornost zaplatila životem). V 15.02 – 13 minut po oznámení – odjíždí jeden z dispečerů se soupravou do vozovny Strašnice a místo mimořádné události je uvolněno. Po chvíli se na místě objeví také pracovníci dopravní kontroly – tentokrát zbytečně – není co dokumentovat. Ani na příjezd policie nečekáme dlouho: protože se jedná o nehodu se zraněním, případ přebírají policisté ze Správy hlavního města Prahy z Kongresové ulice, jejichž dojezdové časy jsou o řád kratší než dojezdové časy místních dopraváků. Policisté místo nehody přeměří a společně s nimi pak odjíždíme do vozovny Strašnice k pořízení fotodokumentace. Následně se přemísťuji s panem Minaříkem do Vinohradské nemocnice (druhý dispečer ve vozovně čeká na příjezd technické kontroly, která stáhne data ze záznamového zařízení tachografu), abychom zjistili stav zraněné. Nakonec se vracíme zpět do Strašnic, kde ještě pracovník místního depa vyměňuje rozbitý kryt směrovky a osádka dispečerského vozu hlásí ukončení likvidace mimořádné události svému nadřízenému na Centrální dispečinku.

Vraceli jsme se zpět do centra. Dojeli jsme však jen ke Koh-i-nooru, když v 16.19 nahlásil prostřednictvím

radiostanice řidič žižkovské šestnáctky, že má nehodu mezi zastávkami Orionka a Flora. Naše posádka opět dostává pokyn – znovu za použití majáku – dojet na místo nehody a mimořádnou událost tady likvidovat. Přijíždíme na křižovatku ulic Jičínské a Slezské, kde mladá řidička osobního vozu při vyjíždění z vedlejší ulice nedala přednost tramvaji jedoucí po hlavní. Výhled měla zakrytý řadou popojíždějících vozidel a jakmile se mezi nimi vytvořil prostor, rozhodla se projet. Že by se tu mohla objevit tramvaj, si uvědomila až v okamžiku, kdy se předek jejího vozu „potkal“ s několikátunovým kolosem. Nejdříve uznala, že pochybila – to ovšem platilo jen do chvíle, než na místo mimořádné události dorazil její přítel přivolaný mobilním telefonem. Jen tak jsem se na místě rozhlížel, sem tam něco vyfotil, a tak, považován za zvědavce, kterých se kolem motalo několik, jsem se stal svědkem jejich debaty. Domluvili se, že to byla chyba řidiče tramvaje, protože ten nedával pozor a nakonec to mohl i zastavit. Netrvalo dlouho (opět práce mobilního telefonu) a na místě se objevili ještě nějací jejich známí a aniž nehodu viděli, byli ochotni „nepochybnou vinu“ tramvajáka dosvědčit (...jezdíš s tou tramvají jako čuňata, myslíš si, že si mohou všechno dovolit a na ostatní řidiče ohled neberou!). V 16.25 je místo nehody uvolněno a dispečer odstavuje tramvaj v obřatišti Olšanské hřbitovy.

Žižkovského kolegu jsem o vyslechnutém rozhovoru informoval – občas chodím zastupovat řidiče sdružené v naší odborové organizaci ke správním řízením ve věcech dopravních nehod a vím velmi dobře, že řidič tramvaje bývá často obviněn ze zavinění nehody, která jeho jednoznačně nebyla, a to právě na základě křivých výpovědí takzvaných „svědků“. Naštěstí, čím více jich bývá, tím více je pak také rozporů v jejich výpovědích a pokud „svědci“ u nehody opravdu nebyli, stačí několik šikovně položených otázek a oni se pak sami utopí ve svých lžích.

I sem policie doráží kupodivu velmi rychle. Policista si nejprve vyslechne řidiče tramvaje (ten se svěruje se svými pochybnostmi o „svědcích“ paní řidičky), pak následuje dlouhý rozhovor s ní a policista se vrací s tím, že se řidička k zavinění nakonec přece jen doznala a vše bude na místě vyřešeno dohodou a blokovou pokutou. Společně potom odvážíme řidiče tramvaje na Olšanské hřbitovy. Je 17.15, a protože posádka vozu KGX 24 dnes řešila už tři mimořádné události, musí se vrátit na základnu, aby stihla vyplnit protokoly a mohla skončit do devatenácti hodin službu.

O nehodě, u níž jsem nebyl, mě dispečeri zevrubně informují cestou k Centrálnímu dispečinku. Auta se dnes kradou stejně jako cizincům portmonky v prostředcích MHD! K mimořádné události došlo v dopoledních hodinách v pražských Vršovicích. Na křižovatce ulic Petrohradská a Vršovická automobilový „nenechavec“ za volantem lacino (protože nezákonně) „nabytého“ vozu nerespektoval zákaz odbočení vlevo, nedal přednost souběžně jedoucí tramvaji a došlo ke střetu, při němž byl uloupený vůz úplně zdemolován. Zraněný řidič i jeho komplic nechali auto autem a dali se na útěk, zanedlouho však byli zadrženi policií.

Při cestě na základnu (je kolem půl šesté) slyšíme relaci o nehodě tramvaje linky číslo 23 a osobního vozu na křižovatce ulic Vršovické a Moskevské. Jsme blízko, ale případ přebírá vozidlo KGX 20, které potkáváme u vršovického nádraží. Před budovou CD přisedám k posádce vozu KGX 22, s níž míříme ke Koh-i-nooru pomocí dispečerské dvacítky vycouvat do blízkosti mimořádné události najetým tramvajím.

Desátá pražská část připomíná 23. prosince Chicago dvacátých let minulého století a soudobí gangsteři soustředili dnes své nekalé rejdy – do blízkosti tramvají – právě sem. Mimořádné události totiž předcházela honička s policií, jejíž koordinátor z důvodů šetření kriminálního činu uvolnění místa nehody nepovolil – je tak potřeba zajistit odklony přes Minskou (v manipulačním oblouku tu překvapivě stojí jen jediné vozidlo, jehož majitel se záhy objeví) – místo mimořádné udá-





losti zatím pomrkává majáky mnoha policejních vozů a samotných policistů by ses nedopočítal. Od řidiče strašnické triadvacítka se zatím dovíám, že čekal před semaforem na signál volno a vedle něj byla kolona aut. Najednou se přičítal automobil pronásledovaný několika policejními vozy, jehož řidiče se pokusil o nemožné – vtěsnat se do mezery téměř o polovinu užší, než byla šířka jeho vozidla. Dostal se do pasti (přetlačit tramvaj se mu pochopitelně nepodařilo), a tak zůstal zaklíněn mezi prvním podvozkem druhého vozu a před ním stojícím pick-upem. Spadla klec – policisté řidiče na místě zpacifikovali a okamžitě odvezli. Až poté se dovíám, že zběsilá jízda Prahou předcházela loupež s pistolí v ruce: zloděj se na křižovatce zmocnil vozidla jako padouch z amerického filmu, když pod pohrůžkou použití zbraně donutil původního řidiče vystoupit. Zůstávám na místě s posádkou vozu KGX 20, posádka *dvaadvacítka* odjíždí. Čekáme na příjezd policejních specialistů, aby

Napadá mě, že zaměstnanci pražského Dopravního podniku se dnes podíleli nebo dokonce i napomohli zadržení tří pachatelů závažné trestné činnosti...

Z Kongresové jsme zaměřili přímo na základnu na Královce, kde mi dispečer Slanina ukázal, jak se vyplňuje dispečerské hlášení o nehodě. Čas značně pokročil. Služba posádky KGX 20 se přiblížila ke svému konci. Pan Hazuka mi ještě nabídl možnost předsednout k posádce nočního vozidla, ale s díky jsem odmítl. V půl deváté jsme se vydali zpět na poslední jízdu do tomtu vozidlu vyhrazené oblasti, což je pro *dvacítka* území východně od Vltavy a na jih od Národního divadla (převážně Praha 4 a 10).

Po jedenadvacáté hodině mě posádka vysadila ve vozovně Strašnice, aby se vrátila do garáží Na Bojišti a ukončila svou odpolední směnu.

Jaká je tedy odpověď na otázku, již jsem si na začátku položil? Nejsem si jist – na její zodpovězení jediné

zajistili stopy, otisky a další důkazy. Mezitím příjezdějí dopravci, aby zdokumentovali dopravní nehodu – ubíhají minuty, desítky minut... krátce před sedmou jsou policejní technici na místě – vycouvávají s kradeným vozidlem a strašnická triadvacítka může manipulací odjet do domovské vozovny. Tramvaje se vrací na své pravidelné trasy a my se přesouváme do Kongresové, abychom zjistili majitele ukradeného automobilu, pojišťovnu a ostatní údaje, které vyžaduje protokol.

odpoledne patrně nestačí. Všechno je v lidech; snad se na případných rozměšcích podepisuje ta skutečnost, že zatímco dispečer je na místě mimořádné události osobou nezaopatou a jedná racionálně, tak řidiče tramvaje právě naopak – je přímým účastníkem nehody a nad *raciem* převládají emoce. Práce zaměstnanců provozního dispečinku je jiná než ta moje. Zdáni, že dispečerů ve svých vozidlech „jen zevlují“ je velmi klamná a lze ho srovnávat s pohledem laické veřejnosti na práci řidičů tramvají. Nakonec ani „jen sedět“ několik hodin v autě není žádný med. O jejich angažmá při mimořádných událostech, jejichž následky likvidují, kdy jsou osobně odpovědní za rychlé a bezpečné *znovuzprovoznění* pražské tramvajové dopravy, vůbec nemluví! Suma sumárum: jezdit po Praze s modrým majákem může někomu připadat dobrodružné, nebo v tom může vidět jistý druh adrenalinového sportu, ale ve skutečnosti to tak v žádném případě není. Od řidiče to vyžaduje po dobu několika málo minut maximální soustředění, musí počítat se vším a hlavně si zvyknout na řidiče a chodce, kteří vozidla s právem přednostní jízdy nerespektují. Práce je to bezpochyby zajímavá a já osobně bych si to možná někdy rád i vyzkoušel, ale natrvalo bych to dělat asi nechtěl.

Má poklona tak patří těm, kdo to vydrží dělat roky. Někteří desítky let.

Na závěr bych chtěl touto cestou poděkovat pánům Stůjovi, Vackovi, Hazukovi a také posádkám všech vozů, kteří všichni trpělivě odpovídali na mé otázky a ukázali mi, co všechno reprezentuje **být dispečerem** pražské tramvajové dopravy.

Všem řidičům tramvají i dispečerům přeji více pochopení a tolerance pro sebe navzájem, aby se nám v transformaci obnovovaném Dopravním podniku lépe dýchalo.

Text a foto: Ing. Antonín Dub, předseda OSPEA

## Proč nám ujíždí pražská tramvaj?

V maďarském tisku jsme objevili článek, který srovnává městskou hromadnou dopravu v Praze a Budapešti. Porovnání obou metropolí je zcela jistě zajímavé, a tak článek, který vyšel ještě v roce 2004, přetiskujeme v plném znění:

Máme-li otevřené oči a vnímáme-li dynamiku České republiky, srovnání Budapešti s Prahou nás musí stále více bolet. Pokud je Budapešť přirovnávána k Paříži nebo Vídni, oprávněně můžeme říci, že v uplynulých desetiletích foukal vítr odjinud a použitý metr byl odlišný. Přirovnání k Praze je ale na místě. Navštívíme-li české hlavní město, soustavně nás napadá: v čem asi vězí úspěch Prahy? Proč zní povzdech stále více našich občanů, kteří milují naše hlavní město a mají o něj starost, jako stížnost: „ovšem v Praze...!“? Ale zdalipak zazní v Praze: „ovšem v Budapešti...!“? Odpověď je nablíže.

Srovnání Prahy a Budapešti bylo v posledních letech nesčetněkrát oblíbeným tématem novinových článků: klíčovým tématem byla buď architektonická tvář města, nebo jeho bohatství či cestovní ruch, o kterých Praha a Budapešť očividně neuvažují stejným způsobem. Rozdíly jsou velké i v dopravě obou měst.

Příjemné životní prostředí a svěží rytmus Prahy s 1,1 milionu obyvatel velkou měrou podporuje i dobře organizovaná, chytré řešená doprava. Bez nadsázky můžeme tvrdit, že pražská doprava je na úrovni západní Evropy a předbílá mílovými kroky Budapešť. Letos třicetiletá síť metra má tři stále se rozšiřující linky. (Budapešťská je o čtyři roky starší, ani nemluví o malé podzemce předané v roce 1896.) Jen si představme, kdyby druhá linka našeho metra vedla místo na náměstí „Őrs vezér tere“ až do Rákoskeresztúru, místo nádraží „Déli pályaudvar“ až do části Hűvösvölgy, zatímco třetí linka by přepravovala cestující z Káposztásmegyere až na Ferihegy.

Nejnovější úsek pražského metra předávali v červnu letošního roku v severní části města. U nás od roku 1999 se nepostavil ani metr tratě, v české metropoli od roku 1990 předali na pěti úsecích 13 stanic a v roce 2006 bude na síť metra napojena další městská část. Dnes je délka všech tratí pražského metra 53 kilometrů v porovnání s našimi 31 kilometry. V Budapešti ještě zhusta jezdí vozy metra nakoupené kolem roku 1970, v Praze si nechali několik takových výhradně pro muzejní účely a místo nich jezdí nové vozy značky Siemens. Část ruských vozů pořízených začátkem osmdesátých let byla zcela přestavěna.

Metro se může stát v porovnání s individuální dopravou doopravdy konkurenceschopným tehdy, pokud poblíž jeho stanic jsou k dispozici parkoviště P+R. V okolí pražských linek metra je pro motoristy připraveno patnáct parkovišť P+R, především u stanic v okrajových částech města, kde za 10 korun (80 forintů) může být automobil zaparkovaný po celý den na hlídaném místě. U nás máme hlídané parkoviště P+R pouze v části Kőbánya-Kispest, zatímco na náměstí „Őrs vezér tere“ a na třídě „Mexikói út“ se poblíž metra nacházejí parkoviště bez dozoru.

Zatímco u nás výstavba metra znamenala zrušení paralelních tramvajových tratí, Praha si z valné části zachovala i původní linky. Díky tomu v době povodně roku 2002, která způsobila škody ve výši 54 miliard forintů, kdy téměř polovinu tunelů metra zaplavila voda z Vltavy, dokázali nahradit metro v jeho nefunkčních úsecích

tramvajemi. Tramvaje pražské metro výborně doplňují, v žádném případě nejsou jeho nepřitelem. Většina vozů je sice stejně stará jako budapešťské, ale několik set starých vozů bylo esteticky modernizováno a byl obnoven jejich systém pohonu. Ve všech tramvajích funguje informační systém pro cestující, který srozumitelně a artikulovaně ohlásí následující dvě stanice.

Pražská „strojová žena“, v porovnání se skomíravým ženským hlasem z řečového syntezátoru budapešťské tramvaje číslo dvě, je pro uši velmi příjemná. Zastávky v části tramvají už ukazují displej a číslo linky i název konečné stanice jsou v čelní části vozu osvětlené a bez chyby jediného pixelu.

Pražské tramvaje doslova prolétají celé město, jednotlivé linky se na mnoha místech navzájem křížují a v porovnání s budapešťskou realitou vytvářejí skutečnou síť. Jízdní řády jsou na všech linkách téměř totožné – ve špičce jsou intervaly osminutové, mimo špičku desetiminutové a o víkendech jezdí téměř všechny tramvaje jednou za čtvrt hodiny. Na první pohled jsou tyto intervaly v porovnání s dvouminutovými intervaly budapešťských tramvají číslo 4 a 6 dlouhé, ale v Praze téměř přes všechny zastávky jezdí alespoň 3 až 4 linky, proto díky sladějším intervalům ani v pozdních večerních hodinách není třeba čekat déle než 5 minut. V okrajových částech města tramvaje jezdí na uzavřených, zatravněných tratích rychlostí až 70 km/h, zatímco v Budapešti ani „rychlou tramvaj“ číslo 1 na okružní třídě „Hungária“ nemůže překročit padesátku. V Praze jsou výhybky ovládané elektronickým signalizačním zařízením podle toho, která linka zrovna tudy projíždí, takže na jeden interval semaforů mohou projet i 2 nebo 3 tramvaje – výhybka je vždy do správné polohy. Nejnovější perlu pražské tramvajové dopravy je trať vedoucí na sídliště Barrandov, která vede touto částí města tunely, a má futuristicky řešené zastávky.

Do zastávek se můžeme dostat výtahem nebo schodištěm, nad nástupištěm nám elektronický displej oznamuje, za jak dlouho přijede další tramvaj. Je to takové, jako kdyby na sídliště „Gazdagrét“ jezdila tramvaj a kolem tratě, jakož i kolem tratí metra, by byla vybudována parkoviště.

Pražský svaz dopravy funguje a rozvíjí se od roku 1993. Do systému v roce 2003 bylo zahrnuto již 278 obcí. V Pražském a středoevropském regionu rozděleném na tarifní pásma lze cestovat za sjednocené tarify městskými, příměstskými a dálkovými autobusy, respektive po železnici za existence sladěných jízdních řádů. Systém jízdenek platný na 26 železničních tratích a 145 autobusových linkách aglomerace samozřejmě platí i pro linky metra, tramvají a autobusů i v rámci hlavního města Prahy.

Budapešťský svaz dopravy, jako systém pro značné ulehčení od dopravních problémů hlavního města a okolí, je ve fázi přípravy již čtrnáct let, ale zastřešující systém Maďarských státních železnic, Dopravního podniku Budapešti a společnosti Volánbusz zatím v praxi zkoušku nesložil. V Budapešti si jen těžko lze představit tak dalekosáhlý rozvoj. Přitom by bylo dobré, kdyby několik obyčejných Pražanů, milujících svoje město, za několik let při návštěvě Budapešti jenom nevěřičně kroutilo hlavou a po návratu domů by s uznáním říkali: „Ovšem v Budapešti...!“

-red-



## Na prahu nové éry

Když jsme se před čtyřmi roky poprvé tajně sešli a pokoušeli zformulovat, kudy by se naše vznikající odborová organizace měla ubírat, jakými cestami jít a k jakým cílům dospět, byla to pohádka, jen těžko uvěřitelná vize spadající do říše snů a bájí. Na konci roku 2004 se však stalo něco, čemu věřil jen málokdo z nás.

Od začátku roku 2005 má Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost poprvé ve své novodobé historii opravdovou kolektivní smlouvu. Kolektivní smlouvu, která bude platit celých tři sta pětadesát dní tohoto roku, kolektivní smlouvu, která sjednocuje doposud rozdílné mzdové systémy, která poprvé postavila na stejnou úroveň řidiče autobusů a tramvají. Dopravní podnik má od začátku roku kolektivní smlouvu sjednocující čerpání sociálních nákladů – zabezpečuje tak rovné odměňování všech zaměstnanců společnosti. Poprvé tento dokument pamatuje příplatkem za odpracované roky i na technicko-hospodářské pracovníky a zaměstnance tramvajových dep, kteří v minulosti bývali opomíjeni. Její součástí je i příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění zaměstnanců a poprvé také pojistka odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli pro všechny zaměstnance firmy.

Jde o zlomový dokument, který byl podepsán ve zlomovém roce. Rok 2004 takový bezesporu byl: chci připomenout, že se v tomto roce Česká republika stala členem Evropské unie. V rámci Dopravního podniku pak byl nastartován transformační projekt, jehož cílem je společnost omladit a oživit. Přestože ještě v lednu 2004 byla OSPEA jediná, kdo trval na uzavření celopodnikové kolektivní smlouvy, což si tehdy neumělo představit ani vedení společnosti, ani ostatní odborové organizace, podařilo se.

Kolektivní smlouva na rok 2004 vznikala v napjaté atmosféře a způsobem, který ještě nikdo ze zúčastněných nezažil: rodila se na čistém a nepopsaném papíře. To stálo všechny neuvěřitelné množství úsilí a času. Sociální partneři se scházeli mnohokrát a stále, zdálo by se donekonečna. Celé dny, týdny a měsíce hledali společná stanoviska, což byl – vzhledem k různosti kolektivních smluv někdejších odštěpných závodů a později divizí – velmi tvrdý oříšek.

Odborové organizace působící při Dopravním podniku musely hledat novou cestu. Jestliže si do nynější kopalny se svými míči a ve svých tělocvičnách, tak teď najednou stály jako jediné mužstvo na velkém stadionu. Až v tomto roce začaly společně trénovat, přihrávat si, prostě učily se spolu hrát. Poprvé za jeden jediný tým. Nebylo to jednoduché. Dokázaly to!

Já bych chtěl na tomto místě ocenit všechny odborové předáky a především pak Bc. Stanislava Havrlika, jehož autobusáci díky srovnání tarifních mezd řidičů povrchové dopravy na straně jedné, na druhé pak náhlé lakotnosti vlastníka firmy, tedy Magistrátu, dostali přidáno s novou kolektivní smlouvou méně než loni a méně než řidiči tramvají, čímž projeví obrovskou míru solidarity se svými kolegy na kolejkách. Pochopili,

že i za těchto pro ně ne příliš příznivých podmínek je pro budoucnost nejen jejich, ale všech zaměstnanců firmy nezbytné právě tuto kolektivní smlouvu podepsat. Z druhé strany jednacího stolu, tedy zástupců vedení společnosti, považují za nutné jmenovitě ocenit konstruktivní přístup paní Heleny Fliegelové, ing. Václava Procházký a především pak personálního ředitele ing. Jaroslava Ďuriše, kteří se největší měrou zasloužili o průběh a hlavně pak úspěšné finále kolektivního vyjednávání.

Za OSPEA chci říci, že se srovnáním tarifních mezd řidičů autobusů a tramvají naše odborová organizace stáhla všechny žaloby na nerovné odměňování v rámci společnosti. Pro řidiče tramvají skutečnost jednotného tarifu reprezentuje, že v rámci Dopravního podniku přestali být pátým kolem u vozu a byla jim tak zajištěna plnohodnotná účast ve společenství klíčových zaměstnanců firmy, být je takové zařazení jakkoli a jenom abstraktní.

V roce 2004 ruku v ruce se začatou a probíhající transformací firmy kráčí ještě jeden fenomén – a to výrazné zkvalitnění komunikace mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci. K samotné restrukturalizaci, jejíž průběh jsme hlavně na samém jejím začátku často zpochybňovali, je třeba říci, že díky personálním změnám především v Provozu Tramvají se naše bezbřehá skepse pomalu mění ve zvědavost. Teprve jsme však začali: autobusáci jsou o nějaký měsíc dál a zaměstnanci divize Metro na svoje začlenění do nových struktur teprve čekají.

O tom všem mluvil na členské schůzi OSPEA ve čtvrtek 6. ledna 2005 i její předseda ing. Antonín Dub. Poděkoval za práci, za důvěru nebo třeba i jen za podporu všem členům naší odborové organizace.

Účastníci jsme se převratných změn v naší společnosti, podíleli jsme se na jejich uskutečňování, snad jsme pro ně byli i přínosem. Tím však práce OSPEA rozhodně nekončí, naopak. Je potřeba zaměřit se v tuto chvíli také na věci, které jsme doposud ve jménu oněch vyšších cílů, o nichž tu byla řeč, opomíjeli. Na účinnou preferenci hromadné dopravy v Praze, problém bezdomovců v prostředcích MHD nebo například na zkvalitnění našeho vozového parku. Je před námi práce na zlepšení jízdních řádů, chceme se podílet na tvorbě nového dopravního předpisu...



Foto: Petr Malík

... máme v úmyslu být i nadále ve středu dopravní podnikového dění, stále stejně nekompromisně hájit práva zaměstnanců a spolu s celou firmou opět vstříc jednotící se Evropě a pracovním i finančním podmínkám, které jsou právě v EU normální.

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

## V Metru jsme doplatili na sjednocování mezd nejvíce. Naposledy!

Úvodem je třeba říci, že kolektivní smlouva na rok 2005 je velkým kompromisem mezi odboráři a také mezi odbory a zaměstnavatelem. Odboráři zastupující zaměstnance v divizi Metro byli postaveni při zahájení kolektivního jednání téměř před neřešitelnou situací. Již na začátku bylo zřejmé, že nejvíce peněz dostanou zaměstnanci Tramvají, a tím se o hodně sníží celkový objem prostředků na hypotetické tři až pětiprocentní navýšení mezd v divizi Metro.

Všeobecné odbory Metro (dále VOM) mimo jiné předložily do kolektivního jednání návrhy na zvýšení mezd o 7,5 %, změnu výpočtu příplatku za praxi z hodinového přepočtu na měsíční, zavedení 6. týdne dovolené (případně zdravotní), zachování příspěvku „za odpracovaná léta“, zvýšení ceny stravenky na 70 Kč a další.

Tentokrát na vyjednávání bylo poměrně málo času – dva měsíce – a téměř to vypadalo, že nová kolektivní smlouva nebude do konce roku podepsána pro velké rozpory mezi jednotlivými účastníky co do předlo-

žených požadavků. Situace se týden před Vánocemi vyhroutil, poté, co jeden ze zástupců zaměstnavatele sdělil, že ani tříprocentní objemový nárůst mezd není možné garantovat. VOM předložily návrh vyhlásit stávkovou pohotovost a případně požádat o zprostředkovatele. Nakonec se odborová strana rozhodla ještě využít možnost jednání s radními JUDr. P. Hulinským a R. Šteinerem, aby se předešlo daleko větším škodám na straně zaměstnanců z případné stávky nebo nařízení podle zákoníku práce, jak se to stalo například v Českých drahách. Po napjatém jednání s radními lze říci, že členům VOM mzdy nepoklesnou. V této situaci jsme také vážili své hlavní i dílčí požadavky tak, aby zaměstnancům, které zastupujeme, nenastal propad ve mzdě. Nakonec by mělo dojít k minimálnímu nárůstu mezd v souladu s jednotným tarifem v celém Dopravním podniku a dalším možným navýšením mezd v průběhu roku 2005. Jako východisko pro rok 2005 bylo odbory akceptováno řešení pomocí rozpětí v tarifech. V kolektivní smlouvě byla mimo jiné dohodnuta

v celém podniku pětiprocentní prémie (s výjimkou strojvedoucích metra pro rok 2005 – 10 %).

Víme, že v tomto roce zaměstnanci divize Metro a členové VOM nebudou mít stejný nárůst mezd jako v Tramvajích a Autobusech. V příštím kolektivním jednání budeme mimo jiné žádat:

- zrušení tarifního rozpětí u kategorií D i TH,
- doladění sjednocení mezd (sjednocení prémie),
- zachování příspěvku za praxi,
- zavedení nového příplatku za práci při umělém osvětlení v podzemí (nebo v tunelu) a další.

Závěrem vás chceme požádat o pochopení složité situace v kolektivním jednání, kdy i zaměstnavatel nedostatečně požadoval na zřizovateli nárůst mezd s ohledem na předpokládaný nárůst inflace. V dalším období by se to nemělo opakovat, včetně nemravného zvýšení platů úředníků Magistrátu o 7 %, jak jsme se to dozvěděli začátkem tohoto roku!

Ing. Miloš Dubský, předseda ZV VOM  
Luboš Olejář, místopředseda ZV VOM

# Kolektivní smlouva na rok 2005 podepsána

Kolektivní vyjednávání o kolektivní smlouvě na rok 2005 je u konce. Kolektivní smlouva byla ve středu 22. prosince všemi zástupci odborových organizací i vedením společnosti podepsána. A jak vše dopadlo?

V podstatě se jedná o historický krok, kdy došlo k podepsání jedné kolektivní smlouvy, kterou se zavádí jednotný mzdový systém a jeden systém sociálních výhod. V novém mzdovém systému je snahou postupně srovnávat nerovnoměrné rozdíly mezi jednotlivými shodnými profesemi v provozech tramvají, autobusů, metra a ředitelství.

Například: zachování příplatku za praxi, který byl běžně u Metra poskytován a jeho obhájení, čili i zavedení u ostatních provozů, kde v minulosti poskytován nebyl, stojí z objemu 95 milionů Kč. Tento příklad uvádím záměrně pro ilustraci složitých jednání. Tam, kde určité příplatky a podobné dohodnuté výhody byly běžnou záležitostí, a na jiných provozech poskytovány nebyly, stojí narovnění obrovské peníze. Mzdový nárůst nepokrývá potřebný objem a tak, aby došlo ke srovnání mezi jednotlivými celky podniku (A, ED, M a Ř) ve všech položkách, bude u některých profesí, či tříd, procentní nárůst velmi malý, nebo i žádný (například u THP ve třídách 11 a 12). Proto v určitých tarifních stupních bude tarifní střed ještě objemově navýšen tak, aby nedošlo u některých pracovníků k poklesu mzdy. V nejvyšších tarifních stupních – u některých jednotlivců – toho zřejmě nebude možné docílit.

K tarifu bude poskytována kolektivní výkonnostní odměna ve výši 5 % + zákonné příplatky. Dále bude zrušen turnusový příplatek a příplatek za dosažitelnost. Dojde však k určité kompenzaci těchto příplatků. Turnusový – formou navýšení příplatku nočního na 10 % z průměrného platu. K těmto 10 % budou mít pracovníci trvale noční ještě příplatek ve výši 8,50 Kč/hodinu. Také bude navýšen příplatek za soboty a neděle na 35 %. Předpokládáme, a naší snahou bude, aby v příštím období byly tyto příplatky navýšovány.

Pro pracovníky, kterým byl poskytován příplatek za dosažitelnost, obdrží divize Metro odpovídající objem peněz (přibližně 3,1 milionu Kč). Kompenzace za tento příplatek bude poskytována určeným zaměstnancům odpovídající finanční částkou, čtvrtletně formou zvláštní odměny.

Stravenky zůstávají na 65,- Kč, příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění zůstává ve výši 300,- Kč. Bohužel na navýšení není finanční zdroj.

Novinkou je, že každý zaměstnanec obdrží 300,- Kč na rehabilitaci ve formě poukázky do rehabilitačního zařízení, které bylo zřízeno v depu Hostivař. Podrobnosti byly zveřejněny formou informace personálního ředitele č. 16.

Co ještě říci? Bylo to nejnáročnější a nejrychlejší kolektivní vyjednávání a je zázrak, že jsme se všichni dokázali dohodnout. Jednali jsme takřka obden po dobu 3 měsíců.

Kolektivní smlouva na rok 2005 je v současné době vytištěna a všem zaměstnancům Dopravního podniku distribuována.

Již dnes lze předpokládat, že příští jednání bude ještě složitější. A co od něho očekáváme? Provedení analýzy jednotlivých srovnatelných profesí a nejen to, ale i analýzu tříd a jejich porovnání. Dále očekáváme, že dojde ke zhodnocení turnusové práce, valorizaci příplatků, dořešení přestávek v práci a příplatku za dosažení odborné praxe. V rámci většího zajištění bezpečnosti zaměstnanců, kteří jsou samostatně obsazeni ve stanicích metra, očekáváme jejich doplnění. I této úpravě – navýšení rozumíme jako nutnému procesu transformace v našem podniku.

S uzavřením kolektivní smlouvy, která se transformovala do jedné podoby pro všechny zaměstnance, souvisí i určitá přeměna celého Dopravního podniku. Jednotliví členové subprojektových komisí by měli více spolupracovat s ostatními kolegy – zaměstnanci, jednotlivou problematiku diskutovat a podávat více konkrétních informací, aby nedocházelo ke zbytečným dezinformacím. Také by měli tito pracovníci více spolupracovat s příslušnými odborovými organizacemi a předávat jim více informací. V tom vidíme veliký nedostatek a předpokládáme, že v brzké době dojde k nápravě v této věci.

Jeden z dalších dotazů od vás, zaměstnanců, jsou otázky týkající se možnosti přihlášení se na pobyt v našem rekreačním středisku Kamýk nad Vltavou. Při této příležitosti se ptáte, jaká bude cena za pobyt?

Z důvodu nutné rekonstrukce bazény budou pobyty s největší pravděpodobností zahájeny nejdříve od poloviny měsíce června. V současnosti byla vybrána firma, která zhotoví projektovou dokumentaci. Následně bude vybrána firma, která vlastní rekonstrukci dle projektu uskuteční. Předpokladem ukončení prací je konec měsíce května. Dále je připravována v rekreačním zařízení rekonstrukce společných sprch, oprava rovné střechy restaurační budovy a provádění dalších drobných oprav, jako například oprava komínu, výměna okna, zastřešení a nátěr altánku.

Tak, jak jsme při jednáních všem odborovým organizacím přislíbili, bude pro všechny zaměstnance určena jednotná cena. Doba, od kdy se budete moci na rekreaci přihlásit, bude na podnikovém Intranetu pro všechny zájemce předem zveřejněna. Pro ty, kteří nemají přístup na Intranet, bude vytištěn k tomuto účelu informační letáček, ve kterém se veškeré podrobnosti včas všichni dozvíte.

Závěrem mně dovoluňte, abych všem zaměstnancům Dopravního podniku do nového roku jménem naší Odborové organizace DP-Metro popřál mnoho zdraví, spokojenosti, klidu, úspěchů, štěstí a pracovní pohody.

Jan Šoun, předseda ZV



Foto: Petr Malík

Vedení Dopravního podniku garantovalo nárůst ve výši 3 % mzdového objemu z vlastních zdrojů. Tento mzdový objem pokrývá převážně nesrovnalosti, ke kterým v průběhu několika minulých let docházelo.

## Postřehy z kolektivního vyjednávání

Vážení kolegové, spoluzaměstnanci, jak již víte, došlo dnem 22. prosince 2004 k uzavření kolektivní smlouvy mezi Dopravním podnikem jako zaměstnavatelem a odbory jako zástupci zaměstnanců. Můžeme si dnes s odstupem, po složitém vyjednávání, položit otázku, zda jde o úspěšné ukončení kolektivního vyjednávání či ne.

Domníváme se, že v daném okamžiku a za současné situace jde o získání maximálně možného z minima nabídnutého. Zaprvé, kolektivní vyjednávání začalo již prakticky v říjnu minulého roku pod určitým tlakem započaté transformace společnosti. Zadruhé, majitel společnosti, což je město Praha a jeho političtí zástupci, v rámci napjatého rozpočtu města na rok 2005 nepovýšil objem mzdových prostředků jako v předchozím roce. Zatřetí obě strany vyjednávání byly postaveny před situací dotvořit, hlavně ve mzdové části, jednu kolektivní smlouvu ze čtyř, které byly zpracovány na rok 2004 pro jednotlivé divize a ředitelství. Další, a to neméně složitou situaci, navodil územní plán hl. m. Prahy, kde je stanovena priorita rozvoje metra a tramvajové dopravy a zároveň určitým trendem je redukce

autobusové dopravy, což znamená snížení výkonů tohoto druhu dopravy.

Odborová strana, jako zástupce zaměstnanců podle zákona o kolektivním vyjednávání, byla rovněž postavena před složitou situací najít společnou řeč mezi jedenácti odborovými organizacemi, které představovaly jednotlivou strukturu zaměstnanců (hlavně různé profese řidičů, provozních pracovníků, dělnických kategorií a technicko-hospodářských zaměstnanců). V úvodu vyjednávání bylo dohodnuto, že jednotlivé pasáže z minulých kolektivních smlouvy, které vyhovovaly a nebyly v rozporu s případně změněnými právními předpisy a normami, budou použity i v nové kolektivní smlouvě beze změn. Vlastní kolektivní vyjednávání se neslo v duchu, že průměrná mzda nepoklesne v roce 2005 za srovnatelných podmínek jednotlivým kategoriím zaměstnanců pod úroveň dosaženou v roce 2004. V rámci slučování jednotlivých mzdových částí z původních kolektivních smluv bylo oběma stranám předem jasné, že ne všichni zaměstnanci dostanou přidáno, ba naopak v některých kategoriích zaměstnanců to vypadalo i na snížení. Do této situace se stále vkrádá problematika snížení počtu zaměstnanců v rámci trans-

formace společnosti. Ale ti, co zůstanou, musí být dobře ohodnoceni i ve mzdách, to odboráři zdůrazňovali.

Když se podíváme na složitou situaci u Českých drah, kde nebyla uzavřena kolektivní smlouva, a zaměstnavatel vydal vnitřní předpisy, které naplňovaly pouze předepsané zákonné normy (hlavně zákoník práce), přicházejí zaměstnanci o některé body z kolektivní smlouvy, jako je úprava pracovní doby, dovolená a mzdové příplatky nad rámec zákona a další nadstandardní body dosažené předchozími kolektivními smlouvami. A to jsme jako zástupci zaměstnanců nechtěli v případě Dopravního podniku dopustit.

Asi ne všichni zaměstnanci budou uspokojeni s výsledkem kolektivní smlouvy. Většinou si nejvíce stěžují ti, co nejsou v odborech. A jenom silné odbory mohou být úspěšné, a to nejen v kolektivním vyjednávání. To znamená – *když bojujete, můžete i prohrát, ale když nebudete bojovat, nemůžete ani vyhrávat*. Víme, že jde o přechodné období roku 2005 a věříme, že pro rok 2006 budou lepší výchozí podmínky pro vlastní kolektivní vyjednávání. To přejeme i všem zaměstnancům.

ZOOS Elektrické dráhy



Foto: Petr Malík

Dne 16. prosince minulého roku byl zastupitelstvem schválen rozpočet hlavního města Prahy na rok 2005. V oblasti kapitálových výdajů byly Dopravnímu podniku přiděleny dotace na pořízení dlouhodobého majetku ve výši celkem 2 625 045 000 Kč, což je přibližně o polovinu menší objem než v roce 2004. Z tohoto důvodu dochází v letošním roce k omezení zahajování nových investičních akcí.

Použitelné zdroje financování investiční výstavby jsou směřovány hlavně do rozestavěných staveb. Následuje výčet z hlediska cestujících veřejnosti nejdůležitějších investičních akcí rozestavěných a nově zahajovaných.

## A. Investiční výstavba metra

### IV. provozní úsek trati metra C – 1. etapa (Nádraží Holešovice – Ládví)

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2000
uvedení do provozu	2004
dokončení	2006

Stavba byla uvedena do provozu s cestujícími 25. června 2004 a v letošním roce zbývá provést tyto práce:

- likvidace zařízení staveniště,
- dokončování terénních úprav,
- rekonstrukce koupaliště v Kobylisích (zařízení staveniště),
- dokončovací práce funkčnosti ochranného systému metra,
- opravy povrchů vozovek (příjezdové komunikace ke koupališti).

### IV. provozní úsek trati metra C – 2. etapa (Ládví – Letňany)

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2004
uvedení do provozu	2008
dokončení	2009

Další prodloužení tratě C obslouží přímo oblast Proseku a Letňan. Prostřednictvím návazné dopravy obslouží i širší spádové území zahrnující Střížkov, Čakovice a Kbely. Navazuje na předchozí úsek ve stanici Ládví. Na trati budou tři hloubené stanice Prosek I, Prosek II a Letňany. Volné prostory v Letňanech umožní umístění dostatečně kapacitního autobusového terminálu městské a příměstské dopravy a záchytného parkoviště.

Dodavatelem stavby je Konsorcium Metrostav, a. s., Skanska, a. s., Subterra, a. s. Poklepem na základní kámen byla stavba zahájena dne 24. května loňského roku. Práce byly zahájeny na celém úseku Ládví – Letňany. V roce 2005 se předpokládá plné rozvinutí prací.

### Stanice metra depo Hostivař

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2003
uvedení do provozu	2005
dokončení	2006

Prodloužením tratě A přibližně o 1 km východním směrem (provozním využitím spojky do depa) dojde k zajištění přímé obsluhy spádového území malešicko-hostivařské oblasti metrem, ke zkrácení autobusových linek PID a odlehčení stávajících autobusových terminálů Skalka a Želivského. Dojde k podchycení individuální automobilové dopravy na záchytném parkovišti P+R. Vlastní stanice bude umístěna ve stávající hale depa. Stavba byla zahájena v roce 2003, zprovoznění stanice pro cestující je plánováno na rok 2005.

V letech 2003 až 2004 byla zrealizována rekonstrukce měřírny a distribuční transformovny Skalka a rekonstrukce kolejového zhlaví depa Hostivař jako příprava pro výstavbu stanice v depu Hostivař. V roce 2005 bude realizována vlastní stanice.

## B. Veřejně prospěšné stavby

### Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská (Balaběnka – Na Břehu)

**Termín realizace:** 2005

Akce zahrnuje rekonstrukci tramvajové tratě v úseku od křižovatky Balaběnka ke křižovatce s ulicí Na Břehu a rekonstrukci trakčního trolejového vedení po napojení na nový úsek v Kolbenově ulici (přibližně 200 metrů za náměstím OSN).

Tramvajová trať ve velkoplošných panelech je z let 1981 a 1986. Oprava tratě v úseku U Svobodárny – OÚNZ Vysočany včetně frézování podkladních vrstev byla provedena v roce 1996. V současné době vykazuje značnou část tramvajové tratě (především v úseku Balaběnka – U Svobodárny) nestabilní podloží, které způsobuje narušení směrového i výškového vedení kolejí. Panely mají narušený povrch a zkorodované žlaby. V posledních letech jsou opakovaně stížnosti na hlučnost.

Nosná ocelová konstrukce trakčního trolejového vedení je dožitá, je nutná kompletní výměna a výstavba nových stožárů. Bude vyměněno kabelové vedení v celém úseku.

## C. Ostatní účelová investiční výstavba

### Bezbariérové zpřístupnění stanice Florenc na trati B metra

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2005
dokončení	2006

Ve stanici Florenc na trati B je navržen z nástupiště do úrovně přestupní chodby osobní výtah umístěný na boku dvojice pevných schodišť. Z podesty vede bezbariérová cesta přestupní chodbou, ze které bude nově vyražena přístupová chodba k hlavnímu výtahu. Tento výtah o přepravní výšce 36,5 metrů bude vyústěn na povrchu při ulici na Florenci jihozápadně od objektu Mc Donald's.

### Rozšíření informačního systému – velkoplošné obrazovky

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2003
dokončení	2005

Jedná se o pokračování instalování velkoplošných obrazovek ve stanicích metra. V roce 2005 je naplánováno rozšíření Informačního a bezpečnostního systému Swift – velkoplošné obrazovky ve třech stanicích pražského metra. Dále bude provedena inovace tří informačních kiosků, které jsou součástí tohoto systému, ve stanicích Florenc C, Můstek A a Muzeum C. Dalších 10 kiosků bude dále instalováno do vybraných stanic pražského metra.

### Rekonstrukce pohyblivých schodů ve stanicích Anděl, Karlovo náměstí, Jiřího z Poděbrad, Opatov a Dejvická

**Termín realizace:** 2005

Rekonstrukce pohyblivých schodů se provádějí průběžně a postupně v jednotlivých stanicích metra s ohledem na končící platnost Průkazů způsobilosti jednotlivých pohyblivých schodů, dále z důvodu ukončení doby životnosti nosných ocelových konstrukcí a praktické nedostupnosti sortimentu nutných náhradních dílů pro opravy.

# Přehled vý investičních ak

### Zabezpečovací zařízení na trati B metra

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2005
dokončení	2008

Vzhledem k postupnému nahrazování stávajících vlaků typu 81-71 vlaky novými M1 a rekonstruovanými 81-71M, které jsou neslučitelné se stávajícím zabezpečovacím zařízením ARS, je nutné provést rekonstrukci zabezpečovacího zařízení na trati B systémem, který je slučitelný s polovodičovou regulací pohonů, která je použita u vlaků M1 i 81-71M. Na výměnu zabezpečovacího zařízení na trati B za moderní typ je v současnosti vypsána obchodní veřejná soutěž.

### Rekonstrukce tramvajových tratí

Jedná se o každoroční plánovanou a postupnou rekonstrukci tramvajových tratí, u kterých došlo k podstatnému zhoršení jejich technického stavu. V roce 2005 to budou následující tramvajové tratě:

#### Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská – U Balaběnky

Jedná se o rekonstrukci části pravidelně pojižděné kolejové konstrukce na křižovatce Sokolovská – U Balaběnky.

Rekonstrukce – zřízení kolejového trojúhelníku – byla provedena v roce 1990, následná výměna konstrukce 2x6 v roce 1996. Kolejová konstrukce je mnohokrát navařovaná, několikrát opětně popraskaná a opětovně svařovaná, vykazuje velké množství vlasových trhlin. Kolejnice jsou bočně i výškově ojeté a vykazují značnou vlnovitost.

#### Rekonstrukce tramvajové trati Zenklova – Na Žertvách

Jedná se o rekonstrukci části kolejové konstrukce Palmovka – Na Žertvách (kromě kolejové konstrukce od Li-beňského mostu, kde byla výměna provedena v roce 2002 a kolejové konstrukce od Palmovky, kde byla provedena výměna v roce 2003).

Kolejová křižovatka na Palmovce byla uvedena do provozu v roce 1990. Části kolejové konstrukce od Žertev a od ulice Zenklovy vykazují značné opotřebení. Srdcovky a oblouky jsou již několikrát navařovány a opět popraskané a ojeté, je zbahnilé podloží, opakovaně se uvolňují montované styky a dlažba. Jsou zde použity ještě čepové výměny s přestavníky typu Oerlikon bez zámku, kontrolního táhla, bezkontaktního blokování, řízení radiem a podobně.



## Rekonstrukce tramvajové trati Stírka

Jedná se o rekonstrukci kolejové konstrukce včetně elektrického ovládní výměny a přilehlých úseků tramvajové trati.

Rekonstrukce tramvajové křižovatky proběhla naposledy v roce 1993, od té doby byly vyměněny pouze některé výměny a mnohokrát se provádělo navařování srdcovek a oblouků. V současné době je stav této konstrukce téměř havarijní. Po opakovaném navařování jsou kolejnice i klepeta srdcovek mnohočetně popraskané, z tohoto důvodu je zde omezena rychlost jízdy tramvají.

## Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská – Zenklova

Jedná se o rekonstrukci části kolejové křižovatky ve směru Ohrada – Zenklova včetně elektrického ovládní výměny a přilehlých úseků ve všech směrech.

Tramvajová křižovatka je z roku 1990. V současné době jsou pojižděné části konstrukce několikrát navařované, srdcovky a spojovací oblouky jsou popraskané. Podloží je nestabilní, opakovaně se uvolňují montované styky a dlažba. Výměny jsou čepové a přestavníky Oerlikon, bez zámku, kontrolního táhla, bezkontaktního blokování, řízení rádiiem a vstupu do signalizace.

## Centrum mobility

<b>Termín realizace:</b> zahájení	2005
dokončení	2007

V souvislosti s rekonstrukcí haly hlavního nádraží bude vytvořeno Centrum mobility jako středisko pro inteligentní využívání dopravy. Má zajistit kvalitní služby v oblasti mobility přesahující rámec jednotlivých dopravních systémů. Jeho účelem je soustředění a poskytování dopravních informací a rad na jednom místě, telefonním čísle a internetové adrese.

## Preference MHD

Jedná se o preferenční opatření, která urychlují průjezd městské hromadné

byla financována z úvěru, který poskytly společně Česká spořitelna, a. s. a ČSOB, a. s. Tento úvěr s dobou splatnosti 15 let se začal splácet v prosinci roku 2004.

V roce 2004 byla uzavřena smlouva na dodávku dalších 6 souprav metra M1. Podle uzavřené smlouvy by do konce roku 2005 měly být dodány 3 soupravy a zbývající 3 soupravy v roce 2006. Tím bude výhledově zabezpečen dostatečný počet vozů pro provoz až do stanice Letňany.

## Modernizace vozů 81-71

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	1999
dokončení	2010

Současný vozový park metra zahrnuje původní ruské vozy typu 81-71, které postupně dosahují hranice životnosti a musí být po najetí limitního počtu kilometrů vyřazeny z provozu. Aby mohl být zachován alespoň současný rozsah provozu metra, je nezbytné nahradit vyřazené soupravy novými. Proces obnovy vozového parku je naplánován tak, aby postupně vyřazené soupravy typu 81-71 byly nahrazovány buď novými soupravami M1, nebo rekonstruovanými soupravami 81-71M.

V současné době byla provedena rekonstrukce 32 vlaků 81-71. Od roku 2005 probíhající rekonstrukce vlaků jsou určeny pro linku B – v roce 2005 bude rekonstruováno 8 souprav.

## Tramvaje

Obnova vozového parku tramvají pokračuje v roce 2005 modernizací tramvají typu T3, KT8D5 a RT6N a nákupem nových tramvají.

## Rekonstrukce tramvají T3

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2000
dokončení	2013

K závěru roku 2004 bylo rekonstruováno celkem 182 tramvají T3, z toho 149 kusů pro vozovnu Pankrác, 13 kusů pro vozovnu Motol a 20 kusů pro vozovnu Kobylisy. V roce 2005 je plánována rekonstrukce dalších až 50 kusů tramvají T3. Z tohoto počtu je určeno 45 kusů do vozovny Kobylisy a 5 kusů pro vozovnu Motol.

## Rekonstrukce tramvají KT8 D5

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2004
dokončení	2014

V roce 2005 bude dodán typový vzor rekonstruované a modernizované tramvaje KT8D5 s osazeným nízkopodlažním středním článkem a poté další 4 kusy těchto tramvají. Dodávky dalších 42 rekonstruovaných tramvají tohoto typu proběhnou v letech 2006 až 2014.

## Rekonstrukce tramvají RT6N

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2005
dokončení	2007

První technicky zhodnocená tramvaj typu RT6N1 bude dodána na počátku druhé poloviny roku 2005. Technické zhodnocení dalších 3 kusů tramvají tohoto typu bude následně sjednáno podle finančních možností Dopravního podniku.

## Nákup nových tramvají

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2004
dokončení	2012

Jedná se o náhradu za současně sprážené vozidlo 2xT3. V roce 2003 byl v obchodní veřejné soutěži na dodávku 20 kusů tramvají s opcí na dalších 40 kusů tramvají vybrán dodavatel ŠKODA Dopravní technika s. r. o., nyní ŠKODA TRANSPORTATION s. r. o., se kterým byla uzavřena kupní smlouva. V roce 2005 budou dodány 2 kusy nízkopodlažních homologovaných tramvají typu 14 T a v letech 2006 až 2012 potom další tramvaje do počtu 60 kusů. Nové tramvaje budou dislokovány ve vozovně Motol.

## Autobusy

### Nákup autobusů

Pro zajištění plynulé obnovy vozového parku by bylo v roce 2005 potřeba nakoupit:

- 50 kusů autobusů sólo nízkopodlažních,
- 30 kusů autobusů sólo standard,
- 10 kusů autobusů kloub standard,
- 20 kusů autobusů kloub nízkopodlažních.

Finanční prostředky byly nárokovány z rozpočtu hl. m. Prahy, ale nebyly přiděleny. Proto se zatím nákup nových autobusů nepřipravuje, ale hledá se způsob, jak zajistit alespoň minimální obnovu vozového parku autobusů, aby mohlo být požádáno o státní dotaci v rámci programu podpory obnovy vozidel městské hromadné dopravy. Podmínkou pro poskytnutí státní dotace je finanční spolupráce města.

Ing. Svatoslav Lorenc, technický úsek

# znamných cí v roce 2005

dopravy Prahou. Tyto akce probíhají již řadu let a budou pokračovat i v roce 2005. Jedná se zejména o pokračování výstavby oddělovacích pruhů tramvajových tratí od komunikací a zavádění systému aktivní detekce autobusů na křižovatkách řízených světelnou signalizací, kdy dochází k úpravě programů řadičů SSZ tak, aby přijíždějící autobus měl přednost při průjezdu křižovatkou. V roce 2005 budou vybaveny systémem aktivní detekce další křižovatky a dovybaveny další autobusy potřebnými komponenty.

## Obnova rádiosít Dopravního podniku

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	1996
dokončení	2006

Jedná se o zajištění rádiových a úzce souvisejících technologií pro vozidla povrchové MHD pro přechod ze stávající analogové sítě v pásmu 160 MHz do digitální rádiové sítě systému TETRA, kterou provozuje hl. m. Praha. Celkový přechod je nutno realizovat nejpozději do 31. prosince 2005, kdy končí dle zákona č. 151/2000 Sb. možnost používat stávající radiostanice Tesla v pásmu 160 MHz s kanálovou roztečí 25 kHz, kterými je v současnosti vybaveno přibližně 2 000 vozidel povrchové MHD.

Přechod z analogové rádiové sítě do digitální u vozidel povrchové MHD vyžaduje kromě výměny samotných radiostanic včetně antén i technické úpravy komponentů již provozovaných palubních řídicích a informačně odbavovacích systémů (radiokomunikačních adaptérů a palubních počítačů). Současně je nutné provést technické úpravy na centrálních řídicích jednotkách řídicích a informačně odbavovacích systémů situovaných na Centrálním dispečinku Dopravního podniku.

Vzhledem k tomu, že digitální rádiová síť systému TETRA nepracuje v reálném čase, dochází při komunikaci k různým zpožděním (například vlivem momentálního zatížení sítě), a proto budou všechna vozidla povrchové MHD dovybavena přijímači GPS. Přijímače GPS zajistí kromě informace o poloze vozidla i přesný (nepřenašený) čas.

## D. Obnova vozového parku

### Metro

Obnova vozového parku metra pokračuje v roce 2005 kombinací nákupu nových vozů a modernizací stávajících vozů metra.

### Nákup nových vozů metra

<b>Termíny realizace:</b> zahájení	2004
dokončení	2007

V roce 2004 byla dokončena dodávka 20 souprav metra M1, která



Foto: Metrostav



Foto: Petr Malík

Významově trochu nepřesný titulček v Lidových novinách ze dne 14. prosince 2004 naznačuje změny v oblasti, která se historicky začala psát před více než 33 lety, v roce 1971. Využití metra v případě jaderné



Řídicí centrum technického centra. Nadřazené tomuto pracovišti bylo centrální řídicí pracoviště. V případě potřeby bylo možné stanici řídit samostatně ze staničního řídicího pracoviště.

ho napadení. Tehdejší nejvyšší státní představitelé rozhodli o budoucím využití městské podzemní dráhy k ochraně obyvatelstva před zbraněmi hromadného ničení (dále jen ZHN). Stát byl proto dále nositelem a garantem výstavby a jeho funkčnosti. Prohlášení současného ministra vnitra Františka Bublana, že stát



Jeden z technických velinů. Tento je energetický a zajišťoval distribuci elektřiny pro zařízení ochranného systému metra. V případě potřeby ji vyráběly náhradní zdroje.

nebude financovat výstavbu nových „krytů“ v metru, následovalo o několik týdnů později po podobném prohlášení pražského magistrátu. Rozhodnutí lze chápat v širších souvislostech celkového náhledu na nové priority v oblasti civilní ochrany (CO).

Z pohledu Dopravního podniku a jeho součástí, Metra samotného, je to velice významné rozhodnutí. Do této oblasti proudilo v rozmezí let existence 5 až 10 % investičních nákladů z celkových nákladů na výstavbu metra a nezanedbatelné provozní prostředky. Konečná kapacita ukrytí několika set tisíc obyvatel v prostorách metra v rámci civilní ochrany byla ma-

Očistná propust byla určena převážně pro obsluhu. Umožňovala vstup z čisté do zamořené části a naopak. Například v případě nutnosti provést průzkum na povrchu.



## Stát už nebude využívat kryty v metru k ochraně obyvatel

goritní. Kapacity pro ukrytí ve zbylých krytech po celé ČR byly v tomto porovnání malé. Jediný, kdo má oprávnění změnit bezpečnostní priority, je z mnoha důvodů stát, a ten rozhodl na sklonku roku 2004. Tím se objevují nové možnosti pro budoucí jednodušší výstavbu metra. Možnost stavět dopravní systém bez omezení, která vyplývala z nutné vzájemné provázanosti stavební, technologické a organizační části s ochranným systémem. Z ekonomického hlediska je to velice významné rozhodnutí, ale znamená i zjednodušení pro samotný provoz dopravního systému.

Problematika OSM (ochranný systém metra) je velice složitá, a nejen z technického hlediska. Tím, že za minulého politického zřízení OSM bylo v utajení a v některých částech dokonce v režimu přísně tajném, není v celkovém povědomí představa o fungování zcela přesná. To v případě, kdy se jedná o systém, který měl prvotně ochránit obyvatele při jaderném napadení, není zrovna obvyklé. Teprve v posledních čtyřech letech, po útoku na obchodní centrum v New Yorku v roce 2001, pronikly na veřejnost kusé informace včetně například dříve nepochopitelné nezveřejněných možností míst nástupu do ochranného systému. I když tento systém byl určen proti jinému nebezpečí a nemohl tak poskytnout ochranu ve všech parametrech, pokud nedojde k jeho včasnému uzavření. Dodnes se ale v médiích objevují zdrcené a nepřesné informace. Z tohoto pohledu je dobré si říci několik základních souvislostí, za jakých



Část zařízení na výrobu a úpravu vody.

podmínek tento systém vznikl, na jakém principu byl založen a jakým způsobem byla zajištěna ochrana obyvatelstva prostřednictvím ukrytí v metru. Historicky je to jedna z mála oblastí, která zůstávala i po roce 1989 mimo zájem veřejnosti, respektive o ní bylo málo informací. Systém, který kromě Sovětského svazu nebyl v takovém měřítku a na tomto principu nikde jinde použit.

Rozhodnutí o využití podzemní dráhy na ochranu před zbraněmi hromadného ničení padlo v době, kdy u nejvyšších státních představitelů převládá názor, že je možné očekávat jaderné napadení v souvislosti s vyhrocenou situací ve světě a tehdy prosazovanou doktrínou jaderného zstrašování. Bylo známo, že vzhledem k mělkému uložení nelze využít metro v připravovaném úseku I. C (dnes Florenc – Kačerov). Směr vlivu sovětských poradců na rozhodnutí budovat metro příště hluboko uložené byl tedy veden z důvodu OSM. Zadávací podmínky byly nastaveny na nejnepříznivější variantu možného napadení: zpořádkování systému do 6 hodin (počítalo se i s variantou, že nebude tolik času), uskutečnění přechodu z dopravního systému na ochranný do 13 minut a umožnění přežití ukryvaných osob minimálně 72 hodin a jejich následně bezpečně vyvedení do bezpečných částí Prahy. Toto na první pohled stručně zadání znamenalo zachytit včas signály a přípravy nepřítele na použití jaderných zbraní. Zde byla nutná spolupráce se Sovětským svazem. Doba 13 minut byla stanovena na základě výpočtu a předpokladu dopadu raket nebo bomb na Prahu. V té době musely být předány informace o přípravě a zahájení jaderného úderu, informovat obyvatele a před vypršením doby realizovat nástup ukryvaných do systému a jeho uzavření.

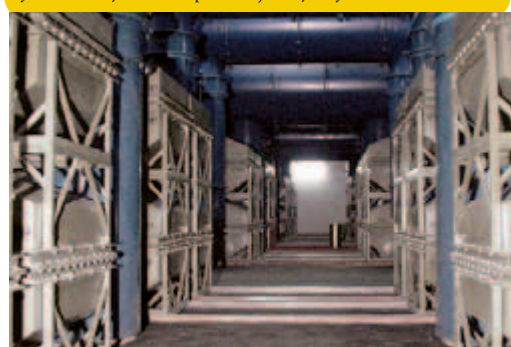
Někdy se nepřesně uvádí, že v metru byly budovány kryty a o jejich umístění kolovalo mnoho neověřených zpráv. Skutečnost je taková, že v ražených částech (hluboko uložených) metro samo o sobě, již jako těleso bylo budováno jako kryt včetně všech zařízení. Nástup do systému v případě napadení byl jako při normálním provozu přes vstupy do stanic. Jako místo pro pobyt v podzemí bylo přednostně pro ženy a děti určeno nástupiště a pro ostatní traťový tunel. Možnost vstoupit do systému pro obyvatele dodatečně po jeho uzavření byla ještě na jiných místech, ale ve velice omezeném počtu a za specifických podmínek. V metru byly sice budovány další prostory, ale ty byly určeny jako zázemí pro techniku a obslužný personál, ne pro ukrytí, aby bylo možné zvládnout mimořádnou situaci přežití mnoha lidí, na tři dny odříznutých od okolního světa. Počítalo se i se situací, že budou někteří ranění, nemocní, že se budou v podzemí rodit děti, ale lidé i umírat.

Možnost ukrytí se v metru nebyla pro všechny obyvatele Prahy stejná. Udávala se **doběhová** vzdálenost 500, maximálně 800 metrů od určené stanice, která byla postavena v OSM. Ostatní stanice nízkou úroveň mohly poskytnout ochranu jen jako protistřepinový kryt, ale ne jako ochrana před zbraněmi hromadného ničení. Teorii, že stačí informovat obyvatele až v době nebezpečí je těžko pochopitelná. I lidé v této vzdálenosti, pokud nebyli včas informováni a nebyli dobře fyzicky zdatní a zdraví (těžko pohybliví, slepí, staří), neměli dobré předpoklady na záchranu. Systém musel být bezpodmínečně včas uzavřen a zahermetizován ještě před jaderným výbuchem. V přesně určenou dobu musely být spuštěny eskalátory směrem ven, aby se zabránilo vstupu dalších osob, které by mohly ohrozit bezpečné uzavření systému.

Po splnění základního požadavku – včas uzavřít systém s co největším počtem ukryvaných – byl dalším úkolem zajistit podmínky přežití v systému po následném jaderném výbuchu po dobu minimálně tří dnů. Zejména ochránit ukryvané před účinky tlakové vlny, plošných požárů a požárních bouří, pronikavé radiace a radioaktivního spadu a zvládnout situaci možného poškození části systému bez zbytečných ztrát na životech. Základní podmínky nutné k životu (vzduch, voda, energie) by zajišťovala technická centra (TC). Ta jediná byla budována v podzemí mimo dopravní systém metra a byla s ním propojena. TC sloužila i jako řídicí centra pro příslušnou trať. Tyto prostory poskytovaly ochranu jenom pro obslužný a řídicí personál. Jiné objekty pro zvláštní určení v metru i mimo ně budovány nebyly. Není možné v krátkosti popsat velice složitý systém ani z technického hlediska. Tlaková ochrana je jako jediná trochu obecně známá část systému. Ale je to jenom jedna z mnoha. Selhání jedné z jeho dalších několika částí by ve výsledku znamenalo smrt ukryvaných. Systém při svém vzniku byl výhradně určen na ochranu proti zbraním hromadného ničení. Ostatní využití nebylo povoleno. Při jeho použití proto bylo jasné stanoveno převzetí řízení od dopravního systému a jeho řízení nezávislým řízením ochranného systému. Ten byl všem systémům nadřazen bez možnosti ostatních do něj zasáhnout.

To, že se o této otázce hovoří na úrovni vlády, je zárukou a předpokladem správného rozhodnutí o případném dalším smysluplném využití části systé-

Dodávka vzduchu pro ukryvané byla zajištěna podle situace zamoření venkovního vzduchu. V případě potřeby byl vzduch filtrován přes bojové filtry.



mu a směřování bezpečnosti v krizových situacích na jiné priority. Jedině stát má předpoklad a možnosti posoudit i okolnosti, které skutečně vedly ke vzniku OSM. V době rozhodnutí o jeho budování v roce 1971 byla jiná geopolitická situace ve světě. V roce 1978 byla otevřena trať I. A, která byla jako první v ochranném systému. Rozmístění stanic bylo v případě ohrožení v dobrém dosahu nejdůležitějších institucí tehdejších

státních orgánů umístěných v Praze. Jedině stát si ponechal na rozhodnutí, koho seznámí s danou problematikou a komu umožní seznámit se s podmínkami a prostředím OSM za podmínek a situace napadení. To, že občané neměli tuto možnost, je pro tehdejší dobu příznačné. Celý systém nemohl fungovat, pokud by tehdejší stát ve spolupráci se Sověty neměl vypracované operační a součinnostní zajištění. Technické zajištění

je v případě napadení zbraněmi hromadného ničení až na druhém místě důležitosti, a to je v současnosti mnohokrát opomíjeno. Po roce 1989 se tyto vazby přerušily a změnily se okolnosti, které vedly k důvodu vzniku ochranného systému metra, který pochopitelně přestal být prioritou státu.

**Ing. Viktor Baier, divize Metro**

**Foto: divize Metro**

## Soupravy M1 na lince C

Ve středu 15. prosince minulého roku byla do pravidelného provozu s cestujícími na lince C zařazena souprava M1 č. 42 (čelní vozy inventurní číslo 4183-4184). Předáním této soupravy byl úspěšně ukončen kontrakt na dodávku 20 souprav M1 druhé série dodavatelem vozidel, firmou Siemens s. r. o.

V současné době všech 20 souprav M1 druhé série absolvuje garanční provoz s cestujícími. Spolu s 22 soupravami M1 první série je tak v provozu na trati C dohromady 42 souprav M1, které postačují k pokrytí současných požadavků grafikonu vlakové dopravy. Cestující veřejnost však může sporadicky zahlédnout na trati C ještě rekonstruované soupravy 81-71M.

S otevřením nové trati IV. C2 do Letňan však bude nutné počet provozovaných souprav na lince C navýšit. Proto byl uzavřen s firmou Siemens s. r. o. nový kontrakt na dodávku šesti souprav M1, který



by měl být naplněn v lednu příštího roku. Tím by se počet souprav určených pro linku C uzavřel na čísle 48, tj. na 240 vozec.

Nasazení nové techniky a sjednocení typu provozovaných vozidel na trati C přineslo očekávané zjednodušení v plánování provozu a údržby. Obzvláště když vzpomeneme, že ještě před dvěma a půl roky byly provozovány na trati C tři různé typy vozidel s dvěma odlišnými vlakovými zabezpečovači, tak si uvědomíme a opravdu oceníme přínos moderní techniky. Nesporné výhody přináší nová vozidla v oblasti údržby nižší úrovní poruchovosti a především zásadním prodloužením intervalu první periodické prohlídky z osmi až dvanácti hodin přibližně na jeden měsíc. Z ekonomické

ho hlediska se projeví především úspory ve spotřebě trakční energie a v oblasti personální. Nižší poruchovost vozidel je bohužel vyrovnávána vyšší cenou náhradních dílů od zahraničních dodavatelů.

V personálním obsazení depa Kačerov došlo nejen k ztížení, ale mění se také skladba a odbornost jednotlivých pracovníků. Moderní soupravy jsou z hlediska nasazené techniky o několik úrovní výše než staré ruské vozy a asi nenávrtně pryč je doba, kdy každý uměl všechno. O odborné způsobilosti pracovníků údržby svědčí také fakt, že od 11. září loňského roku, kdy skončila poslední soupravě M1 z první série garance, mají plně v rukou nejen preventivní údržbu, ale také veškeré neplánované opravy 110 nových vozů.

Nasazení nových souprav M1 však přináší největší výhody pro cestující veřejnost, o kterou nám jde především. Obecně lze říci, že v současné době cestující, který vchází do útrobu metra na lince C, přesně ví, že může z hlediska standardů kvality očekávat cestování hromadnou dopravou na špičkové světové úrovni.

Na závěr nesmíme opomenout, že modernizace vozového parku metra samozřejmě nebyla nasazením nových souprav M1 na linku C ukončena. V současné době se nacházíme zhruba v polovině stejného procesu na trati A, kde jsou provozovány dva typy vozidel s dvěma vlakovými zabezpečovači. A asi nejsložitější situace nás čeká na nejmladší trati B, kde nasazení nových vozidel bude pravděpodobně předcházet změně stacionární části zabezpečovacího zařízení.

**Ing. Marek Kopřiva, technický úsek divize Metro**

## Nový speciální hasičský automobil

Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku před časem zařadil do výjezdové služby nový speciální automobil pro technické zásahy. Tento technický automobil, jak se mu odborně říká, vznikl přestavbou staršího požárního automobilu na podvozku Liaz 101 a nahradil původní technický automobil na podvozku Avia, který byl přetížený a opotřebený letitou službou.

Hlavním úkolem technického automobilu je přeprava speciálního vybavení pro technickou podporu hasičské jednotky na místě požárního nebo technického zásahu. Ve výzbroji automobilu najdeme velké množství položek. K těm hlavním patří souprava hydraulického vyprošťovacího nářadí, souprava pneumatických zvedacích vaků Zumro, rozbrušovací pila, odsavač kouře Savec, přenosná elektrocentrála a světlomety, kalová čerpadla nebo plovoucí čerpadlo.

Automobil dále přepravuje různé požární armatury, hadice, hasicí přístroje a také prostředky pro ochranu zasahujících hasičů – vzduchové dýchací přístroje a ochranné obleky proti sálavému teplu. Unikátní součástí výbavy je přenosná termokamera Bullard, která zobrazuje pozorované objekty v infračerveném spektru a umožňuje tak hasičům rozlišit místa s rozdílnými teplotami. Při návrhu nástavby automobilu jsme kladli důraz na snadný a rychlý přístup k jednotlivým prvkům vybavení.

Technický automobil vyjíždí ke všem mimořádným událostem, ohlášeným na operační středisko Hasičského záchranného sboru Metro – od požárů a zakouření, přes pády osob do kolejí a další nehody, až po čerpání vody ze zatopených prostor.

**Ing. Michal Brunner, vedoucí oddělení odborných služeb HZS DP**



Foto: Petr Svoboda

## Práce na stavbě tratě metra IV. C2 pokračují

V současné době se již stavba tratě IV. C2 zapsala do povědomí nejen okolního prostředí souvisejícího s výstavbou, ale i do tranzitní dopravy, která byla vedena přes oblast Střížkova, Proseka a Letňan.

V současnosti už je potěšitelné, že se situaci v dotčené lokalitě, přes veškerá dopravní omezení vyplývající z postupu výstavby, podařilo stabilizovat. Počátkem ledna byla zahájena další zásadní změna dopravního režimu, úprava dopravy v Prosecké ulici v úseku mezi Čakovickou a Vysočanskou ulicí. K úpravě dopravního režimu bylo přistoupeno, aby mohla pokračovat výstavba pod Proseckou ulicí, včetně podchodu pro pěší a definitivní úpravy křižovatky Prosecká – Vysočanská.

Stavební činnost je na Proseku omezena právě na křižovatce Prosecká – Vysočanská, která musí stále zůstat průjezdná. Z tohoto důvodu je dopravně inženýrské opatření včetně realizace rozpracováno do několika etap. Dopravně inženýrská opatření jednotlivých etap

obsahují nejen omezení provozu, ale i úpravy programu světelné signalizace přilehlých křižovatek. Jednotlivé etapy zároveň podchyčují širší dopravní vztahy, to znamená úpravu programu světelné signalizace křižovatek a informačního systému o omezení dopravy v dostatečné vzdálenosti od místa omezení. Operativním sledováním lze konstatovat, že přes omezení dopravy v tomto úseku není doposud zásadně dopravní systém narušen.

Po vydání dopravně inženýrského rozhodnutí, které bylo schváleno správními orgány, byla zahájena realizace jednotlivých etap samotné výstavby, která probíhá podle schváleného harmonogramu. Po zábořech veřejných prostor a přeložkách inženýrských sítí probíhají práce na vlastní trati metra.

V současné době probíhají intenzivní práce jak na hloubených, tak ražených dílech tratě. Za stanicí Ládví se hloubí část pro konstrukční díl, po jehož do-

končení budou provedeny konstrukční díly umožňující propojení stávající tratě s nově budovanou. V ražené části mezistaničního úseku Ládví – Prosek I (Střížkov) probíhá ražba z obou portálů, to znamená ze strany Střelnické a Jablonecké.

Hloubená část nově budované tratě metra zahrnuje stanicí Prosek I (Střížkov), mezistaniční úsek mezi oběma proseckými stanicemi a stanicí Prosek II. V tomto úseku probíhá odtěžování stavebních jam na základovou spáru.

V raženém úseku mezi stanicemi Prosek II a Letňany byla zřízena přístupová štola a následná rozrážka, ze které se razí tunel v obou směrech, tj. ke stanicím Prosek II a Letňany. V oddílu 14, který zahrnuje stanicí Letňany (ta je povrchová), probíhá také odtěžování na základovou spáru.

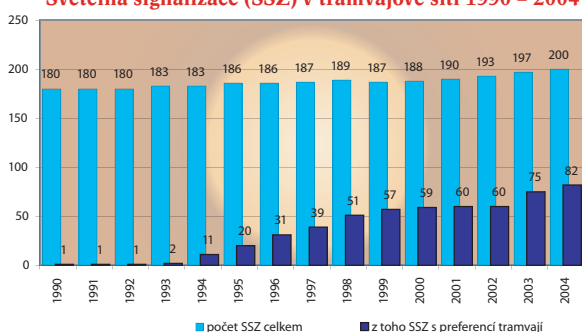
**Ing. Miloslav Drholec, Inženýring dopravních staveb a. s.**

Začátek nového roku bývá příležitostí k ohlédnutí za tím, čeho se dosáhlo v preferenci vozidel MHD světelnou signalizací (SSZ) během roku minulého. K tomu si na úvod připomeňme související základní pojmy, vycházející z „Technických podmínek TP81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení silničního provozu“, schválených ministerstvem dopravy a spojů ČR dne 7. května 1996:

• **Dynamické řízení** je takové řízení světelnou signalizací, které podle dopravních nároků v reálném čase, zjišťovaných dopravními detektory, bezprostředně reaguje na průběh dopravy a podle okamžité poptávky mění délky zelených signálů a střídá fáze řízení. Tím může snížit zdržení a zastavování vozidel před SSZ a celkově zvýšit plynulost provozu ve srovnání s klasickým řízením pevnými signálními programy.

• **Preference MHD světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby a prodloužení signálů volno jedoucím vozidlům MHD** tak, aby tato vozidla mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením. Na SSZ s jednoduššími dopravními poměry lze dosáhnout absolutní preference, na složitějších křižovatkách alespoň podmíněné preference.

Světelná signalizace (SSZ) v tramvajové síti 1990 – 2004



• **Absolutní preference** znamená takový způsob řízení, který v běžném provozu umožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce, bez jakéhokoliv zastavování a zdržení před signálem stůj, všem vozidlům MHD (s výjimkou pouze mimořádných situací, například při současném příjezdu více vozidel MHD za sebou a v takových časových polohách, že by při absolutním preferování všech vozidel MHD došlo k nadměrnému prodloužení červených signálů pro automobilovou dopravu, cyklisty nebo chodce). Jinými slovy: při příjezdu více tramvají v krátkých časových odstupech za sebou umožní absolutní preference plynulý průjezd vždy první tramvaji, zatímco dalším tramvajím v pořadí pouze tehdy, když se „vejdou“ do zadaného maximálního prodloužení signálu volno. A to z toho důvodu, že i při absolutní preferenci musí

## Preference tramvají světelnou signalizací v Praze k 31. 12. 2004

být prodloužování signálu volno pro tramvaje časově omezeno – nemůže trvat ani do nekonečna ani tak dlouho, aby pro ostatní účastníky provozu svítila několik minut červená.

• **Podmíněná preference** znamená takový způsob řízení, který sice neumožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce všem vozidlům MHD (některá vozidla budou zastavena a zdržena signálem stůj), ale umožní alespoň výrazný pokles zdržení a počtu zastavení vozidel MHD před SSZ ve srovnání s řízením bez preference. Míra podmíněné preference (respektive míra jejího přiblížení absolutní preferenci) pak závisí na konkrétním řešení a způsobu řízení dané křižovatky.

Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993 a v průběhu roku 2004 se počet SSZ s preferencí zvýšil o dalších 7 míst. K 31. prosinci 2004 byla preference tramvají zavedena na 82 místech, což představuje 41 % z celkového počtu 200 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 35 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná. Preference tramvají je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Postup zavádění preference je uveden v přiloženém grafu.

### Změny v preferenci tramvají světelnou signalizací v roce 2004

Preference byla nově zavedena na 7 křižovatkách  
1. SSZ č. 2.318 Seifertova – Italská: rekonstrukce SSZ v souvislosti s rekonstrukcí železničního mostu na severním zhlaví Hlavního nádraží a rozšířením Seifertovy ulice v úseku Bulhar – Italská; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

2. SSZ č. 5.556 Radlická – Tunel Mrázovka: nově zřízené SSZ v souvislosti s výstavbou tunelu Mrázovka; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu. Z hlediska tramvají se jedná o dvě místa řízená společně jedním řadičem: jednak o vlastní křižovatku při vyústění tunelu Mrázovka na Radlickou ulici a jednak o tramvajový přejezd přes západní jízdní pás ulice Radlické při převedení tramvajové tratě ze střední polohy v ulici Radlické do boční (západní) polohy mimo komunikaci u zastávky Křížová.

3. SSZ č. 5.558 Radlická – větve Městského okruhu: nově zřízené SSZ v souvislosti s výstavbou tunelu Mrázovka; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu. Toto SSZ nahradilo původní světelnou signalizaci č. 5.507 na křižovatce Radlická – Křížová, která byla zrušena při rekonstrukci celého uzlu.

4. SSZ č. 9.211 Českomoravská – Zelený ostrov:

nově zřízené SSZ; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu.

5. SSZ č. 9.214 Sokolovská – Freyova: rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

6. SSZ č. 9.292 Kolbenova – Pod Pekárnami: rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.  
7. SSZ č. 0.329 Vršovická – Kodaňská: nově zřízené SSZ v souvislosti s výstavbou obchodního areálu Carrefour; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do provozu.

**Dále byla preference zlepšena (zvýšena její účinnost) na SSZ č. 6.147 M. Horákové – U Brusnice**, kde byla při příležitosti výměny řadiče jednak přepracována a zdokonalena řídicí logika podle zkušeností se stávajícím způsobem řízení a jednak byly posunuty vzdálené přihlašovací detektory na obou hlavních vjezdech: na ulici M. Horákové ve směru od Letné až před vjezd do zastávky Prašný most, na ulici Patočkově ve směru od Břevnova až před vjezd do zastávky Vozovna Střešovice (původně byly oba detektory umístěny až za výjezdy ze zastávek). Tím se významně prodloužil časový předstih nároků tramvají před jejich příjezdem ke stopčárám, potřebný pro možnost účinnější preference – aby řadič stačil na nároky vhodně zareagovat.

K SSZ umožňujícím preferenci je třeba uvést, že preference nefunguje v těch případech, kdy dojde k poruše tramvajové detekce a tato porucha není včas odstraněna. Podmínkou funkčnosti celého systému preference je kvalitní kontrola, údržba a operativní odstraňování poruch. Pokud dojde k poruše tramvajové detekce, trvá někdy i velmi dlouho, než se porucha zjistí a než dojde k jejímu odstranění. Řešení tohoto problému by napomohlo, kdyby správce signalizace zavedl takový systém periodických kontrol řadičů, které by zahrnovaly i kontrolu správnosti detekce tramvají (lze to poznat v řadičích jednoduchým způsobem), a důsledně trval na jejich provádění.

U křižovatek připojených na dopravní řídicí ústřednu nefunguje preference navíc tehdy, když obsluha ústředny (Policie ČR) z nějakého důvodu navolí řízení pevnými signálními programy (které preferenci neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které preferenci umožňují) – v současné době se týká křižovatek v Holešovicích, na Letné, na pravobřežní komunikaci v úseku Výtoň – Národní divadlo a v části Libně a Vysočan. Perspektivně mají být na dopravní řídicí ústřednu připojeny všechny křižovatky v Praze.

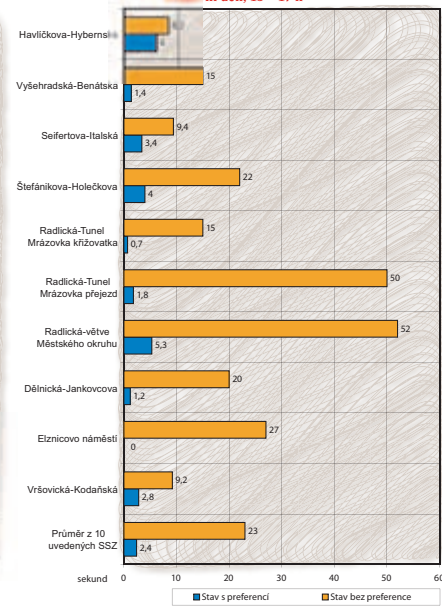
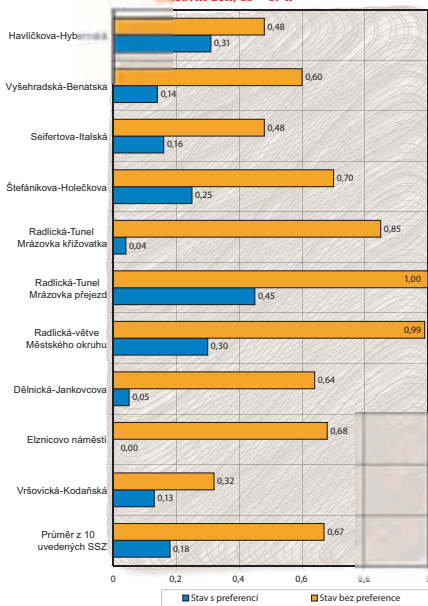
### SSZ s preferencí tramvají – stav k 31. prosinci 2004

Číslo	Název SSZ
0.327	Vinohradská – Starostrašnická
0.329	Vršovická – Kodaňská
A 0.342	Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou
A 0.359	Vršovická – Užocká
A 0.622	Švehlova – Pračská
0.632	Černokostecká – Sazečská
1.010	Národní divadlo
1.011	Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)
1.012	Jiráskovo náměstí
1.035	Křižovnická – Karlova
1.052	Havlíčkova – Hybernská
1.056	Křižovnická – Kaprova
1.067	Těšnov – Na Poříčí
1.071	Čechův most – Dvořákovo nábřeží
1.089	Nábřeží E. Beneše – Čechův most
1.106	Malostranské náměstí – Letenská
A 1.111	Keplerova – Parléřova
1.156	Klárov – Letenská
2.013	Palackého náměstí
2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina
2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)
A 2.022	Svobodova – Vyšehradská
2.023	Svobodova – Na Slupi
A 2.066	Vyšehradská – Benátská
2.318	Seifertova – Italská
3.304	Táboritká – Ondříčkova
3.306	Olšanské náměstí
3.364	Koněvova – Spojovací
A 3.374	Koněvova – Na Vrcholu

Číslo	Název SSZ
A 3.613	Vinohradská – Pod Židovskými hřbitovy
4.401	Bělehradská – Otakarova
A 4.418	Podolské nábřeží – Podolská
A 4.419	Podolské nábřeží – Kublov
A 4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova
A 4.424	Podolské nábřeží – U Podol. sanatoria
A 4.450	Gen. Šišky – Čs. exilu
A 4.469	Modřanská – Údolní
A 4.470	Gen. Šišky – odbočení tramvaje
A 4.628b	Modřanská – Mlejnek sever
5.515	Štefánikova – Holečkova
5.556	Radlická – Tunel Mrázovka
5.558	Radlická – větve Městského okruhu
A 5.564	Třelova – přechod
A 5.566	Werichova – Do Klukovic
A 5.571	Na Zlíchově – smyčka Hlubočepy
A 5.572	K Barrandovu – Slivenecká
5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov
5.583	Nádražní – U Královské louky
6.122	Bělohorská – Ankerská (Vypich)
6.147	M. Horákové – U Brusnice
6.148	Patočková – Střešovická
A 6.149	Patočková – Myslbekova
7.002	Nábř. kpt. Jaroše – Štefáníkův most
7.028	Nábř. kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů
A 7.125	Dělnická – Jankovcova
7.129	Strossmayerovo náměstí
7.130	Dukelských hrdinů – Veletržní
7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště

Číslo	Název SSZ
7.135	Bubenské nábřeží – Argentinská
7.137	Argentinská – Plynární
7.141	Dělnická – Komunardů
A 7.142	Plynární – Komunardů
7.155	Letenské náměstí
7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
A 7.172	Plynární – Osadní
A 7.176	Partyzánská – Vrbenského
7.187	Bubenské nábřeží – tramvajová trať
A 8.207	Sokolovská – Šaldova
A 8.208	Sokolovská – U Nádražní lávky
8.220	Sokolovská – Švábky
A 8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
A 8.251a	Zenklova – Kotlaska
A 8.251b	Zenklova – Voctářova
A 8.251c	Zenklova – OÚNZ
A 8.267	Trojská – přejezd tramvajové tratě
9.209	Balabenska
A 9.210	Sokolovská – Na Zelenosti
9.211	Českomoravská – Zelený ostrov
9.214	Sokolovská – Freyova
A 9.233	Sokolovská – Na Břehu
A 9.264	Kolbenova – přechod
9.292	Kolbenova – Pod Pekárnami
Celkem	82 SSZ s preferencí, z toho 35 SSZ s absolutní preferencí (A)
Celkem SSZ v tramvajové síti:	200





Paradoxem je, že k rušení preference je využívána nejmodernější řídicí technika – ovládání světelných signalizací z dopravní řídicí ústředny.

#### Měření efektů preference

V návaznosti na měření efektů preference prováděná v minulých letech (jejichž výsledky byly prezentovány při různých příležitostech, naposledy při vyhodnocení preference k 31. prosinci 2003) provedl Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy v průběhu roku 2004 další sérii měření, jejichž cílem bylo

v pracovní dny v období 15 až 17 hodin odpolední dopravní špičky, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější a pro tramvaje nejméně příznivé, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvají a chodí i nejvíce chodců. Výsledky měření jsou uvedeny v příložených grafech.

Na SSZ Radlická – Tunel Mrázovka křižovatka, Radlická – Tunel Mrázovka přejezd, Radlická – větve Městského okruhu a Vršovická – Kodaňská byla preference zavedena současně se zřízením nových SSZ, a tudíž zde nebylo možné provést měření původního

zjištění vlivu dynamického řízení s preferencí na zdržení a zastavování tramvají před světelnou signalizací a dalších křižovatkách.

Naměřené hodnoty při dynamickém řízení s preferencí byly porovnaní s měřeními provedenými v letech 1994 až 2003 při řízení pevnými signálními programy bez preference, tj. před zavedením dynamického řízení. Obě měření byla prováděna v pracovní dny v období 15 až 17 hodin odpolední dopravní špičky, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější a pro tramvaje nejméně příznivé, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvají a chodí i nejvíce chodců. Výsledky měření jsou uvedeny v příložených grafech.

stavu před zavedením preference. Proto byly u těchto SSZ pro možnost porovnání stavu bez preference použity vypočtené hodnoty (vycházející ze zadaných délek signálů volno pro tramvaje a jejich časových poloh v cyklu řízení) pro případ řízení pevnými signálními programy, které je zde možné navolit v řadičích nebo z dopravní řídicí ústředny. Tyto hodnoty ukazují, jaké zdržení a zastavování tramvají je možné očekávat na těchto SSZ v případě použití pevných programů.

Měření zároveň ukázala, že SSZ Radlická – Tunel Mrázovka přejezd nefunguje pro tramvaje jedoucí od Radlic optimálním způsobem. Řadič reaguje na tyto tramvaje se zpožděním a to má za následek, že většina tramvají jedoucích od Radlic je po rozjezdu ze zastávky „Křížová“ zbytečně zdržena před SSZ na tramvajovém přejezdu přibližně o 4 sekundy. Tramvaj vyjede ze zastávky, ujede 35 metrů, musí zastavit na signál stůj a vzápětí se rozsvítí zpožděný signál volno. Důsledkem je pak celkově vysoký podíl zdržených tramvají (nejvyšší ze všech měřených SSZ za stavu s preferencí – viz graf). Proto byl zpracován návrh na úpravu (doladění) řídicí logiky, který by měl tento nedostatek odstranit. Po této úpravě by na tomto SSZ mělo průměrné zdržení tramvají klesnout pod 1 sekundu a podíl zdržených tramvají přibližně pod 5 %.

Naměřené údaje potvrzují zjištění z minulých let, že při vhodném návrhu světelné signalizace je možné výrazně a účinně preferovat provoz tramvají i v tak místně rozdílných a komplikovaných dopravních poměrech, jaké existují na pražské tramvajové i komunikační síti.

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

## Písek a tramvaje

Řidičům tramvají není nutné říkat, že tramvaj používá písek. Je to jedna z prvních informací, kterou se dozvědí v kurzu řidičů. Důležitější je proč?

Odpověď je jednoduchá: pro zvýšení adheze, neboť styk kolo-kolejnice je schopný plně přenášet trakční síly jen za, řekněme, standardních podmínek. V okamžiku, kdy jsou sklonové podmínky, zátěž vozidla nebo dopravní situace nestandardní, například prudké stoupání či klesání, plně obsazený vůz nebo je potřeba náhle zastavit vozidlo z důvodu zabránění dopravní nehodě, je nutné adhezi zvýšit, a tím zabránit nehodě či se jenom plně obsazen rozjet do prudšího kopce.

Již u starých dvounápravových vozů z dvacátých a třicátých let 20. století (k vidění v Muzeu MHD) měl řidič k dispozici písek, kterým zvyšoval adhezi: příruční pískovač s lopatičkou, který však byl použitelný jen na přímé koleji a v okamžiku, kdy netočil ruční brzdou, nebo nožní pískovač, který přes táhla ovládal hlavní pískovač.

Jistě již z této doby existuje tramvajácká latina, že dobrý řidič nepotřebuje písek. Dnes, s ohledem na samotné možnosti vozů, se dá říci, že to je pravda a současně, že to pravda není. Záleží na úhlu pohledu. Řidič tramvaje by měl mít styl jízdy takový, aby zvyšování adheze pískem nepotřeboval. Měl by předvídat a tomu přizpůsobit styl jízdy. Zároveň s ohledem na intenzitu současného provozu je použití písku nezbytné.

V podstatě stejný systém pískování jako na starých vozech byl použit na vozech T1: příruční pískovač byl ovládan krátkou pákou levou rukou, a byl použitelný jen na přímé koleji, a hlavní pískovače byly ovládané pákou pravou rukou. Vozy T3 měly již jen jeden pár pískovačů před první nápravou. Stále ovládané pákou, tentokrát na levou ruku.

Systémy těchto pískovačů neumožňovaly efektivní pískování. Řidič nikdy neměl takový cit, aby dávkoval optimálně. V praxi se buď pískovalo naplno nebo ne. A protože řidiči neradi doplňují písek na konečných, tak

pískovače používali jen v nouzi nejvyšší. Důsledkem toho a také tím, že vozy T3 jezdily sprážen do dvojic a pískovalo se pouze u prvního vozu, docházelo k prokluzům, při kterých občas došlo k poškození kola, nebo ke smykům, kdy se na kole udělaly plochy. Aby se předešlo popsaným negativním jevům, kdy souprava pískovala jen dvěma pískovači, či řidič v důsledku plného vytížení nemá možnost operativně použít pískovače, byly obousměrné vozy KT8 D5 vybaveny pro každý směr jízdy čtyřmi pískovači ovládanými elektromagnetickými klapkami. Ty mohly být aktivovány řidičem a při smyku nezávisle na řidiči regulátorem. Stejný systém byl použit u vozů T6 A5, jen počet pískovačů na voze se zvýšil na tři.

Pro modernizace vozů T3 na typ T3R.P byly použity pískovače s možností proměnlivého dávkování písku v závislosti na rychlosti vozu. Při menších rychlostech se dávkuje méně než při vyšších či nouzovém brzdění. Současně s tím, na rozdíl od vozů KT8 D5 a T6 A5, se zavedlo pískování i při skluzu, s důrazem na předcházení smyku a skluzu. Tyto úpravy zvýšily jízdní komfort cestujících vzhledem k větší absenci skluzu a smyku a současně s tím se zvýšila také bezpečnost jízdy.

**Ing. Jan Doubek, Správa vozidel Tramvaje**

## Modernizované tramvaje KT8 D5

Obousměrné tříčlánkové tramvajové vozy KT8 D5, které nepřetržitě jezdí od roku 1989, dospěly do stádia nutné modernizace. Jejich koncepce totiž dovoluje snížit podlahu středního článku na výšku 350 mm nad temenem kolejnice.

Střední článek je vyroben jako nový, s použitím původních čelníků, a je vyroben podle ověřené a schválené dokumentace. Na obou krajních člancích byly po otryskání vyměněny nebo opraveny poškozené části, zároveň se postupně doplňovaly nové díly podle dokumentace, která vznikala souběžně za asistence designera ing. arch. Patrika Kotase. Jelikož se výpočtem zjistilo, že konstrukce původního vozidla byla poddimenzovaná

(což se po odstrojení vozidla potvrdilo), jsou ve spodku vozidla doplněny dva páteřové podélníky a celá čelnice byla nahrazena novou, dvojitou. Změny nastaly také ve vedení a uložení kabelových tras a elektrovýzbroje, neboť původní je nahrazena novou elektrovýzbrojí TV Progres-Cegelec s rekuperací, která se osvědčila na vozech T3R.P.

Největších změn, které pocítí cestující, doznal interiér vozidla. Zástěna řidiče má půlkruhový tvar, čalouněná sedadla jsou usazena na konzolích ukotvených pouze do bočnic. Tím dojde k významnému zlepšení podmínek pro provádění úklidu interiéru. Uvnitř každé konzoly je topidlo, které fouká teplý vzduch do uličky, tudíž bylo zrušeno tolik diskutované stropní vytápění. Dále je vozidlo vybaveno dostatečným množstvím střešních větracích klapek. Na podlaze v oblasti přechodu mezi články byl odstraněn šikmý stupínek, podlaha byla srovnána do roviny a je pokryta podlahovou krytinou Altro vytaženou až na bočnice. Nový přechodový měch se skládá ze dvou samostatných měchů, vnějšího a vnitřního, který nahradí původní

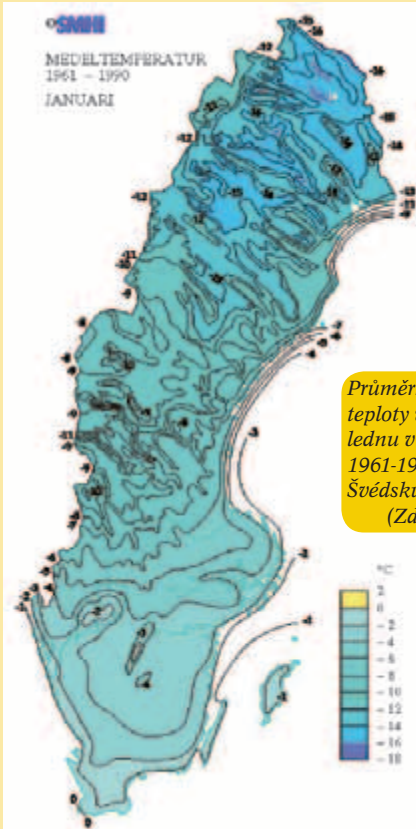
neestetické návalky. Informační systém navazuje na standard známý z T3R.P.

Pro řidiče a jeho pracovní prostředí bylo uděláno maximum. Kamerový systém umožňuje na dvou displejích, umístěných těsně pod stropem, sledovat vše podél vnější bočnice, kritická místa v oblasti čela i prostor pro cestující s možností přepínání jednotlivých kamer. Zadávání jízdy a brzdy je ručním řadičem. Kabina je vybavena klimatizační jednotkou, která je zároveň i plnohodnotným topným agregátem o výkonu 6 kW. Rozvod chladného i teplého vzduchu je veden pod podlahou a vyústuje k nohám řidiče a na spodní část čelního a bočních oken. Řidič si může navolit množství čerstvého vzduchu vhněného do kabiny i stupeň chlazení nebo topení. Přednastavenou teplotu udržuje prostorový termostat. Z vnějšíku poznáme toto vozidlo podle šedého pásu tvořícího rozhraní mezi bílou a červenou barvou, který na čele tvoří oblouk, a podle přídavných dálkových světlometů. Vozidlo je vybaveno vnějším plněním pískovačů.

**Ing. Jan Doubek, Správa vozidel Tramvaje**



## Tepelná UWE rampa



Průměrné lednové teploty v měsíci lednu v období 1961-1990 ve Švédsku (Zdroj: SMHI)

Tepelná UWE rampa pro 10 autobusů byla předána do zkušebního provozu v garáži Řepy koncem listopadu 1997. Běžně se používá ve Švédsku, kde jsou v zimním období zcela jiné klimatické podmínky než v našem mírném pásmu.

V Praze je v dlouhodobém průměru nejstudenější měsíc leden s průměrnou teplotou -2,4 °C. Na Karlově je průměrná teplota pouze -0,9 °C. Tyto průměrné tep-

loty v měsíci lednu jsou ve Švédsku pouze v jeho jižní části. Na většině území Švédska je průměrná lednová teplota daleko nižší, což ukazuje přiložená mapka.

Vzhledem k tomu, že venkovní odstavné plochy jsou v provozovně Řepy otevřené pro studené severní proudění, bylo vedením Dopravního podniku rozhodnuto, že nabídka švédské firmy na odzkoušení této tepelné UWE rampy bude využita právě v této provozovně.

Účelem systému tepelné rampy je:

1. Udržování požadované teploty ve vozidle při parkování v připojeném stavu k rampě UWE a k předehřevu chladicího okruhu autobusu před prvním výjezdem – zabránění studenému startu motoru, což má pro provozovatele následující výhody:

- snížení opotřebení motoru = delší životnost a snížení nákladů na údržbu a opravy,
- snížení produkce škodlivých emisí vznikajících při studeném startu,
- zabránění vzniku hluku a zplodin, což by bylo běžné při předehřevu pomocí přídavného naftového topení.

2. Dodávka stlačeného vzduchu do brzdového systému vozidla, které je prakticky připraveno k výjezdu.



Foto: Autobusy

3. Dobíjení baterií připojeného vozidla.

Dosavadní průběh zimy do poloviny ledna neovlivnil startování motorů autobusů. Moderní autobusy startují v současných podmínkách bez problému. Technická úroveň dodávaných motorů se za poslední léta zvýšila. Do poloviny ledna nepoklesly noční mrazy pod -10 °C. Výhoda této rampy se výrazně projevuje při déletrvajících mrazech, kdy noční teploty se pohybují kolem -20 °C a denní teploty stěží překračují -10 °C.

Těchto dnů je v našem klimatickém pásmu ve srovnání se severními zeměmi velmi málo. UWE rampa je konstruována pro velmi nízké zimní teploty a s ohledem na současné příznivé klimatické podmínky není nutné její používání.

Do garáže Řepy byla přesunuta část autobusů ze zrušené garáže Dejvice. Redislokace autobusů ze zrušené garáže nemohla na využití tepelné rampy nic změnit, neboť na ni lze připojit pouze autobus vybavený speciálním přípojovacím členem. Tímto přípojovacím členem je vybaveno 10 autobusů, což přesně odpovídá současným možnostem UWE rampy.

Ing. Vladimír Parýzek, asistent vedoucího SvA, provozovna Řepy



Foto: Autobusy

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost provozuje kromě městských a příměstských autobusových linek pražské integrované dopravy rovněž autobusové linky, které si objednaly různé firmy či instituce pro dopravu svých zákazníků, návštěvníků nebo zaměstnanců. Tyto linky obsluhují velká obchodní střediska a výstavní či sportovní areály, náklady na jejich provoz hradí vždy objednatel. Některé z těchto linek jsou v provozu trvale, jiné jezdí jen podle potřeby. Pro cestující jsou tyto linky zdarma.

V současnosti provozuje Dopravní podnik veřejnou linkovou dopravu na následujících objednaných linkách:

**103107 (T)** TESCO Letňany – Nám. J. Berana

## Autobusové linky „na objednávku“

- TESCO Letňany; zastávky: TESCO Letňany – Nádraží Čakovice – Cukrovar Čakovice – Ke Stadionu – Náměstí J. Berana – U Pošty – Cukrovar Čakovice – Nádraží Čakovice – TESCO Letňany.

**103108 (E)** TESCO Letňany – Jilemnická – TESCO Letňany; zastávky: TESCO Letňany – Krausova – Avia Letňany – Letňany – Letecké opravy – Jilemnická – Jilemnická – Letecké opravy – Letňany – Avia Letňany – Krausova – TESCO Letňany.

**103109 (S)** TESCO Letňany – Sídliště Bohnice

- TESCO Letňany; zastávky: TESCO Letňany – Štěpničná – Ládví – Kobyličky – Služská – Písečná – Pískovna – Podhajska pole – Katovická – Odra – Zhořelecká – Sídliště Bohnice – Zhořelecká – Krakov – Dunajec – Písečná – Písečná – Služská – Kobyličky – Ládví – Štěpničná – TESCO Letňany.

**103110 (C)** TESCO Letňany – Sídliště Kobyličky – TESCO Letňany; zastávky: TESCO Letňany – Štěpničná – Ládví – Kobyličky – Sídliště Kobyličky – Mirovická – Vozovna Kobyličky – Bojasova – Šimůnkova – Ďáblický hřbitov – Ďáblice – Trutnovská – TESCO Letňany.

**103111 (O)** TESCO Letňany – Prosek – TESCO Letňany; zastávky: TESCO Letňany – Fryčovická – Tupolevova – Dobratická – Výstaviště Letňany – Letňanská – Nový Prosek – Prosek – Sídliště Prosek – Liberecká – TESCO Letňany.

**103113 (OCL)** Obchodní centrum Letňany – Ládví – Obchodní centrum Letňany. Tato linka nemá žádné nácestné zastávky.

Uvedené linky jsou v provozu denně a zajišťují dopravu k hypermarketu TESCO a k obchodnímu centru v Letňanech.

Výhradně pro zaměstnance společnosti TESCO Stores ČR, a. s. jsou určeny dvě linky zvláštní linkové dopravy:

103771 Palmovka – TESCO Letňany

103772 Ládví – TESCO Letňany

Tyto linky nemají žádné nácestné zastávky, linka č. 103772 jezdí pouze ve směru od stanice metra Ládví do Letňan.

V pražských ulicích se ale můžete setkat i s autobusovými linkami, které jsou v provozu jen při vybraných kulturních, společenských či sportovních akcích. V roce 2004 byla při výstavních akcích na výstavišti v Letňanech provozována linka č. 758 Českomoravská – Výstaviště Letňany, při výstavních akcích na výstavišti v Holešovicích linka č. 751 Nádraží Holešovice – Výstaviště Holešovice a při fotbalových utkáních na Strahově jezdila linka č. 770 Na Knížecí – Stadion Strahov. A abychom nezapomněli – cestující v pražském železničním uzlu se mohou setkat s linkou č. 752, která zajišťuje náhradní autobusovou dopravu při plánovaných výlukách ČD. Případný provoz těchto linek v roce 2005 je rovněž připraven, rozsah provozu závisí na požadavcích objednavatelů.

Ing. Jan Přívora, Ing. Jan Cibulka, dopravní úsek ředitelství



Foto: Petr Malík

# Veřejná doprava ve Švýcarsku v roce 2004

## Rail 2000 – nová koncepce pro cesty na dlouhé vzdálenosti

V našem odvětví bude v tomto roce jistě nejpozitivnější – a také nejpozitivnější událostí – zavedení jízdního řádu „Rail 2000“. K jeho zavedení dojde 12. prosince 2004, po napsání tohoto článku.

Koncepce Rail 2000 je novou nabídkou – začínající v síti SBB (státní dráhy).

Díky:

- nové a kratší lince pro jízdu 160/200 km/h mezi Olten-Bern/Solothurn
- novým přístupům k hlavnímu nádraží v Curychu s méně bariérami, včetně nového tunelu pro jižní přístup,
- nové lince v Olten, která umožní přímému vlaku Bern-Luzern využít také novou rychlodráhu Bern-Olten,
- novým tunelům mezi Neuchatel a Yverdon
- novým vlakům s naklápěcími skříněmi pro tratě, které jsou modernizovány, ale nejsou přestavěny.

a díky dalším zlepšením infrastruktury, vozového parku a signalizace lze produkovat o 14 % více vlakových kilometrů, což dává Švýcarsku nejvyšší hustotu vlaků na tratové míle (ne linkové míle) v Evropě. Zůstává otázkou: Bude kvůli zvýšenému počtu vlaků horší přesnost – vlaky často jezdí ve dvouminutových odstupech – nebo může být omezen negativní výsledek (technických) poruch, protože je nyní snazší výpadek nahradit, protože další vlak pojedje již za 30 minut?

Pro cestující znamená nový jízdní řád:

- kratší dobu cesty (často o 10 až 25 %),
- kratší intervaly (například každých 30 minut rychlík Basel-Bern, non-stop Lausanne-Zeneva),
- mnohem lepší přístupní návaznost mezi vlaky v Bernu, Baselu a Lausanne, rychlíky přijíždějí těsně před celou hodinou a odjíždějí těsně po celé hodině (některé dokonce před a po půl hodině), čímž je zajištěn ideální přestup tak, jak je tomu nyní v Curychu již po dobu 20 let.

## Zlepšení provozu regionálních vlaků a autobusů

Motivovány dlouho ohlašovými zlepšeními grafikonů vlaků Intercity a vlaků IR (interregionálních) přišly kantony (= regionální vlády) s větší a kvalitnější nabídkou vlakové a autobusové dopravy pro regionální (venkovské a příměstské) služby. Zde je také mnoho služeb poskytovaných v hodinových intervalech nahrazeno 30minutovým intervalem, většina z nich v úzké návaznosti na příjezd/odjezd dálkových spojů. Takže po 12. prosinci bude ještě snazší cestovat po Švýcarsku bez studování jízdního řádu. Téměř ideální „Verkehrskette“ (dopravní řetězec).

## Pokrok ve výstavbě tunelů

Zatímco „Rail 2000“ je nabídkou pro cestující – motivace pro výstavbu dvou dlouhých tunelů Lötschberg (35 km) a Gotthard (57 km) je mnohem více zaměřena na zmírnění zvýšeného provozu nákladních a těžkých

*Popatě uveřejňujeme krátký přehled posledního stavu vývoje veřejné dopravy ve Švýcarsku z pera našim čtenářům známého pana Petera Scheideggera. Pan Scheidegger působil po desetiletí jako generální ředitel dopravního podniku Regionalverkehr Bern-Solothurn, byl a nadále zůstává aktivně činný v UITP – Mezinárodním svazu veřejné dopravy.*

*Od druhé poloviny roku 2002 předává své bohaté zkušenosti v roli dopravního konzultanta. Naposledy jsme jeho řádky uveřejnili v čísle 4/2003 DP-KONTAKTu, bude proto jistě zajímavé dozvědět se, co je ve Švýcarsku nového. Že je to země, která vedle ementálu, hodiněk a řady dalších vysoce kvalitních artiklů, by mohla „vyvážet“ i veřejnou dopravu, je každému příznivci vládků, tramvajů, trolejbusů, autobusů i parníků zcela zřejmé.*

*Příjemný čtenářský zážitek přeje*

-zded-

nákladních automobilů na alpských dálnicích. V současné době je většina geologických problémů v tunelu Lötschberg vyřešena a mohlo být stanoveno datum zahájení provozu v létě, případně prosinci 2007. Zahájení provozu tunelu Gotthard – mnohem náročnější úkol – nebylo dosud stanoveno (v letech 2014 až 2016). Aby bylo možné plně těžit z těchto vysoce kapacitních železničních spojení pro osobní a nákladní dopravu, musí být zlepšeny jižní přístupové trasy k oběma tunelům – na národním území a v Německu a zejména v Itálii. Kvůli skutečnosti, že neexistují žádné technické problémy k uvalení švýcarské národní daně z nákladních automobilů – ne jako v Německu – může být v současné době stabilizován provoz nákladních automobilů přes Alpy.

## Finanční problémy ve švýcarské veřejné dopravě

Po zprávách o dobrém postupu některých investičních akcí v síti státní veřejné dopravy by se člověk mohl domnívat, že švýcarské železniční a autobusové společnosti nemusí bojovat s finančními problémy. Není to však pravda: kvůli nižšímu daňovému příjmu a vyšším výdajům, zejména v oblasti sociálního zabezpečení, jsou finance na národní úrovni a ve většině regionů v kritickém stavu, takže se snížený rozpočet dotkne výdajů na veřejnou dopravu. Mnoho důležitých investic do infrastruktury, které měly odlehčit slabým místům, bylo odloženo. Další dotace od národní vlády jsou zastaveny a převedeny na kantony (= regiony), které dosud nejsou připraveny nést tyto nové břímě. To je například případ dotace na zkvalitnění úrovněových křižovatek. Mnoho plánů na snížení počtu úrovněových křižovatek a instalaci bariér je v současné době zastaveno z důvodu nedostatku finančních prostředků, přestože téměř každý týden dochází k velmi vážným nehodám dokonce i na menších úrovněových křižovatkách.

## Městská doprava: Tři kroky vpřed – jeden krok vzad

Rok 2004 znamenal určitý pokrok ve veřejné dopravě v městských oblastech: Lausanne (125 000 obyvatel) zahájilo výstavbu krátké automatické trati metra (11 % stoupání) od jezera k nádraží – centru města – univerzitní nemocnici a k výjezdu na dálnici. Ženeva stále intenzivně pracuje na rozšíření své tramvajové sítě a zavědla nové Cityrunner od firmy Bombardier a 24 metrů dlouhé trolejbusy. Na severu od Curychu se odehrálo slavnostní zahájení výstavby tramvajové sítě, která bude spojoval některé okrajové části města s letištěm. Bern chtěl nahradit 2 autobusové linky – přepravující denně 40 000 cestujících – tramvajovou linkou. Investiční grant byl schválen většinou voličů ve městě, ale byl zamítnut velmi malou většinou voličů v regionu – což znamená kanton Bern s jeho rozsáhlými venkovskými oblastmi. Obvykle tato přímá demokracie, znamenající přímé zapojení voličů, veřejné dopravě velice pomáhá. V tomto případě však město nedokázalo přesvědčit venkovské obyvatele o nezbytnosti drážního řešení pro místní dopravu, když očividně těsně vedle probíhá příměstská linka (S-Bahn/BLS).

Zavedení nového jízdního řádu „Rail 2000“ je doprovázeno integrovanějšími tarifními systémy ve více oblastech, než tomu kdy bylo v minulosti.

## Dělná přepravní práce: Pozitivní změna je možná pouze s investicemi do veřejné dopravy

Před několika týdny bylo zveřejněno srovnání využití dopravních prostředků, které cestující využívají pro dojíždění, mezi lety 1990 a 2000. Celostátně ztratila veřejná doprava půdu pod nohama. Pouze v Curychu, kde byl zaveden nový systém S-Bahn (= interval 15/30 minut v celostátním systému drah s několika samostatnými tratěmi ve vnitřním městě), se výrazně zvýšil tržní podíl veřejné dopravy. Počet cestujících využívajících železnici v hranicích města Curychu se během 10 let zdvojnásobil na 380 000 denně!

To otevřela otázku, zda se nové investice musí soustředit na železniční dopravu kvůli skutečnosti, že pouze systém s cestovní rychlostí vyšší než 40 km/hod. (tramvaje = nižší než 20 km/hod.) může konkurovat osobním automobilům.

## Konkurence: Více „virtuální“ konkurence než efektivního výběrového řízení

Až dosud bylo pouze pár linek zadáváno konkurentům po procesu výběrového řízení. Ale již pouhá skutečnost, že výběrové řízení v sektoru autobusové dopravy je možné, zvýšilo efektivnost. V sektoru železniční dopravy působí různé (veřejné) společnosti, takže existuje „virtuální“ konkurence, pomáhající zvýšit efektivnost a kvalitu služby. Bez tlaku vyvíjeného procesem výběrového řízení se státní dráhy (SBB) a druhá největší drážní společnost (BLS) dohodly vyměnit si aktivity s platností též od 12. prosince 2004: SBB převezme od BLS všechny dálkové osobní vlaky, zatímco BLS bude provozovat regionální vlaky, dříve provozované SBB ve větší oblasti Bernu. V oblasti nákladní dopravy zůstanou SBB a BLS (propojená s Deutsche Bahn) konkurenty.

Kanton Curych má velmi komplexní systém pro hodnocení efektivnosti nákladů a kvality služby. S pomocí těchto dat se Curych snaží dojednat s operujícími společnostmi smlouvy, které povedou ke zvýšení efektivnosti a kvality bez zdlouhavého a nákladného procesu výběrového řízení.

Proces výběrového řízení v kantonu Aargau ukázal velký rozdíl v ceně mezi stávající poštovní autobusovou službou a konkurencí. V důsledku tohoto rozdílu se nyní švýcarská poštovní autobusová služba snaží zorganizovat se jako akciová společnost a získat ve stanovování svých mezd nezávislost na národních dohodách pro ostatní poštovní pracovní sílu.

Peter Scheidegger,  
dopravní konzultant, Bern, listopad 2004  
Foto: Archiv redakce



V západním cípu Německa bezprostředně u hranic s Francií leží 200tisícové město Saarbrücken. Saarbrücken a jeho region, ve kterém žije přibližně 1 milion obyvatel, je dokonale ukázkou renesance tramvajového provozu je kombinujícího klasický systém tramvajové obsluhy města se systémem regionálního provozu tramvajů do přilehlých měst a obcí, v převážné míře využívající stávající železniční infrastrukturu.

Provozovatelem hromadné dopravy v Saarbrückenu a významné části jeho regionu je místní dopravní podnik SaarBahn&Bus, patřící do skupiny společností plně vlastněných městem.

## Počátky MHD

Historie městské hromadné dopravy v Saarbrückenu sahá do roku 1890, kdy byl slavnostně zahájen provoz vypravením první parní tramvaje. V roce 1892 došlo k založení společnosti Gesellschaft für Strassenbahnen im Saartal (GSS), která zabezpečovala provoz a další rozvoj systému hromadné dopravy. Elektrifikace se tramvaje dočkaly v roce 1899. Tramvajová síť se rok od roku rozrůstala a již v roce 1914 bylo přepraveno přes 22 milionů cestujících. V roce 1948 byl provoz rozšířen o trolejbusy. Absolutního vrcholu v počtu ročně přepravených cestujících dosáhla hromadná doprava v roce 1958 počtem 63 milionů osob.

## Od tramvajů k autobusům

Již tradičně s masivním rozvojem automobilismu na přelomu 50. a 60. let 20. století začaly problémy s tramvajovou i trolejbusovou dopravou, respektive s její rychlostí a pravidelností. Toto období, silně spojené s jednoznačně orientovanou dopravní politikou směřující k masivní podpoře individuální automobilové dopravy, se projevilo i v městské dopravě volbou autobusů jako budoucího hromadného dopravního prostředku pro Saarbrücken. Tramvajový a trolejbusový provoz byl omezován a v roce 1965 plně nahrazen autobusy.

Brzy se však začalo ukazovat, že pouze prostá výměna tramvajů a trolejbusů za autobusy spolu s pasivním chováním hromadné dopravy na dopravním trhu nedokáže být zdatným soupeřem individuální dopravě. I přes změny linkového vedení, tarifu a nákupy kapacitních vozidel se autobusy jen s minimální rychlostí pohybovaly v přeplněných ulicích. Počet ročně přepravených cestujících klesl až na hodnotu 25 milionů osob v roce 1985.

V tomto období nastal zvrat. Základ nového počátku spočíval v uvědomění, že cestující = zákazník a veřejná doprava = služba pro zákazníka pohybujícího se na dopravním trhu. Ve spolupráci s městem došlo k následující změně:

- vytvoření 20 km vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy především v centru města,
- změna tarifního systému na přestupný tarif,
- úpravy linkového vedení, zavedení taktového intervalu a zlepšení návaznosti spojů,
- zavedení nových služeb, například provoz cyklobusů, objednání taxi z vozidel MHD,
- nasazování nízkopodlažních autobusů,
- omezení individuální dopravy a zavedení přísného režimu dopravy v klidu.

Tato aktivní politika orientovaná k podpoře a zkvalitnění hromadné dopravy byla úspěšná, což se projevilo postupným návratem cestujících ke hromadné

Zastávka Hlavní nádraží byla již od počátku projektována velkoryse ve čtyřkolejném uspořádání, a to s ohledem na budoucí rozšíření provozu o další tramvajovou linku.

dopravě. Na počátku 90. let 20. století však nastal další problém – kapacita autobusových linek se blížila ke své maximální hranici kvůli padesátiprocentnímu nárůstu cestujících především z regionů a další nárůst cestujících již nebyla schopna pojmut.

Doprava v Saarbrückenu vyžadovala radikální řešení, které by vyřešilo a zohlednilo následující faktory:

- přes 60 tisíc obyvatel denně dojíždí z regionu do Saarbrückenu,
- hromadná doprava mezi městem a regionem není dostatečně řešena a rozvíjena,
- kapacita autobusového systému těsně před naplněním,
- pohodlná dostupnost města individuální dopravou díky dálniční síti.

## Od autobusů zpět k tramvajím

Volba nového systému pro místní i regionální hro-

# Saarbrücken aneb Tramvají pohodlně z Německa do Francie

madnou obsluhu vycházela z předpokladu, že pouze rychlá, vysokokapacitní a plně segregovaná doprava směřující přímo do centra města může být cestujícími akceptovatelná a pozitivně přijatá. Ke konečnému vybranému řešení, a to znovuzavedení tramvajového systému splňujícího všechny výše uvedené faktory a kromě města obsluhujícího i přilehlý region, přispěla také poměrně velká část zachované železniční infrastruktury v regionu, která výraznou měrou pozitivně ovlivnila výši investičních nákladů při budování nového kolejového systému. Možnosti zavedení tramvajů do regionu po železničních kolejích nahrálo rozdělení německých drah Deutsche Bahn (DB) na jednotku spravující železniční dopravní cestu a jednotku čistě provozní. Tím byl umožněn vstup ostatních subjektů na železniční infrastrukturu. Plán regionální tramvaje tuto možnost naplno využil.

Tvorba základního plánu obsluhy města a regionu znovuzavedením tramvajů sahá do roku 1990. V období let 1991-93 probíhala politická jednání a rozhodování o konečném systému obsluhy Saarbrückenu a regionu hromadnou dopravou, včetně vypracování studie proveditelnosti a zajištění financování projektu. V rámci rozvoje systému za hranice města dále do regionu bylo v rámci první etapy rozhodnuto o vedení jižním směrem do francouzského města Sarreguemines, odkud do německého Saarbrückenu průměrně vyjíždí 10 tisíc osob denně. Na severní straně bylo vedení regionální tramvaje naplánováno do města Lebach, vzdáleného přibližně 25 km, ze kterého denně do Saarbrückenu směřuje přes 50 tisíc osob. Celkově se v této první etapě jedná o úsek dlouhý 44 km.

Trasa regionální tramvajové linky z Lebachu přes Saarbrücken do francouzského Sarreguemines měří 44 km. Modře je znázorněna existující železniční infrastruktura, která již je nebo bude využita tramvajovou linkou č. 1. Provozovaný úsek Riegelsberg-Süd – Sarreguemines je dlouhý 25 km.



## Nová éra městské a regionální dopravy

Po zajištění financování a vypracování stavební dokumentace byly ve 2. polovině roku 1995 zahájeny stavební práce na prvním úseku protínajícím centrum města a směřujícím do francouzského Sarreguemines. V Saarbrückenu bylo stavby využito i ke zklidnění města vytvořením pěších zón. Po 30 měsících, v listopadu 1997, byl slavnostně zahájen provoz s cestujícími na prvním úseku linky označené č. 1 o celkové délce 19 km. Linka ve své délce využívá jak zcela nově vybudované infrastruktury při průchodu Saarbrückenem (5 km), tak i původních kolejí německých železnic DB (13 km) a francouzských železnic SNCF (1 km). Projekt již od samého počátku hleděl i do budoucna, a tak například stanice u hlavního nádraží je již od počátku připravena svým čtyřkolejným uspořádáním na budoucí rozšíření provozu.

Se zahájením provozu nové tramvajové linky došlo nejen ke změnám v organizaci autobusové dopravy,

ale i ke změnám tarifu a koordinaci jízdních řádů ke zlepšení návaznosti spojů. Tramvajová linka vytvořila páteř hromadné dopravy, městské a regionální autobusy se staly doplňkovým prostředkem spojujícím stanice tramvaje s oblastmi rezidenčního bydlení.



Dvousystémová článková Tram-Trein vozidla od firmy Bombardier se mohou „prohánět“ rychlostí 100 km/h.

Vedení linky č. 1 je stále postupně prodlužováno severním směrem. Od roku 2001 je koncovým terminálem stanice Riegelsberg Süd, kde na tramvaj navazují regionální autobusové linky směřující směrem k městu Lebach, jež by v blízké budoucnosti mělo být obsluhováno právě touto tramvajovou linkou. Ke dnešnímu dni je celková délka trasy linky č. 1 25 km. V roce 2004 začala výstavba již zmíněného prodloužení do Lebachu, které z celkové délky 19 km využije 11 km původní železniční infrastruktury. Předpokládané zprovoznění tohoto úseku je v roce 2006.

## Vozový park tramvajů a technická základna

Pro tramvajový provoz byla vybrána článková dvousystémová vozidla Tram-Trein od firmy Bombardier. Jedná se o obousměrné tříčlánkové částečně nízkopodlažní vozidlo (nízkopodlažní část je 50 %) s délkou 37 m, rozchodem 1 435 mm, s maximální kapacitou 243 cestujících a rychlostí 100 km/h.





Vozidlo vyrobené firmou Bombardier

Celkem je pro provoz k dispozici 22 jednotek (dalších 6 jednotek je pronajato městem Kassel), které jsou v období zvýšených přepravních nároků provozovány ve dvojicích. Dvoustupňová vozidla jsou při průchodu městem napájena stejnosměrným napětím 750 V, v regionu je využito střídavého napětí 15 kV s kmitočtem 16 2/3 Hz. Samozřejmostí je spolupráce se zabezpečovacími zařízeními při pohybu na kolejích DB a SNCF. V obou krajních nízkopodlažních člancích jednotky jsou umístěny dvojice široké dveře pro rychlou výměnu cestujících na zastávkách. V prostředním vysokopodlažním članku je v souladu s požadavkem na regionální vozidlo po obou stranách zvolena kombinace sedadel 2+2. V každém z krajních článků jsou umístěny automaty na výdej jízdenek a označovací strojky. Pro informování cestujících o následující zastávce je využito příčných panelů, na kterých je zobrazována i cílová stanice. Vozidlo je vybaveno kamerovým systémem monitorujícím dění uvnitř soupravy, samozřejmostí jsou také nouzové hlásiče sloužící pro spojení cestujících s řidičem v případě ohrožení.

Dopravní podnik zatím nemá pro tramvaje vybudovanou pevnou technickou základnu pro údržbu, opravy a deponování jednotek. Tramvajové vlaky jsou deponovány na volné ploše na kolejích železniční společnosti DB, rovněž technický servis je zabezpečen ve spolupráci s DB v místním lokomotivním depu. V nočních hodinách jsou odstavené soupravy chráněny proti vandalismu bezpečnostní službou, ale případy vandalismu se prakticky nevyskytují.

### Rozsah provozu, zastávky

Provozní interval tramvají v centru města je standardně 7,5 minuty po celý den, ve večerních hodinách, o víkendech a svátcích a za hranicemi města dochází ke zvětšení intervalu na 15, popřípadě na 30 minut. V regionu dochází k prodloužení intervalu i ve špičkách pracovního dne. Do francouzského Sarreguemines je špičkový interval 30 minut, v sedlech 60 minut. Rozsah provozu je v pracovních dnech od ranních 4.15 hodin přibližně do 02.00 hodin v noci, v pátek a sobotu je noční provoz přibližně o hodinu prodloužen. O nedělích a svátcích tramvaje vyjíždějí v 6.30 hodin.

Na železničních zastávkách se pro překonání mezery mezi vozidlem a hranou nástupiště (způsobené větším průjezdným průřezem železničních vozidel) automaticky vysouvá pomocná rampa.



Všechny tramvajové zastávky na území města jsou standardně kromě přístřešků, automatů na jízdenky, SOS hlásičů a tištěnými informacemi vybaveny dynamickým informačním systémem, který kromě cílové stanice (všechny spoje nejsou provozovány v celé trase) informuje o příjezdu tramvaje v reálném čase. Dynamické informace na zastávkách jsou aktualizovány na základě sledování polohy vozidel, která je snímána každých 300 metrů. Tato indikace je využívána i pro absolutní preferenci tramvají na světelných křižovatkách.

### Tarif a ceny

Současný tarifní systém je pásmový a časový. Město Saarbrücken tvoří jedno pásmo, okolní města a obce jsou rozděleny do třech pásem. Cena základní jízdenky pro město nebo kombinace dvou pásem za hranicemi města je 1,80 €. Jízdenka pro tři pásma nebo kombinace města s prvním pásmem je za 2,40 €. Chceme-li projet celou trasu linky č. 1 až do francouzského Sarreguemines, budeme potřebovat jízdenku za 3,70 € s pevným příplatkem ještě 0,25 €. Samozřejmostí jsou nabídky skupinových jízdenek pro tři a pět osob, denní (devítihodinové), třídní jízdenky a další. Cena denní jízdenky pro město nebo tři okolní pásma je 3,80 €, nebo denní jízdenky pro město plus tři pásma je 6,00 €. Ke změnám tarifu dochází přibližně jednou ročně v závislosti na vývoji inflace. V posledních dvou letech byly ceny změněny 1. srpna 2003 a 1. srpna 2004, cenový rozdíl posledního zdražování byl v rozmezí 0,10 € u základních jízdenek do 2,00 € u dlouhodobých jízdenek.

### Náklady

Náklady na vybudování systému regionální a městské tramvaje v Saarbrückenu, respektive její první fáze dlouhé 44 km, si vyžádají celkem přibližně 3 miliony €, což je v přepočtu 68,2 tisíc €/km. Zdroje financování uvádí následující tabulka.

	Zdroje financování tramvajového projektu pro Saarbrücken a region		
	federální zdroje	regionální zdroje	dopravce
Infrastruktura	60%	30%	10%
Vozidla		75%	25%
Technologie		75%	25%
Plánování			100%

Jaké výsledky byly vykoupeny těmito náklady? Tramvajová regionální linka přepraví denně 41 tisíc cestujících, roční úhrn spolu s autobusy činí přes 43 miliony přepravených cestujících. Pro srovnání v roce 1997 tramvaje přepravovaly přes 25 tisíc cestujících za den. Chování obyvatel ve městě se zavedením nového tramvajového systému změnilo následovně: podíl uživatelů hromadné dopravy stoupl z 18 % na 22 %, o stejný počet procent z 55 % na 51 % kleslo užívání osobních automobilů. Podíl cyklistické dopravy zůstal zachován na výši 27 %. V regionu již došlo k výraznějším změnám: o 7 % stoupl počet uživatelů hromadné dopravy, z původních 6 % na 13 %, individuální doprava zaznamenala pokles ze 69 % na 65 %, pokles z 25 % na 22 % zaznamenala i cyklistická doprava.

### Základní data

V Saarbrückenu jsou samozřejmě provozovány i autobusy. Společnost provozuje 122 autobusů (značky

MAN) z nichž je 47 kloubových a zbytek standardních. Z celkového počtu autobusů je 84 vozidel provozováno na stlačený zemní plyn CNG. Délka autobusové sítě je 291 km s dopravním výkonem 9,31 mil. vozokm/rok. Tramvajová síť zatím dosahuje délky 25 km s ročním dopravním výkonem 1,64 mil. vozokm. Celkový počet zaměstnanců dosahuje 429 osob.

### Budoucnost

Budoucnost dopravního systému v Saarbrückenu je založena na rozvoji tramvají dále do regionu. Co lze tedy očekávat:

- prodloužení linky č. 1 přibližně o 19 km severním



Takto by se měla rozšířit regionální tramvajová doprava (silně). Červeně je znázorněn dnes provozovaný tramvajový úsek, regionální autobusy zobrazené zeleně tvoří doplňkovou síť, šedě je znázorněna železnice.

- směrem do města Lebach (předpokládané zprovoznění v roce 2006),
- výstavba a zprovoznění tramvajové linky č. 2 směřující ze Saarbrückenu do regionu západním a východním směrem (v časovém horizontu let 2006-2008),
- výstavba technické základny pro údržbu, opravy a deponování tramvajových jednotek,
- v dlouhodobém časovém horizontu vytvořit tramvajovou síť v celém regionu.

Text a foto: Ing. Martin Březina, technický úsek

Interiér krajního nízkopodlažního članku. V každé tramvaji jsou umístěny dva výdejní jízdenkové automaty. Kamery na stropě přispívají ke zlepšení bezpečnosti cestujících ve vozidle.



## Spolupráce s drážďanskými kolegy pokračuje

Již 5 let trvá spolupráce naší školy, SPŠD, SOU a U a.s., s výukovým střediskem drážďanského Dopravního podniku (středisko Gruna). Za tu dobu se uskutečnila řada vzájemných pracovních návštěv a studijních pobytů, a to nejen pedagogů a mistrů odborného výcviku, ale i třítdenní stáž našich studentů.

Tato spolupráce nepřinesla jen oboustranné obohacení výměnou zkušeností z oblasti pedagogiky a techniky, ale i poznání žáků, jak je důležité ovládat cizí jazyk a poznat i kulturní bohatství našich sousedů.

Za tuto spolupráci navázalo koncem minulého roku setkání zástupců Evropské unie, odborů, pracovních agentur a zástupců veřejné místní dopravy, profesního vzdělávání z Německa, Polska a České republiky právě v hlavním městě Saska, Drážďanech. Úkolem byla a je integrace profesních vzdělávacích systémů ve veřejné osobní dopravě. Naši školu na tomto setkání reprezentovalo její vedení v čele s ředitelem ing. Ladislavem Šilhanem.

Po rozšíření EU o východoevropské země se také v regionu Labe-Nisa vytvoří trhy pracovních příležitostí a služeb přesahující hranice, pro jejichž další rozvoj budou použity normy a standardy EU. To si jako podmínku umožnění vynucuje harmonizaci národních a regionálních úprav a změnu struktur a procesů.

Tak jako se snaží všechny podniky místní dopravy a výrobní podniky udržet krok, spolupráci a dohnat kontinuitu s vyspělejšími zeměmi EU, tak také naše škola má snahu nezůstat pozadu. Je totiž nutné zvyšovat kvalifikaci a další vzdělávání pracovníků v dopravních

podnicích, pedagogů a i profesní vzdělávání mladých lidí na změněnou úroveň, aby bylo možno na obou stranách hranic dostát evropským požadavkům.

V průběhu ledna navštívili naši školu kolegové z DVB AG Dresden a společně s naším vedením vypracovali plán výměn pracovníků a žáků na tento rok a především pak spolupráci na tvorbě společného učebního oboru „Pracovník v dopravě“. Tento obor se má tvořit výhledově ještě s kolegy z Polska a vyžádá si ještě delší dobu pro svou realizaci.

Ve třetím dubnovém týdnu letošního roku absolvovali 4 naši pedagogičtí pracovníci studijní pobyt v drážďanském výukovém středisku. Pobyt bude zakončen certifikací jejich činnosti. V květnu pak má navštívit toto středisko na dvou denním zájezdu 30 našich studentů s doprovodem. Během dvou let mají přijet na více recipročních odborných výměn vždy 3 zástupci německé strany k nám a naopak. Samozřejmě v plánu jsou další výměnné pobyty studentů i pedagogů.

Spolupráce s drážďanskými kolegy je užitečná nejen pro školu samotnou, ale hlavně pro úroveň pedagogů a jejich žáků. U žáků by pak měla přinést dobrou šanci pro vykonávání zaměstnání jak v rámci místních dopravních podniků, tak potažmo na úspěšném prosazení se na evropském trhu práce.



## Certifikát jakosti ISO 9001:2000

Po celý rok 2004 se SPŠD, SOU a U, a. s. připravovala na získání certifikátu jakosti podle ISO 9001:2000 s cílem zvýšit a posléze udržovat na vysoké úrovni výuku žáků v autooborech včetně prováděných opravárenských služeb pro zákazníky.

Vlastní příprava se týkala zejména zpracování všech potřebných řídicích norem společnosti a jejich aplikace na odložená pracoviště v Košřích a na Valentince, kde jsou žáci autooborů připravováni po odborné stránce.

Certifikaci provedla na základě smlouvy renomovaná firma SGS se sídlem ve Švýcarsku a SPŠD, SOU a U, a. s. obdržela certifikát na sklonku minulého roku.

Společnost si od získání certifikátu a přijatých úkolů ve všech oblastech činnosti, ale i ze zpracované strategie, slibuje plnění svých střednědobých cílů, tzn. zvýšení úrovně svých vzdělávacích programů, udržení vysokého standardu personálního i technického vybavení prostřednictvím programů vzdělávání učitelů i mistrů odborné výuky, získání uchazečů o studium i v podmínkách negativního demografického vývoje populace a zkvalitnění výběru dodavatelů veškerého materiálu včetně náhradních dílů.

Představenstvo společnosti již předběžně odsouhlasilo rozšíření působnosti ISO 9001:2000 na celou školu, a to již v průběhu roku 2005.

-sou-

# DOŠLO DO REDAKCE

## Doprava na letiště je také vizitkou Dopravního podniku

Při nedávném průzkumu mezi zahraničními turisty byla městská doprava v Praze hodnocena velmi kladně, až jako jedna z nejlepších. Často si však turisté stěžovali na spojení Prahy s letištěm. Letiště Ruzyně, stejně jako Hlavní nádraží, Nádraží Holešovice nebo autobusové nádraží Florenc jsou místy prvního setkání cizinců s naší MHD. Proto by na taková místa měly směřovat hlavní snahy o propagaci veřejné dopravy. I když byl v těchto oblastech výkonán za poslední léta obrovský pokrok, prvním kontaktem v Praze často nebývá Dopravní podnik, ale poněkud dotěrnější taxikáři či pokoutní nabízeči ubytování. Na ruzyňském letišti si turista možná ani nepovšimne skromného informačního střediska a než se prodere na autobusovou zastávku, prochází sítím taxikářů a řidičů mikrobusev linky, kteří se svým zájmem tváří snad ještě oficiálněji než

Dopravní podnik.

Když už se turisté odhodlají použít městskou dopravu, následují lapálie s pořizováním jízdenek. I když zde vše vysvětlováno také v cizím jazyce, většina turistů se v záplavě nových informací neorientuje a raději nakupuje jízdenky u řidiče, který tak nabírá zpoždění, protože najede do nástupní zastávky těsně před odjezdem. Zkrátka zde chybí živý člověk, který by poradil. Linka č. 100, díky které se spojení s centrem pozvedlo, stále nemá odpovídající intervaly, zejména o víkend. Ale domnívám se, že turistům je jedno, kterou linkou pojedou, hlavně že jede hned. Takže když už nastoupí do „stovky“, často se stává, že na zastávce Terminál Jih opět vystoupí. Proč? Hlásič zastávek totiž oznámí, že příští zastávkou je Zličín, přestup na metro a i když dvojjazyčně, velká část cizinců pochytí právě jen něco

o přestupu na metro a tak rychle ven. Zažil jsem to osobně a kdyby je řidič trpělivě a anglicky nenalákal zpět, hledali by stanici metra v ruzyňských polích.

Další nástrahy čekají v metru. Pokud si turista pro cestu na letiště vybere linku č. 100, musí počítat s pásmovým provozem linky B. Informační panely na nástupištiš bčeka s povodněmi uplavaly a už se nevrátily, a tak je neinformovaný turista občas vystoupen na Smíchově spolu s pravidelnými cestujícími, kteří občas utrosávají jízdnou poznámku na adresu dopravce. Další zajímavý pohled se naskytne na Zličíně, když se turisté belhají po schodech s těžkými zavazadly. Zde by na ně mohl Dopravní podnik myslet třeba pojízdnými pásy na zavazadla po straně schodiště, jak je můžeme znát třeba z německých nádraží.

Všechny uvedené případy samozřejmě netrápí všechny turisty, dotknou se jen části z nich. Vyřešit některé uvedené nešvary možná ani není v silách Dopravního podniku nebo ROPIDu. Ty zbývající ale snad stojí za pozornost.

Filip Drápal

# Střešovická vozovna, to není jen muzeum...

Střechy střešovické vozovny ukrývají unikátní historické vozy, které si můžete prohlédnout – ale jen prohlédnout, neboť jsou to historické památky, které je třeba chránit. Proto se s nimi můžete svést jen jednou za deset let, když v celé své parádě vyjedou ze vrat muzea na slavnostní jízdu v průvodu všech vozidel.

Ale co když se chcete projet někdy mezi tím? I tady vám můžeme poradit a pomoci. Zajděte si do Střešovic, samozřejmě v sezóně, odkud každých 60 minut vyjíždí na okružní jízdu souprava složená z historických vozů. Linka historické tramvaje č. 91 v roce 2004 vyjížděla na svou trať již poctřinácté a její cestující si cestou k Výstavišti mohou prohlížet krásy historického centra našeho hlavního města. Ale musíte přijít v sobotu, v neděli nebo ve svátek. Jinak byste museli využít další nabídky, kterou střešovická vozovna poskytuje, a to jsou smluvní jízdy historickými a vyhlídkovými tramvajemi. Provoz smluvních jízdy se slibně rozvíjí, zvláště požadavky na převoz velkých skupin, ale velký nárůst byl zaznamenán i v přepravě malých skupin zahraničních návštěvníků převážně z asijských zemí. Tyto smluvní jízdy jsou provozovány v rozsahu, čase a trase požadované zákazníkem. Historické tramvaje často vozí turisty z ho-

telů na různé akce, převážejí účastníky křtin a svateb, a dokonce se dvě svatby konaly přímo v tramvaji – byla tu však jedna podmínka ze strany magistrátního úřadu. Při obřadu tramvaj musela zastavit na odstavné koleji (konkrétně v Minské ulici a na náměstí bratří Synků), aby tramvaj při obřadu nepřejela náhodou do jiného obvodu, a pak kdoví? Třeba by svatba neplatila. Největší akcí loňského roku, ostatně jako každý rok, byl Mikuláš. Do vozovny se nahrnulo spousta nadšenců a historické vozy svezly 7 až 8 tisíc dětí, jejich rodičů i prarodičů a všem zářily oči radostí, u dědečků a babiček spojené i se vzpomínkami.

Od roku 2005 se budete moci svést nejen vozy, které my pamětníci považujeme za historické, ale vozovna bude mít nové licence na vůz č. 6102, nejstarší dochovanou „té trojku“, která je uvedena do původního stavu, ale i na vůz č. 5002, což je druhá „té jednička“, ta první

je v našem muzeu. Oba vozy budou jezdit v provozu smluvních jízdy, zcela výjimečně se mohou objevit i na lince č. 91. Koneckonců, už jsou to opravdu historické vozy. A svést se v nich, i v těch ostatních, stojí za to, věřte mi. Tak neváhejte a zkuste to také. Šťastnou cestu.

-MJ-



Foto: Petr Malík



Masáž s horkými lávovými kameny	250,- Kč	300,- Kč
Vířivá lázeň celková, podvodní masáž, perličková koupel celková	200,- Kč	250,- Kč
Vířivá lázeň dolních končetin	100,- Kč	150,- Kč
Lymfatická drenáž	170,- Kč	220,- Kč
Elektroléčba, ultrazvuk, magnetoterapie	50,- Kč	70,- Kč
Vstup do posilovny/ 1 hodina	60,- Kč	90,- Kč

Veškeré nabízené služby jsou za přímou úhradu (tzn. úhrada poukázkou, případně v hotovosti).

Poukázky na služby ve smluvním zařízení v Hostivaři v hodnotě 300,- Kč se vydávají od 17. ledna 2005 v době od 7.30 do 14.00 hodin u těchto určených zaměstnanců:

## Rekondičně rehabilitační centrum v Hostivaři

Ve smyslu uzavřené kolektivní smlouvy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti pro rok 2005 je zaměstnancům poskytován příspěvek na rehabilitaci ve výši 300,- Kč ročně ze sociálních nákladů. Tento příspěvek zaměstnanci obdrží formou poukázky na služby ve smluvním zařízení v Hostivaři. Provoz tohoto rekondičně rehabilitačního centra byl v budově A depa Hostivař, Sazčeská 1, Praha 10, telefon 222 673 112 zahájen v pondělí 24. ledna 2005.

Provozní doba rehabilitačního centra je pondělí až pátek od 12.00 hodin do 20.00 hodin a je možné ji podle zájmu zaměstnanců Dopravního podniku dále rozšiřovat.

### Nabídka služeb rekondičně rehabilitačního centra:

- vyšetření nebo konzultace s rehabilitačním lékařem,
- masáže klasické, reflexní, rašelinové zábaly, masáže horkými lávovými kameny,
- vířivá lázeň, perličková lázeň, lymfodrenáž, podvodní masáž, koupele s přísadami,
- elektroléčba, léčebný ultrazvuk, magnetoterapie,
- posilovna Technogym, regenerační a rekondiční cvičení a další.

### Ceník základních procedur:

Základní procedury	Zaměstnanci Dopravního podniku	Ostatní
Vyšetření a ošetření rehabilitačním lékařem	400,- Kč	500,- Kč
Konzultace s lékařem a doporučení procedur	200,- Kč	350,- Kč
Ošetření fyzioterapeutem		
30 minut	250,- Kč	300,- Kč
60 minut	500,- Kč	600,- Kč
Masáž klasická, reflexní		
30 minut	200,- Kč	250,- Kč
60 minut	400,- Kč	500,- Kč
Masáž klasická s rašelinovým obkladem	250,- Kč	300,- Kč

Jméno, příjmení	adresa	telefon
Lenka Slaninová	Sokolovská ul. 217/42, 3. patro, č. dv. 314	296 122 250 (92/2250)
Jana Vávrová	Sliachská ul. 1, budova D, 1. patro, č. dv. 108	222 672 056 (91/72056)
Eva Citová	U Vozovny 6, vchod C6, 2. patro č. dv. 251	296 133 320 (93/3320)

Po vyzvednutí poukázky si zaměstnanec sám objedná požadovanou službu osobně nebo telefonicky na výše uvedené adrese. V případě, že služba bude za cenu vyšší, než je hodnota poukázky, je nutno doplatit na místě v hotovosti. V případě, že služba bude nižší než 300,- Kč, bude cena za poskytnutou službu vyznačena na poukázce a poukázka bude možno použít pro další službu, až do vyčerpání hodnoty poukázky.

**Platnost poukázek je do 31. prosince 2005** a při jejich převzetí u určených zaměstnanců je nutné se prokázat služebním průkazem. Poukázky je možné převzít také na základě zaměstnancem udělené plné moci (šablona je umístěna: Microsoft Outlook – Veřejné složky – Všechny veřejné složky – DP Ředitelství – Šablony dokumentů – Šablony zaměstnaneckého útvaru).

Věříme, že zaměstnanci budou s tímto druhem služby spokojeni a do rehabilitačního rekondičního centra si najdou cestu.

**Personální úsek**  
**Foto: Petr Malík**



## Bodový systém zahájil už sedmý rok

Máme za sebou již šestý rok bodového systému přidělování oděvních stejnokrojů, který proběhl bez výraznějších problémů stejně jako jeho předchůdci.

V roce 2004 bylo v oděvním skladu divize Elektrických drah odbaveno v rámci bodového systému oděvních stejnokrojů 7 431 zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součástky ve finančním objemu 38 978 448,60 Kč.

V roce 2005 budeme pokračovat v systému vydávání oděvních součástek podle Pokynu obchodně-ekonomického ředitele č. 11 z roku 2001:

- zaměstnanci nastupující do funkce nebo profese s nárokem na stejnokroj nejsou v prvních dvou kalendářních letech zahrnuti do vlastního bodového systému,
- nový zaměstnanec po zkušební době či po úspěšném absolvování zkoušek (kurzu) dostane kompletní stanovené první vybavení stejnokrojových součástí a zároveň jej vedoucí příslušného útvaru zařadí do kategorie „C“,
- na základě tohoto zařazení dostane ve druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru (protože je vybaven kompletní výstrojí při nastupu do pracovního poměru) pouze ty oděvní součástky, jejichž vynášecí doba je nižší než 24 měsíců,
- ve třetím kalendářním roce trvání pracovního poměru je zaměstnanec zařazen do vlastního bodového systému (kategorie „A“ nebo „B“), přičemž výchozí základnou pro stanovení počtu bodů bude počet odpracovaných hodin v druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru.

Vzhledem k tomu, že toto opatření platí již čtvrtý rok, provedli odpovědní pracovníci na počátku roku 2005 přeřazení příslušných zaměstnanců, jejichž pracovní poměr byl zahájen v roce 2003, z kategorie „C“ do kategorie „A“ nebo „B“, to znamená do vlastního bodového systému.

Omezující opatření:

- nevyčerpaný objem bodů v příslušném kalendářním roce se do následujícího roku převádí v maximální výši 10 % objemu bodů z původní výše pro příslušný kalendářní rok. Tato výše může být upravena pouze na základě písemného potvrzení oděvního skladu z důvodu nezajištění požadované součástky ze strany zaměstnavatele,
- oděvní součásti pro muže nelze vydávat ženám a naopak,
- maximální hranice pro odběr jednotlivých součástí v příslušném kalendářním roce je omezena na trojnásobek u součástí s vynášecí dobou nad 12 měsíců a desetinásobek u součástí s vynášecí dobou do 12 měsíců včetně,
- u zaměstnanců, kteří mají sjednanou vedlejší pracovní činnost a nemají nárok na stejnokroj v hlavním pracovním poměru, je stanovena maximální výše převáděných bodů z roku 2004 do roku 2005 v rámci bodového systému stejnokrojů ve výši 2 225 bodů.

Pro rok 2005 byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující koeficienty:

**skupina „A“ 4,06 bodu za odpracovanou hodinu**  
**skupina „B“ 3,15 bodu za odpracovanou hodinu**

Každý pracovník již má stanoven počet bodů, které může vyčerpat za následující stejnokrojové součástky:

stejnokrojová součástka	počet bodů
sukně	565
sako oblekové vč. loga	1 790
kalhoty oblekové letní	770

kalhoty oblekové zimní	850
plášť do deště	1 590
bunda PARKER vč. loga	2 225
bunda pasová vč. loga	1 985
kalhoty pracovní zimní	790
kalhoty pracovní letní	720
kalhoty pracovní krátké	565
košile krátký rukáv vč. loga	315
košile dlouhý rukáv vč. loga	325
vesta vč. loga	585
svetr vč. loga	635
vázanka	140
šála	90
čepice LETUŠKA	205
čepice BASEBALL	170
čepice DISPEČER	425
čepice zimní	300
polobotky	710
boty zimní	750
rukavice řidičské	150
sluneční brýle s UV filtrem	180
ponožky letní	31
ponožky zimní	33
opasek	270
šle	105
halenka dlouhý rukáv	280
halenka krátký rukáv	270
polokošile vč. loga	325
sandály	600
spona na kravatu	96
košile bílá krátký rukáv	315
košile bílá dlouhý rukáv	325
nástavec na brýle	135
šátek dámský	410
spona k šátku	55

**Ing. Josef Dalešický, vedoucí obchodně-zásobovacího odboru jednotky Ekonomika tramvaje**

## FILM

### Ray

Film, jehož vzniku předcházelo patnáct let sbírání životopisných materiálů a sledování tvorby legendárního hudebníka Raye Charlese, není jen poctou slavnému muzikantovi. S hercem Jamiem Foxxem v titulní roli můžeme sledovat autentičnost Charlesova osudu v období, kdy černý slepý teenager sám nastoupil do floridského autobusu a cestoval přes Státy, aby svůj hudební styl vybrousil na jazzové scéně v Seattlu. Od Rayových počátečních bojů o to, aby mohl jít svou cestou, okamžik, kdy jej objevila nahrávací společnost Atlantic Records a zaznamenal bleskový vzestup ke globální popularitě, boj s drogovou závislostí a vyrovnávání se s milostnými vzplanutími nás vyprávění vede zpět až do dětství. Než se stal jedním z největších hudebních idolů své generace, musel se vyrovnat s pátým rokem svého života, kdy se utopil jeho bratr George a Ray sám začal ztrácet zrak.

V kinech od 10. února.

### Příběhy obyčejného šílenství

Nová komedie režiséra Petra Zelenky (Samotáři,



Knoflíkáři, Rok dábla) s Ivanem Trojanem v hlavní roli. Petr (Ivan Trojan) je mladý muž, který už by měl mít život pevně pod kontrolou. Stále se však, a ne vždy vlastní vinou, ocitá ve víru absurdních situací, které vytrvale hatí jeho milostný život i původně slibnou kariéru leteckého dispečera. Z navigační věže spadnul až za volant vysokozdvizného vozíku v letištním překladišti. Ani Petrovi rodiče nejsou úplně standardní. Matka je posedlá dobročinností a balíky s obnošeným šatstvem bombarduje oběti války i živelných katastrof na celém světě. Otec, který kdysi zvucným hlasem namlouval komentáře k socialistickým týdeníkům, se s dojemnou bezradností potácí v nových časech. Jeden náhodný telefonát a trocha „černé magie“ nezadržitelně rozjiždějí kolotoč komických situací plných absurdity každodenního „obyčejného šílenství“. Na základě vlastní úspěšné hry natočil kulturní scenárista a režisér největších diváckých hitů posledních let Petr Zelenka komediální love story o různých podobách lásky, jak praví oficiální prameny. Vedle trojnásobného držitele Českého lva Ivana Trojana uvidíme ve filmu třeba i Jiřího Bartošku, Zuzanu Bydžovskou, Miroslava Krobota, Ninu Diviškovou, Zuzanu Šulajovou a Karla Heřmánka.

V kinech od 24. února.

## HUDBA

I hudební nabídku na měsíc únor ovlivnily tak trochu zničující vlny tsunami. V neděli 13. února se totiž ve velkém sále Lucerny uskutečnil **Koncert na pomoc Srí Lance**, na němž mj. vystoupí: Ondřej Havelka & Melody Makers, Hana Hegerová a Petr Malásek, Bratři Ebenové, Zdeněk Svěrák, Iva Bittová, Radůza, Jaroslav Dušek, David Kraus, Oskar Petr, Jiří Schmitzer, Věra Gondolánová, Filip Gondolán, Vladimír Mišík a ETC, Ester Kočičková, Věra Bílá a Kale, Jiří Suchý a další. Z již dříve plánovaných akcí vybíráme další z velkých

koncertů zahraničních hudebních hvězd, který zažije T-Mobile Aréna na Výstavišti. V pondělí 21. února se na tamním pódiu představí pražskému publiku zpěvačka **Anastacia** (celým jménem Anastacia Newkirk). Poprvé tak v Čechách zazní živě v originálním provedení hity z jejich alb jako např. *Left Outside Alone* nebo *I'm Outta Love*. Zajímavý soubor bude k vidění i 28. února v libeňském Abatonu. Americké duo **The Dresden Dolls** tvořené zpěvačkou a pianistkou Amandou Palmer a bubeníkem Brianem Viglionem ve své tvorbě spojuje



pestrou škálu stylů od alternativního popu přes punk až kamsi k německému kabaretu přelomu 20. a 30. let minulého století.

## DIVADLO

V úterý 15. února je poslední možnost shlédnout v **Divadle Kalich** muzikál Janka Ledeckého **Galileo**. Zhruba po roce od premiéry se tak muzikál, v němž se v různých alternacích objevovali například Janek Ledecký, Petr Muk, Bohouš Josef, Kateřina Brožová, Sabina Laurinová, Ivana Chýlková, Josef Vojtek, Pavel Zedníček nebo Richard Tesařík, dočká i své derniéry.

**Divadlo ABC** připravilo na 12. února premiéru dramatisace klasického detektivního románu ze staré Anglie **Žena v bílém**. Strhující příběh mladé ženy v soukolí rafinovaného zločinu v sobě kombinuje tradiční detektivní zápletku s prvky hororu a komediálním nadhledem, to vše na půdorysu staroanglického venkova, jeho šlechtických sídel, lesů a blat a občasných výletů na mlhu obestřená londýnská předměstí... Sotva plnoletá dívka, její důvěrnice a jejich učitel kreslení čelí společně nástrahám osudu a především vypočítavých vrahů, kteří se za osud vydávají. Pod režijním vedením Jana Pechy hrají Z. Kajnarová, Z. Hruška, L. Pernetová, O. Brousek ml., V. Gajerová, J. Meduna a další.

-mis-

# Nové knihy v Ústřední technické knihovně DP

- 8884a, b Fojtík Pavel: **Pražské elektrické dráhy**. 1. vyd., Praha, Dopravní podnik 2003. 151 stran.
- 8885 Fojtík Pavel: **Tramvaje 6MT**. 1. vyd., Ústí nad Labem, Wolf 2003. 380 stran.
- 8886 Souček Zdeněk: **Úspěšné zavádění strateg. řízení firmy**. 1. vyd., Praha, Professional Publish 2003. 213 stran.
- S 1580 Olša Jaroslav: **Česko-indonéský slovník**. 1. vyd., Praha, Leda 2003. 271 stran.
- S 1581a, b **Technika v jedenácti jazycích**. Odborný slovník. 1. vyd. Praha, Grada 2003. 1135 stran.
- S 1582 Havlíková Marie – Pinheiro Alles Carlos Manuel: **Portugalština pro samouky**. 1. vyd., Praha, Leda 2003. 526 stran.
- 8887 **Autoškola**. 2. upr. vyd., Praha, Media Springer 2004. 213 stran.
- 8887 T **Autoškola – Testy**. 2. upr. vyd., Praha, Media Springer 2004. 99 stran.

- 8888 **Na co se nás často ptáte**. 1. vyd., Praha, Scientia 2002. 168 stran.
- 8889 Kučerová Jitka: **Jak vyzrát na pravopis**. 1. vyd., Praha, Scientia 2002. 135 stran.
- 8890 **Pravidla českého pravopisu. Školní vydání včetně Dodatku**. 2. rozš. vyd.. Praha, Fortuna 2002. 383 stran.
- 8891 **Daňové zákony a vyhlášky 2004**. 1. vyd., Praha, ASPI 2004. 176 stran.
- 8892 a, b Fojtík Pavel: **30 let pražského metra**. 2. rozšířené vyd., Praha, Dopravní podnik 2004. 136 stran.
- 8893 **Calda Emil: Úvod do obecné teorie prostoru**. 1. vyd., Praha, Karolinum 2003. 152 stran.
- 8894 **Doprava a zasilatelství**. 1. vyd., Praha, ASPI 2001. 479 stran.
- 8895 **Zákon o veřejných zakázkách**. 1. vyd., Praha, Beck 2004. 493 stran.

- 8896 **Století tramvaje na pohlednicích z Čech, Moravy a Slezska**. 1. vyd., Ostrava, Dopravní podnik 2004. 99 stran.
- 8897 **Od koňky k Sedanu. Historie nízkorozchodných drah na Ostravsku a Karvinsku**. 1. vyd., Ostrava, Dopravní podnik 2004. 231 stran.
- 8898a, b **Město a doprava na prahu 3. tisíciletí**. 1. vyd., Praha, City Plan 2004. 180 stran.
- 8899 **Rovná Lenka A.: Kdo vládne Británii**. 1. vyd., Praha, Slon 2004. 280 stran.
- 8900 **Ovenden Mark: Metro maps of the world**. 2. vyd., Middlesex, Capital Transp. Publish 2004. 136 stran.
- 8901 **Arazim Jan, Dyk Miroslav, Šour Jindřich: Trolejbusy v pražských ulicích. Atlas vozidel**. 1. vyd., Praha, M-Press 2004. 191 stran.

Dr. Marcela Stegurová

# Návštěvnost internetových stránek www.dpp.cz

Internetové stránky Dopravního podniku byly poprvé zprovozněny 1. července 1997. Do dnešní doby prodělaly celou řadu změn, doplnění, vylepšení, ať už

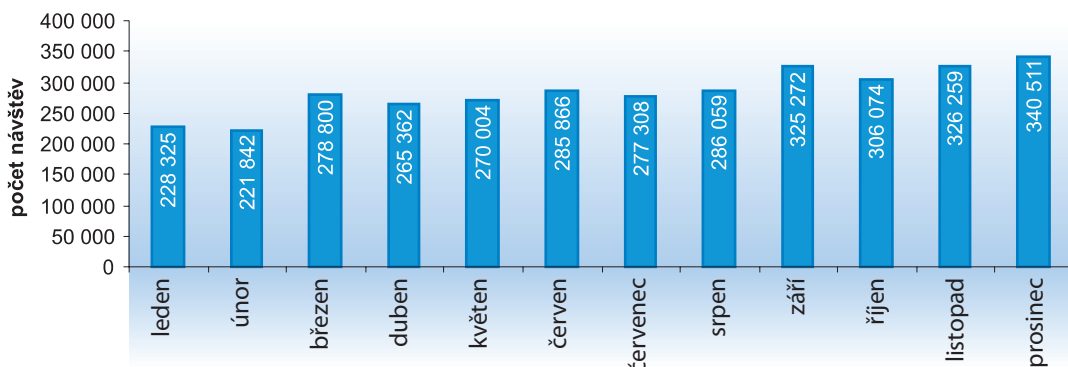
to byl duben 1999 zprovozněním stránek v anglickém a německém jazyce, únor 2000 spuštěním komplexního programu vyhledávání spojení, duben 2003 vytvořením

nového designu a nové formy, podzim 2003 zpřístupněním portálu jízdních řádů a nesmíme zapomenout na jistě převratný krok při vývoji vyhledávacího spojení, který se chystá v průběhu roku 2005, jeho doplnění o mapový podklad.

Stejně významný vývoj prodělala i návštěvnost internetových stránek. V roce 1998, kdy začala být sledována, činil celkový počet návštěvníků za tento rok 65 000, tedy průměrný měsíční počet přístupů 5 417. Pokud budeme vycházet z údajů za rok 2004, pak dospějeme k výsledku celkové návštěvnosti 3 411 682 přístupů za rok, průměrný měsíční počet přístupů byl 284 306 přístupů (měřeno službou Navrcholu.cz!)

Na žebříčku návštěvnosti se umísťují internetové stránky Dopravního podniku v průměru na **9. místě** z přibližně 14 353 webů registrovaných službou Navrcholu.cz.

-dr-





## Daňové zvýhodnění na děti od ledna 2005

Počínaje 1. lednem 2005 byla zrušena nezdanitelná částka daně na vyživované dítě (roční odpočet od základu daně 25 560 Kč na jedno dítě). Novelou zákona o daních z příjmů byl zaveden nový institut, tzv. daňové zvýhodnění na dítě. Nová daňová úleva zvyšuje zejména rodiny s nízkými a středními příjmy. Pro kategorii poplatníků s vyššími příjmy (zhruba nad 26 000 Kč hrubého měsíčně) je nová úprava „ztrátová“ oproti úpravě, která platila do konce roku 2004.

**V čem spočívá rozdíl mezi oběma kategoriemi úlev?**

Doposud platná úprava umožňovala poplatníkovi odečíst si od základu daně nezdanitelnou částku ve výši 25 560 Kč na jedno dítě. Základem daně je u zaměstnance „hrubý příjem minus pojistné“. Tento základ se ponížil o zmíněnou nezdanitelnou částku a z takto sníženého základu se vypočetla daň, respektive měsíční zálohová daň.

Nová právní úprava toto snížení základu daně neumožňuje. Daňové zvýhodnění je uplatňováno až na vypočtené dani, respektive měsíční zálohové dani, formou:

- slevy na dani nebo
- formou daňového bonusu (záporné daně) anebo
- kombinací obou forem, tj. slevy na dani a současně i daňového bonusu.

**Daňové zvýhodnění náleží poplatníkovi ve výši:**

- 6 000 Kč ročně (500 Kč měsíčně) na každé vyživova-

né dítě žijící s ním ve společné domácnosti,  
• 12 000 Kč ročně (1 000 Kč měsíčně), jedná-li se o dítě, které je držitelem průkazu ZTP/P.

### Sleva na dani

Slevu na dani uplatní poplatník až do celkové výše vypočtené daně. O slevu se sníží vypočtená daň.

**Příklad:** Vypočtená roční daň 20 000 Kč  
Minus daňové zvýhodnění na 3 děti (3 x 6 000) 18 000 Kč.

Daň po slevě 2 000 Kč.

Poplatník zaplatí na dani zbylých 2 000 Kč.

### Daňový bonus

Ke vzniku daňového bonusu dojde v okamžiku, kdy se daňové zvýhodnění překloupí do minusu. To znamená nárok na „slevu“ je vyšší než vypočtená daň. Poplatník nebude mít povinnost platit žádnou daň a navíc mu vznikne nárok na vyplacení „minusové částky“, tj. vznikne mu nárok na daňový bonus.

Poplatníkovi ale může být daňový bonus vyplacen jen za předpokladu, že součet všech jeho zdanitelných příjmů (závislá činnost, podnikání, kapitálový majetek, pronájem) dosáhnou ve zdaňovacím období alespoň šestinásobku minimální mzdy! A bude-li mít pouze příjmy z pronájmu, nesmí vydaje převyšit tyto příjmy.

Jinak řečeno, poplatník, který nesplní tuto podmínku (nedosáhne výše stanoveného příjmu), bude mít nárok jen na slevu na dani (nebude nic platit na dani), ale nebude mít nárok na vyplacení daňového bonusu.

Výše daňového bonusu je limitována minimální částkou – musí činit v roční výši alespoň 100 Kč (případně 50 Kč měsíčně), a maximální částkou – bonus lze uplatnit do výše 30 000 Kč ročně (případně 2 500 Kč měsíčně). Zaměstnancům vyplácí daňový bonus jejich zaměstnavatel.

**Příklad:** Vypočtená roční daň 20 000 Kč

Minus daňové zvýhodnění na 4 děti 24 000 Kč

Z toho – daňové zvýhodnění 20 000 Kč

– daňový bonus – 4 000 Kč

Daň po slevě 0 Kč

Vyplacení bonusu + 4 000 Kč

Celkové daňové zvýhodnění činí na 4 děti 24 000 Kč. Z toho poplatník vyčerpá na slevu 20 000 Kč (nulová daň) a zbylých 4 000 Kč (záporná daň) mu bude navíc vyplaceno.

Pro uplatnění daňového zvýhodnění u zaměstnavatele musí zaměstnanec kromě dalších standardních dokladů předložit ještě potvrzení od zaměstnavatele druhého z manželů, že ten nárok na daňové zvýhodnění na stejné dítě současně neuplatňuje. Na potvrzení musí být uvedeno jméno a rodné číslo dítěte. Potvrzení má trvalou platnost a není nutné ho každý rok obnovovat.

Dojde-li však během roku ke změně podmínek pro uplatnění daňového zvýhodnění, je to poplatník povinen oznámit písemně (například změnou v tiskopisu „Prohlášení“) zaměstnavateli nejpozději poslední den kalendářního měsíce, v němž změna nastala.

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní OEÚ,  
telefon 296 192 359

## Důchodová problematika

Jsem zaměstnán u Dopravního podniku jako elektrikář ve směnném provozu a vedle toho pracuji ve svém volném čase ještě od roku 2002 u jiného zaměstnavatele nepravidelně na dohodu o pracovní činnosti. V obou zaměstnáních se mi sráží pojistné na sociální zabezpečení, ale pro důchod se mi bude započítávat průj jen jedno zaměstnání. Proč? Nárok na důchod budu mít v roce 2006.

Překrývají-li se doby pojištění navzájem, započte se pojištěná doba vždy pouze jednou. Iste-li tedy výdělečně činný v pracovním poměru u Dopravního podniku a současně ještě jinde na základě dohody o pracovní činnosti, jste u obou těchto činností účasten na důchodovém pojištění. Pro váš budoucí starobní důchod se tedy bude započítávat pojištěná doba pouze jednou, ale hrubý příjem pro důchod bude započten za obě zaměstnání.

Jsem narozena v roce 1949 a z prvního manželství mám 1 dítě. V roce 1985 jsem se provdala za vdovce, který měl ve své péči jedenáctiletého syna, kterého jsme tedy společně vychovávali. Bude mi dítě mého

manžela zohledněno pro dřívější odchod do starobního důchodu? Pokud ano, jak to mám prokázat? Nemám žádné rozhodnutí o svěření do péče.

Ano, dítě vašeho manžela vám bude započteno pro dřívější odchod do starobního důchodu – bude vám uznána péče o 2 děti a nárok na starobní důchod budete mít ve vašich 58 letech (vč. prodloužení), tedy v roce 2007. Obecně platí, že podmínka výchovy dítěte je splněna, pečuje-li žena o dítě alespoň 10 roků do dosažení zletilosti. Pokud se ale žena ujala výchovy dítěte až po jeho 8. roce věku, je podmínka výchovy též splněna, pečuje-li o něj po dobu nejméně 5 roků do dosažení jeho zletilosti. Máte tedy splněnou tuto podmínku, neboť jste o manželova syna pečovala do jeho zletilosti 7 roků. K prokázání výchovy dětí je třeba při sepisování žádosti o důchod předložit jejich rodné listy a oddací list vašeho současného manželství nebo výpis z matriky oddaných. Jiný doklad není třeba.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro rok 2004 a 2005, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefo-

nické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 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 obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným 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. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 193 361, mobil 607 720 871.

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

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Kdo nemá v hlavě, musí mít v patách – nebo v měsíci, praví jedno staré přísloví, o jehož výstižnosti se mnozí z nás (včetně autora těchto řádků) dnes a denně přesvědčují. Někdo má paměť na jména, někdo na obrazy, někdo na čísla a někdo ji má zkrátka děravou. V dnešním pokračování seriálu mapujícího zajímavá místa na internetu vám rozhodně neporadíme, co dělat se špatnou pamětí a jak se vyhnout zapomínání. Nabídneme vám ale několik tipů, jak si život s pamětí jako cedník ulehčit a jak takovou paměť alespoň trochu procvičit.

Paměť je nepotřebnějším statkem života (Memoria est maxime necessarium bonum vitae), připomíná staré latinské přísloví. A skutečně se tomu tak zdá být, neboť zapomenout lze asi úplně cokoli. Třeba narozeniny a svátky našich příbuzných a blízkých. Je-li toto zrovna váš problém, věnujte pozornost adrese [www.nezmeskej.cz](http://www.nezmeskej.cz). Můžete si zde stáhnout počítačový program, který vás bude předem upozorňovat na blízké svátky, narozeniny, výročí, ale také na libovolné úkoly, které musíte vykonat. Jde tedy o jakýsi elektronický diář, který se vždy sám otevře, jakmile zapnete počítač.

Pokud nosíte oblek pouze při svátečních příležitostech, může se vám lecky stát, že si chcete uvázat kravatu a najednou nevíte jak. Nemáte-li poblíž nějakého šikovného pomocníka, zkuste se podívat na adresu [www.cistirna.cz/kravaty.php](http://www.cistirna.cz/kravaty.php). Najdete zde názorné ukázky dvou základních způsobů vázání kravaty. Pokud je vaše paměť v této oblasti vyložené prachbídná (a nezapamatovali byste si ani zmíněnou adresu), stáhněte si z adresy [www.slunecnice.cz/product/NeckTie](http://www.slunecnice.cz/product/NeckTie) malý počítačový program, který bude ve vašem počítači kdykoli k dispozici. Program NeckTie („Necktie“ = anglicky kravata) obsahuje jak obrázkový, tak slovní popis čtyř různých způsobů vázání kravaty a podle přiloženého návodu si můžete i uvázat motýlka nebo poskládat kapesník.

Trápí vás, že si nepamatujete telefonní čísla, PINy, hesla nebo historická data? Zkuste se to naučit s programem Memorizer, který naleznete na adrese [www.sweetscape.com/010memorizer/](http://www.sweetscape.com/010memorizer/). Program, který vyžaduje znalost angličtiny, lze užívat bezplatně po dobu třiceti dnů.

Na internetu si rovněž můžete vyzkoušet různé testy zaměřené na cvičení paměti. Najdete je například

na adresách [www.proficomm.cz/testy/test5.php](http://www.proficomm.cz/testy/test5.php) a [www.cetros.cz/abcd\\_blesk\\_pamet.html](http://www.cetros.cz/abcd_blesk_pamet.html). Nečekejte od nich však žádné zázraky, jde jen o velmi skromné tréninkové programy. Podobně je tomu s počítačovým programem PalmSimon, který si můžete zdarma stáhnout z adresy [www.slunecnice.cz/product/PalmSimon](http://www.slunecnice.cz/product/PalmSimon). Jde vlastně o jednoduchou hru: program přehrává zvuky a při každém z nich se podbarví jeden ze čtyř symbolů v kruhu. Úkolem hráče je zapamatovat si sekvenci barev a posléze ji zapsat bez jediné chyby, jinak hra končí.

Nezapomínejte na slova, která kdysi napsal Michel Montaigne: Ten, kdo nemá dobrou paměť, by se nikdy neměl dát na řemeslo lhaní. Autor těchto řádek si je bere za své a přiznává, že citáty, jichž bylo v tomto článku použito, nepochází z jeho paměti, ale – jak už tomu v tomto seriálu bývá – z internetu. Najdete je například na adresách <http://prisloví.zbynekmlcoch.cz/> nebo [www.citaty.cz](http://www.citaty.cz). Obě adresy lze doporučit nejen z důvodu bohaté databáze, ale především kvůli možnosti jednoduchého vyhledávání.

-mš-

Nové Město – to je vlastně celá historie městské hromadné dopravy v Praze. Přesto se i v této kapitole pokusíme vystihnout alespoň základní charakteristické rysy, podobně jako tomu bylo ve všech předchozích dílech a kapitolách. S ohledem na dostupnost jiné historické literatury zcela pomůžeme běžnou historií města i jeho kulturní památky.

**Nové Město** založil Karel IV. zakládací listinou 8. března 1348. Území, které vybral pro svůj velkolepý urbanistický počín, ovšem nebylo liduprázdňé. Nacházelo se zde několik vesnic či osad: Poříčí, Chudobice, Újezd sv. Martina či Martinský Újezd, Opatovice, Rybník či Rybníček, Zderaz (též se jako zvláštní osada uvádí Podzderazí) a Podskalí. Hned v letech 1348 – 1350 bylo postaveno gotické opevnění se čtyřmi městskými bránami sv. Petra (u dnešní Petřské ulice), Horskou (u Hybernské), sv. Prokopa (na horním konci Koňského trhu) a sv. Jana či Svinskou (na náměstí I. P. Pavlova). V pozdější bastionové fortifikaci, budované od roku 1653, byly vybudovány brány Poříčská, Nová Horská, Koňská a Žitná. Vynecháváme brány vyšehradské, které byly popsány v příslušné kapitole. Městskými bránami procházely významné cesty spojující nejen Nové Město, ale vlastně po celou dobu středověkou Prahu s okolím. Nové Město bylo chráněno 11 bastiony (nepočítaje Vyšehrad), ale v oblasti od Karlova přes údolí Botiče až k Vyšehradu i nadále plnila funkci opevnění původní středověká hradební zeď. Tento počátek historie Nového Města můžeme z větší části na svém místě spatřit dodnes. Bastionová fortifikace, která se stavěla téměř osm desítek let, sice chránila město, ale pro jeho stavební a komunikační rozvoj se stala až do poslední čtvrtiny 19. století velkou překážkou.

Hned při vzniku Nového Města byla v zásadě určena jeho komunikační podoba, která je platná až do současnosti bez zásadních změn, i když v moderní době – zhruba v posledním čtvrtstoletí – byly některé z ulic určeny jen pro pěší. Již od dob Karla IV. patří mezi základní komunikační uzly Nového Města dnešní Senovážné náměstí (původně Senný trh), Václavské náměstí (Koňský trh) a Karlovo náměstí (Dobytčí trh).

Nové Město si uchovávalo svoji správní samostatnost až do roku 1784. Několikrát byly před tím učiněny pokusy o jeho spojení se Starým Městem, ale všechny skončily nakonec neúspěšně (1367 – 1377, 1421 – 1425, 1518 – 1528). Tradičně se na Novém Městě rozeznávaly čtyři čtvrtě, Štěpánská, Zderazská, Jindřišská a Petřská. Později se rozlišovalo tzv. dolejší a hořejší Nové Město, jejichž hranicí bylo Václavské náměstí, přesto především název Petřská čtvrť vydržel velmi dlouho a je v podvědomí mnoha Pražanů i v současnosti. V době, kdy se bořila bastionová fortifikace, se uskutečnilo několik změn hranic Prahy a Královských Vinohrad; bývalý Pevnostní obvod, který byl samostatným katastrálním územím, byl časem rozdělen mezi sousední katastrální území. Po vzniku Velké Prahy v roce 1922 sice Nové Město formálně bylo částí města označenou jako Praha II, ale současně tvořilo jeden správní obvod se společnými volenými orgány s částmi Praha I – VII. Od roku 1949 jižní část Nového Města patřila k obvodu Praha 2, severní část (od Václavského náměstí) k Vltavě patřila ku Praze 3. Od roku 1960 spadá část katastrálního území Nové Město severně od ulic Myslíkovy, Lazarské a Žitné k obvodu a (od roku 1990) městské části Praha 1; z této oblasti jen malá část patří ku Praze 8 (Městské muzeum, východní část Masarykova nádraží a autobusové nádraží Florenc). Jižní část Nového Města od uvedených ulic spadá do Prahy 2.

Komunikační síť Nového Města po většinu jeho historie netvořily vlastně klasické silnice, ale městské ulice, které si, jak již bylo řečeno, uchovaly až do současnosti většinou svoji původní polohu. Vzhledem k poloze Nového Města u Vltavy hrály velkou roli v jeho spojení s okolím i částmi Prahy na levém břehu řeky brody, přívozy a mosty, o kterých jsme se již zmínili v předcházejících kapitolách a částech Pražského dopravního zeměpisu. Dosud jsme však neuváděli bližší údaje o regulovaných nábřežích, protože většina z nich

se nachází právě na území Nového a Starého Města. Úprava vltavských nábřeží byla nezbytná především pro ochranu města před povodněmi, ale také přispěla ke komunikačnímu rozvoji města.

Nejstarším novoměstským nábřežím je dnešní Rašínovo nábřeží mezi Jiráskovým náměstím a Palackého mostem, se kterým bylo 22. prosince 1878 také předáno do užívání. Na začátku 20. století se uskutečnila výstavba nynějšího Masarykova nábřeží mezi Národním divadlem a Jiráskovým náměstím (1903 – 1904) a Rašínova nábřeží mezi Dřevní ulicí a Výtoní (1904 – 1907). Také na severu Nového Města došlo k výstavbě nábřeží, které značně proměnilo tuto část Prahy. Původně zde býval tzv. Primátorský a Korunní ostrov táhnoucí se až na Těšnov (časem splynul s Jeruzalémským ostrovem). Zdejší pozemky byly předány ke stavbě nábřeží 28. dubna 1906 a práce zde probíhaly asi deset roků.

Podíváme-li se chronologicky na vývoj veřejné hromadné dopravy, jsou na prvním místě omnibusy. Jakub Chocenský získal již v roce 1829 povolení ke zřízení dvou linek směřujících na Malou Stranu, přičemž novoměstská linka měla „konečnou“ u hlavního celního úřadu. Jak je všeobecně známo, první pokus o zavedení hromadné dopravy v Praze ztroskotal. Další pokusy P. Wurma, uskutečněné na počátku 40. let 19. století, spíš připomínaly provoz účelových linek, protože linky (či lépe jednotlivé pravidelné spoje) přepravovaly především návštěvníky Stögrova divadla v Růžové ulici. Zřejmě až pokusy dalších dopravních společností od 60. let 19. století měly charakter městské hromadné dopravy v dnešním slova smyslu. Údaje o hlavních linkách jsme již přinesli například v kapitolách o Karlíně či Smíchově.

Mezitím již na území Nového Města stálo první pražské železniční nádraží Severní státní dráhy (dnešní Masarykovo), na které přijel první vlak slavnostně 20. srpna 1845 a pravidelná doprava tu byla zahájena 1. září. Pro zaústění železnice do Prahy musela být v hradbách proražena nová brána, která se na noc zavírala. Pro obsluhu Nového Města nemělo toto nádraží pochopitelně význam, velkou roli ale postupně získalo ve spojení Prahy s mnoha okolními obcemi, které jsou dnes součástí hlavního města (první byly již v roce 1845 Běchovice). Stejný význam měla i nádraží, která vznikla později těsně za hranicemi Nového Města (nádraží Severozápadní dráhy na Těšnově a dnešní Hlavní nádraží, které leží na území Vinohrad, ale je přístupné jen z novoměstské strany).

Zásadní zlom v městské dopravě přinesla kolejová doprava. První tramvajová linka, ještě koněspřežná, vedená mezi Karlínem a řetězovým mostem u budoucího Národního divadla, zahájila provoz 23. září 1875. Novým Městem procházela ulicí Na Poříčí a dál vedla po hranici Starého a Nového Města, takže obě čtvrtě obsluhovala celkem rovnoměrně. Koňka zaznamenala velký rozvoj až v první polovině 80. let 19. století a Nové Město získalo na tehdejší dobu velmi slušnou dopravní obsluhu nejen plošně, ale i s okolními obcemi. V této době Novým Městem projíždělo pět ze šesti linek koňky.

V závěru roku 1896 jezdila po části Nového Města už také elektrická tramvaj Křižíkova dopravního podniku Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany, ale také ona především spojovala Prahu (Nové Město) s okolím. V té době se už několik let připravovala stavba sítě elektrických drah královského hlavního města Prahy. Pomineme-li vinohradskou městskou dráhu a s ní úzce související první okružní trať Elektrických podniků, měly pro Nové Město zásadní význam až další tratě, které zaplňovaly tehdy jedinou skutečnou mezeru v jeho obsluze: Od 4. února 1898 jezdily elektrické tramvaje Spálenou a Ječnou ulicí a během téhož roku

byly dokončeny tratě na Moráň a ve Vyšehradské třídě. Během následujících tří let byly tratě koňky přestavěny na elektrické a síť byla postupně doplňována dalšími novými tratěmi, především po nábřeží pro obsluhu rozvojového Podskalí (1910) a na Karlov (1912). Přestože tramvajová doprava vedla téměř všemi hlavními novoměstskými ulicemi, některé projekty, především trať přes Petřskou čtvrť, nebyly z různých důvodů nikdy uskutečněny.

Meziválečné období přivedlo do Nového Města nový dopravní prostředek, autobus. Od roku 1927 jezdila první vnitroměstská linka H (zpočátku v trase z Jungmannova náměstí na Vinohrady a Žižkov), později k ní přibývaly další. V roce 1939, před redukcí vyvolanou válečným úsporným opatřením, jezdilo přes Nové Město 7 autobusových linek Elektrických podniků. Ve 30. letech 20. století městem jezdilo i mnoho autobusových linek jiných státních společností (ČSD, Čs. pošta) či soukromých provozovatelů, které sice zprostředkovávaly především spojení do okolních obcí, ale představovaly jistou konkurenci EP i ve vnitřním městě.

Po druhé světové válce se na Novém Městě objevily místo městských autobusů trolejbusy. Novým Městem v letech 1947 – 1972 projížděla naprostá většina pražských trolejbusových linek, vyjma č. 51 (původní K), 58, 59 a 63, nepočítaje „náhradní“ X 153.

Od 60. let 20. století začaly hrát významnou roli na Novém Městě opět autobusy, a to především linky tzv. překryvné sítě. Postupně autobusy převzaly úkoly trolejbusů. V roce 1978, tedy 6 let po zrušení trolejbusové dopravy v Praze, Novým Městem projíždělo či zde mělo konečnou 20 autobusových linek!

V té době již byly v provozu dvě tratě metra (C od roku 1974 a A od roku 1978). Právě výstavba sítě tohoto nového dopravního prostředku měla za následek zásadní změnu dopravní obsluhy Nového Města. Protože v té době současně probíhala výstavba II. severojižní magistrály, která procházela východním okrajem Nového Města, uskutečnila se postupně v letech 1966 – 1985 zásadní redukce tramvajové dopravy v centru města, která měla velký vliv na uspořádání celé pražské tramvajové sítě a linkové vedení. Dodnes jsou některé z tehdejších kroků z hlediska správnosti diskutovány (především zrušení tramvajové dopravy na Václavském náměstí v roce 1980).

V současné době územím Nového Města projíždějí všechny tři linky metra s 11 stanicemi (některé ale rozmístěním vestibulů mají faktický význam jako



Foto: Petr Malík

stanice dvě – především Můstek A, Náměstí Republiky a Karlovo náměstí). Z 26 denních tramvajových linek jich Novým Městem projíždí 17 a jistou roli pro dopravní obsluhu hraje i linka č. 11, jejíž zastávky ale na novoměstském katastru neleží. Autobusy na Novém Městě hrají mnohem menší roli než v minulosti a dnes zde najdeme 5 linek, z nichž největší význam má hlavní linka č. 291 obsluhující mnoho let „zapomenutou“ oblast Karlova a Větrova.

Na závěr velmi stručně pojaté historie dopravy v této části Prahy ještě dodáme, že na Novém Městě dnes najdeme „srdce provozu“ pražské MHD – Centrální dispečink Dopravního podniku, v jehož budově jsou soustředěny všechny dispečinky řídící jednotlivé druhy městské hromadné dopravy i pražskou MHD jako celek, a svůj dispečink zde má i dopravní police. **pf, fp**



**Správná odpověď z čísla 12/2004:** „Prosincový soutěžní záběr zachycuje vůz linky linky č. 13 v místech, kde ji asi už jen málokdo pamatuje. Jde o prostor křižovatky dnešních ulic Vršovické a Mínské (tehdy třídy krále Jiřího a Krokovy), v pozadí je vidět vyústění ulice Na Louži. Linka č. 13 byla v této oblasti ukončena

deset odpovědí, z nichž jedna nebyla správná. Devět účastníků postoupilo do slosování, které se uskutečnilo ve čtvrtek 13. ledna na zasedání redakční rady a šťastní se usmálo na Pavla Duška, Karla Komínka a Jiřího Krále. Všichni tři od nás obdrželi třetí díl Pražského dopravního zeměpisu, publikaci o Vozovně Motol a kalendář

z produkce Dopravního podniku na rok 2005. Všem soutěžícím děkujeme za odpovědi a výhercům srdečně blahopřejeme! Ač je únor nejkratším měsícem v roce, věříme, že si najdete dostatek času na bádání v historických zdrojích, aby se vám podařilo rozluštit servírovanou hádanku. Vaše odpovědi očekáváme do 28. února 2005. Stejně jako v minulém kole bude pro tři šťastné a úspěšné řešitele připravena publikace o vozovně Motol, dále březnová novinka Pražský dopravní zeměpis – svazek 4 a kniha Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Jsme přesvědčeni o tom, že už alespoň tušíte, kde byla únorová fotografie pořízena. Neváhejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ (na to někteří zapomínají) a zašlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Samozřejmě také můžete využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě stačí napsat na zásilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Své odpovědi můžete také vhodit do schránky DP-KONTAKTU v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

I když to na první pohled nevypadá, příště budeme slavit, neboť tentokrát se vás již potřiapadesáté ptáme – poznáváte místo na fotografii?

-bda-

## NAPSALI O NÁS

Právo (17. 1. 2005)

### Dopravní modernizují park

Pražský Dopravní podnik hodlá i letos modernizovat svůj vozový park, neplánuje však nákup nových autobusů. Zkušební provoz zřejmě zahájí dva prototypy nových nízkopodlažních tramvají z produkce plzeňské Škody. Dopravní podnik získá během tří let celkem 20 těchto souprav za 1,1 miliardy korun. Jejich design pochází z dílny Porsche. Loni Dopravní podnik začal s modernizací kloubové tramvaje, jejíž střední díl nahradí nízkopodlažní. „Bude-li schválen provoz prototypu, letos by jich celkem mělo jezdit po Praze pět,“ sdělila mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová. Dopravní podnik letos očekává zahájení dodávky posledních šesti nových souprav metra, které vyrábí společnost Siemens. Na trati A bude přibývat dalších modernizovaných ruských souprav. Poté podle

Kuchařové začne modernizace souprav na trati B, kde dosud jezdí nejstarší ruské vozy.

MF Dnes (15. 1. 2005)

### Kina Osy 9 nabízejí artové filmy

Kina Aero, Evald, Mat a Světozor. Co mají tyto promítací sály společného? Ti, kdo často jezdí tramvají číslo devět, to vědí. Všechna kina totiž leží na její trase. A právě číslo tramvaje dalo název projektu, který zaručuje, že divák najde filmy podobného typu na jedné trase. To však zdaleka není jeho jediný přínos. A proč právě tato kina? Nespojuje je totiž pouze tramvajová linka městské hromadné dopravy, ale i zaměření na náročnější klubové filmy. Osa 9 by podle Iva Andrlého z kina Aero měla být do budoucna zároveň značkou kvality. Pod touto značkou by totiž měly běžet filmy,

na jejichž kvalitách se shodnou všichni dramaturgové kin na Ose 9.

Blesk (15. 1. 2005)

### Bombaři chytli přímo v budce

Na lince č. 112 se ozval hlas muže. Pohrozil, že v autobusu pražské MHD vybuchne bomba. Policisté byli tentokrát bleskurychlí. Než stačil „bombař“ zavěsit telefon, byli v Náchodské ulici v Praze 9. Chytli ho v budce ještě se sluchátkem v ruce! Pyrotechnik tentokrát sice na místo přijel, ale práci neměl. „Mladík se přiznal, že ho k telefonátu navedli kamarádi,“ řekl mluvčí pražské policie Ladislav Bernásek. Jak je možné, že ho policisté tak rychle dopadli? Telefonní ústředna je totiž tak „chytrá“, že okamžitě vyhodnotila číslo, ze kterého bylo voláno. Shodou náhod byla policejní hlídka doslova za rohem.

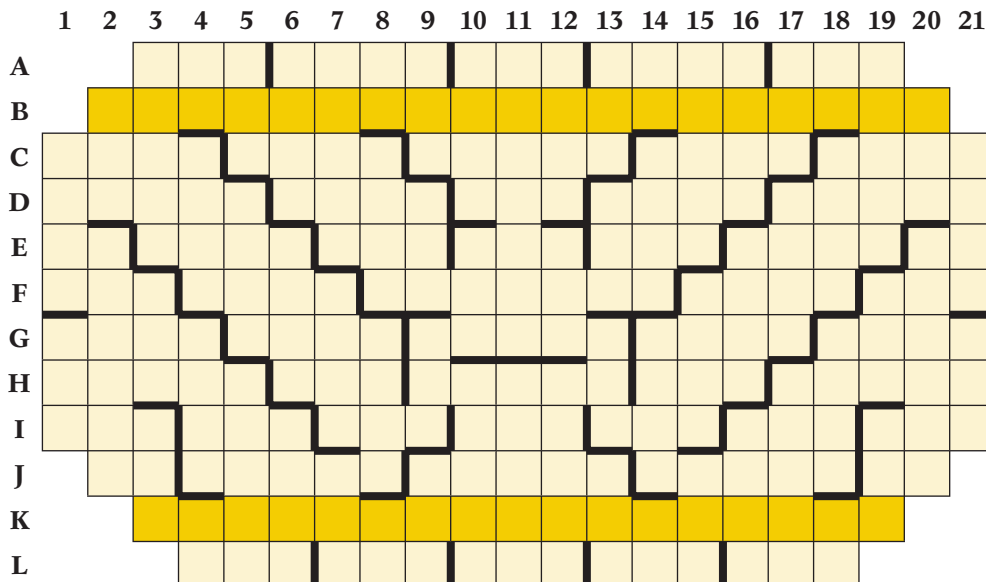
Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:** A. Stírač prachu; ryzost mince; citoslovce konejšení; provaz s okem; tečka. – B. I. díl tajenky. – C. Řešeto; slepice (expresivně); mužské jméno; jehličnatý strom; honosný domek. – D. Ženské jméno; setnina; zpěvní hlas; silná černá káva; ponoření. – E. Předložka; noční pták; severský paroháč; cestovní doklad; domácí Adéla; hudební nástroj; acetyl (zkr.). – F. Čisticí prášek; trutnovský podnik; kamenný náhrobek; cílová čára; slovenská číslovka. – G. Značka lihovin; český malíř; střešní zídka; řezací nástroj; peřej. – H. Dědičný základ; likérník; míč (slovensky); pobídka; akvarijní rybka. – I. Anglický titul; značka lepenky; puls; Čapkov drama; skřek vrány; inu (nářečně); purpur. – J. Čaj; bandaska; puchýř; ochoz; otec (knižně). – K. 2. díl tajenky. – L. Už; papoušek; pohyb vzduchem; slovenská číslovka; vraník.

**SVISLE:** 1. Spojovací zákop; zpěvní hlas. – 2. Říční ryba; ušní kamínek. – 3. Domácky Matěj; spojka; oddíl Slávy dcery. – 4. Označení našich letadel; edém; závažek; citoslovce údivu. – 5. Lepidlo obuvníka; směnečný ručitel; Indiáni. – 6. Kaprovitá ryba; Asiat; spojka. – 7. Tohoto roku; zvykové právo; nemoc kloubů. – 8. SPZ Olomouce; část molekuly; plocha (knižně); Evropan (slovensky). – 9. Obec u Komárna; plášť beduína; zlý skřítek; domácky Olga. – 10. Český zpěvák; výzva k tichu; rozsudek (knižně). – 11. Nepodlehnutí; malý pulec (řídce). – 12. Jednotka (anglicky); pytel na ryby; křídlo budovy. – 13. Spraš (zastarale); víla z pohádek; rýnský člun; pádová otázka. – 14. Značka americká; prací potřeba; juviové ořechy; značka ytterbia. – 15. Pouzdro na náboje; příjemná; česká řeka. – 16. Evropský veletok; svršek a král v dardě; slonová kost. – 17. Strana; část nohy; chuti

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 1/2005: Pravda přátele má, ač ne vždy na ulici.



(zastarale). – 18. Předložka; bodavý hmyz; hovězí dobytek; ředitelství pošt (zkratka). – 19. Těžká práce; prkenné stropy; biblický mořeplavec. – 20. Systém bodování šachistů; Noemův přístav. – 21. Zajisté (knižně); odér.

**Pomůcka:** adat, alela, lés, unit.

PaedDr. Josef Šach



# Jak probíhal předprodej na rok 2005

střediscích Dopravního podniku, v pobočkách České pošty i u externích prodejců v pondělí 29. listopadu 2004.

Od toho dne byl k dispozici celý sortiment časových kuponů, tj. ročních, čtvrtletních a měsíčních. Nejvíce otevřených prodejních okének bylo v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti a v předprodejním místě ve stanici metra Roztyly. V obou místech se může platit i platebními kartami. Ve všech předprodejních místech ve stanicích metra a v informačních střediscích byla od 29. listopadu do 7. ledna podstatně prodloužena pracovní doba. V prodejních místech ve stanicích metra bylo mimořádně otevřeno i v neděli 19. prosince a 2. ledna.

Ti, kteří hledali prodejní místo v blízkosti svého bydliště, mohli využít 103 poboček České pošty, které nabývaly, stejně jako trafiky, všechny typy časových jízdenek s výjimkou studentských.

Foto: Petr Malík

Prodej jízdních dokladů na rok 2005 byl zahájen v prodejních místech ve stanicích metra, v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti, v informačních

byly k 31. prosinci prodány časové jízdenky v celkové částce přibližně 18,5 milionu Kč (v rámci předprodeje na rok 2004 to bylo 14 milionů Kč).

Prostřednictvím internetového prodeje na adrese [www.patro.cz](http://www.patro.cz) si mohli cestující zakoupit občanské časové jízdenky roční a čtvrtletní. K 31. prosinci bylo touto formou prodáno 237 kusů ročních a 16 kusů čtvrtletních kuponů. Jenom pro srovnání musíme dodat, že i prodej po internetu roste, o rok dříve bylo touto formou prodáno 143 kusů ročních jízdenek.

Padesát dvě firmy si hromadně odebraly pro své zaměstnance roční a čtvrtletní časové jízdenky v celkové výši 15 milionů Kč.

V souvislosti s informací uveřejněnou v tisku o pravděpodobném zvýšení cen jízdného v roce 2005 se oproti předprodeji na rok 2004 zvýšil prodej ročních časových jízdenek. Podle předběžných čísel bylo prodáno ve stanicích metra k 10. lednu 2005 přibližně o 5 000 kusů ročních časových jízdenek více než ve stejném období o rok dříve.

Stejně jako před rokem se velkému zájmu cestujících těšila vyhlášená soutěž „Začínáme prodej kuponů na rok 2005“, která proběhla od 29. listopadu do 17. prosince prostřednictvím zaslání SMS zpráv. Z celkového počtu 32 855 poslaných SMS zpráv bylo vylosováno 50 hodnotných cen (5 kusů čtvrtletních časových jízdenek, 5 kusů ročních časových jízdenek a 40 věcných cen).

Plynulému prodeji jízdních dokladů v průběhu celého měsíce prosince a počátku ledna přispěly i služby bezplatné telefonní linky 800, jež provoz byl v době od 29. listopadu zajištěn od 7.00 do 18.00 hodin a cestujícím zde byly zodpovězeny všechny otázky týkající se předprodeje jízdních dokladů a tarifu pražské integrované dopravy.

Odbor odbytu a tarifů MHD

Bylo to někdy na přelomu roku, kdy se na mě obrátili dva známí s tím, že nejsou spokojeni se službami Dopravního podniku. Okamžitě jsem se jich ptal, proč? V prvním případě se jednalo o obsazenost spojů. „Dělejte s tím běčkem něco, vždyť se tam ráno nedá ani dostat, jak jezdí plné,“ naléhal známý.

Já začal tu svou oblíbenou písničku o tom, že je to problém, nemáme vozy a budeme měnit zabezpečovací zařízení a tak dále. Známeho to však neuspokojilo. „Tak to s vámi moc lidí navíc jezdit nebude,“ jen odvětil na mé argumenty. Naštěstí pracuje v centru a tam není ideální parkování, a tak snad ještě chvíli vydrží jezdit městskou hromadnou dopravou, pomyslel jsem si, ale řešení problému to samozřejmě není.

Situaci na lince B metra už jsem kritizoval několikrát, a tak mě konstatovaný stav nepřekvapil. Jen jsem se snažil obhájit podnik, i když sám už dlouho vím, že situace minimálně mezi Andělem a Můstkem je kritická. V polovině listopadu proběhl u metra přepravní průzkum, a ten přeliplnost souprav jen potvrdil. Nyní nezbyvá než jen doufat, že se v dohledné době situace zlepší, i když vím, že to s vozovým parkem není právě ideální...

## STÍŽNOST VLASTNÍMA OČIMA

Ale metro je naším největším trumfem v klání s individuálním automobilismem, a tak se snažme, ať tento trumf můžeme použít co nejčastěji. Na rozdíl od stížností se velmi dobře poslouchá následující konstatování. „Když jedu do centra, používám metro, je rychlé, spolehlivé a nemusím řešit, kde zaparkuji. Stejně je všude plno.“ Musíme se snažit, aby takových zákazníků jen přibývalo, možná by mohlo pomoci i město zkomplikováním parkování nebo omezením vjezdu do centra. A my se musíme snažit, aby v soupravách metra mohl každý cestující stát na obou nohou a ne na jedné a ještě mě vlastní.

U druhé stížnosti stále nemůžu pochopit, proč k ní vlastně došlo. Možná mi to někdo kompetentní vysvětlí, ale já důvod nechápu. „Už dvakrát, když jsem jela noční tramvají, mi ujel na Barrandově noční autobus. Nevím, proč na sebe nečekají,“ sdělovala zlobící se kamarádka. Musím uznat, že takový stav by mě nikdy nenapadl.

Okamžitě jsem si uvědomil, že veškerá kritika nepadá na bedra Dopravního podniku, neboť z Barrandova do Slivence a Radotína zajišťujeme noční dopravu společně s jedním ze soukromých dopravců, ale to je velice chaboučká náplast. Podle informací kamarádky jí autobus ujel v různé časy, jednou ve 2.40 a jednou o šedesát minut později. Pohledem do jízdního řádu jsem zjistil, že jsme na tom s kolegy fifty – fifty...

Osobně jsem si myslel, že navazující autobusy vždy čekají na příjezd tramvaje. Je jasné, že předchozí věta neplatí pouze v případě, kdy došlo k nějaké velice závažné nehodě a zpoždění dosahuje desítek minut. V tom případě se situace řeší operativně, to je jasné, ale vždy by to mělo být ve prospěch zákazníka.

V popisovaných případech měla tramvaj drobné, několikaminutové zpoždění a přípoj ujel... V těchto případech byl zákazník bohužel beznadějně poslední.

Ať vám vše dokonale navazuje!

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V lednovém DP-KONTAKTu byly omylem uveřejněny i přes výslovný nesouhlas osobní údaje paní Pucholtové z divize Metro, z útvaru 11 702.

Tímto se jmenované pracovníci omlouváme.

**V únoru 2005 oslavuje 66. narozeniny:**

Karel Zelenka – M, služba ochrany systému (32).

**V únoru 2005 oslavuje 65. narozeniny:**

Emil Řezáč – M, služba ochrany systému (25).

**V únoru 2005 oslavují 60. narozeniny:**

Vítězslav Borovanský – M, sl. sděl. a zabezpeč. (33),

Jaroslav Cempírek – SvT, provozovna Strašnice (41),

Vladimír Farář – DC, provozovna měřírny (39),

Miroslav Hemerka – SvA, střed. tech. kontrola (42),

Ivan Hlůžek – M, sl. technologických zařízení (22),

Milan Janošík – DC, provozovna měřírny (11),

Rudolf Jelínek – PA, garáž Vršovice (19),

Mirek Krulich – SvT, provozovna Vokovice (42),

Pavel Skala – SvT, provozovna Vokovice (36),

Pavel Sommer – Ř, vnitropodniková doprava (20),

Pavel Švihálek – M, technický úsek (31),

Otomar Turek – M, služba ochrany systému (21),

Bohuslav Uher – SvT, prov. opravna tramvají (31),

Vladimír Valach – PA, garáž Klíčův (34).

**V únoru 2005 oslavují 50. narozeniny:**

Marie Janků – M, dopravní úsek (22),

Roman Krása – M, služba ochrany systému (25),

Petr Kladiiva – M, služba staveb a tratí (19),

Karel Knížek – SvT, prov. opravna tramvají (26),

Vladimír Kuchař – PA, garáž Řepy (12),

Jaroslav Lerch – PA, provoz Kaččerov (28),

Zdeněk Manda – M, sl. sděl. a zabezpečovací (28),

Zdeňka Marečková – PA, garáž Vršovice (20),

František Matěšovský – PA, garáž Vršovice (11),

Vlastimil Matoušek – PA, garáž Řepy (25),

Jan Němeček – M, sl. elektrotechnická (26),

Rudolf Pollak – M, služba staveb a tratí (19),

Josef Revenda – Ř, odbor. info. technologie (28),

Oldřich Rolínek – M, služba ochrany systému (21),

Josef Skalický – M, dopravní úsek (19),

Jarmila Slavíčková – M, ekonomický úsek (19),

Josef Zíka – DC, prov. vrchní stavba (13).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

**Do starobního důchodu odešli:**

Jan Borka – SvT, oddělení technické kontroly (44),

Václav Hošek – Ř, bezpečnostní úsek (40),

Petr Kavan – SvT, provozovna Kobylisy (17),

Helena Kohoutová – SvT, provozovna Žižkov (18),

Josef Komárek – B, oddělení BOZP a PO (23),

Stanislav Navrátil – SvT, provozovna měřírny (49),

Petr Tuček – PA, garáž Klíčův (31).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.