

## Jak jsme hospodařili v 1. pololetí roku 2005

Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy byl schválen rozpočet roku 2005 a na jeho základě byla Dopravnímu podniku stanovena dotace na úhradu nákladů ve výši 7 714 541 000 Kč. Tato dotace je ve své provozní části, tj. po odečtení účelově vázaných 45 milionů Kč na ochranný systém metra, o 303 000 000 Kč nižší než v roce 2004.

Toto snížení přidělené dotace o 3,8 % působí naší společnosti vážné problémy. Již v roce 2004 totiž musel Dopravní podnik pokrýt důslednými restriktivními opatřeními a aktivací vnitřních zdrojů deficit zdrojů financování ve výši 547 500 000 Kč. Bylo to zejména v položkách, jejichž nárůst oproti předchozímu období byl způsoben vnějšími vlivy. Konkrétně zvýšení sazby spotřební daně a skokový nárůst ceny nafty zapříčinil v roce 2004 zvýšené čerpání nákladů na naftu, v nákladech se projevila uhrazená částka úroků na nové vozy metra a nárůst osobních nákladů včetně příspěvku na penzijní připojištění zaměstnanců. Podobně se projevil vliv nárůstu pojistného, které narostlo vlivem povodní, a dále roste zejména vlivem aktivací nových vagonů metra a ostatního nově pořízeného majetku. Stejná situace je i v nákladových položkách odpisů a odložené daně. Mimo úsporná opatření v ostatních ovlivnitelných položkách a částečně krytí ze zvýšených přepravních tržeb byl deficit finančních prostředků promítnut především do oprav a udržování.

Pro rok 2005 je rozepsán rozpočet s plánovaným výsledkem hospodaření – ztrátou ve výši 304 000 000 Kč, pro 1. pololetí roku bylo plánem rozepsáno z dotace na úhradu nákladů na provoz 3 842 603 000 Kč. Dále byla pro autobusovou dopravu poskytnuta dotace na příměstské linky v celoroční výši 42 000 000 Kč.

Za období 1. pololetí roku 2005 bylo dosaženo ztráty ve výši 4 141 143 000 Kč. Po porovnání s rozepsanou dotací je výsledek hospodaření – 298 540 000 Kč. Toto plnění je důsledkem překročení redukováných nákladů o 360 910 000 Kč, zatímco redukováné výnosy byly překročeny o 62 370 000 Kč. Výsledek hospodaření ještě i v roce 2005 ovlivnila likvidace následků povodně roku 2002, která v dosaženém hospodářském výsledku 1. pololetí 2005 dosáhla výše 95 424 000 Kč. Nákladovou část hospodaření Dopravního podniku ovlivnila především spotřeba materiálu, kde došlo k vyššímu čerpání přímého materiálu a náhradních dílů na zakázky v divizi Metro, k přečerpání nákladů došlo i u spo-

třeby jednicového materiálu jednotky Správa vozidel Tramvaje a u jednotky ICT hospodaření ovlivnila vyšší spotřeba drobného hmotného majetku. Překročení plánovaných nákladů bylo vykázáno i na účtu Externích oprav a udržování, kde se projevilo rozpočtové krácení provozních zdrojů. K překročení plánovaných nákladů došlo i u služeb nemateriální povahy, kde bylo oproti plánu čerpáno více především v oblastech kooperačních služeb na jednotlivé zakázky jednotek

negativního výsledku hospodaření i rozpočtové krácení. Rozpočtové krácení bylo jednotně uplatněno do režijních položek účtu 501 – spotřeba materiálu, do položek externích oprav a udržování účtu 511 a do položek externě zajišťovaných služeb – 518.

Očekávaným přínosem ke snížení dopadů zvýšených mandatorních nákladů a nárůstu zbývajících významných nákladových položek budou očekávané tržby z hlavní činnosti.



Foto: Petr Malík

Správa vozidel a jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Nejvyšší překročení plánovaných nákladů bylo dosaženo v položce Odpisů dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku. Nárůst se též projevil v Ostatních provozních nákladech, kde byl způsoben především doúčtováním náhrad při pracovních úrazech. Úspora byla naopak vykázána v oblasti spotřeby energie.

Protože v podmínkách Dopravního podniku došlo po dlouhé době k nenaplnění plánovaného hospodářského výsledku, dovoluji si z tohoto důvodu připomenout základní fakta o stanovení rozpočtu provozní dotace roku 2005.

S ohledem na rozpor snížené dotace a předpokládaného nárůstu nákladů bylo nutno stanovit kromě

Podstatnými příjmy jsou pro Dopravní podnik tržby z hlavní činnosti – tržby z jízdného. Ceny jízdného vyjadřují míru krytí nákladů provozní dotací hl. m. Prahy. Ke zvýšení cen jízdného došlo ve „větší míře“ v roce 1996 především u časového jízdného, v letech 1998 a 2000 u všech druhů jízdních dokladů. Tyto zásahy přinesly v bezprostředně následujícím období krátkodobé snížení trendu růstu tržeb (po roce 1998 dokonce pokles tržeb), což je však následně vyrovnáno v dlouhodobějším časovém horizontu. V meziročním porovnání 1. pololetí roku 2005 tržby z hlavní činnosti vykazují nárůst „jen“ o 2,6 % oproti obvyklým průměrným meziročním nárůstům za předchozích pět let ve výši 6,0 % (rok 2004 oproti 2003 dokonce o 8,3 %).



### Brněnské inspirace

10 až 12



### 56. světový kongres UITP ve Věčném městě

13 až 20



### 130 let městské hromadné dopravy v Praze

Příloha



### Transformační projekt – 16

Příloha

Představenstvo společnosti na svém jednání 23. května letošního roku zvolilo technickým ředitelem Dopravního podniku ing. Jiřího Bezdíčka, který několik týdnů působil ve vedení jednotky Dopravní cesta a předtím byl výrobním náměstkem odštěpného závodu a divize Elektrické dráhy. Během léta jsme si s ing. Bezdíčkem povídali o jeho nové funkci a cílech pro nadcházející období.

**DP-K** V Dopravním podniku působíte již dlouho, a tak jste podnik poznal z mnoha stran. Jak výrazná změna to pro vás byla zastávat funkci technického ředitele?

Každá změna přináší něco nového, nepoznaného. Totéž platí i pro mne. I když mám velkou výhodu, že

problematiku technického úseku poměrně dobře znám. Jednak jsem pracoval určitou dobu v technickém odboru, před-

**Ing. Jiří Bezdíček** nastoupil do Dopravního podniku v roce 1979 do útvaru Řízení jakosti. Předtím pracoval v systému Českého úřadu bezpečnosti práce (IBP Praha), kde se věnoval problematice dopravy, zejména kolejové, kam nastoupil po absolvování Fakulty strojní ČVUT. Jiří Bezdíček se narodil v roce 1943 a během svého působení v Dopravním podniku prošel řadou řídicích funkcí. V roce 1995 se stal výrobním náměstkem ředitele o. z. (později divize) Elektrické dráhy a od 1. ledna letošního roku byl pověřen řízením dočasné jednotky Dopravní cesta (tramvaje).

technický úsek v každé fázi změn musí plnit všechny úkoly, které jsou a budou po něm požadovány. Zejména s ohledem na zabezpečení řádné funkce všech výše uvedených jednotek musíme v technickém úseku, a to ve spolupráci s ostatními odbornými úseky, řešit dopady, které má současná finanční situace v Dopravním podniku na činnosti těmito jednotkami zajišťované.

**DP-K** Nová pozice představuje také novou výzvu. S jakými představami a cíli jste se ujal funkce

technického ředitele a čeho chcete dosáhnout v nejbližší době a ve vzdálenějším horizontu?

Samozřejmě, že jmenování do funkce technického ředitele je výzvou, aby se člověk zamyslel a zadal si takové cíle, které budou smysluplné, a to jak v současnosti, tak i ve vzdálenějším horizontu.

Pro nejbližší období je nutné pokračovat v nastoupené přeměně podniku a urychleně uvést do života všechny nezbytné vztahy, aby jednotlivé jednotky nebyly nuceny vykonávat činnosti, které jim nepřísluší a podobně. Dále pokračovat v optimalizačních procesech u všech jednotek a ve štábních útvarech technického úseku, při dosažení maximálního efektu realizace úsporných opatření. Hlavním úkolem však pro nás vždy bude, ať jsme v jakékoliv fázi změn, vytvořit podmínky pro bezpečnou a spolehlivou MHD. K tomu patří především řádná a efektivní údržování a obnova vozových parků a zabezpečení oprav, rekonstrukcí dopravních cest a jejich příslušenství. A tímto zadáním přecházíme již do úkolů ve vzdálenějším horizontu, kde na základě provedených rozborů je alfou a omegou opět obnova vozových parků metra, tramvajů a autobusů v nezbytném rozsahu, podíl na výstavbě nových tras metra, nových tramvajových tratí a souvisejících zařízení. Rovněž není zanedbatelný podíl technického úseku na rozvoji technologií a technických prostředků, a to nejen pro jednotky v rámci technického úseku, ale i pro ostatní jednotky a útvary v rámci Dopravního podniku.

Hlavním posláním mnou řízeného úseku je vytvářet podmínky pro bezpečnou, spolehlivou, ekonomickou a moderní městskou hromadnou dopravu v Praze v rozsahu působnosti technického úseku, za účinné podpory ze strany vedení podniku, spolupracujících odborných úseků a jednotlivých jednotek.

-bda-



chůdci dnešního technického úseku a jednak jsem v předcházející funkci velmi úzce spolupracoval. Konečně, od února letošního roku, s ohledem na známé skutečnosti, jsem byl pověřen vedením úseku. Jmenování technickým ředitelem je pro mne velká čest a velmi si ho vážím a jsem přesvědčen, že všechny zadané úkoly se svými spolupracovníky řádně a včas splníme.

**DP-K** Štábní útvary technického úseku

## Jak jsme hospodařili v 1. pololetí roku 2005

**1** Veškeré finanční řízení v Dopravním podniku je organizováno za účelem zabezpečení správného toku finančních prostředků v celé společnosti a zamezení stavu, kdy by se akciová společnost mohla dostat do finanční tísně spojené s vyčerpáním všech likvidních finančních zdrojů a následně i do situace, kdy by muselo dojít k čerpání bankovního úvěru spojeného s platbou příslušných úroků. V kontextu s výše uvedenými skutečnostmi je tato možnost velice reálná.

Očekávaná skutečnost dosaženého hospodářského výsledku Dopravního podniku za rok 2005 je výrazně ovlivněna faktem, že v meziročním srovnání došlo ke snížení provozní dotace a zároveň došlo naopak k nárůstu jak mandatorních nákladových položek (osobní náklady, energie, odpisy, nafta) tak i zbývajících významných nákladových položek (úroky na vozy metra, pojistné a jiné). V rámci finančního řízení z tohoto důvodu došlo v Dopravním podniku k rozpočtovému krácení. Z dosavadních dosažených výsledků v 1. pololetí 2005, kde se již projevilo překračování plánovaného

hospodářského výsledku, a na základě zpracovaných rozborů očekávaných hospodářských výsledků vnitřních organizačních jednotek podniku vyplývá fakt, že v průběhu 2. pololetí bude docházet k dalšímu nárůstu finančních nákladů a následně i k překračování plánovaného hospodářského výsledku. Z hlediska výše deficitních položek je možné konstatovat, že rozhodující položkou jsou odpisy dlouhodobého majetku, u nichž dochází díky obnově vozového parku a obnově staveb k významnému meziročnímu nárůstu.

V průběhu prvního pololetí 2005 došlo postupně k výraznému snížení stavu finančních prostředků. Bylo uhrazeno přibližně 500 000 000 Kč za investice, které se většinou účetně týkaly roku 2004. V dalších měsících byly placeny vysoké faktury provozní i investiční včetně dalších nových vlaků metra. Koncem každého čtvrtletí byly uhrazeny splátky úvěru, které činily vždy 71 000 000 Kč. Úroky hrazené z nákladů k uvedeným dvěma splátkám byly v celkové výši 115 000 000 Kč. K 30. červnu 2005 eviduje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost investiční úvěr ve výši 4 133 000 000 Kč.

Návrh plánu investic na rok 2005 byl schválen představenstvem podniku 14. února 2005 a byl průběžně ze strany hl. m. Prahy ve spolupráci s Dopravním podnikem upravován. K 30. červnu 2005 jsou přiděleny účelově vázané finanční prostředky z rozpočtu HMP ve výši 4 993 507 300 Kč. Dále byly poskytnuty finanční prostředky ze státního rozpočtu ve výši 420 000 000 Kč na financování výstavby IV. provozního úseku tratě C metra – 2. etapa a v rámci vlastních zdrojů činilo skutečné čerpání odpisů na investiční výstavbu Dopravního podniku za 1. pololetí roku 1 008 773 000 Kč. Kromě toho byly k 30. červnu 2005 zaplacené z vlastních zdrojů splátky úvěru na nákup 20 nových souprav vozů metra ve výši 142 352 000 Kč.

**Závěr**

Ke zmírnění požadavků na dotaci na úhradu ná-

kladů přistoupil Dopravní podnik k transformaci společnosti. Jedná se především o hloubkové zmapování činnosti a počtu zaměstnanců společnosti. Jde o efektivní využívání pracovního fondu a s tím spojené snížení počtu zaměstnanců. Tím může Dopravní podnik ovlivnit zásadně mandatorní položku osobní náklady, která se pohybuje nad 40 % z celkového obrátu společnosti. Ostatní mandatorní náklady jsou ze strany Dopravního podniku již ovlivnitelné minimálně.

Zbývajících významných nákladů již může naše společnost ovlivňovat ve vyšší míře. Velmi významnou ovlivnitelnou položkou jsou náklady na opravy a udržování. Zde se musí projevovat nové procesní uspořádání společnosti, větší zodpovědnost a kvalita, revize všech uzavřených smluv a velmi podrobně a kvalitně uzavírání nových smluv. Tato nákladová položka bude ovlivňována i novým přístupem ze strany hl. m. Prahy, a to tak, že budou přidělovány dotace na rekonstrukce přísně účelově a při výběrech dodavatelů bude ještě větší účast zástupců hl. m. Prahy. Tím bude zaručena maximální transparentnost vynaložených finančních prostředků. Do ovlivnitelných nákladů nezahrnujeme smluvně vázané pojistné a úroky na vozy metra.

Dalším způsobem pro snižování dotace na úhradu nákladů se mohou stát pravidelné úpravy tarifu podle vývoje inflace, aby úpravy nebyly pro zákazníka – cestujícího tak razantní jako v letošním roce.

**Výsledek hospodaření v roce 2005 navrhujeme řešit takto:**

- Úsporami v rámci Dopravního podniku,
- restrikcemi (nutné provést v následujícím období),
- předpokladem navýšení dotace.

Pokud se však nepodaří získat potřebné zdroje výše uvedenými aktivitami, nelze garantovat zabezpečení plánovaného hospodářského výsledku.

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



Foto: Petr Malík



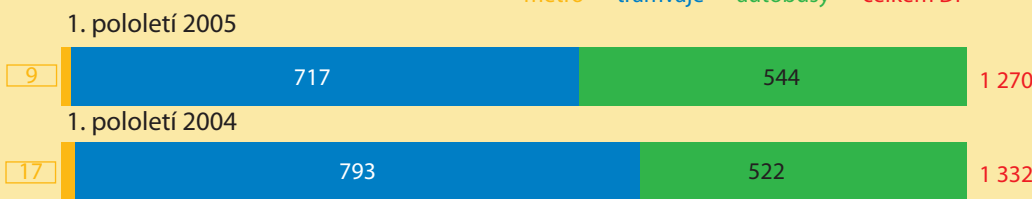
## Vývoj dopravní nehodovosti v 1. pololetí letošního roku

Dopravní nehodovost – účast vozidel Dopravního podniku na dopravních nehodách nebo nehodách (mimořádných událostech) v drážní dopravě – je předmětem trvalého zájmu vedení naší akciové společnosti. Zodpovědní zaměstnanci na všech stupních řízení si totiž uvědomují, že každá taková událost má krajně negativní dopad na plynulost a pravidelnost provozu – a těmi, kterých se to bezprostředně dotkne, jsou cestující. Už jako pracovníci dopravy, který chce obstát v konkurenčním prostředí, by si tuto skutečnost měli uvědomovat nejen vedoucí, ale všichni provozní pracovníci.

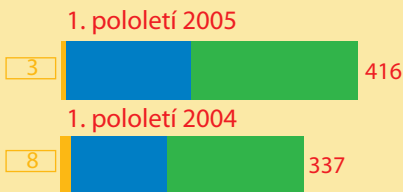
Chceme-li se zamyslet nad vývojem nehodovosti v 1. pololetí tohoto roku, je třeba vycházet ze statistických podkladů:

1. pololetí 2005	DP celkem			METRO			TRAMVAJE			AUTOBUSY		
	2005	2004	% 2005	2005	2004	% 2005	2005	2004	% 2005	2005	2004	% 2005
<b>celkový počet nehod</b>	1 270	1 332	95,3	9	17	52,9	717	793	90,4	544	522	104,2
<i>z toho:</i> vozidla DP	1 147	1 164	98,5	3	9	33,3	639	692	92,3	505	463	109,1
nehody osob	103	139	74,1	6	8	75,0	71	92	77,2	26	39	66,7
ostatní	20	25	80,0	0	0	-	7	5	140,0	13	20	65,0
<b>zaviněné nehody</b>	416	337	123,4	3	8	37,5	122	139	87,8	291	190	153,1
usmrčené osoby	12	13	92,3	4	7	57,1	8	6	133,3	0	0	-
těžce zraněné osoby	15	23	65,2	2	1	200,0	12	16	75,0	1	6	16,7
lehce zraněné osoby	144	226	63,7	0	0	-	87	137	63,5	57	89	64,0
škoda DP (tis. Kč)	10 014	13 429	74,6	0	0	-	3 968	7 153	55,5	6 046	6 276	96,3
škoda DP u zaviněných nehod (tis. Kč)	4 744	4 979	95,3	0	0	-	1 068	2 932	36,4	3 676	2 047	179,6

### CELKOVÝ POČET NEHOD



### ZAVINĚNÉ NEHODY

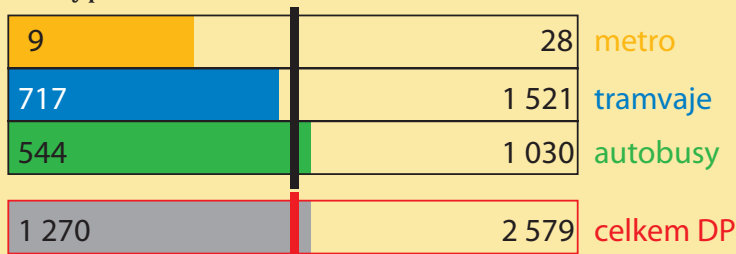


Při prvním pohledu na statistické údaje je patrné, že většina ukazatelů v procentuálním srovnání s 1. pololetím roku 2004 nepřesahuje číslo 100, takže jsou letošní výsledky lepší. Bohužel to neplatí u zaviněných nehod, kde celkový počet vykazuje nárůst o 23 procent (což je téměř o jednu čtvrtinu); příčinou je prudký vzestup těchto nehod v provozu autobusů – o víc jak 50 procent a návazně i škody vzniklé Dopravním podnikem při těchto nehodách – z loňských 2,05 milionu Kč se „vyšplhaly“ na částku 3,68 milionů – to už je suma peněz, která by se jistě dala utratit smysluplněji. Ale jde pořád „jenom“ o peníze; avšak 171 úrazů osob, z toho 12 smrtelných (a nemůžeme bohužel konstatovat, že jsme na tom neměli žádnou vinu), je ukazatelem velmi alarmujícím.

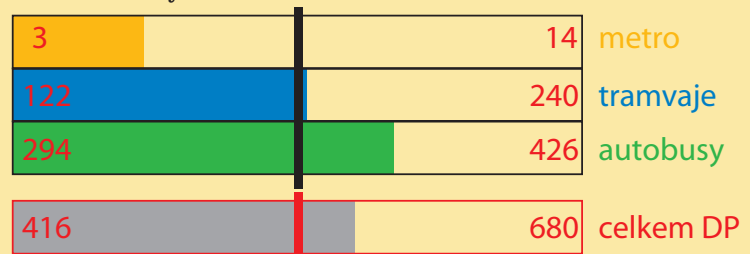
### PRŮBĚŽNÉ POROVNÁNÍ S CELKOVÝMI VÝSLEDKY ROKU 2004

Číslo v barevném poli značí počet nehod v 1. pol. 2005, číslo v bílém poli počet nehod za celý rok 2004.

Celkový počet nehod:



Zaviněné nehody:



V další části se můžeme seznámit s přehledným grafickým znázorněním některých údajů.

Závěrem bych rád vyjádřil poděkování těm řidičům, kteří se do výše uvedených statistik nijak „nepodepsali“. Svědčí to v první řadě o jejich profesionální vyspělosti a o zodpovědném přístupu k plnění pracovních povinností při řízení vozidla a pak



Foto: Jednotka Provoz Tramvaje

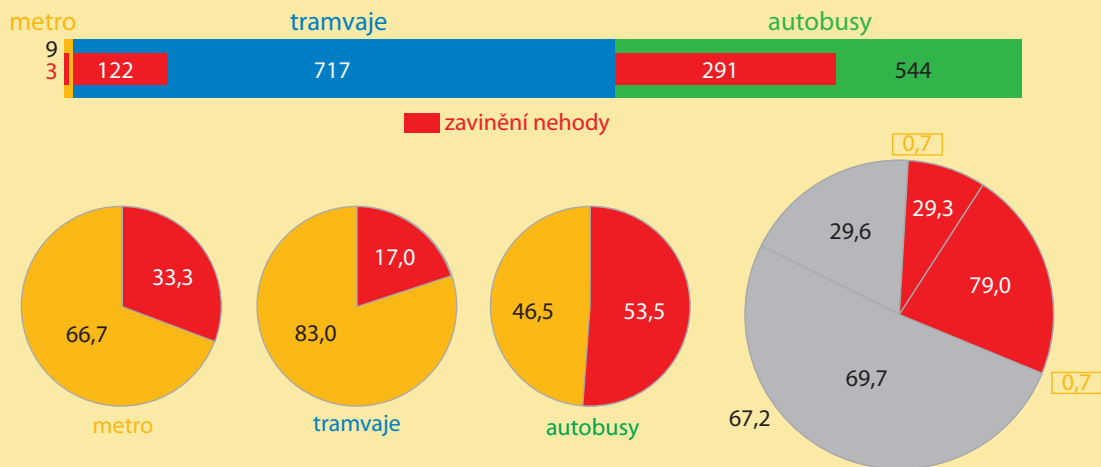
asi i o trochu štěstí, že „jejich“ tramvaj či autobus nebyly cílem nezodpovědného jednání neukázněných řidičů jiných vozidel. Přeji vám, aby vás pocit zodpovědnosti za lidi a majetek provázel i nadále a aby vás také neopouštěl pocit z dobře a poctivě vykonané práce.

Jak jsem uvedl v úvodu a jak je patrné i z grafických informací, jeví se v současnosti jako velký problém stoupající čísla zaviněných nehod. Žádám proto především vás, kteří jste k nim v uplynulých měsících svým dílem přispěli, abyste nepodceňovali stále stoupající intenzitu provozu v povrchové dopravě a naopak vlastní předvídatost a v maximální možné míře dodržováním obecně závazných norem i našich vnitřních provozních předpisů předcházeli vzniku mimořádných událostí. Mějte na paměti, že zvláště velké nehody jsou ihned silně medializovány (a ponechme stranou otázku, zda vždy s patřičnou znalostí věci) a nedělají dobré jméno nám všem jako dopravci a hlavně vám jako řidičům.

Vstupujeme do ročního období, kdy se letní podmínky mění a nastává čas méně příznivý. Přesto věřím, že většina našich řidičů prokáže i ve zhoršených povětrnostních podmínkách svoje profesní kvality a bezpečně doveze naše cestující k cíli jejich cest.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

### PODÍL ZAVINĚNÝCH A NEZAVINĚNÝCH NEHOD V JEDNOTLIVÝCH PROVOZECH



## Jízdní řády

Jízdní řády jsou základem organizované dopravy. Dopravci je vydávají nejen pro služební potřebu, pro své zaměstnance, ale především pro své cestující, aby ti si mohli přepravu co nejlépe naplánovat. Jízdní řády jsou vydávány v různých formách, nejběžněji jako brožury či knížky, s čímž jsme se mohli setkat především v železniční a autobusové meziměstské dopravě. Oba typy se zpracovávají na rok a v průběhu roku jsou k nim vydávány 2 až 3 opravy.

Jízdní řády městské hromadné dopravy jsou specifické a jsou ve velké míře ovlivněny výlukovou činností. Oproti jízdním řádům železničním nebo autobusovým hrozí reálné nebezpečí, že tyto jízdní řády v krátké době po vydání pozbudou platnosti. Z tohoto důvodu Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost takovéto jízdní řády pravidelně v minulosti nevydával. Od doby, kdy se změnil termín pro celostátní změnu jízdních řádů z konce května na polovinu prosince, kdy je výluková činnost po dobu zimních měsíců minimální, rozhodl se Dopravní podnik vydávat jízdní řády pro cestující také v knižní podobě.

S rozvojem výpočetní techniky a příslušného programového vybavení se objevila možnost stejné jízdní řády vydávat nejen v knižní úpravě, ale také na



CD-ROMu. To má výhodu v tom, že příprava i výroba není tak náročná a nákladná jako v případě knižního vydání a v případě potřeby je možné vydat jízdní řády během roku opakovaně.

Poprvé byly jízdní řády vydány na elektronickém médiu v prosinci 2003 jako součást knižního vydání. V následujícím roce byly elektronické jízdní řády vydány samostatně v únoru a září a v závěru roku opět jako doplněk knižního vydání.

V září loňského roku se poprvé součástí CD-ROMu stal také vyhledávač spojení od společnosti CHAPS, s. r. o., se kterou Dopravní podnik spolupracuje na veškerých programech pro tvorbu a tisk jízdních řádů, včetně vyhledávače spojení. Vyhledávač spojení lze z „céděčka“ nainstalovat do osobního počítače a z internetu si pravidelně data jízdních řádů aktualizovat.

Tato inovace přinesla významný krok v informování cestujících, protože umožňuje našim klientům stálý přístup k aktualizovaným datům o městské hromadné dopravě a ti si tak mohou přehledně a přesně plánovat své cesty.

Zjednodušený vyhledávač spojení mohou naši kli-

enti využívat také na internetových stránkách Dopravního podniku ([www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)) či ve wapové prezentaci ve svých mobilních telefonech ([wap.dpp.cz](http://wap.dpp.cz)).

Kancelářská (domácí) verze vyhledávače, která je součástí vydávaných CD-ROMů, je samozřejmě komfortnější a má více nastavitelných funkcí a parametrů spojení.

V současnosti je připravováno propojení vyhledávače s tzv. mapovým serverem, kde uživatel získá k vyhledanému spojení i jeho grafické znázornění na mapě.

Uživatelé internetu si mohou prohlížet a stahovat aktuální jízdní řády také z tzv. portálu jízdních řádů, který je rovněž umístěn na webové prezentaci Dopravního podniku ([www.dpp.cz](http://www.dpp.cz)). Od roku 2003 tuto službu využilo více než 7 300 000 cestujících.

Nevíte kam pro CD-ROM s jízdními řády či knižní vydání jízdních řádů? Tradičním prodejcem těchto pomůcek pro snadné cestování jsou Informační střediska Dopravního podniku (Muzeum, Můstek, Anděl, Nádraží Holešovice a letiště Ruzyně).

O tom, že je ze strany cestujících o jízdní řády velký zájem, svědčí i počty prodaných kusů. V roce 2003 se prodalo 2 500 CD-ROMů a 4 400 knížek, o dvanáct měsíců později již 10 300 kusů „céděček“ a 3 000 knih.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

## Den bez jízdních řádů a závěry

Jak již byli čtenáři našeho časopisu seznámeni, proběhl 11. listopadu loňského roku v tramvajové síti tzv. den bez jízdních řádů s cílem získat podklady pro vlastní optimalizaci stanovených jízdních dob, a tedy jízdních řádů tramvají. Vlastní vyhodnocení této akce provedlo oddělení řídicích systémů jednotky Provoz Tramvaje. Doplnující výsledky sledování provozu tramvají z pravidelného provozu v lednu 2005 zpracoval odbor jízdních řádů.

Výsledky měření prokázaly, že celková jízdní doba

z jedné konečné zastávky na druhou prakticky všech linek tramvají je v podstatě s několika málo výjimkami vyhovující s tím, že v některých případech jsou nutné pouze minutové přesuny mezi jednotlivými kontrolními body. Ve dnech 28. února, 17. března a 7. dubna pak proběhla intenzivní jednání mezi zástupci jednotlivých odborových organizací a zástupci odboru jízdních řádů k uvedené problematice. Jednotlivé požadavky na úpravy plynoucí jak z vlastních výsledků měření tak z požadavků odborů byly v bohaté diskuzi projednány a následně schváleny

podpisy všech zúčastněných v závěrečném zápise. Vlastní zapracování všech dohodnutých a schválených úprav do jízdních řádů jednotlivých linek tramvají bude realizováno odborem jízdních řádů k 1. září letošního roku, tj. k zahájení poprázdninového provozu. Na základě kladného ohlasu uvedené akce bylo dále dohodnuto, že další den bez jízdních řádů, tentokrát o víkend, se uskuteční v závislosti na výlukové činnosti v průběhu čtvrtého čtvrtletí 2005.

Miloš Pelda, odbor jízdních řádů

Ve školním roce 2005/2006 jsou provozovány školní linky č. 551, 552, 554 až 568, 570 a 571. V porovnání s minulým školním rokem byly od 1. září letošního roku na lince č. 564 zrušeny 1 ranní a 2 odpolední spoje. Rovněž od 1. září jezdí linka č. 557 v prodloužené trase Dolní Počernice – Hostavice – Škola Kyje – Černý Most. Tuto linku neprovozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

V závorce za názvem zastávky jsou uvedeny časy odjezdů nebo příjezdů.

- 551 Opatov (7.40) – Brechtova (7.44)
- 552 Náměstí Míru (7.40) – Karlov (7.47)
- 554 Ronešova (7.50) – Sídliště Lehovec (7.55)
- 555 Jenerálka (7.21) – Žákovská (7.38)
- 556 Za Horou (7.35) – Škola Kyje (7.40)
- 557 Dolní Počernice (7.27) – Hostavice (7.30) – Jahodnice II (7.33) – Škola Kyje (7.41) – Černý Most (7.48)

## Školní linky 2005/2006

- 558 Bazovského (7.17) – Břevnovská (7.29) – Nádraží Veleslavin (7.43)
- 559 Jahodnice II (7.34) – Škola Kyje (7.43) – Žárská (7.47)
- 560 Bílá hora (7.30) – Na Okraji (7.42)
- 561 Sídliště Zbraslav (7.17) – Velká Chuchle (7.40)
- 562 Sídliště Rohožník (7.04) – Smržovská (7.13) – Čertousy (7.33) – Horní Počernice (7.41); Horní Počernice (14.05) – Čertousy (14.12) – Smržovská (14.32) – Sídliště Rohožník (14.41)
- 563 Divoká Šárka (7.35) – Červený vrch (7.40)
- 564 Sídliště Rohožník (7.15, 7.23, 7.30) – Hulická (7.23, 7.31, 7.38); Polesná (12.45, 13.40, 14.02)

- Sídliště Rohožník (12.51, 13.46, 14.08)
- 565 Stadion Strahov (7.25) – Košířské náměstí (7.35) – Weberova (7.41)
- 566 Škola Kolovraty (7.28) – Picassova (7.39)
- 567 Habrová (7.33) – Olšanské náměstí (7.41)
- 568 Sídliště Zličín (7.35) – Za Slánskou silnicí (7.43)
- 570 Sídliště Petrovice (7.30) – Picassova (7.45)
- 571 Správa soc. zabezpečení (7.30) – Škola Radlice (7.40)
- Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování a jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek

## Preferovaná tramvajová pilotní linka č. 3

O významu preference hromadné dopravy před dopravou individuální jsme na stránkách našeho časopisu přinesli už řadu informací. Většina cestujících pozitivně vnímá lepší průjezdnost a plynulost vozidel MHD oproti individuální dopravě již při relativně malých časových úsporách. Významné přínosy, včetně ekonomických efektů však lze očekávat až při uplatnění preference v sousedních úsecích. Takové efekty lze nejzřetelněji demonstrovat na lince, na které jsou preferenční opatření uplatněna v co nejvyšší míře.

Z těchto důvodů bylo před časem rozhodnuto o zřízení vzorové, tzv. pilotní linky s preferencí, která by se stala modelem pro další rozvoj systému hromadné dopravy. Touto linkou je tramvajová linka č. 3 Sídliště Modřany – Lehovec.

### Aktuální stav

Na trase pilotní linky č. 3 je v současné době instalováno 2 045 metrů podélných oddělovacích prahů v následujících úsecích:

Komunikace	směr	úsek	délka	realizace
Podolské nábř.	do centra	Zastávka „Podolská vodárna“ vjezd do nemocnice	175 m	11/99
Rašínovo nábř.	do centra	Zastávka „Výtoň“ – ul. Plavecká	40 m	10/97
Rašínovo nábř.	do centra	Plavecká – Palackého náměstí	398 m	10/98

Rašínovo nábř.	do centra	Vyšehradský tunel – Libušina	221m	11/02
Rašínovo nábř.	oba směry	Oblast křižovatky Výtoň mezi Plaveckou a Libušinou včetně přílehlajícího úseku Svobodovy – celkem	335 m	08/04
Karlovo nám.	z centra	Odborů – zastávka „Karlovo náměstí“	66 m	10/02
Karlovo nám.	z centra	Resslova – zastávka „Moráň“	100 m	10/02
Vodičkova	Karlovo nám.	Prostor zastávky „Vodičkova“	25 m	08/01
Havlíčkova	do centra	Od nástupního ostrůvku k Hybernské	30 m	12/02
Havlíčkova	do centra	Na Poříčí – V Celnici	70 m	10/03
Na Poříčí	z centra	Od rozšíření ul. Na Poříčí k Biskupské ul.	100 m	05/03
Komunardů	z centra	Od čela zastávky „Dělnická“ k ulici Dělnické	47 m	06/02
Komunardů	oba směry, resp. z centra	Bubenské nábřeží – Jateční, resp. Jateční – Tusarova – celkem	184 m	11/03
Sokolovská	do centra	Českomoravská – U Balabenky	151 m	06/03
Sokolovská	z centra	Českomoravská – U Balabenky	103 m	06/03
		<b>Celkem</b>	<b>2 045 m</b>	





Foto: Petr Malík

Osazování betonových oddělovacích prvků je z ekonomických a provozních důvodů vždy spojováno s opravami nebo rekonstrukcemi tramvajových tratí. V praxi to znamená, že postup realizace preferenčních prvků je koordinován s harmogramem oprav a rekonstrukcí tramvajových tratí, tedy i s harmonogramem nezbytných dopravních výluk.

Neoddělitelnou součástí preference tramvajové dopravy je **úprava světelných signalizačních zařízení ve prospěch preference tramvajové dopravy**. Na trase linky č. 3 je upraveno pro preferenci tramvajů 23 světelných signalizačních zařízení (z toho v letošním roce bylo toto opatření provedeno na křižovatkách ulice Poděbradské s ulicemi Hloubětínskou, U Elektry, U Tesly a Podkovářskou v oblasti Hloubětína).

**Úplný přehled signalizací s preferencí pro tramvaje na trase linky č. 3:**

- 4.470 Generála Šišky – odbočení tramvaje
- 4.450 Generála Šišky – Československého exilu
- 4.628b Modřanská – Mlejnek sever

- 4.420 Podolské nábřeží – Jeremenkova (Dvorce)
- 4.419 Podolské nábřeží – Kublov
- 4.418 Podolské nábřeží – Podolská
- 4.424 Podolské nábřeží – U Podolského sanatoria
- 2.020 Rašínovo nábřeží – Libušina
- 2.021 Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)
- 2.013 Palackého náměstí
- 1.052 Havlíčkova – Hybernská
- 1.067 Těšnov – Na Poříčí
- 7.187 Bubenské nábřeží – tramvajová trať (Vltavská)
- 7.135 Bubenské nábřeží – Argentinská
- 7.141 Dělnická – Komunardů
- 7.125 Dělnická – Jankovcova
- 9.209 Balaběnka (Sokolovská – Českomoravská)
- 9.211 Českomoravská – Zelený ostrov (Sazka Aréna)
- 9.213 Poděbradská – Podkovářská
- 9.217 Poděbradská – U Elektry
- 9.221 Poděbradská – U Tesly
- 9.228 Poděbradská – Hloubětínská

**Celkem 23 SSZ s preferencí pro tramvaje**

Na trase linky najdeme ještě další zařízení a stavební úpravy, které přispívají k preferenci, bezpečnosti a vyššímu komfortu tramvajové dopravy. Jedná se o tzv. „videňskou zastávku“ „Vodičkova“ ve směru na Karlovo náměstí, respektive Národní třídu, přibližně na chodníkové hrany k tramvajové trati v zastávkách „Jindřišská“ (v obou směrech) a Masarykovo nádraží ve směru z centra a o tzv. „časový ostrůvek“ v zastávce „Pražská tržnice“ z centra.

**Předpokládaný výhled**

V kategorii betonových podélných prahů je navrhováno jejich osazení na Hlávkově a Libeňském mostě (v rámci rekonstrukce), dále na Rašínově nábřeží u úse-

ku Palackého náměstí – Plavecká (z centra), v ulici Komunardů mezi zastávkou a Dělnickou ulicí (do centra), v ulici Těšnov před křižovatkou s ulicí Na Poříčí (do centra) a na Bubenském nábřeží podél Pražské tržnice (v obou směrech).

Opatřením, které přispívá k vyššímu komfortu a bezpečnosti cestujících a má svůj podíl na zvyšování celkové přitažlivosti MHD, je výstavba tzv. zastávkových mysů, tj. přiblížení nástupní chodníkové hrany k tramvajovým kolejím. Tento prvek, uplatňovaný u zastávek bez nástupního ostrůvku, je na trase linky č. 3 navrhován obousměrně v zastávkách „Lazarská“ v Lazarské ulici a „Maniny“ v Dělnické ulici.

Dále je projednáváno zkrácení zóny placeného stání v Jindřišské ulici před přechodem na Václavském náměstí a instalace světelného zařízení v Poděbradské ulici pro odbočení do smyčky Starý Hloubětín jako náhrada za stávající dopravní značení.

Realizace výše uvedených preferenčních opatření včetně dalšího rozšiřování světelných signalizačních zařízení s preferencí pro tramvaje je závislá především na ekonomických možnostech Dopravního podniku a města. K faktické preferenci tramvajové dopravy na lince č. 3 (a samozřejmě i na souběžně vedených linkách ve společných úsecích) významně přispívá skutečnost, že značná část její trasy je vedena odděleně od souběžně individuální automobilové dopravy, případně zcela mimo ni (vysoký podíl zvýšených tramvajových těles, pěších zón a samostatných tratí). Přestože všechna zamýšlená preferenční opatření na trase linky č. 3 nejsou ještě v současné době v předpokládaném rozsahu realizována, lze již dnes tuto linku považovat z hlediska preference za relativně dobře vybavenou.

**Zpracoval oddělení Rozvoj a preference dopravy dopravního úseku**

## Reklama na kolejích

Na velké množství reklamních tramvajů v ulicích Prahy si zajisté většina z nás již dávno zvykla. Pro někoho tvoří takto polepené vozy inspiraci kam na dovolenou, jaký časopis si koupit na volné chvíli, kde nakoupit nejlevněji... Pro jiné zas pouze dotváří každodenní tvář města a slouží jako dopravní prostředek bez většího zájmu o vnější vzhled vozidla. Jelikož reklama je velice účinnou zbraní v boji o zákazníka, i v prostředí městské hromadné dopravy se tu a tam rozhodne nějaká společnost k experimentu.

Vždyť právě něco neobvyklého přiláká největší pozornost potenciálních zákazníků. A právě k jednomu takovému experimentu se rozhodla společnost Radio-

com u příležitosti získání ocenění Dealer roku 2004. Svou reklamu umístila na netradiční vyhlídkový vůz inventurního čísla 5602, který byl v pracovní dny celý červen letošního roku nasazován v úseku Palmovka – Kubánské náměstí na pravidelnou linku 24. Tato linka nebyla zvolena náhodně, neboť číslici 24 získáme po odebrání dvou nul z roku 2004. Navíc se na trase této linky nachází pobočka této společnosti. Ve voze byla bezplatně nabízena minerální voda a denní tisk v podobě deníku Metro. Cestující mohli této tramvaji využívat bezplatně (vzhledem ke svému určení není vůz vybaven informačním systémem a tedy ani označovací jízdenek).

**Text a foto: Dalibor Palko**



## Blíží se konec jedné legendy

*Začátek v současnosti zrušené liberecké tramvaje T2 č. 21 byl v Ústí nad Labem. Na snímku je zachycena v ústecké čtvrti Střekov v první polovině šedesátých let minulého století.*

Tramvajové vozy typu T2 (vyráběné od roku 1955) v pravidelném provozu vlastní pouze Dopravní podnik města Liberce. Momentálně dosluhuje souprava evidenčních čísel 22+23, jejíž pravděpodobný konec by měl nastat v letošních podzimních dnech. Místo ní by naopak měla vyjet rekonstruovaná souprava T2 čísel 26+27, a to minimálně na dobu pěti let, pokud ji někdo „nenaboří“ či pokud „nevyhoří“. Její doménou by měla být opět městská linka č. 2 Lidové sady – Hanychov o rozchodu 1 435 mm, takže na jablonickou metrovou trať se nepodívá. Je tedy možné, že legenda T2 vyráběná kdysi v Tatě Smíchov bude jezdit půl století.

Souprava na barevném snímku v liberecké vozovně přišla do města pod Ještědem z Ostravy, první vůz v roce 1995 a druhý o rok později. Vůz č. 21 byl původně dodán do Ústí nad Labem v roce 1959 a po ukončení tamního provozu jezdil

od roku 1971 v Ostravě. Souprava tramvajů č. 21+20 se rozloučila se svými cestujícími v Liberci 1. června 2005 s nápisem **Dnes naposledy** a se dvěma kyticemi na čele – na spráhle a na zásuvce mnohočlenného řízení. Tramvaj T2 č. 21 by se měla do mateřského Ústí nad Labem vrátit, kde by díky tamním aktivitám měla sloužit jako restaurace.

**Jan Dvořák**

*Tuto soupravu vozů T2R č. 21 + 20 již na kolejích v Liberci nespattíte.*



## ÚTK informuje

Ústřední technická knihovna Dopravního podniku bude od 1. října 2005 zařazena do nového útvaru Spisová služba, který bude součástí úseku Služeb. Pro návštěvníky knihovny se zatím nic nemění, knihovna bude i nadále sídlit v budově Sokolovská v 6. patře (číslo dveří 629). Výpůjční doba zůstane také zachována (pracovní dny 6.00 až 14.00, po telefonické domluvě s Dr. Stegurovou, telefon 99 2305, i v jiných časech).

**Ing. Jan Urban, oddělení 90 212**



Ve dnech 15. března až 26. dubna letošního roku proběhla první část prověrek BOZP a PO, která obsáhla všechny nadzemní objekty Dopravního podniku. Druhá část prověrek se uskuteční ve dnech 4. října až 8. listopadu a bude se týkat kontroly podzemních objektů, to znamená stanic a technických center metra.

V rámci kontroly nadzemních objektů bylo zjištěno 396 závad, z toho 160 požárních. Tyto hodnoty nezahrnují závady zaznamenané při kontrole sociálních zařízení na obratištích tramvají a autobusů, jelikož tuto problematiku řeší samostatná zpráva, kterou můžete nalézt na intranetových stránkách BOZP na adrese: <http://authors/BOZP/Prověrky.htm>, kde je publikována rovněž obsáhlá dílčí zpráva z prověrek BOZP. Pro čtenáře DP-KONTAKTu shrnujeme následující fakta, která vyplynula z jarní kontroly pracovišť:

Pomineme-li závady požární, které spadají do kompetence oddělení požární prevence a tvořily 40 % všech sepsaných závad, a odečteme-li závady kategorie „neotevřené dveře“, které tvořily v celkovém nálezu 3 %, což znamená, že v 10 případech nám nebyly zpřístupněny kontrolované prostory, zůstává tak k vyhodnocení 226 závad BOZP, které blíže rozpracovávají následující grafy a tabulky.

Kategorie závad	Předmět závad	Počet závad	%
1	bezpečnostní značení	28	12,4
2	závady bezpečnostní	37	16,4
3	závady dveří	11	4,9
5	závady elektro	38	16,8
6	závady podlahy	25	11,1
7	nepořádek	49	21,7
8	jiné, ostatní	38	16,8
<b>Celkem</b>		<b>226</b>	<b>100,0</b>

Z koláčového grafu je patrné alarmující zastoupení kategorie „nepořádek“, a to více než pětinou z celkového počtu nalezených nedostatků. Při bližším rozpracování vstupních informací bylo shledáno, že největší podíl na této závadě má Metro, druhé v pořadí jsou Autobusy. Hlavní podíl na této závadě tvoří obecně nepořádek, špína, prach a odpadky, ale vyskytnou se občas i přeplněné příruční sklady a podobně. Problémem jsou společné prostory schodišť, suterénů a chodeb, kde

## Prověrky BOZP a PO – nadzemní objekty

„závady elektro“ a „jiné, ostatní závady“. U Tramvají si svůj primát zasloužila kategorie „bezpečnostní značení“, následují „závady bezpečnostní“ a „závady podlahy“, u Autobusů je to „nepořádek“ a dále pak „bezpečnostní značení“. Na ředitelství se pro zajímavost jedná o kategorie „závady bezpečnostní“, „závady podlahy“ a „jiné, ostatní“ ve stejném početním zastoupení.

Pokud bychom měli zhodnotit průběh odstraňování závad BOZP a PO, lze je považovat za velmi dobré. Až na výjimky, někdy způsobené časovou prodlevou z důvodu nesprávného určení útvaru odpovědného za odstranění závad a dodatečného předávání kompetentnímu útvaru, lze konstatovat, že vesměs všechny útvary včas informují o stavu závad a jejich náprava probíhá mnohdy s velkou časovou rezervou.

Závady s předposledním datovaným termínem odstranění do 18. června byly odstraněny beze zbytku, další termín plnění byl k 30. červnu, ale ten nebyl ještě naplněn. Ke 4. srpnu zůstává nenahlášena náprava 18 nedostatků, z toho 5 požárních. Další termíny k odstranění závad BOZP jsou stanoveny do 31. prosince letošního roku. Závady se týkají především opravy podlah a komunikací, ale také střech, nevhodného zá-

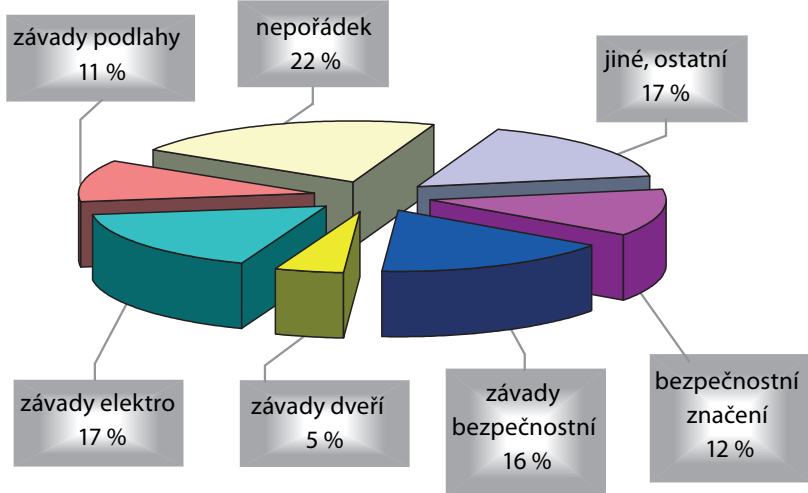
útvary byla velmi patrná disciplinovanost a připravenost na každoroční prověrky. V úvodu roku 2005, kdy se zaměstnanci nově vzniklého oddělení BOZP vzájemně seznamovali s novými provozy a za účasti vedoucích provozoven navštívili několik vozoven, garáží a dep, poukázali na nedostatky, které v rámci této úvodní



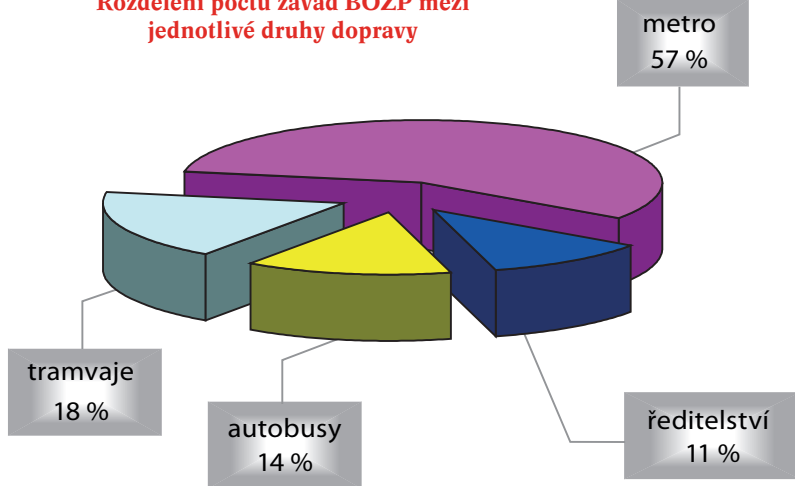
Foto: Archiv redakce

navštívy našli. Touto cestou si dovoluujeme pochválit všechny navštívené provozy, které nalezené závady beze zbytku odstranily a při prověrkách BOZP a PO tak měly minimální účast na nalezených závadách.

Celkový počet závad v oblasti bezpečnosti práce



Rozdělení počtu závad BOZP mezi jednotlivé druhy dopravy



je poměrně malá fluktuace osob a jsou odpovědnými zaměstnanci přehlíženy nebo nejsou mnohdy součástí smluvní dohody mezi Dopravním podnikem a úklidovou firmou, a proto ze každoroční prověrky nachází stejnou závadu v podobě neuklizených prostor.

	Počet závad	%
Autobusy	34	14,4
Tramvaje	43	18,2
Metro	133	56,4
Ředitelství	26	11,0
Celkem	236	100,0

Tento graf přehledně zobrazuje zastoupení jednotlivých druhů dopravy v celkovém souhrnu závad BOZP. Více než polovinou se na počtu závad podílí Metro, necelou pětinou pak Tramvaje. Nejčastějšími kategoriemi závad, které se u Metra objevují, jsou „nepořádek“,

bradlí, nové malby, nedostatečného osvětlení pracovní jámy, atp. U závad PO jsou termíny plnění stanovené až do 12. března 2006 a týkají se doplnění značení únikových cest a východů podle aktuálního právního předpisu.

Ke 4. srpnu letošního roku bylo z celkového počtu 396 závad BOZP a PO odstraněno celkem 292 závad. Následující tabulka obsahuje bližší přehled:

	celkový počet závad	již odstraněno	k odstranění
závady BOZP	226	205	31
závady PO	160	78	82
neotevřené dveře	10	9	1

Závěrem lze konstatovat, že první část prověrek BOZP a PO proběhla bez větších nesnází. U provozních

Vzhledem k první prověrce BOZP a PO takového formátu, jaká je ta v letošním roce, není možno srovnávat s předchozími obdobími, neboť neexistují ucelená data. Z nalezeného lze však usuzovat na vysokou kvalitu a bezpečnost nových provozů a dobrý stav těch starých.

Pokud by se nám v příštích letech podařilo eliminovat kategorii „nepořádek“, podle této zprávy bychom snížili sumu nalezených závad více než o pětinu, což není nezanedbatelné. Odstranění špíny, prachu a nepotřebného harampádí jsou tím prvním krokem k přijatelným statistickým hodnotám, které by se do budoucna mohly stát lichotivým ukazatelem odpovědného přístupu zaměstnanců nejen ke svému pracovišti, ale i k sobě samým.

Ing. Jana Janatková, vedoucí oddělení BOZP

# Význam bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je často nedoceněný

3. ledna 2005 se začala psát v Dopravním podniku také nová kapitola v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP). Nově vzniklé oddělení 90513 bylo poskládáno z 12 zaměstnanců bývalých divizí či ředitelství, kteří pod vedením **ing. Jany Janatkové** nastoupili cestu ke sjednocení podnikové filozofie BOZP. V počátcích zaznělo mnoho nesouhlasných slov a koncepce vedoucí nebyla přijímána právě souhlasně. Nové oddělení má za sebou sedm měsíců práce, a tak jsme si povídali s ing. Janou Janatkovou o dosavadních postřezích z její práce.

**DP-K** Nebylo v začátcích jednodušší převzít staré a snad i osvědčené praktiky z jednotlivých divizí?

Mám-li se vracet na samotný počátek zrodu oddělení 90513, nemyslím si, že by námi navrhovaná koncepce byla nerealizovatelná. Jak vidíte, zvládáme všechno podstatné včetně nebývalého počtu kontrol státních odborných dozorů bez ztráty kytičky, ačkoliv naše pracoviště nejsou perfektní, což inspekce prokazují. Ono je to všechno o úhlu pohledu. Záleží, zda se ztotožňujete s názorem, že co fungovalo 20 let, může fungovat i nadále, nebo zda jste pro tvůrčí práci a máte potřebu věci a systémy vylepšovat a zdokonalovat.

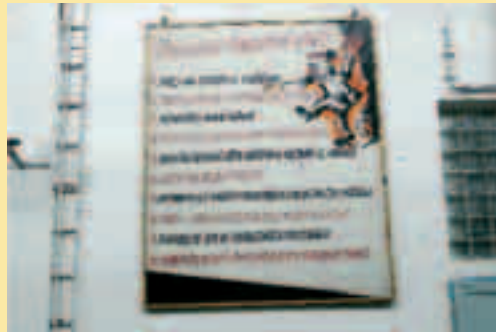
Legislativa BOZP se v posledních letech v rámci harmonizace s EU mění nebývalým tempem, a ne vždy zrovna ve šťastném duchu, a je třeba na ni pružně reagovat, jelikož je pro nás závazná. Jen samotný příchod bezpečnostních techniků z jednotlivých divizí a ředitelství ukázal, jak v této oblasti jednotlivé divize pracovaly, jaké bylo jejich povědomí o obsáhlosti pojmu „bezpečnost a ochrana zdraví při práci“. Já osobně si myslím, že to byl hlavní důvod, proč byla nevole přejít na centralizaci řízení BOZP.

Za argument zrovna nepovažují tvrzení, že bezpečnostní technik na provozovně je v případě problému hned při ruce. Musel by tam být 24 hodin denně 365 dní v roce vzhledem k nepřetržitému provozu v našem podniku. Navíc, málokteré problémy vznikají okamžitě, všechno je věci přístupu a i problémy mají svoji inkubační dobu, která bývá mnohdy ignorována. My budeme řešit příčinu, ne důsledek, a tak se do budoucna zaměříme především na prevenci a osvětu.

**DP-K** Co si pod tím může laický čtenář představit?

Skutečností zůstává, že význam bezpečnosti a ochrany zdraví při práci je v našem podniku často nedoceněný. Subjektivně mám pocit, když se tak v rámci své pracovní náplně rozhlížím podnikem, že

valnou většinu zaměstnanců zajímají především peníze, příplatky a sociální zvýhodnění, ale investici ze svého vlastního já a souznění s podnikem jako takovým prostrádám. Asi to bude znít spíš jako projev před rokem 1989, ale já jsem přesvědčena o tom, že budou-li mít zaměstnanci svůj podnik rádi, budou racionálnější jak ve svých požadavcích, tak ve svých konáních. Mě kupříkladu trápí, že pracovníci „zapomínají“ na skutečnost, že osobní ochranné pracovní prostředky jsou tu na ochranu jejich zdraví, že nejsou módním doplňkem, který má být předmětem posměchu ostatních.



Je třeba, aby si každý z nás uvědomil finanční náklady zaměstnavatele na tyto ochranné pracovní prostředky, v jehož zájmu je, aby byl pracovník patřičně chráněn proti nežádoucím vlivům, jako jsou hluk, prach, chemické škodliviny a celá řada dalších. Každý z nás by si měl uvědomit, že zdraví máme jenom jedno a pracovní úraz nebo statut „nemoc z povolání“ nám rozhodně výrazně v žádném ohledu nepřilepší. Je očividné, že nadřizení zaměstnanci nedostatečně kontrolují používání ochranných pomůcek u svých pracovníků, protože jinak by se například nemohlo stát, že by nám zaměstnanec jedné podnikové lakovny při kontrole zástupcem Hygienické stanice s ledovým klidem sdělil, že respirátor pro svou pracovní náplň nefasuje, ačkoliv byl krátce na to nalezen v jeho šatní skřínce. No, a těchto neveselých příkladů bych jenom za tento půlrok mohla jmenovat hned několik.

**DP-K** Půlrok v roli vedoucí oddělení BOZP máte za sebou. Jak byste zhodnotila práci oddělení? Byly naplněny vaše představy?

Naše představa běžného fungování oddělení BOZP není v tomto okamžiku stále naplňována. Uvědomujeme si, že četnost a pravidelnost našeho pobytu na

jednotlivých provozech je, zatím, stále malá. Důvodem je však nutnost vytvořit společný legislativní rámec pro celý Dopravní podnik, který by řešil veškeré zásadní oblasti bezpečnosti práce. Oddělení BOZP neřeší pouze agendu pracovních úrazů a celou řadu školení, ale jsou to také předpisy, prověrky BOZP všech spravovaných objektů, to znamená i letních táborů a rekreačních středisek, osobní ochranné pracovní prostředky, kontroly státních odborných a zdravotních dozorů, kategorizace prací, pitný režim, vyhodnocování rizik na pracovištích, připomínkové projekty dokumentací ke stavbám, vestavbám, rekonstrukcím a zlepšovacím návrhům, konzultace a řešení nahodilých situací v jednotlivých provozech a v neposlední řadě také například informační servis na intranetových stránkách BOZP: <http://authors/BOZP/index.asp>, kde můžete nalézt veškeré podstatné informace týkající se tohoto oddělení, jako jsou telefonní kontakty, šablony, výsledky a zprávy z prověrek BOZP, předpisy.

**DP-K** Co vás tedy čeká v nejbližších týdnech či měsících?

Čeká nás další globalizace vnitropodnikových předpisů. Časový horizont jejího naplnění vidím nejdříve v červnu roku 2006 v návaznosti na nové skutečnosti dané transformací podniku. V připomínkovém řízení u odborových organizací je návrh Směrnice generálního ředitele o BOZP, dále pak návrh směrnice o pracích zakázaných ženám, těhotným ženám, mladistvým, která obsahuje nově také nejvyšší povolené hmotnostní limity pro muže, ženy a mladistvé.

V horizontu měsíce září by měl být zahájen tříúrovňový projekt týkající se nového prověření a vyhodnocení rizik pro jednotlivé profese a pracoviště. V návaznosti na tuto akci bude prověřena nárokovost na jednotlivé osobní ochranné pracovní prostředky včetně novelizace směrnice o ochranných pomůckách a monitoring jednotlivých profesí, které by měly spadat do evidence rizikové kategorie 2.

Uvažujeme také o dalším rozšíření intranetových stránek a hlubším využití jejich významu a možností pro všechny zaměstnance s přístupem k výpočetní technice. Za předpokladu podpory personálního úseku plánujeme prohloubení spolupráce se závodními lékaři a jejich maximálního dohledu na pracovištích, vedoucího k úplnému poznání daného prostředí, jeho dynamiky, problematiky a na základě toho také vyhodnocování zdravotní náročnosti pracovních činností.

Čeká nás také vyřešení zákonné povinnosti dvou a více zaměstnavatelů na jednom pracovišti vzájemně se písemně informovat o rizicích a vzájemně spolupracovat při zajišťování BOZP. Také bude naším zájmem, pokud k tomu bezpečnostní úsek obdrží na rok 2006 finanční prostředky, aby si vybraní bezpečnostní technici doplnili vzdělání u akreditované společnosti a měli tak způsobilost k prevenci rizik, která má být do budoucna nezbytnou podmínkou pro provádění pracovní náplně technika BOZP.

-red-

## Jak bude organizován provoz kantýn

Stravování zaměstnanců ve všech směnách je umožněno tak, jak je uvedeno v Kolektivní smlouvě na rok 2005, ve všech směnách formou poukázek na stravování.

Personální úsek převzal do správy veškeré stravovací provozy umístěné v garážích, vozovkách a depech. Jedná se vesměs o kantýny a jídelny, které jsou pronajaty jednotlivým nájemcům. V těchto zařízeních je umožněna platba poukázkami na stravování.

V provozovnách Hloubětín, Strašnice, Orionka a Hostivař je zajišťováno stravování vlastními zaměstnanci. Nevýhodou tohoto stavu je to, že nelze v těchto zařízeních platit poukázkami na stravování. Na pronájem kantýny garáže Kačerov bylo vypsáno poptávkové řízení. Spolu se zástupci odborových organizací byla vybrána firma LAUTIA'S, se kterou byla na tyto činnosti uzavřena smlouva. Touto cestou, po dohodě s příslušnými odborovými organizacemi, chce zaměstnavatel postupovat i v ostatních případech. Stravovací provozy budou nejprve nabídnuty stávajícím zaměstnancům, následně bude vypsáno poptávkové řízení.

V oblasti stravování lze volit několik variant dalších kroků. V první řadě jít, jako mnoho dalších zaměstnavatelů, cestou poukázek na stravování – zaměstnavatel, kde umožní stravování – a dále se již stravováním nezabývat. Ale touto cestou vedení Dopravního podniku jít nechce.

Dalšími variantami jsou:

- vypovědět v Dopravním podniku všechny současně platné smlouvy na zajišťování stravování a výběrovým řízením zvolit jednoho partnera pro zajišťování stravování;

- pokračovat v nastaveném trendu, jít cestou jednotlivých partnerů.

Zaměstnavatel v současné době volí druhou variantu. Proč vypovídat i partnery, se kterými vládne všeobecná spokojenost? Pokud bude, ať už z jakýchkoliv důvodů, nutná změna nájemce některého stravovacího provozu, vždy cena oběda nesmí přesáhnout cenu poukázky na stravování. I v tomto ohledu je shoda odborových organizací a zaměstnavatele.

Úkolem zaměstnavatele, společně se zástupci odborových organizací, je nejen vybrat smluvního partnera,

ale, a to v první řadě, kontrolovat úroveň poskytovaných služeb a veškeré připomínky a doporučení zaměstnanců řešit.

Prostory určené ke stravování na konečných linek autobusů a tramvají jsou v této chvíli ve správě jednotky Správa nemovitého majetku. Zástupci této jednotky a personálního úseku budou stravovací provozy, z pohledu péče o zaměstnance kontrolovat a požadovat nápravu.

Protože transformační proces hýbe naší společností a mění se kompetence v mnoha činnostech, ne všichni zaměstnanci vědí, kam se v případě problémů, které se týkají stravovacích provozů, obrátit. Je to právě personální úsek, konkrétně odbor sociální péče a kolektivního vyjednávání, na který je třeba směřovat své připomínky. Naším cílem je spokojený zaměstnanec – strážník.

Věříme, že v co nejkratší době budou odstraněny největší problémy a bude možno vám všem popřát dobrou chuť.

**Jitka Koubová, vedoucí odboru sociální péče a kolektivního vyjednávání**



## Pražská integrovaná doprava jezdí do Kostelce nad Černými lesy již pět let

Pět let uteklo jako voda a blíží se malé jubileum zahájení provozu linek Pražské integrované dopravy do Kostelce nad Černými lesy. I když je to čas relativně krátký, mnohé se změnilo a stojí za to udělat malé ohlédnutí.

### Zahájení provozu v roce 2000

První spoj linky Pražské integrované dopravy č. 381 vyjel z Kostelce nad Černými lesy po více než 2 letech příprav v neděli 24. září 2000. V celé oblasti od Řičan až po Sázavu došlo k zásadní změně vedení linek a jízdních řádů. Cílem bylo zpřehlednit do té doby značně roztržitěné trasy linek do nižšího počtu a napřímít jejich vedení, což se týkalo především páteřních linek č. 381 z Prahy do Kostelce nad Černými lesy a č. 382 z Prahy do Sázavy. Spoje v jízdních řádech byly pro lepší nabídku a snazší zapamatování rozloženy do pravidelného intervalu, zároveň s ohledem na vzájemnou koordinaci linek a také na návaznosti linek mezi sebou, a to nejen ve směru do Prahy, ale také do ostatních významnějších směrů. V rámci ekonomických možností měst a obcí, které se na provozu linek PID významnou měrou podílejí, byly zavedeny nové spoje ve večerním období nebo o víkendu. Byly obnoveny i spoje, jež byly zrušeny za provozu původních linek ČSAD. Rada nových spojů mohla být zavedena i díky racionalizaci, kterou umožnilo zavedení přestupního tarifu PID.

### Přímé spoje s „lomeným“ tarifem

Pilotní projekt přímých spojů s „lomeným tarifem“ vznikl právě v oblasti Kostelce nad Černými lesy proto, aby došlo alespoň k částečnému zkvalitnění dopravní nabídky i tam, kde zatím Pražská integrovaná doprava nebyla zavedena. Jsou to spoje linek PID, které ze své konečné zastávky pokračují dále jako linková doprava, aniž by bylo nutné v místě změny tarifu přestupovat. U těchto spojů je možno zakoupit si již při nástupu do autobusu jízdenku nejen pro úsek PID, ale až do cílové zastávky návazné linky. Zpočátku se jednalo o vybrané spoje linky č. 381, které ve směru z Prahy pokračovaly dále do Kutné Hory, v dalších letech se významně rozšířil nejen počet přímých spojů, ale je tak možné cestovat například i do Kolína či Uhlířských Janovic.

Linka	Trasa	Počet spojů		
		pd	so	ne
381+240381	Praha – Suchdol – Kutná Hora	26	14	12
381+230009	Praha – Zámuky – Kolín	9	-	-
387+240387	Praha – Horní Kruty, Újezdec – Uhlířské Janovice	16	6	6
421+230631	Horní Kruty, Bohouňovice II – Kouřim – Kolín	8	4	4
421+230630	Kouřim – Horní Kruty, Bohouňovice II – Sázava	4	-	-

### Zapojení železnice do PID v oblasti Kostelce nad Černými lesy

V rámci rozvoje PID došlo k rozšíření tohoto systému i na úseky železničních tratí 011 Praha Masarykovo nádraží – Pečky, 012 Pečky – Kouřim, 013 Bošice – Zámuky – Bečváry, 212 Čerčany – Sázava Černé Budy a 221 Praha hl. n. – Čerčany. Na těchto tratích lze používat předplatní jízdenky PID pro příslušná tarifní pásma. Na tratích 011 z Prahy do Peček a 221 z Prahy do Senohrab lze kromě předplatních jízdenek používat také jednotlivé jízdenky PID, protože stanice a zastávky v těchto úsecích jsou vybaveny označovacími jízdenkami podobné jako v metru (tzv. „plná integrace“). Na páteřní železniční trať navazují autobusové linky PID, na trať 011 v Českém Brodě jsou to především linky z Kostelce nad Černými lesy nebo z Kouřimi. Díky přestupnímu tarifu je možné zakoupit si jízdenku například z Kouřimi až do centra Prahy, kterou se pak již ve vlaku nebo i v tramvaji cestující již jen prokazuje. Autobusové linky PID mají stanovené čekací doby, po které vyčkávají také při zpoždění vlaku.

### Zřízení nových zastávek

Díky investicím ze strany měst a obcí byla zprovozněna řada nových zastávek,

kteří nabízejí pohodlnější nástup do vozidel a především zkracují docházkové vzdálenosti, kterými je nutné dojít k cílům cesty. Byly tak zřízeny nové zastávky v Kostelci nad Černými lesy, Kouřimi, Zámukách, Stříbrné Skalici, Jevanech, Řičanech, Ondřejově, Mnichovicích, ale i ve Štíhlících, Doubravčicích či Kališti.

### Obnova vozového parku

Dopravci byli postaveni před náročný úkol, protože museli vozový park nejen obnovit, ale často i významně rozšířit. Například dopravce ČSAD POLKOST, s. r. o. v letech 2000 až 2005 nakoupil celkem 15 autobusů, z toho 6 kloubových a 2 minibusy Mercedes Vario. Kloubové vozy pokrývají lépe nárazovou poptávku v pracovní dny i při rekreační dopravě, nezastupitelnou roli hrají při mimořádných akcích (například Sázavafest). Předností minibusů je naopak nižší pořizovací cena i spotřeba, takže lze zavádět nové spoje i tam, kde by se náklady na provoz standardního autobusu nepokryly.

### Srovnání jízdních řádů 1. září 2000 / 1. září 2005

Na začátku září před pěti lety byla dopravní obsluha zajišťována ještě linkovou dopravou (dříve označovanou jako „ČSAD“), bez zřetelnější koordinace jízdních řádů, zato se stále klesajícím počtem spojů i jejich uživatelů. Oproti tomu po zavedení linek PID v oblasti Kostelce nad Černými lesy se nabídka spojů značně rozšířila. Změnu stavu dokumentuje následující tabulka, která ukazuje zkvalitnění nabídky spojů nejen páteřních linek, ale i v menších obcích. To se týká například Horních Krut, kde díky vzájemným návaznostem linek PID č. 381 a 421 v zastávce „Ždánice, U Jánů“ došlo k nárůstu počtu spojení nejen do Prahy, ale i do Kutné Hory.

	Počet spojů k 1. 9. 2000 („ČSAD“)				Počet spojů k 1. 9. 2005 (PID)			
	pd	so	ne	Posl. spoj*	pd	so	ne	Posl. spoj*
Praha – Kostelec n. Č. l.	65	28	37	22.30	76	39	42	24.00
Praha – Zámuky	12	6	6	18.00	44	20	21	24.00
Praha – Sázava	10	8	8	18.45	22	18	17	23.00**
Praha – Horní Kruty	10	2	4	18.00	20	7	10	20.00
Kutná Hora – Hor. Kruty	4	1	2	-	15	6	7	-

\* = poslední spoj z Prahy v pracovní den

\*\* = s přestupem z linky č. 387 v zastávce „Mukařov“

Prizpůsobení úrovně hromadné dopravy nové společenské situaci přineslo zjevné výsledky, nárůst počtu cestujících v ranní špičce pracovního dne ve směru do Prahy je více než 100 %. Přestože se již při zprovoznění nového systému s určitou rezervou pro nové cestující počítalo, je i nadále provoz linek průběžně sledován a posilován. V některých případech se jedná dokonce o násobky přepravených osob ve srovnání s původními linkami ČSAD, zejména pak v lokalitách a obdobích, kdy původní nabídka byla nízká nebo žádná. V průměrný pracovní den využívá autobusové linky PID v oblasti Kostelce nad Černými lesy více než 10 tisíc cestujících.

### Výhled do budoucna

V současné době je z důvodu budování Středočeské integrované dopravy další rozšiřování území obsluhovaného linkami PID pozastaveno, linky č. 381 a 387 jsou ve směru do Kutné Hory, respektive Uhlířských Janovic zatím ukončeny ve svých dočasných konečných zastávkách v Suchdole a v Újezdci. Existuje také možnost zavedení noční linky v trase podobné s linkou č. 381, která by v Praze navazovala na linky nočních tramvajů. V návaznosti na budování sítě cyklostezek v celé oblasti je možné i zřízení linky cyklobusu, která by v návaznosti na vlaky v letní sezoně umožňovala přepravu jízdních kol.

Ing. Martin Jareš

Běžné červnové pondělní odpoledne. Robert Gautsch toho dne, 13. června letošního roku, jezdil na lince č. 193. Služba až do přestávky na náměstí Bratří Synků probíhala bez větších problémů. Z klidu vyrušil třiatřicetiletého řidiče až silný křik asi sedmadvacetiletého muže, kterého několik minut předtím pozoroval



Foto: Petr Malík

## Hasil hořícího muže

při přestávce na konečné. „Zastavil jsem s autobusem pod mostem u náměstí Bratří Synků, přišlo a tam na bobku seděl nějaký pán, schovával se před deštěm. Já svačil a on na mě koukal, tak jsem si říkal, chudák má asi hlad. Ale po události jsem si říkal, že si mě asi tipoval, zda bych ho dokázal zachránit,“ vzpomíná na dramatické okamžiky Robert Gautsch.

Za několik okamžiků přestalo pršet a lidé zpod mostu se rozešli. Na místě zůstala jen dvojice. Řidič a mladík s kanystříkem v ruce, ale i ten po chvíli zmizel. „On se sebral, šel do krovů, tam se polil a za chvíli vyběhl a už celý hořel,“ vzpomíná řidič na nečekaný sled událostí.

Řidič mladíka okamžitě povalil do trávy, snažil se ho uhasit, ale bezvýsledně. „Vzal jsem nějakou deku a hodil ji na něj, ale ta také chytila, tak jsem musel použít hasičí přístroj z autobusu. Všechno proběhlo strašně rychle.“

Během deseti minut už byla na okraji parku Gré-

bovka i záchranná služba, hasiči a policie. Řidič-záchrannář musel na mnoho stran vysvětlovat, co a jak se s mladíkem stalo. „Mladík se zapálil na hranici dvou obvodů, a tak jsem všechno vypovídal několikrát, protože se nemohli rozhodnout, v kterém rajónu se to stalo,“ přibližuje kuriózní pozadí smutné události Gautsch.

Pro řidiče byl daleko náročnější následující den, kdy se o události dozvěděla média a všichni s ním chtěli udělat rozhovor. „Následující den, když jsem jezdil „dvěstětrináctku“, mě doslova naháněli novináři na jedné nebo druhé konečné. To bylo mnohem náročnější než celý zásah.“

Robert Gautsch jezdí u Dopravního podniku už více než tři roky a je spokojen. „Tady je daleko větší jistota než u nějakého soukromníka, navíc podmínky ve srovnání s konkurencí máme lepší,“ pochvaluje si řidič, který byl za svůj čin po zásluze odměněn. „To by asi udělal každý,“ skromně dodal.

-bda-



# Pražská MHD na podzim 2005

Se zahájením nového školního roku se od 1. září obnovuje po prázdninách i neomezený provoz pražské MHD. Současně dochází k několika trvalým změnám v autobusové dopravě, změny v provozu tramvají způsobené výlukami jsou pouze dočasné.

Metro obnovuje provoz na všech třech linkách ve stejném rozsahu jako před prázdninami, rovněž u tramvajových linek nedochází k žádným trvalým změnám. Tramvajová doprava však bude ovlivněna několika výlukami.

Do 30. září včetně je vyloučen tramvajový provoz v úseku Balaběnka – Vozovna Hloubětín, důvodem je pokračující rekonstrukce Sokolovské ulice mezi Balabenkou a ulicí Na Břehu. Linky č. 8 a 19 jsou ve směru od Invalidovny a Krejčárku vedeny na Palmovce polokružně ulicemi Sokolovskou, U Balabenky a Na Žertvách, linka č. 54 je zkrácena na Palmovku. Náhradní autobusovou dopravu zajišťuje v nepřetržitém provozu linka X19 Palmovka – Lehovec, v pracovní dny přibližně do 20.00 hodin též linka X8 Palmovka – Poštovská. Náhradní dopravu provozuje dopravce Hotliner s. r. o.

Do zahájení provozu 15. října bude rekonstruována kolejová křižovatka Zenklova x Klapkova x Trojská. Tramvaje nejezdí v úsecích Nádraží Holešovice – Trojská – Ke Stírce – Ládví – Sídliště Dáblice a Vychovatelna – Ke Stírce – Vozovna Kobylisy, u zastávky Vychovatelna bude umístěn povrchový kolejový přejezd. Na tomto přejezdu budou ukončeny linky č. 1 a 24, linka č. 10 bude zkrácena na Palmovku

polokružním objezdem ulicemi Sokolovskou, U Balabenky a Na Žertvách. Linky č. 14 a 17 pojedou pouze na Výstaviště, linka č. 15 bude odkloněna na Vápenku a linka č. 25 do zastávky Spojovací, kde nahradí linku č. 1. Linka č. 53 pojedou od nádraží Holešovice na Palmovku a linka č. 55 z Palmovky k nádraží Libeň.

Náhradní dopravu zajistí autobusové linky X24 Vosmíkových – Sídliště Dáblice, X25 Vosmíkových – Vozovna Kobylisy, X53 Nádraží Holešovice – Sídliště Dáblice a X55 Palmovka – Vozovna Kobylisy. Linky č. 152, 162 a 175 budou po dobu této výluky ukončeny v autobusovém terminálu Kobylisy.

Další dlouhodobá výluka, naštěstí jen malého rozsahu, je způsobena přeložkou kanalizace v Patočkově ulici v souvislosti s výstavbou městského okruhu navazujícího na Strahovský tunel. Do ranního výjezdu 1. prosince bude přerušen tramvajový provoz mezi křižovatkami Patočkova x Střešovická a Myslbekova x Hládkov. Linky č. 15, 25 a 57 pojedou z Prašného mostu na Malovanku přes Brusnici a Pohořelec, zpět ulicemi Hládkov a přes Brusnici. Trať v ulici Hládkov se tak po několika desítkách

let dočká opět pravidelného tramvajového provozu, bude sem též přemístěna zastávka Hládkov.

Odbor městského investora MHMP zajišťuje rekonstrukci Bubenského nábřeží mezi Argentinskou ulicí a ulicí Komunardů. Tramvajová doprava bude vyloučena do ranního výjezdu 16. prosince. Linky č. 1 a 25 budou odkloněny přes Výstaviště a Ortenovo náměstí, linka č. 3

pojede Karlínem a linka č. 5 bude vedena ze Strossmayerova náměstí na smyčku Špejchar. V úseku Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Maniny bude zavedena v denním provozu náhradní autobusová doprava X1.

Ve druhé polovině září a počátkem října nás čeká ještě jedna tramvajová výluka – od 17. září do 8. října se uskuteční výměna trolejového vedení v Nuselské ulici, tramvaje nepojedou mezi náměstím Bratří Synků a Spořilovem. Linky č. 11 a 56 budou ukončeny na náměstí Bratří Synků, v úseku Otakarova – Lešanská pojedou nepřetržitě náhradní autobusová doprava X11.

V síti městských autobusových linek se od 1. září přejmenovávají některé zastávky:

původní název	nový název
LESSNEROVA	POLIKLINIKA PETROVICE
NA CHVALCE	LIBOŠOVICKÁ
NA KREJCÁRKU	ODLEHLÁ
NA MALOVANCE	NA PETYNCE
NA VYHLÍDCE	KRAHULČÍ
NÁMĚSTÍ J. BERANA	NÁMĚSTÍ JIŘÍHO BERANA
PÍŠKOVNA	ČIMICKÝ HÁJ
PŘEDŠKOLNÍ	KUNRATICKÁ ŠKOLA
svahová	VRŠOVICKÝ HRBITOV
U PEKÁREN	KE KLÍČOVU
U POŠTY	ČAKOVICKÝ ZÁMEK

Nové názvy jsou odvozeny z názvů blízkých ulic nebo významnějších orientačních bodů.

Poslední a pravděpodobně nejzajímavější změnou, k níž dojde k 1. září, je zahájení provozu polokružní autobusové linky č. 128 Hlubočepy – Žvahov – Hlubočepy se zastávkami Hlubočepy, Zlíchov, Nad Zlíchovem, Prosluněná, Žvahov, Pod Žvahovem, V Násypu, Nad Zlíchovem a Hlubočepy. I když se trasu této linky podařilo projet i běžným standardním autobusem, nebyl by jeho provoz v úzkých ulicích Žvahova vhodný. Na linku proto bude nasazen midibus. Linka bude v provozu denně přibližně od 5.00 do 0.30 h v intervalech 30 minut.

**Ing. Jan Přivora, dopravní úsek**

## Výluky v okolí Palmovky

V letošní „výlukové sezoně“ proběhlo nebo probíhá v oblasti Palmovky několik rozsáhlejších oprav tramvajových tratí. Kromě úplné rekonstrukce Sokolovské ulice (od Balabenky k ulici Na Břehu), která získává velmi přitažlivý vzhled, došlo již na jaře k výměně třetiny kolejové konstrukce na Balabence (ve směru od Palmovky) a na křižovatce Sokolovská/U Balabenky (od Balabenky). Následovala výměna kolejového rozvětvení na křižovatce Zenklova/Na Žertvách (známá také pod přezdívkou „Palmovka dolní“) od ulice Na Žertvách a současně rozvětvení na křižovatce Sokolovská/U Balabenky od ulice Na Žertvách. Po zhruba dvouměsíční pauze, vyplněné zahájením rekonstrukce Sokolovské ulice, byla vyměněna i zbývající část kolejové konstrukce na této křižovatce (tj. střední šestnáctistupňové křížení a rozvětvení od Stírky). Poslední akcí, zahájenou letos 26. července, je výměna kolejové konstrukce na křižovatce Sokolovská/Zenklova („Palmovka horní“). Po jejím dokončení probíhá v současné době (od prvního září) výměna kolejové konstrukce na křižovatce Stírka, ta už ale ovlivňuje Palmovku jen z hlediska linkového vedení.

Tyto akce zanechávají oblast Palmovky v ideálním stavu, kdy všechny pravidelné pojižděné směry jsou vedeny po nejvýše 3 roky starých kolejových konstrukcích. Starší zůstávají kolejové konstrukce pouze na málo využívaném úseku na Sokolovské od Zenklovy po ulici U Balabenky. I na rozjezdu u Zenklovy však byly letos nahrazeny obě rozjezdové výhybkové výměny pružnými. Všechny běžné pojižděné rozjezdové výhybky (nejen pravidelnými linkami, ale i na

vyjížděcích a zatahovacích trasách) jsou od letoška elektricky ovládané (jak na Balabence, tak na obou Palmovkách), v celé oblasti zůstává jediná ručně ovládaná „čepovka“ v Sokolovské ulici u křižovatky s ulicí U Balabenky. Kromě kolejových úprav na křižovatkách byly vyměněny kolejnice v oblouku před Palmovkou od Krejčárku a pod Ohradou, byly provedeny opravy na dilatačních zařízeních tratě Ohrada – Palmovka, zrekonstruováno trolejové vedení na „horní Palmovce“ a v části Sokolovské a zrekonstruována by měla být i světelná signalizace na „horní Palmovce“.

**Text a foto: Ing. Miroslav Penc, technický úsek**





Často slyšíme argumenty o tom, že pražský Dopravní podnik je v republice výjimečný, a proto není jeho srovnání s kolegy z jiných českých měst možné. Proto nesrovnávejme, kdyžtak jen okrajově, ale pojďme se inspirovat tím, co se dělá s většími či menšími úspěchy jinde. Tentokrát jsme jeli do Brna, druhého největšího tuzemského města. O tom, že se máme i my v Praze nad čím zamýšlet, snad dají dostatečnou výpověď následující řádky.

## Privítání

Kolegům v Brně přál osud či náhoda, ale to už je jedno, své sídlo totiž mají nyní opravdu ideálně položené. Využijete-li k cestě do moravské metropole některou z autobusových linek končících u hotelu Grand či vlaku jedoucího na hlavní nádraží, máte to už jen několik kroků do nového sídla společnosti v Novobranské ulici.

Oficiální sídlo je sice stále v ulici Hlinky, kde se nachází jedna z vozoven, ale vedení podniku, stejně jako dispečink, ale také doplňková pokladna, předprodej a informační kancelář sídlí v Novobranské ulici. Z kanceláří je výhled na bývalé autobusové nádraží u Grandu, a tak to návštěvník pro základní informace skutečně nemá daleko. A znalci Brna zcela jistě potvrdí, že z vlakového nádraží je to do sídla společnosti, co by kamenem dohodil.

Moderně řešená budova s příjemným interiérem je důstojným místem pro nejvýznamnějšího dopravce v regionu. Už na první pohled nejste nezvaným hostem, ale naopak. Pokud se vydáte v prostorné hale doprava, ocitáte se v informačním centru, pokud míříte na druhou stranu, ocitáte se v předprodeji jízdenek. Otevřeno je několik okének, za nimi sedí dámy v uniformách a u okének si můžete vzít zpravodaj Dopravního podniku pro cestující s názvem Bez starostí.

Casopis je vydáván v patnáctitisícovém nákladu s pečlivě připravovaným obsahem. Na osmi stranách jsou obyvatelé města seznamováni především se změnami v dopravě v následujícím období, ale i zajímavostmi, které podnik pro ně připravuje.

Sortiment v informačním centru je přibližně stejný jako u nás, jízdní řády, několik málo suvenýrů, historická publikace o brněnských autobusech, mapy. Ve stojanu najdete vedle měsíčníku pro cestující několik rozmnožených informací o tarifu a integrované dopravě, doplněných o skládačku s noční dopravou, jejíž linky (č. 91 až 99) poprvé vyjíždějí od nádraží již ve 23.00 hodin a naposledy o šest hodin později. Intervaly jsou různé, záleží na dnech v týdnu a noční hodině, 30 nebo 60 minut.

Předprodej zaujme tím, že u prvních tří přepážek můžete platit platební kartou, ze tří jsou otevřeny dvě. Proto se při setkání s naší průvodkyní současnou brněnskou realitou, tiskovou mluvčí Mgr. Hanou Pohanovou, ptáme, jak je rozšířen v Brně prodej na platební karty. „Ve všech pěti stálých předprodejních místech platební kartou můžete platit,“ zní odpověď.

Pro úplnost musíme doplnit otvírací dobu předprodeje a informací v budově v Novobranské ulici. V pracovní dny od šesti do šesti, v sobotu od 8 do 15.30 a v neděli je zavřeno. Pětici stálých prodejen doplňuje deset pomocných, které jsou otevřeny pouze několik málo dní na přelomu měsíců.

## Jízdenky

Už více než rok zaměstnanecké jízdenky pražského Dopravního podniku neplatí v jiných českých městech a naopak. Zaměstnanci mohou nyní cestovat zadarmo pouze ve městě, kde pracují, proto, pokud se chcete po Brně pohybovat městskou hromadnou dopravou, musíte si zakoupit jízdenku. Jízdenka na 10 minut v tramvajích, trolejbusích a autobusech vás přijde na 8 korun, čtyřicetiminutová na 13 Kč. Tyto jízdenky platí ve dvou pásmech. Brno je v rámci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) bráno jako dvě pásma označená 100 a 101. Pokud chcete cestovat bez problémů, je vhodné zakoupit si denní jízdenku, ta vás pro Brno přijde na 50 korun a pro celý současný integrovaný systém na 190 Kč.

Vzhledem k tomu, že orientace v „jihomoravském“ tarifním systému vypadá na první pohled poněkud komplikovaněji, je dobré si zakoupit denní jízdenku, pokud pojedete někam dále od města samotného, budete moci využívat i vlaky zapojené do systému.

Jednodenní jízdenka pro Brno má navíc ještě jednu velkou výhodu, přijedete-li

Informační centrum v Novobranské ulici.



Jedna z věží hradu Veveří, ke kterému vás přiveze flotila Dopravního podniku.

v nepracovní den, mohou na jednodenní jízdenku cestovat dva cestující nad 15 let a tři děti do 15 let. Této výhody požívají i držitelé ročních jízdenek, která na rok 2005 stála 3 400 korun. Tuto jízdenku si na rok 2005 pořídilo v Brně 28 tisíc cestujících,

# Brněnské

v Praze to bylo díky avizovanému zdražení 140 tisíc klientů. Pokud jste však v Brně zaplatili 18 tisíc korun za rok, máte předplatné na celý integrovaný systém a libovolně se můžete vozit po velké části jihomoravského kraje a o víkendech s vámi může cestovat celá rodina.

Podle sdělení tiskové mluvčí dojde od 1. ledna 2006 ke změně cen předplatních jízdenek. „S Magistrátem města Brna máme dohodu, že o změnách výše jízdného se budeme bavit vždy jednou za dva roky, k poslední úpravě cen došlo k 1. lednu 2004, a tak máme před sebou další termín. Už s předstihem bylo dohodnuto, že tentokrát dojde ke zvýšení cen předplatních jízdenek, neboť jejich cena již neodpovídala poměru k jednotlivému jízdnému.“

Inspirací může být i zvláštní roční kupon v ceně 320 korun, který opravňuje invalidní a starobní důchodce do 70 let ke koupi zlevněných předplatních i jednorázových jízdenek v Brně (zóny 100 a 101). Důchodci ve věku nad 70 let mohou po koupi tohoto kuponu využívat integrovaný dopravní systém v zónách 100 a 101 bezplatně.

Určitě jste už také slyšeli v Praze argument, že dotyčný musel cestovat zadarmo, protože si neměl kde zakoupit jízdenku. To v Brně neobstojí, neboť jízdenku si můžete koupit v každém vozidle, autobusu, trolejbusu i tramvaji. „Prodej jízdenek řidiči u nás probíhá už poměrně dlouho a žádné problémy s ním nejsou,“ dodala na vysvětlenou Pohanová. Samozřejmě i v Brně za jízdenku vydanou řidičem zaplatíte více a podmínkou prodeje jsou drobné.

## Revizoři

Ani brněnský Dopravní podnik není výjimkou, a tak ke kontrole přepravní kázně svých klientů využívá revizoři. Jen v roce 2004 odhalili 90 tisíc cestujících bez platné jízdenky, což je o něco méně než v roce předchozím, ale více než v období 2000 až 2002.

Víte, v jaké věkové skupině je nejvíce neplatičů? Podle údajů brněnských revizorů je to skupina mezi 18 a 25 lety. Takto staří lidé jsou mezi „černými“ pasažéry zastoupeni 37 procenty, ale je to méně než v roce 1997, kdy byl jejich podíl ještě o osm procent vyšší. Mladší osmnácti a skupina mezi 25 a 30 lety se na této statistice podílí 15 procenty. A tak je naprosto zřejmé, že pokud chtějí ve městě pod Špilberkem snížit počet neplatičů, mohou na známém hradě obnovit vězení (to zřejmě nepomůže), nebo se musí zaměřit na mladé cestující do 30 let.

PLATEBNÍ KARTY  
PŘIJÍMAJÍ  
PŘEPÁŽKY 1, 2, 3

Trvate, bezpečně, kvalitně a efektivně zajišťovat hromadnou dopravu cestujících ve městě Brně a okolí





*Lod' do Veverské Bítýšky právě odjíždí, v přístavu je nastavován čas dalšího odjezdu.*

V současnosti je v Brně ve službě na pět desítek revizorů, kteří nejen kontrolují, ale jsou také využíváni k dalším činnostem. Kontrola platební kázně je samozřejmě na prvním místě, ale není to jediné, k čemu jsou revizoři využíváni, jak nám vysvětlila

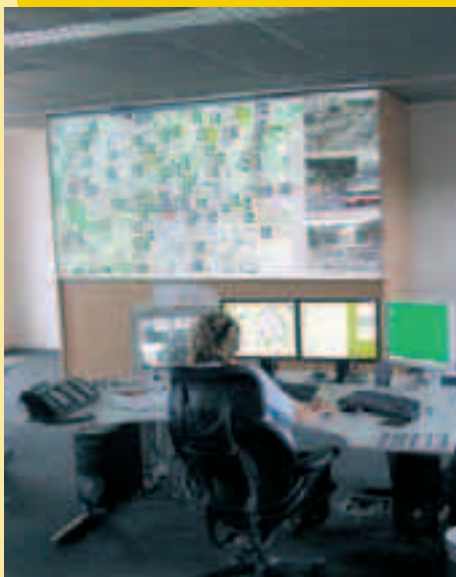
# inspirace

Hana Pohanová. „Velký důraz klademe i na to, aby revizor dokázal cestujícímu podat informace, a to nejenom o dopravě, ale aby dokázal zasáhnout i v případě mimořádných událostí, například dopravních nehod.“

Od 1. září roku 2001 v Brně funguje velice zajímavá služba **DP asistent**. Je zaměřena na pomoc potřebným zákazníkům při cestování městskou hromadnou dopravou provozovanou Dopravním podnikem, například starším a tělesně postiženým cestujícím. „V začátcích této služby jsme nastavili velice tvrdá pravidla tak, aby nedocházelo ke zneužívání služby, ale postupně je uvolňujeme. Za čtyři roky služby jsme nezaregistrovali její jedině zneužití, naopak jsou na ni velice dobré reference,“ doplňuje brněnský unikát tisková mluvčí. V začátcích bylo zajišťováno 150 až 200 asistencí ročně, nyní je jich už 300 až 400 a devadesát procent je zajišťováno pro tělesně postižené cestující.

Funkci asistentů vykonávají v Brně právě revizoři. Osoba, která má na asistenci nárok (držitelé průkazu ZTP), se o ni musí přihlásit s předstihem 24 hodin. Dispečer na základě objednávky odkud kam připraví přesnou trasu a určí člověka, který službu provede. Vyškolený revizor se při nástupu na směnu dozví, že v daný čas má být na určené zastávce, odkud je asistence vyžádána. „Revizor normálně kontroluje až do výstupu na dané zastávce, odkud vykonává asistenci, poté se stává asistentem a po dokončení činnosti se zase věnuje kontrole cestujících,“ vysvětluje nám Pohanová asistenci v praxi. Samozřejmě, že vybraní revizoři jsou na tuto činnost speciálně vyškoleni, aby byli doprovázeným skutečnou oporou při cestách městem. Mezi lidmi využívajícími tuto službu jsou i studenti se sníženou možností pohybu, a právě vstřícný přístup dopravce jim pomohl

*Pracoviště dispečinku, na jehož velké mapě je možno sledovat všechna vozidla v síti městské hromadné dopravy.*



dokončit studium na vybraném typu školy.

Asistence není jediná činnost vykonávaná revizory. Pamatujete si na srpnové dny roku 2002, kdy revizoři podávali informace v pražských ulicích? Tato praxe je v Brně naprosto běžná, jak potvrzuje naše průvodkyně. „Revizoři se mění v informatory především při velkých výlukách. Jsou nasazováni v prvních dnech dopravních změn na komplikovaná místa, nebo tam, kde předpokládáme problémy cestujících s přechodnými dopravními opatřeními. Tam s letáky v rukou radí těm, kdo se na ně obrátí nebo se snaží pomocí bezradným.“ Také tato služba je veřejností přijímána příznivě.

## Vozový park

Nemusíte městskou hromadnou dopravu ani využívat, ale i tak si při návštěvě města všimnete, jaká vozidla přepravu cestujících zajišťují.

V Brně je především tramvajový vozový park velice různorodý. Deset typů vozidel vozí cestující a navíc jeden odpočívá v depu, stejně jako v Praze. Jedná se o tramvaje RT6N1. „Nejezdí,“ zní výstižná odpověď tiskové mluvčí na otázku, jak to s těmito vozidly vypadá. Přesto tramvají s nízkou podlahou jet můžete, dopravce vlastní 17 plzeňských Aniter, čtyři KT8D5 se středním nízkopodlažním článkem a sedm KT8D5N, což znamená nízkopodlažní vozidla.

Zbýlé typy vozů jsou s vyššími schody. Stále prim hrají populární „té trojky“, kterých ve stavu napočítáte více než 140 z celkového počtu 321 tramvají.

U trolejbusů je situace mnohem jednodušší. Nejvíce jsou zastoupena vozidla 14 Tr, následují nízkopodlažní 21 Tr a park doplňuje osm vozidel kloubových „vysokých“ i nízkopodlažních. Stejně jednotný je park i u autobusů. Dominují klasické sólo autobusy, kterých jsou dvě třetiny, doplňují je „kloubáky“ a tři desítky nízkopodlažních citybusů.

Z celkového počtu 788 vozidel brněnského Dopravního podniku jich je 112 nízkopodlažních, což znamená přibližně 14 procent. Od 1. září je do brněnských ulic vypravováno 56 garantovaných nízkopodlažních vozidel na 37 linek. Kromě pravidelných linek mohou imobilní občané v Brně využívat také dvojici speciálních linek, na které jsou nasazovány tři autobusy se zvedací plošinou.

Jaké jsou cíle v Brně v oblasti vozového parku? Podle slov tiskové mluvčí chtějí postupně dosáhnout stavu, kdy budou moci vypravovat alespoň jedno nízkopodlažní vozidlo na každou linku denního provozu. Cíl je to smělý, ale pro udržení atraktivity městské hromadné dopravy důležitý.

Novinkou a zajímavostí brněnského vozového parku je vlečný vůz s označením VV60LF. „Podnik se snaží optimalizovat náklady, a tak vytvořil záměr vrátit do ulic vlečné vozy, ale nyní již v nízkopodlažním provedení,“ vysvětluje vznik nového vozu Hana Pohanová.

Ve spolupráci několika subjektů vzniklo vozidlo, které je ze šedesáti procent nízkopodlažní a v současnosti je v Brně ve zkušebním provozu, zatím bez cestujících. Do konce roku má vlek dostat ještě bratříčka.

Vozový park, to není jen radost, jak zlepšovat služby cestujícím, ale také starost, v posledních letech bohužel čím dál větší, neboť vozy se stále více stávají útočištěm vandalů. V Brně se podařilo omezit klasické graffiti či tagy, ale o to více jsou škrábáním poškozována skla vozů. Každému je jasné, že náklady na odstraňování tohoto nešvaru jsou daleko vyšší, a tak v polovině minulého roku nastartoval Dopravní podnik informační kampaň zaměřenou na větší všímavost lidí a jejich vůli oznámit projevy vandalismu policii. Slouží k tomu letáky, na které se koukáte přes poškrábané sklo a také jeden z tramvajových vozů byl vybaven „reklamou“ upozorňující na tento nešvar.

Tomuto postupu se není co divit, vždyť náklady na odstraňování vandalismu činily v roce 2004 bezmála 8 milionů korun, zatímco v roce 2002 stačila polovina.

## Řídicí a informační systém

Zůstaňme ještě chvíli u vozového parku, neboť ten brněnský prošel v uplynulých letech další významnou proměnou. Byl vybaven řídicím a informačním systémem, a tak je dnes řízení brněnské městské hromadné dopravy daleko operativnější, než tomu bylo ještě před několika lety.

Duší celého systému je Zdeněk Schimmer, který o systému dokáže zajímavě a dlouze vyprávět. I my jsme mohli zsvěceně nahlédnout do tajů systému, jehož cílem je, aby městská hromadná doprava byla co nejatraktivnější. Cesta k novému řídicímu a informačnímu systému byla zahájena už v roce 1999, kdy bylo vypsáno výběrové řízení na jeho dodavatele. „Sešlo se nám celkem 18 nabídek, z nichž byly nejlepší dvě, které podala společnost BUSE. Jedna měla vyšší pořizovací náklady a nižší provozní, u druhé tomu bylo naopak. My jsme si vybrali tu s vyššími pořizovacími náklady a nižšími provozními,“ přibližuje dobu zrodu nového systému Schimmer. **12**

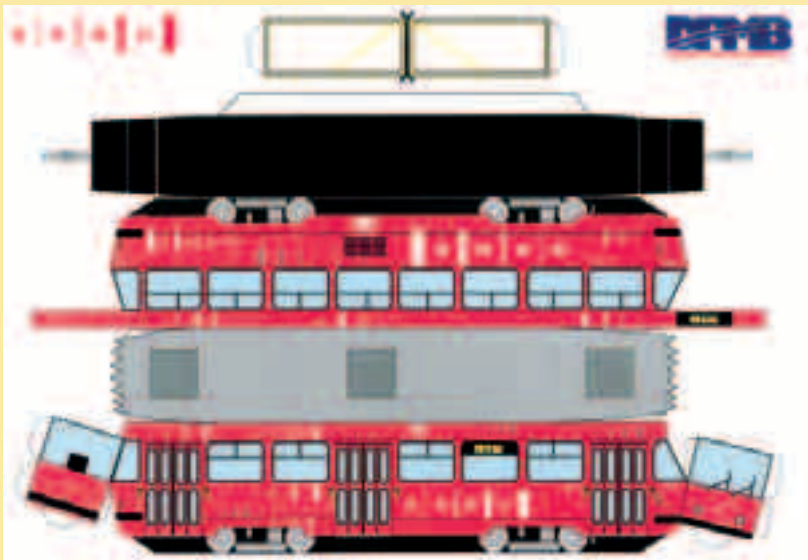
*Anitra v brněnských ulicích.*





**11** Brněnský řídicí a informační systém používá zkratku RIS a během čtyř let rozvíjení se stal velkou pomůckou pro všechny brněnské dopraváky. Umožňuje okamžité rozpoznání odchylek v provozu, neboť každé vozidlo posílá každých 20 až 30 vteřin na dispečink své provozní údaje, tj. skutečný stav odjezdu ze zastávky, fyzickou polohu podle družicové navigace GPS a další důležitá provozní data. „Poprvé v historii dispečer rozhoduje na základě nezkrácených a objektivních informací,“ doplňuje tisková mluvčí.

Pokud stojíte před dispečerským tablem v místnosti dispečerů, je mapa Brna poseta čtverečky různých barev. Převládají ty zelené, a tak většina vozidel jede včas podle jízdního řádu. Stejně jako u DORISu jsou zpožděná vozidla znázorněna žlutě a předjetá červeně. Na každé zpoždění či předjetí může dispečer okamžitě řidiče upozornit a předat pokyny, aby byl nepříznivý stav napraven. Odchytky oproti jízdnímu řádu může v každé zastávce sledovat i sám řidič díky palubnímu počítači, který obsahuje kompletní jízdní řády všech linek. Provozní údaje jsou do vozidel nahrávány převážně v noci v době jejich odstavu v garážích a vozovných. Stav nahrávání mohou kompetentní pracovníci sledovat v počítači. Ty přesně evidují, zda mají vozidla ve všech informačních prvcích platné informace.



Model tramvaje v duchu nového brněnského image.

Systém pamatuje i na bezpečnost řidičů, neboť kabiny jsou vybaveny nouzovým tlačítkem, které řidič stiskne vždy v případě ohrožení. V tu chvíli se vozidlo automaticky spojí s dispečinkem, kde je přesně zobrazena jeho poloha a na dispečink je přenášen zvuk z kabiny. Dispečer v tu chvíli organizuje pomoc řidiči.

RIS rovněž významně zvýšil úroveň informací poskytovaných cestujícím. Jeho zásluhou byla ozvučena všechna vozidla MHD, a tak jsou přehrávány názvy zastávek a další důležité informace například o trase linky. Systém reaguje na povel kapesního slepeckého vysílače. „Vizuální i akustické informace jsou cílené, cestující je dostávají ve správný čas a na správném místě,“ doplňuje Zdeněk Schimmer.

Výhodou systému je, že řidič má k dispozici vozový rozhlás, do kterého může mluvit přes mikrofon nebo může využít 33 prefabrikovaných hlášení, které například upozorňují na kapsáře, na uvolnění místa, přestup na náhradní dopravu nebo odložení batohu na zem.

V neposlední řadě slouží RIS také lepší preferenci městské hromadné dopravy na řízených křižovatkách. Vozidlo z předem stanoveného místa odešle prostřednictvím rádiového datového přenosu žádost o preferenci, řidič semaforu obdrží údaj o trase průjezdu vozidla křižovatkou a poté vozidlo oznámí úspěšný průjezd křižovatkou. Výhody dynamické preference shrnuje Schimmer následovně: „Umožňuje nám na každé křižovatce hospodařit s každou vteřinou signálního plánu a ve svém důsledku zajišťuje lepší průjezdnost pro všechna vozidla, nejen pro tramvaje, trolejbusy a autobusy.“

Další přínos z RISu je ten, že produkuje spoustu cenného „zboží“, dat o skutečném provozu. Data se archivují, a tak se z nich dá vyhledat, zda jsou stížnosti cestujících oprávněné či nikoliv. „Většina stížností na domnělé narušení jízdního řádu není oprávněná,“ upozorňuje Pohanová. Vedoucí pracovníci mohou také lépe kontrolovat své podřízené a hodnotit jejich práci. „Utajit pochybení personálu se již dnes nedá,“ doplňuje tisková mluvčí k modernímu řídicímu a informačnímu systému.

### Zajímavosti

Pokud nejste v Brně pouze na skok, zcela jistě se vám vyplatí navštívit i brněnskou přehradu, po které můžete plout s flotilou Dopravního podniku. Tramvajová linka č. 1 vás zaveze k přístavišti, kde se nalodíte a vyberete cíl své cesty. Loď má deset zastávek a do cílového přístavu ve Veverské Bítýšce pojedete 70 minut. Samozřejmě můžete také navštívit hrad Veveří, kam pojedete necelou hodinu.

Loni dal brněnský Dopravní podnik impuls ke vzniku nového produktu, pojízdných vstupenek, které ve spolupráci se zoo také realizoval. Chcete se svést po přehradě a navštívit zoo, tak si koupíte pouze jeden doklad. „Samozřejmě vstupenka platí i na jízdu jednu stanicí tramvají mezi přístavištěm a zoo,“ vysvětluje Hana Pohanová. Od letošního roku přibyla i druhá pojízdná vstupenka, a to v kombinaci loď a hrad Veveří. Kombinovaná vstupenka je daleko výhodnější, než si koupit dva samostatné lístky.

Každý se snaží přilákat cestující, jak umí, a že se to brněnským kolegům daří, svědčí čísla. Počet přepravených osob městskou hromadnou dopravou v porovnání let 1999 a 2004 mírně stoupl a loď jezdí o čtvrtinu lidí více než tomu bylo před pěti lety.

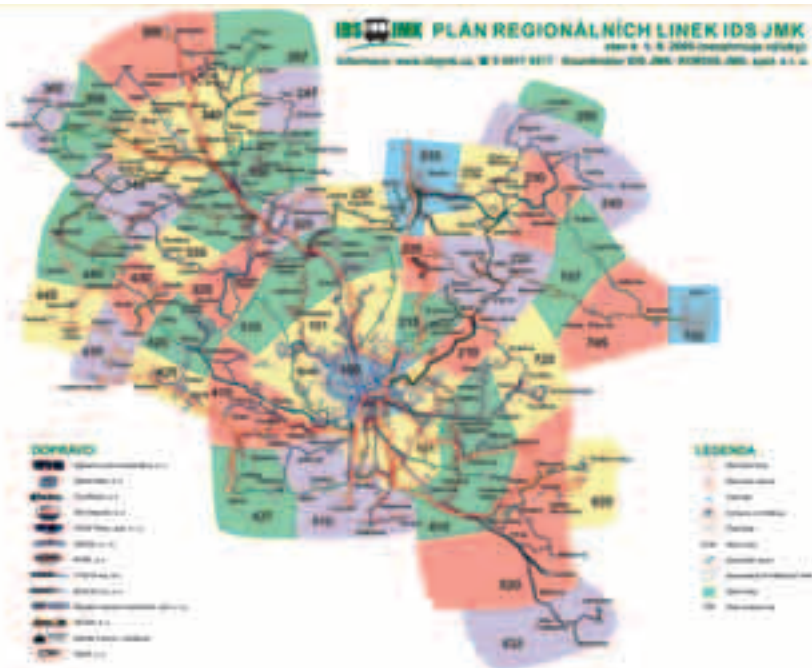
Brněnskými zkušenostmi se nechali inspirovat Petr Malík a Zdeněk Došek



na každé křižovatce hospodařit s každou vteřinou signálního plánu a ve svém důsledku zajišťuje lepší průjezdnost pro všechna vozidla, nejen pro tramvaje, trolejbusy a autobusy.“

## Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK) je třetím největším systémem v ČR a prvním, ve kterém proběhla plná integrace Českých drah do systému. Znamená to, že na železnici lze ve všech osobních a spěšných vlacích využít kompletní sortiment dokladů – jak předplatní, tak i jednorázové jízdenky.



První etapa IDS JMK obsluhuje 110 z 647 obcí kraje s 555 tisíci obyvateli, tj. 49 % obyvatel kraje. Celkem dopravci zajišťují 113 linek, z toho 5 linek vlakových, 13 tramvajových, 13 trolejbusových a 82 autobusových. Dopravu zajišťuje celkem 10 dopravců. Koordinátorem IDS JMK je KORDIS spol. s r. o., založen byl v roce 2002 po dohodě Jihomoravského kraje se statutárním městem Brnem.

Při rozhodování, zda bude výhodnější systém tarifních pásem nebo tarifních zón, a o jejich velikosti, byl zvolen zónový systém inspirovaný řešením sousedního vídeňského VOR. Z krátkodobého hlediska, kdy město Brno tvoří jednoznačný cíl cest pro většinu cestujících z první etapy IDS JMK, by byl výhodnější systém pásem, avšak přítomnost dvou relativně samostatných oblastí – Znojemska a Hodonínska – v kraji toto řešení znemožňuje.

Páteří systému je železnice, ve spolupráci s ČD se na všech tratích postupně zavádí taktový provoz, ve špičkách 30 minut, mimo špičky a o víkendech 60 minut. Do přestupních terminálů sváží cestující z regionu k vlakům regionální autobusové linky. V místech, kde neexistuje kapacitní železniční spojení, přebírají páteřní dopravu autobusy. Na většině autobusových linek byla zavedena taktová doprava podobně jako na železnici.

V IDS JMK jsou všechny spoje regionální autobusové dopravy provozovány v rámci závazku veřejné služby. Na zajištění provozu jednotlivých linek, souboru linek nebo souboru spojů jsou vypisována výběrová řízení. Na jejich základě jsou s dopravci smluvně přesně dohodnuty částky za ujetý vozokm. Nevznikají tak problémy s dělením tržeb, každý autobusový dopravce ví, jakou částku měsíčně obdrží. Rozdíl mezi tržbami a náklady na provoz autobusových linek je zajištěn ze tří zdrojů – formou hrazení prokazatelné ztráty od dopravního úřadu Jihomoravského kraje, dotacemi Jihomoravského kraje a částečně i dotacemi od obcí.

Základem tarifního systému jsou přestupní jízdenky platné pro určitý počet zón po určitý čas. Podařilo se naplnit cíl, přesvědčit cestující o výhodách používání předplatních jízdenek. Na některých linkách se podíl cestujících s předplatními jízdenkami pohybuje kolem 70 %. Cílem je rozšířit IDS JMK na celém území do roku 2010.

-zded-





# 56. světový kongres UITP ve Věčném městě

Hlavním tématem světového kongresu v Římě ve dnech 5. až 9. června 2005 byla veřejná doprava do roku 2020. Více jak 2 100 dopravních odborníků z 80 zemí v průběhu zhruba 50 zasedání diskutovalo o hrozbách a příležitostech, které mohou mít v nadcházejících letech dopad na veřejnou dopravu, a o řešeních na tyto změny reagujících.

Bylo představeno mnoho inovativních řešení, v některých oblastech již uvedených do života, bylo ale jasné, že debaty musí dále pokračovat. V každém případě všichni účastníci – provozovatelé, úřady, výrobci, výzkumníci – jsou si vědomi výzev a dělají vše, aby se s nimi vyrovnali.

Tento úvodní odstavec článku „Čas převést slova do akcí“ z vydání 04/2005 dvouměsíčníku UITP Public Transport International předchází dlouhému článku, přinářejícímu závěry z 56. světového kongresu UITP. Jeho závažnost přivádí k myšlence, že vzhledem k trvalé absenci existence časopisu, který by se věnoval všem z mnoha plošek mnohohranu, kterým sektor veřejné dopravy na krátké vzdálenosti je, by bylo nejlepším řešením to, které zvolil Svaz veřejné dopravy Ruska: vydávání PTI ve vlastním jazyku. Není časopisu, který by lépe vystihoval neúprosný běh změn, kterými městská a regionální veřejná doprava prochází.

Z UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy se pod velkým tlakem tohoto vývoje, zahájeného v polovině 90. let minulého století, a konkrétně výzev některých jeho členů – a zvláště německého VDV – k rychlé adaptaci na tyto proměny, stala bezkonkurenčně nejvýznamnější rámcová instituce, která je oporou, stejně jako nenahraditelným zdrojem informací a výměny zkušeností pro své členy. Nová struktura svazu, mix jeho představitelů, tvořený na jedné straně zkušenými manažery pocházejícími ze světa provozovatelů a organizátorů veřejné dopravy a mladými kompetentními, talentovanými a motivovanými odborníky (z nichž polovinu tvoří ženy), bohatá publikační činnost a četné odborní konference připravované jednotlivými komisemi a výbory svazu, svazová knihovna a databáze jsou magnetem pro všechny ty, kteří chtějí být platnými aktéry stále více vzájemně propojeného světa veřejné dopravy.

**Mind the gap! Watch your step! – Pozor kam šlapeš! Jaká opatření jsou na řadě teď!**

Tak začíná úvodník pana Hanse Rata, generálního sekretáře UITP věnovaný již minulému kongresu. Klíčové dokumenty představené v jeho průběhu – „Veřejná doprava 2020 – od vize k akci“, „Přinášet kvalitu životu/přivádět v kvalitu život“ (Bringing quality to life), „Databáze mobility ve městech“ a „Trh v pohybu“ – a diskuze během kongresu jsou jednoznačné ve svém poselství: **veřejná doprava musí vzít svůj osud do vlastních rukou. Má prostředky to udělat a musí se do toho dát hned teď.**

Toto přesvědčení stojí za uveřejněním **Římského Manifestu**. Výzva potvrzuje angažování UITP, přináší jeho doporučení pro budoucnost sektoru a v nich spatřuje záruky budoucnosti přicházejících generací. Text manifestu byl slavnostně předán jordánskému princovi El Hassan bin Talal, předsedovi Římského klubu, jehož vlastní humanistické principy jsou odrazem principů udržitelného rozvoje.

Oddanost udržitelnému rozvoji, který byl UITP vybrán jako téma kongresu ve sloganu „Making the connection“ – Zajišťovat spojení, byla potvrzena v předvečer kongresu podepsáním dohody s Programem pro životní prostředí Spojených národů. Od podobných partnerství si UITP slibuje, že umožní, aby byl hlas veřejné dopravy lépe slyšen, a zároveň nabídnou nástroje a argumenty členům svazu na obranu sektoru po celém světě.

Tyto iniciativy mají být prioritou pracovního programu nově zvoleného prezidenta UITP, pana Roberta Cavalieri, prezidenta ATACu Řím. Mezi ně patří partnerství a komunikace s mladými lidmi. Pan Rat dodává, že s mladými lidmi je třeba nejen komunikovat s cílem rozvíjet jejich záujmy, ale že je přesvědčen o tom, že je třeba je zapojit tak, aby byli do budoucnosti odvětví „zadrápnuti“. Plně to podle něj demonstruje pohled na výsledky soutěže nazvané „re?bus“ o budoucnosti autobusového designu a soutěž, jak mají vypadat uniformy budoucnosti. V nich mladí lidé pro-

kázali společnou vizi v chápání veřejné dopravy. To, že účastníci evropské soutěže o autobusech, bez přímého spojení mezi sebou, předkládali podobné projekty, vede generálního sekretáře UITP k otázce, zda, když jde o veřejnou dopravu, neexistuje něco jako „hromadné podvědomí“. Zároveň i k přesvědčení, že je-li tomu tak, pak si musíme být jisti a „nezmýlit se v našich krocích“ a naši vlastní budoucnost vzít za společnou věc.

**Opravdu globální advokát: Prof. Dr. Ing. Wolfgang Meyer**

V průběhu kongresu obsahoval římský deník „metro“ čtyřstránkovou přílohu nazvanou „Přímo z Vesnice Mobility“ a pod citovaným titulem přinesl ohlednutí se za čtyři lety prezidentství pana Meyera.

UITP v něm hovoří o tom, že vztah mezi Wolfgangem Meyerem a svazem byl vysoce plodný a za všechny členy mu poděkoval za jeho oddanou službu a neutuchající entuziasmus.

Pan profesor po svém zvolení na londýnském světovém kongresu přinesl UITP dodatečné aspirace i vlastní náhled na měnící se svět. Již ve vstupní řeči

zdůraznil, jak je udržitelný rozvoj pro sektor veřejné dopravy důležitý. Pod jeho vedením byla v roce 2003 vyhlášena Charta udržitelného rozvoje, s rychle narůstajícím seznamem signatářů, stejně jako bohatstvím vědomostí, jako výsledek spolupráce mezi jejími podporovateli a aktivního programu workshopů organizovaných UITP.

Nelze vyjmenovat četné aktivity pana Meyera, ale jednou, kterou osobně stimuloval, byly tréninkové školicí programy UITP. Již nyní je plno přihlášek do čtvrtého kola této série v příštím roce. Snaha o porozumění potřebám sektoru se rozrostla do iniciativy, která umožňuje managementům podniků, členů UITP, bezkonkurenční příležitost k osvojení si nejnovějších znalostí v horkých

*Wolfgang Meyer s paní Sylvie Cappaert, šéfredaktorkou Public Transport International.*



tématech globalizující se veřejné dopravy. UITP připomíná, že lidé, kteří o nich rozhodovali, se často obraceli na pana prezidenta osobně o radu. Neúnavně se vyslovoval za zájmy členů UITP a za postavení veřejné dopravy jako primárního sektoru rozvoje našich měst. Pod jeho prezidentstvím posílil UITP též svoji mezinárodní pozici: šířilo se stále více poznatků, zkušeností a jejich aplikací a během posledních čtyř let byly otevřeny regionální pobočky UITP v Africe, Latinské Americe a zcela nově pro Střední východ a Severní Afriku.

Pro autora této zprávy není možné převést do slov nadšení pro věc, kterou pan Meyer nepřetržitě inspiroval. Přes svůj věk dominoval svými proslovky – a svým hlasem – každé významné svazové události, a vše co říkal, vycházelo z celého jeho srdce. Přes své vysoké postavení měl slovo pro každého a zvlášť milá byla jeho upřímná pozornost, kterou vždy věnoval členům z „nových“ evropských zemí. Jak připomínali znalci, jeho temperament je vlastní lidem z Porýní.

Pan Wolfgang Meyer byl a je opravdovým „L'advocato della mobilità“. Nikdy nezapomněl na přijetí v Brožíkové síni Staroměstské radnice, kdy v Praze v roce 2001 poprvé předsedal zasedání Řídicího výboru UITP. Kdo ho poznal, bude na něj vzpomínat jako na mimořádného člověka.

## Závěry z 56. kongresu UITP

Autorem ústředního článku a pro sektor MHD zásadního poselství v Public Transport International „Čas převést slova do akcí“ je pan Mohamed Mezghani, ředitel Programů a projektů UITP. Pan Mezghani byl hlavním řečníkem na Mezinárodní konferenci o veřejné dopravě, kterou na téma „Podniky MHD, systém města a udržitelná mobilita“ pořádala dne 10. května 2005 Dopravní fakulta ČVUT Praha, konkrétně Prof. Bedřich Duchoň, ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Jeho přednáška pod názvem „Organizace veřejné dopravy a vztahy mezi úřady a dopravci“ byla účastníky konference přijata s uznáním.

Z článku pana Mezghaniho přinářejícího globální pohled na budoucnost – blízkou budoucnost – veřejné dopravy, o jehož použití v plném rozsahu UITP požádáme, se pokusíme upozornit na některé stěžejní body:

**„Ještě donedávna – a někdy ještě dnes – by aktéři veřejné dopravy zmiňovali 14 specifickou povahu sektoru – množství zainteresovaných stran, aspekt veřejné služby,**

**13** politické vlivy, nedostatek finančních prostředků, vliv odborových svazů, atd. – jako záměnků, která měla opravňovat stupeň nehybnosti, když šlo o inovace a změnu. Při tom, jak věnovali svou energii vnitřním a ideologickým debatám, tito aktéři nepochopili skutečnost, že svět, ve kterém se sektor vyvíjí, je zmítán změnami, a že tyto změny spadají na všechny – úřady, organizátory a provozovatele dopravních systémů, stejně tak jako na vztah k zákazníkovi. Jaké vnější trendy tedy ovlivňují sektor veřejné dopravy?“ ptá se autor článku.

Jako první uvádí **hospodářskou globalizaci**, která přivádí do života konkurenci a může proto představovat hrozbu podnikům zvyklým vyvíjet se na uzavřených trzích. Provozovatelé nemohou využívat podobné výhody jako globální výrobci, protože zaměstnanci veřejné dopravy jsou přijímáni na místě, na kterém je z povahy lokální služba poskytována – což vylučuje jakékoli snižování nákladů delokalizací produkce. Globalizace ale též představuje příležitost tím, že hospodářský růst přináší zvýšené finanční zdroje, které jsou k dispozici pro reinvestice v sektoru. Tržní aktivity již nejsou úzce vázány na určitý region či zemi, ale mohou se rozšiřovat po celé planetě. Pro úřady tak přichází v úvahu širší výběr mezi provozovateli v průběhu výběrových řízení, a tím šance na výběr nejlepšího kandidáta.

Podniky operující na globálních trzích mohou využívat výhod řádových úspor tím, že při produkci v různých zemích mají možnosti nakupování vozového parku a dalšího vybavení na mezinárodních trzích, možnostmi benchmarkingu uvnitř jejich skupiny, a stejně tak výzkum, školení a technologické inovace využívá výhod vyšších úrovní koordinovaného financování.

**Problém energie a klimatických změn** představuje pro veřejnou dopravu více příležitostí než hrozeb. Vzhledem k stále rostoucí poptávce po energiích, obzvláště v kombinaci s ekonomickým rozvojem Číny a Indie a vyššími cenami nafty, může tato situace být pro veřejnou dopravu, která je energeticky nejúčinnější a nejméně znečišťující z motorizovaných druhů dopravy, výhodná. V očích těch, co rozhodují, i v očích běžných občanů, pro které se ochrana životního prostředí stává prioritou, může tato situace image veřejné dopravy zlepšit.

**Nové technologie** se rychle šíří, přesto jsou inovace v sektoru veřejné dopravy zaváděny relativně pomalým tempem z důvodu dlouhých časových cyklů využívání vozidel a infrastruktury veřejné dopravy, i kvůli nedostatku finančních zdrojů přidělovaných jak výzkumu, tak vývoji.

Technologie však mohou zlepšovat provozní účinnost a bezpečnost. Automatizace může přinést zlepšení služeb zákazníkům tím, že dává možnost převést zaměstnance na místa, kde je za tímto účelem zapotřebí provozní personál.

## Čelem k společenským megatrendům

Veřejnou dopravu ovlivňují kvantitativní a kvalitativní demografické změny. Stárnoucí populace, obzvláště ve vyvinutých zemích, vyžaduje lépe přístupné dopravní systémy s přizpůsobenými službami. Demografické změny jsou provázány změnou životního stylu. Z nich zase vyplývají komplexnější modely cestování, kterým nejsou přizpůsobeny tradiční (radiální, vysokokapacitní) systémy veřejné dopravy. Faktory, jako je pružná pracovní doba, vyšší podíl práce doma a stále větší využívání volného času v obyčejném životě budou pravděpodobně způsobovat, že služby veřejné dopravy zde budou méně výhodné. Rostoucí drobná zločinnost a vandalismus též podmínávají veřejnou dopravu a její image. Ale přesto vše zůstává veřejná doprava základním nástrojem společenské integrace poskytující služby všem. Rovněž přispívá rozvoji turismu v městech a regionech a zůstává jedinou životaschopnou možností mobility při velkých lidových událostech. A nakonec, povzbuzuje i k fyzické aktivitě.

Změny v charakteristikách a chování obyvatelstva mají též dopady na zaměstnání dopravních podniků. Ti nejsou nadále jen pouhým personálem, ale stávají se aktéry služby. Z toho důvodu nabývá lidský faktor (lidský činitel) většího významu a je vnímán jako odraz obrazu podnikového image. Navíc není jednoduché nalézt zaměstnance – obzvláště řidiče – kteří umí kombinovat spolehlivě a bezpečně chování, technickou dovednost a pozornost k lidem potřebujícím pomoc a současně zvládat stres, někdy spojený s ohrožením ve výkonu služby.

Města se rychle rozrůstají, a tím se snižuje hustota městského obyvatelstva. Tato situace není prospěšná pro intenzivní, vysokokapacitní dopravní systémy. Nedostatek plánování podkopává rozvoj jakékoli dlouhodobé strategie pro systém veřejné dopravy. Přese vše ale je městský rozvoj doprovázen pojmem kvality městského života, na který si lidé stále více vyvíjejí. Na této úrovni je veřejná doprava schopná dávat příznivou odpověď tím, že bude hrát svoji trumfovou kartu ochrany životního prostředí a jí přispívat k image moderního města.

## Specifický kontext

Organizace sektoru a jeho institucionální rámec nabízí aktérům veřejné dopravy různé stupně manévrovacího prostoru. Pan Mezghani zmiňuje otázky důvěry podnikatelského prostředí, stavu legislativy a administrativy, povahy veřejné dopravy použitelné jako politický nástroj za účelem lákání voličů, legislativní nejistoty na evropské úrovni, obzvláště v otázce státní pomoci.

Veřejné zdroje přiřčené veřejné dopravě se stále tenčí. Tato situace způsobuje problémy, jelikož pokles veřejného financování není nutně doprovázen zmenšováním politického vlivu uvnitř sektoru. Jinými slovy je zde méně veřejných financí, avšak dopady politických rozhodnutí na podnikové náklady a příjmy zůstávají. Oproti tomuto pozadí tradičních se veřejných peněz je pro obhájce veřejné dopravy výzvou zaměřit debatu na skutečné náklady mobility: veřejná doprava opravdu stojí daňové poplatníky méně, což by jí mělo dávat právo na přednost před nákladnějšími systémy, jako je osobní automobil.

Veřejná doprava je sektorem, ve kterém dochází k restrukturalizaci vztahů mezi úřady a provozovateli. To bude ovlivňováno všeobecným trendem k otevření trhů a rostoucí konkurencí, která se stále více prosazuje v tradičně uzavřených sektorech. Normou na tomto pozadí se stávají provozní smlouvy (s, nebo bez výběrových řízení).

Zde ale krátkodobé smlouvy mohou působit jako brzda investování do dlouhodobého rozvoje na trhu veřejné dopravy. Dále udělování smluv pouze na základě ceny může znamenat snížení kvality a následně pokles počtu cestujících.

Pan Mezghani upozorňuje, že ačkoli konkurence má své stinné stránky, podporuje **ducha podnikavosti**, který někdy v sektoru veřejné dopravy chybí.

S danou rostoucí soutěží o všechny druhy zákazníků, se veřejné a soukromé služby jako celek stávají více zákaznický orientované. Podniky vybavené novými manažerskými nástroji a duchem podnikání si na trhu stojí lépe v nabídce služeb, které veřejné fondy vyprazdňují méně a zajišťují lepší kvalitu za stejnou cenu.

## Jaký typ veřejné dopravy pro budoucnost?

V tomto rychle se měnícím prostředí nemůže veřejná doprava zůstat pasivní. Aby dostala existujícím výzvám, musí být proaktivní, proměnit obecné trendy v příležitosti anebo se na ně připravit. Musí to též udělat rychle, jak připomenul ve své úvodní řeči princ El Hassan bin Talal. Tu zahájil citací Alberta Einsteina „Nikdy nemyslím na budoucnost ... ta vždy přichází brzo sama“. Jordánský princ byl na kongres pozván z titulu funkce prezidenta Římského klubu, nevládní organizace a centra odborníků zabývajících se budoucností lidstva, mezi nimiž jsou vědci, ekonomové, byznysmeni a hlavy států ze všech pěti kontinentů.

Princ podtrhl, že 85 % světových surovinových zdrojů je využíváno pouze 20 % celkové populace a přimlouval se za celosvětovou akci v řešení problémů, kterými jsou chudoba a vyčerpávání nerostného bohatství. Za tím účelem je potřeba zavádět technologie s nižšími nároky na energii a změnit modely spotřeby společnosti.

Podle kongresových závěrů by se potřebné změny ve veřejné dopravě měly udát na více úrovních a je možné je seskupit do tří hlavních kategorií:

1. institucionální a politický rámec, ve kterém se veřejná doprava vyvíjí;
2. veřejná doprava sama ve své podstatě, tj. její infrastruktura, vozový park, personál a provozní procesy; a
3. aby se zajistilo, že bude mít dostatečnou podporu pro další rozvoj, je pro tyto změny životně důležité jít na to ruku v ruce se silnou cílenou politikou prosazování veřejné dopravy a marketingovou strategií.

Podle pana Mezghaniho a UITP jeden z klíčů problému institucionálního rámce leží v odpovědi na otázku, kterou si ti samí aktéři kladou po desetiletí: jaká je optimální definice **pro vztahy mezi úřady a provozovateli**? Jinými slovy, jak mohou být rozporcovány zodpovědnosti, aby to zajistilo pozitivní výsledky pro obě strany a samozřejmě pro zákazníka a celou společnost.

Všichni souhlasí, že neexistuje žádný magický vzorec, v diskuzích se ale ukázaly obecné sdílené náhledy: vztahy mezi úřady a provozovateli musí být průhledné a musí být předmětem smluv, ve kterých bude předem formulována metoda plateb, rozdělení rizik a uvedeny stimuly k lepší kvalitě služeb, atd. Délka smluv musí odrážet úroveň formulovaného závazku.

Veřejná doprava však primárně zůstává službou, jejíž sociální dimenze univerzální nabídky pro všechny vyžaduje kompenzace od úřadů za plnění závazků veřejné služby. Je na vůli provozovatele rozvíjet, bok po boku tohoto závazku, **doplňkové služby na komerční bázi** a především zlepšovat provozní výkony s cílem snižovat náklady. Úřad odměňuje provozovatele za poskytovanou kvalitu.

Pro většinu dopravních podniků finanční kompenzace poskytované úřady nestačí na krytí investičních potřeb či dokonce provozních nákladů. Je to proto, že na dopravním trhu nejsou používány skutečné náklady. Motoristé platí pouze přímé náklady (koupě vozidla, pohonné hmoty, pojištění, parkování) a nenesou žádný z nepřímých nákladů a externalit, které uvalují na společnost (znečištění ovzduší, zácpy). Je proto třeba internalizovat externí náklady a směřovat příjmy do dopravních systémů, které znečišťují nejméně.

„Databáze mobility ve městech“ UITP jasně ukazuje, že náklady na dopravu pro společnost varíují mezi 5 % v hustě zastavěných městech s vysokým používáním veřejné dopravy až k více jak 12 % v živelně rostoucích městech, kde automobil je téměř exkluzivním dopravním prostředkem. Je proto logické, aby motoristé přispívali na rozvoj dopravy. Mýtné (zpoplatnění zácp), tak jak bylo zavedeno v Londýně, spadá do tohoto rámce. Další zdroje financování mohou být též hledány mezi těmi, kterým veřejná doprava nepřímo přináší užitek, jako jsou zaměstnavatelé, pozemkoví a realitní developéři, či centra nákupů a volného času.

Rovněž Kyotský protokol nabízí rámec, který by mohl být urychleně využit ve prospěch veřejné dopravy: příjem z obchodu s emisními kvótami by mohl skutečně zajistit zdroj financování pro čistší systém, jako je veřejná doprava.

## Více než kdy jindy je na veřejné dopravě, aby hrála svoji vlastní roli

Vedle politických a institucionálních změn se musí vyvíjet i systém veřejné dopravy a jeho různé komponenty. Jak kongres, tak i souběžná výstava představily řadu technologických inovací, z nichž každá je životně důležitým krokem k modernizaci systému veřejné dopravy.

Automatizace, ať už v podobě systémů metra bez strojvedoucích, automatizace klasických meter, vlakotramvaje, vlakové řídicí systémy, napájecí energetické systémy, to vše zlepšuje bezpečnost, zvyšuje jízdní rychlost optimalizací intervalů a šetří čas cestujících. Pružnější reagování na poptávku je možné díky absenci strojvedouců a tím omezení spojených s managementem jízdní doby. Norimberské metro očekává 40 % snížení nákladů na personál, jakmile dokončí automatizaci existujících linek.

Automatizace má být samozřejmě i příležitostí provést přesuny zaměstnanců směrem k zákazníkovi tím, že jim v tomto smyslu budou specifikovány nové povinnosti.

Inovace jsou očekávány u autobusů, především v oblasti hnacích systémů. Konstrukční vyvíjejí lehčí a čistší motory užívající alternativní paliva, jako je vodík. I když přechod k alternativním palivům má pouze omezený dopad na městskou ekorovnováhu, je povinností veřejné dopravy jít příkladem proto, aby byla v lepší



pozici a vybojovala si své místo v jednáních s rozhodujícími politickými silami. Mění se též autobusový design, aby vozidla byla snadněji přístupná, lépe ovladatelná a atraktivnější. To byl účel soutěže re?bus.

Pokud jde o informační technologie, nemůže si veřejná doprava dovolit nechat se vyloučit z digitální revoluce, jejíž dopady jsou viditelné na každodenním životě obyčejných lidí. Je mnoho polí aplikace: jízdenkové systémy, informování cestujících, bezpečnostní systémy, systémy řízení provozu a údržby, doprava reagující na poptávku, atd. Výsledky může vidět každý: větší spolehlivost, optimalizovaný management vozového parku, uživatelsky přátelská veřejná doprava, pružnost obsluhy. Pokud jde o jízdenkové systémy, je veřejná doprava právě stvořená proto, aby se stala lídrem v jejich aplikaci, na kterou se mohou naroubovat další aplikace: parkování, telefonní karty, karty pro soukromé vstupy, elektronická peněženka, atd. Inteligentní veřejná doprava je směrem, kterým musíme jít, vyzývá článek pana Mezghaniho.

### Podniková struktura

**Od provozovatelů se očekává racionalizace jejich nákladovosti a zlepšení jejich konkurenceschopnosti přezkoumáním podnikových struktur, přehodnocením produkčních procesů (a je-li zapotřebí, jejich externalizací) a přehodnocením metod prodeje. Očekává se, že v dopravních podnicích se stále více budou šířit akce označované jako „Balance score card“. Jejich cílem jsou provozní aplikace strategických cílů, aby všechny úrovně podniku táhly jedním směrem a sledovaly stejné úkoly.** Probíhají restrukuralizace a adoptování forem organizace zrychlujících informační tok a rozhodování a zvyšujících zodpovědnost zaměstnanců. Jsou zapotřebí programy kvality navržené tak, aby se do nich zaměstnanci zapojili a byli tak více naladěni na to, co zákazníci chtějí. Bude to mít přímý vliv na to, jak bude služba definována. Aby se tento cíl setkal s úspěchem, musí být přístup ke kvalitě rozvíjen od shora, počínaje podnikovými manažery. Zaměstnanci se pak stávají nepostradatelnými, životně důležitými kolečky. Je zapotřebí je v jejich práci motivovat, protože spokojený zaměstnanec má větší předpoklady uspokojovat zákazníky. Reč je o uvolnění potenciálu personálu tak, aby byl na svém místě „k dispozici“ sloužit. Musí být proto zkoušeny nové manažerské metody, které kladou na zaměstnance větší zodpovědnost, rozhodování dostávají na lokálnější základnu, iniciují otevřený dialog se zaměstnanci a zavádějí flexibilnější pochody. Je zapotřebí, aby se školení stala povinnými stupni v zaměstnancově kariéře.

V sektoru, kde největší část zaměstnanců je geograficky rozptýlena, má **kritický význam vnitřní komunikace**. Investice do lidského kapitálu jsou životně důležité, protože způsob, jakým se personál chová, má okamžitý dopad na výkon služby v reálném čase.

Současně roste důležitost, jaký je **vzhled řidičů a prodejního personálu**, protože ti jsou často prvním a hlavním kontaktem, který má zákazník s podnikem.

Reformovat sektor a dopravní podniky však ale nestačí, aby se získal nový podíl na trhu. Na jednu stranu je nezbytné propagovat silné stránky veřejné dopravy, aby politická řešení byla na straně jejího rozvoje – **to je obhajovat ji**. Na druhé straně je též nutné zvyšovat přitažlivost nabízených služeb a prodávat je zákazníkům tak, aby to generovalo plánované tržby – **to je marketing**. Lobbování a marketing jsou nepřetržitou činností s cílem zlepšovat image veřejné dopravy, a to jak je vnímána politiky a veřejností. Jak Databáze mobility ve městech, tak Římský manifest nabízejí řadu vědecky podložených argumentů ve prospěch veřejné dopravy.

Autoři zprávy mají zcela zřejmě pravdu v tom, že jakkoli jsou matematické výsledky nezbytné, musí být přeměněny na poselství hrající na stejnou citovou strunu s politiky, kteří rozhodují, a s obyčejnými zákazníky. Jako každá moderní služba musí i veřejná doprava být adeptem využívání moderních komunikačních technik a musí získávat spojení, aby se dopad jejího poselství posiloval. Například energetický management, urbanistická politika, silniční bezpečnost a udržitelný rozvoj jsou všechno oblasti, které hájí stejné pravdy, kompatibilní s těmi, které prosazuje veřejná doprava. Na druhou stranu nelze stavět uživatele veřejné dopravy jako protivníky motoristů, protože nejdůležitější podstatou marketingu je přilákat motoristy k veřejné dopravě.

### Databáze Mobility ve městech (DMM)

#### Nový zdroj dat a analýz městské mobility

V říjnu 2005 bude v prodeji CD-ROM, který bude obsahovat 120 standardizovaných ukazatelů pro každé z 50 měst a syntetickou kartu (pro vybraná města) o politice mobility s popisem akcí, které se odehrávaly v období 1990–2001, nebo jsou realizovány či plánovány mezi 2001 a 2010. Ukazatele se budou týkat oblastí jako je demografie, hospodářství, městská struktura, počet a využívání osobních automobilů, taxi, silniční síť, parkování, síť veřejné dopravy (infrastruktura, vozový park, počty cestujících, výdaje a příjmy), společenské náklady na dopravu, spotřeby energie, atmosférické znečištění a nehody.

Praha je mezi vybranými městy a vedle vyplňovaných dotazníků byly zdroji informací ročenka Ústavu dopravního inženýrství hl. m. Prahy, výroční zprávy a statistické ročenky Dopravního podniku, údaje Český drah a další. Praha je velmi citována v analýzách jednotlivých ukazatelů a CD-ROM bude proto zcela určitě důležitou pomůckou při dalším plánování a stanovování dopravní politiky pro naše hlavní město.

Mezi lety 1995 a 2001 se většina měst rozšiřovala a jejich centra doznávala odliv obyvatel. Pokles hustoty obyvatel o 6 % znamenal výzvu pro veřejnou do-

pravu. Současně narůstal stupeň motorizace o 11 % (z 400 na 445 automobilů na 1 000 obyvatel). Přes tento nepříznivý vývoj dokázala veřejná doprava získat více cestujících o 4,5 % a stabilizovat svůj podíl na trhu motorizovaných cest na 27 %. Ve městech Velké Británie (mimo Londýn) počet cestujících klesal a tržní podíl veřejné dopravy ještě více, zatímco úroveň počtu cestujících a tržního podílu se stabilizovaly nebo rostly v Madridu, Paříži, Londýně, Ženevě, Vídni, Helsinkách a Singapuru. 4,5% nárůst počtu cestujících a stabilita tržního podílu veřejné dopravy byly možné díky 5,5% nárůstu přepravní nabídky na hlavu a 11% nárůstu délky vyhrazených pruhů.

Z hlediska ekonomického je městské cestování dvakrát lacinější v Singapuru a Helsinkách než v Chicagu, Melbourne nebo Newcastlu. Tento rozdíl představuje 2 000 € za rok na obyvatele ve prospěch měst, kde jsou nejvíce rozvinuty systémy veřejné dopravy a ekologické druhy dopravy. Některá města, jako Vídeň a švýcarská města (Curych, Bern, Ženeva) se rozhodla nabídnout svým obyvatelům veřejnou dopravu velmi vysoké kvality (především z hlediska frekvence a pohodlí). Tato volba samozřejmě není bez dopadu na cenu, ta však přesto zůstává o hodně nižší, než kterou musí platit města, kde je dominantním druhem dopravy automobil.



### Konkurenceschopnost veřejné dopravy

Používání veřejné dopravy má tendenci klesat, když roste počet automobilů, ale je vidět mnoho případů měst, kde podíl trhu veřejné dopravy zůstává vysoký i přes vysoký stupeň automobilizace. Dopravní podniky, které městský prostor obsluhují hustou sítí linek, nabízejících dostatečnou přepravní kapacitu, jsou ty nejatraktivnější, jak to ilustrují případy měst jako jsou Londýn, Vídeň, Praha, Budapešť, Helsinky, Paříž, Madrid, Řím a hlavně Singapur.

Část nabídky služeb veřejné dopravy realizovaná kolejovými druhy dopravy (tramvaje, moderní tramvaje, metro a železnice) představuje přesvědčivý faktor pro konkurenceschopnost veřejné dopravy. Kolejové sítě garantují rychlost a pravidelnost, kterou ve špičkových obdobích automobily nemohou nabídnout. V Paříži, Madridu, Berlíně, Londýně, Helsinkách, Vídni a Praze, kde více než 70 % míst je nabízeno kolejovými druhy dopravy, se podíl přepravní práce (podíl na trhu) pohybuje v hranicích 27 až 54 %.

**Výše tarifů má malý vliv na konkurenceschopnost veřejné dopravy vůči automobilu.** Ze striktního hlediska statistické analýzy není souvztažnost mezi ukazateli ceny pro uživatele a volbou mezi automobilem a veřejnou dopravou. Nízké subvencované tarify mohou být sociálně nezbytné, ale jsou málo účinné pro zláskání automobilistů. Je zřejmé, že ve skutečnosti hlavními faktory volby druhu dopravy jsou, že je k máni automobil, parkovací místo, a cestovní doby veřejné dopravy a automobilu. Působí i pohodlí a pocit bezpečí, ale údaje DMM o těchto prvcích nehovoří. Navíc je cena automobilu často uživateli, kteří berou v úvahu pouze výdaje na pohonné hmoty, parkování a poplatky za mýtné, podceňována. Města jako Budapešť, Praha, Lisabon, Vídeň a Singapur, kde podíl přepravní práce veřejné dopravy je vyšší než 35 %, vykazují velmi vysoký koeficient „náklady cestujícího x km automobilem/náklady cestujícího x km ve veřejné dopravě“, který je vyšší než 6, zatímco v Manchesteru a v Glasgow, kde koeficient nákladů je pouze 2, je podíl na trhu nižší než 15 %.



Praha je ve skupině devíti nejvíce citovaných měst spolu s Římem, Londýnem, Paříží, Madridem, Berlínem, Helsinkami, Singapurem a Vídní. Všechna tato města zavedla integrovanou politiku městské dopravy, vykazující dle místního kontextu silné stránky a další aspekty, které by bylo možné dále zlepšovat. Londýn a Řím jsou velmi účinné v oblasti restrikce přístupu automobilů do centra (zvláště v Londýně se současným mýtným). Síť MHD v Singapuru je pozoruhodná svou hustotou nabídky, jejímuž používání přispívá dávkování automobilového parku aplikací velmi efektivního systému zdanění nákupu nových vozidel. V Madridu, Paříži, Berlíně, Londýně a Helsinkách je cestovní rychlost vysoká díky rozvoji metra a příměstské železnice. Praha, přes vysoký nárůst motorizace, uspěla v udržení podílu na trhu veřejné dopravy jasně nad 50 %, díky dlouhodobému úsilí v rozvoji nabídky a stále restriktivní politiky parkování v centru. Nakonec je to příklad Vídně, kde veřejná doprava hraje vyrovnanou hru s automobilem, která je mimořádně pozoruhodná svou politikou udržitelné mobility vedené po dlouhá léta v oblasti koordinace mezi urbanismem a dopravou, regulací automobilové dopravy a parkování, a rozvoje husté a efektivní sítě veřejné dopravy.

Mezi lety 1991 a 2001 se průměrné výdaje na investice pohybovaly kolem 0,45 % HDP městských aglomerací, se značnými rozdíly mezi městy. Některá města stačila jen na udržení svého potenciálu (Bologna, Marseille, ale v obou městech probíhá či je plánován významný rozvoj). Nejvyšší úroveň investování v tomto období 10 let (mezi 0,6 a 1,2 % HDP) byly zaznamenány v Madridu, Londýně, Vídní, Praze, Lille a Singapuru.

### Provozní náklady mimo odpisy a tarify veřejné dopravy

	hodnota 2001 v centech €	roční variace mezi 1995 a 2001
Náklady na vozokm	366	+ 1,0 %
Náklady na místokm	3,75	
Náklady na cesty	105	+ 1,3 %
Náklady cestujícího	20,1	+ 0,5 %
Příjmy z cesty (příjmy z jízdného mimo kompenzace)	54,7	+ 2,3 %

Mezi neúspěšnější sítě z hlediska produkce místokm lze uvést města, ve kterých je pracovní síla relativně méně nákladná, jako jsou Sevilla, Budapešť, Praha či Newcastle. Z toho plyne, že výkony Singapuru, Madridu, Helsinek a Kodaně se vysvětlují spíše jejich nadprůměrnou efektivností, vyplývající z kombinace řady následujících faktorů: nová infrastruktura a vozový park, vysoká cestovní rychlost, efektivní organizace managementu, vysoká produktivita zaměstnanců.

Na kritéria nákladů na cestu a cestujícího x km působí počet cestujících. Systémy Spojeného království (mimo Londýn), které mají náklady na produkci dosti nízké, jsou v těchto kritériích hůře klasifikovány vzhledem k jejich nízké atraktivitě. Vysoký stupeň obsazenosti vozidel (jako v Lisabonu, Římě, Turínu, Budapešti, Praze a Singapuru), i když méně příznivý pro pohodlí cestujících, je opačně důležitým faktorem produktivity. Vývoj nákladů mezi 1995 a 2001 je v jednotlivých městech různý. Velký pokrok v efektivnosti je pozorován v Paříži, Madridu, Římě, Vídní a Singapuru.

### Za výkonnou veřejnou dopravu oceňovanou zákazníky

UITP je jedním z nejlépe informovaných a důvěryhodných podporovatelů udržitelné městské mobility. Lze se jen těšit na CD-ROM Databáze mobility ve městech, která v objektivním světle přiblíží vývoj městské mobility v minulých letech. Záměrem UITP je prezentovat hlubší diagnózu a formulovat nová doporučení týkající se tří pilířů udržitelné mobility: městského plánování, řízení dopravy a parkování a rozvoje rychlé a pravidelné veřejné dopravy.

Je pozoruhodné, že veřejná doprava uspěla v zachování svého podílu na trhu cestování mezi 1995 a 2001, zatímco hustota aglomerací klesá o 6 % a stupeň motorizace stoupl o 11 %. Tyto výkony lze připsat jako aktivum politikům, kteří začali aplikovat doporučení již UITP formulovaná pro průmysl veřejné dopravy, který dokázal zákazníkům nabízet atraktivní služby.

Toto obecné konstatování je třeba chápat s nuancemi. Nejpozoruhodnější úspěchy lze připsat na aktivum Vídně, Helsinek a Singapuru, kde se spojila většina podmínek úspěchu: restrikce používání automobilu, neklesající tempo investování do veřejné dopravy, rozšiřování kolejových systémů, vysoký a konstantní objem nabídky (na obyvatele a na hektar), zvládnutí provozních výdajů.

V otázkách kvality služeb, růstu počtu cestujících a zvládnutých výdajů se neukazují jako rozhodující ani tarifní politika ani způsob organizace. Volba „integrované sítě“ provozované v převážné části podniky v pozici monopolu nebrání Paříži a Madridu získávat zákazníky a snižovat náklady na cestujícího x km. Zároveň systematické či částečné zavádění konkurenčního prostředí přináší též dobré výsledky v Helsinkách a Londýně. Deregulace aplikovaná ve Spojeném království mimo Londýn přináší nízké náklady na produkci, ale vykazují pokles tržního podílu veřejné dopravy a zvýšení nákladů na cestování pro společnost.

### Organizace MHD v Římě – „Římský model“

Veřejná doprava v hlavním městě Itálie prošla v minulých letech zásadními změnami označovanými jako tzv. „Římský model“.

Z legislativního hlediska vycházela reforma sektoru místní veřejné dopravy přijetím zákona č. 59 z roku 1997 (tzv. Legge Bassanini), jehož cílem bylo modernizovat státní aparát a převést úkoly na regionální a místní vlády. Zákon pověřil ústřední vládu přijetím pravidel, kterými budou zavedeny nové principy. Nová legislativa požadovala zrušení koncesí a zavedení výběrových řízení jako prostředku přidělování zakázek na veřejné služby.

Podle hodnocení pana Mauro Calamanteho, ředitele Ústavu pro politiky mobi-



Čekání na start reformy veřejné dopravy v Římě.

lity a dopravy města Říma se dopravní situace v Římě z ekonomického, provozního a sociálního hlediska na počátku 90. let 20. století rovnala téměř pohromě: služby z hlediska kvality a kvantity byly skromné, počty cestujících stále klesaly ve prospěch osobního automobilu. Rostly výrobní náklady a byly akumulovány obrovské deficity tehdejšího „speciálního podniku“, subvencovaného jak úřady města (Comune), tak Itálií jako celkem.

Kombinované deficity dopravních podniků ATAC (autobusy a tramvaje) a Cotral (příměstské autobusy a metro) představovaly neúměrné procento z hlediska objemu nabízených služeb a počtu přepravených cestujících.

### Římský model pro reformu městské veřejné dopravy

Comune, která převzala úřad v roce 1994 s cílem tento trend změnit, si stanovila jako svůj hlavní úkol reformu a reorganizaci veřejné dopravy v Římě.

Kroky reformy veřejné dopravy v Římě začaly v letech 1995–1996 snížením počtu zaměstnanců; změny pokračovaly zavedením první smlouvy o výkonech mezi Comune a ATAC pro povrchovou dopravu a kulminovaly vytvořením „Římského modelu“.

Římský model je odrazem rozhodnutí rozlišovat mezi plánováním a provozem. Základním předpokladem bylo oddělení veřejné funkce plánování a regulování od úkolů z oblasti managementu a uspokojovat potřeby mobility obyvatel při respektování omezení městského rozpočtu; současně byla funkce managementu postupně liberalizována používáním výběrových řízení, počínaje službami přidanými k původní síti (jako služby v Jubilejním roce, obsluha přilehlých území Říma). Římské dopravní podniky byly transformovány do akciových společností. ATAC byl rozdělen na ATAC SpA (podnik pro řízení mobility) a Trambus (podnik pro provoz tramvajů a autobusů na území hlavního města).

Cotral byl rozdělen na Met.Ro (podnik pro provoz metra a provozní koncese





na železnici) a Co.Tra.L. (podnik zodpovídající za autobusovou dopravu v regionu Lazio). Plánování, řízení a dohled nad kvalitou služeb veřejné dopravy v Římě, rozvoj integrovaného tarifního systému Metre-bus a zajištění investiční činnosti připadly na ATAC SpA. Trambusu byla přidělena produkce výkonů povrchové dopravy v objemu 112,5 milionů vozokm, Met.Ro 31,7 milionů vozokm pro linky metra a výkony na železnici (místní linky do Ostie, Viterba a Castella Romani).

S vizí postupné liberalizace služeb bylo realizováno doplňkových 26,5 milionů vozokm přiděleno procedurami evropského výběrového řízení různým dočasným podnikatelským uskupením, která jsou jednotně kontrolována společností Sita.

Reorganizace byla nepopíratelně prospěšná tím, že snížila náklady na vozokilometr a pozvedla úroveň nabízených služeb, ale systém přináší řadu dalších výzev. Hlavním problémem bylo zmrázání regionálního fondu dopravy pouze částečně pokrývajícím potřebné financování a nejistota, pokud jde o zákonodárský rámec, kontinuálně procházející úpravami. Podle pana Mauro Calamanteho právě tato legislativní nejistota spolu s méně než pozitivními zkušenostmi z jiných italských a evropských měst a spolu s potřebou racionalizovat a zlepšit řízení podniků patřících do „podniků města Říma“, vedla úřady města opustit cestu liberalizace a místo toho dát přednost „domácímu“ udělovacímu procesu na základě zákona č. 326 z roku 2003. Tento zákon umožňuje přímé udělení smlouvy na veřejné služby organizacím, jež jsou součástí téže administrativní větve.

Posílení role plánování, regulace a kontroly, eliminace zdvojených činností a překrývajících se úkolů, identifikace a využívání doplňkových zdrojů (pokuty), intenzifikace iniciativ na podporu produktivity a účinnosti systému jsou nástroje, se kterými je „Římský systém“ připraven udělovat služby v přesvědčení, že skutečným problémem, kterému je třeba se věnovat, nejsou výběrová řízení, ale hektická situace národní a místní legislativy, stejně jako silně neadekvátní finanční zdroje.

Městská rada každý rok vydává 140 milionů € z vlastních pokladen, aby garantovala stabilitu systému. Z celkových 170 milionů vozokm, které ujedou metro, autobusy a tramvaje, pouze 102 milionů vozokm je financováno regionem Lazio jako minimální služby. Zbytek je plně hrazen městskou radou.

Pan Calamante se přimlouvá, aby rozhodnutí učiněná na politické úrovni byla finančně podporována průběžným způsobem všemi institucionálními partnery, protože teprve po dostatečně dlouhé době se mohou projevit výsledky. Jsou zapotřebí jasná, průhledná a dlouhodobě platná pravidla, podporující vývoj silných a vyspělých podniků, schopných otevřít se volnému trhu.

### Vývoj zákonodárství v místní veřejné dopravě v Itálii

Principy tzv. Bassaniho zákona č. 59/1997 byly uvedeny v platnost výnosem č. 422/97, který se stal v Itálii hlavním zákonodárským rámcem pro sektor MHD.

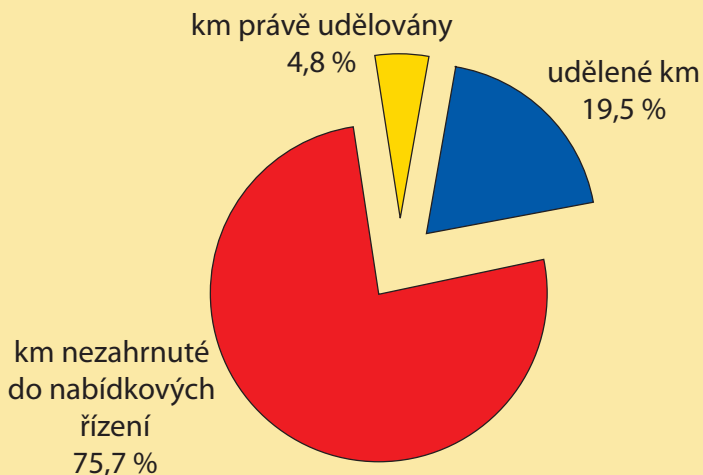
Principy jsou následující:

- převedení důležitých funkcí a úkolů na regionální a místní úřady;
- rozdělení mezi regulačními a provozními funkcemi;
- liberalizace, tzn. že provozovatelé musí být vybráni procedurami výběrových řízení;
- smluvní vztahy mezi úřady a provozovateli. Smlouva musí jasně a přesně stanovit všechny povinnosti obou stran, včetně povinností dosáhnout 35% stupně krytí provozních nákladů příjmy z jízdného;
- transformace podniků do akciových společností, ve kterých regionální a místní úřady mají majoritu.

Ve shodě s výnosem 422/97 všechny regionální vlády vydaly vlastní zákony o MHD. Tyto zákony, stejně jako výnos 422/97 však byly pozmeněny již v letech 1999 a 2002 a povinnost zavést konkurenci do sektoru MHD byla posunuta nejdříve k 31. 12. 2003 a posléze znovu do 31. 12. 2005.

Současně však s proměnou sektoru MHD byla započata reforma místních veřejných služeb a článek 113 Konsolidačního výnosu týkajícího se místních úřadů stanovil, že smlouvy na zajišťování veřejných služeb mohou být vedle procedur výběrových řízení udělovány přímo těm akciovým společnostem, jež jsou v majetkovém vlastnictví veřejných úřadů a svou hlavní činnost realizují pod kontrolou veřejných úřadů. Tato ustanovení byla aplikována i na MHD a výsledkem bylo, že řada místních úřadů předala zajišťování služeb veřejné dopravy svým vlastním akciovým společnostem. Dnes už to opět není možné, protože Parlament přehlasoval uplatňování článku 113 Konsolidačního výnosu na MHD a jedinou cestou pro udělování smluv je jít do konkurenčních výběrových řízení do 31. 12. 2005.

Situace v Itálii je tak velmi různorodá. O současném stavu svědčí graf.



Aby byl život pro italské zákonodárce ještě složitější, Evropská komise po dlouhém očekávání a debatách nakonec vydala dne 20. července 2005 konečné znění návrhu Nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, ve kterém stanoví dva hlavní způsoby zadávání veřejných zakázek na služby: nabídkové (výběrové) řízení a přímé zadávání.

### Strukturální změny

ATAC SpA (878 zaměstnanců) je strukturován jako kapitálová společnost (joint-stock company), i když plně zůstává ve vlastnictví města.

Město je též plně vlastníkem podniků podílejících se na provozování římské veřejné dopravy, z nichž největší jsou Trambus SpA a Met.Ro SpA. Tuto skupinu městských podniků doplňuje Roma Metropolitan, který zodpovídá za plánování nových linek metra, jmenování smluvních partnerů, projednávání financování projektů a za řízení stavebních prací.

Zákonné vlastnictví veškeré městské infrastruktury a vozového parku je svěřeno ATACu, což agentura dává jasnou zodpovědnost za dlouhodobé politiky a silnou roli v zajišťování spolehlivé funkce sítě. Tato role je ještě silnější po tom, co odbor dopravy města na začátku roku podepsal smlouvy jednotlivě s ATAC a s každým dopravcem, přidávající zakázku veřejných služeb Trambusu a Met.Ro na sedm příštích let. Jako vlastník vozidel, dep, stanic a tunelů metra, skladovacích a opravárenských center může ATAC rozhodovat, které inovace jsou nejvíce zapotřebí.

„Čistá“ vozidla pro antický i barokní Řím se představují.



Všudypřítomné římské skútry – zde před stavební fakultou římské Techniky.

ATAC zahájil též inovativní způsoby financování. V roce 2003 vydal emisí Eurobondů s dlouhodobým ratingem A+ od Standard & Poor's a v roce 2004 se stal prvním italským provozovatelem účastnícím se dohod s USA o přeshraničním leasingu.

V letošním roce projde ATAC další zásadní změnou, a to spojením s STA, městskou institucí zodpovídající za monitorování zácp, světelná zařízení a placené uliční parkování ve městě. Toto spojení vytvoří efektivní nástroj k odrazování používání automobilů k cestám za prací v centru města a posilování role veřejné dopravy.

### Obnova vozového parku

ATAC je však především nositelem úkolů veřejné dopravy. Jako výsledek velkého úsilí posledních pěti let se podařilo snížit průměrné stáří římských autobusů z 12 na 6 let.

#### Financování vozového parku v Itálii

Mechanismus financování veřejné dopravy byl kompletně změněn. Zákonem č. 549/95 byl zrušen Národní fond dopravy, kompenzace z něj ukončeny a fond byl absorbován do regionálního fondu. Regionální vlády začaly zodpovídat za kompenzace do regionální a místní dopravy. Za tím účelem jim byl přidělen podíl z příjmů z daně za pohonné hmoty. Přenesení úloh a funkcí na regiony v sobě zahrnovalo změnu z nepřímého financování na přímé financování, což přináší přímou zodpovědnost regionálních vlád za řízení finančních zdrojů určených pro místní dopravu. Regionální vlády musí každý rok vytvořit fond dopravy financovaný jak vlastními zdroji tak kompenzacemi od centrální vlády. Fond je používán pro organizaci a provoz tzv. minimálních služeb MHD a jeho výše se každý rok stanovuje v Regionálním finančním výnosu. Jestliže místní (městské nebo provinční) úřady rozhodnou o dodatečných výkonech, musí za ně platit ze svých vlastních zdrojů.

Celkový vozový park dopravních podniků Itálie čítá přibližně 35 000 vozidel: 33 000 autobusů, 450 trolejbusů, 950 tramvajů a 1 277 vozů metra. Současné veřejné subvence na obměnu autobusů jsou založeny na zákoně č. 194/98, který umožňuje regionálním vládám uzavírat smlouvy o půjčkách nebo vést jiné finanční transakce za účelem obnovy vozidel, přičemž centrální vláda přispívá ke krytí hypotečních splátek.

Díky zdrojům přiděleným finančními zákony bylo v posledních 7 letech zakoupeno 9 000 vozidel, z nichž 1 000 s nekonvenčním pohonem.

Linka 714 – v odpolední špičce cestovní rychlost 5 km/hod.





Řím má zvláštní **motivaci** obnovovat svůj vozový park s ohledem na respekt k životnímu prostředí. Pro své historické centrum vytvářel specifickou flotilu sestávající z elektrických minibusů, hybridních diesel/elektrických 12m autobusů Iveco, 12m autobusů Mercedes Citaro CRT a nově i trolejbusů Ganz-SolarisTrollino.



Gulliver U500 ESP – elektrický minibus.

ATAC SpA nedávno zakoupil 300 dalších autobusů Mercedes Citaro vybavených nejnovější technologií k redukci emisí (systém CRT). Pro zbytek svého vozového parku s naftovými motory přechází podnik k používání Gecam, emulze vody (10%) v naftě.

Vozový park ATAC SpA zahrnuje víc jak 2 600 autobusů, 160 tramvajů a 30 trolejbusů. Jeho zvláštní pýchou je 51 elektrických minibusů italské výroby pro 20 cestujících (dalších 36 autobusů s obsaditelností 40 cestujících bude zakoupeno) určených pro starobylé úzké římské ulice. Nové vozy s větší kapacitou i silnějšími elektrickými bateriemi budou určeny ke šplhání na sedm římských pahorků.

Počítá se dále s obnovou autobusů na metanový pohon. Bylo vypsáno výběrové řízení na 400 autobusů na plyn a na přebudování provozního zařízení ve 4 garážích. V současné době splňuje 57 % autobusů požadavky Euro III, 60 % je vybaveno klimatizací a 55 % rampami pro vozíčkáře. S humorem římstí kolegové nazývají tuto proměnu „Koperníkovskou revolucí“. Její součástí je i návrat trolejbusů. Kompletně trolejbusovou linkou se stala 23. března 2005 expresní autobusová linka 90, stejnou proměnou projdou i další expresní linky 30 a 60. Linka 90 používá mimo centrální oblast konvenční sběrače, v historických ulicích v délce 3,2 km, se starými monumenty a archeologickými památkami, jsou vozidla napájena bateriemi značky GoldPeak (40 sériově propojených modulů, každý modul se skládá z deseti 1,2V článků).

### Skromný návrat tramvají

Z tradiční tramvajové sítě, která přestala fungovat v roce 1950, přežily 4 linky, jejichž současný stav napovídá, co mají za sebou. Dvě další byly od té doby přidány, celkově je 6 linek se 148 vozy. V roce 1996 byla vytvořena nová linka č. 2 pro obsluhu fotbalového stadionu na Piazza Mancini. Nejnovější linkou je č. 8 z roku 1998 s plnou segregací od silniční dopravy. Nízkopodlažní vozy z dílny Fiat Ferroviaria a Alstom spojují rezidenční předměstí s centrem města a obsluhují několik nemocnic, ministerstev a škol. Plánována je řada prodloužení.



Římské Cityway.

V červenci 2005 celý vozový park ATAC a depa budou vybaveny monitorovacím systémem AVM, umožňujícím satelitní sledování vozidel v reálném čase, analýzy poruch provozu a obsazenosti vozidel a přenos dat do dispečinku. Bezpečnost řidičů i cestujících bude radikálně zvýšena videovým dohledem ve vozidlech a hlavně „tichým knoflíkem“, jehož

zmáčknutím mohou řidiči hlásit poplach v provozním dispečinku a policejním řídicím centru.

*Před Termini – středobodem římské veřejné dopravy a skvělou vísitkou Grande Stazioni. Kéž by stejně ožilo pražské Hlavní nádraží.*



Heslo ATAC „veřejná doprava pro všechny“ je strategicky využito v široce rozšířeném distribuování jízdenek a předplatních karet, které mohou být zakoupeny v automatických i personálně obsazených prodejních bodech ve stanicích metra, na konečných zastávkách hlavních autobusových linek, v novinových stáncích, trafikách, supermarketech, papírnických apod. Cestující si dále mohou koupit jízdenku SMS zprávou a brzy budou dostupné předplatní karty v automatech, kde si je budou moci i znovu nabíjet.

Z celkových nákladů podniku ve výši 646 milionů € se příjmy z provozu podařilo zvýšit o 35 % na 214 mil. €, 350 milionů € představují kompenzace úřadů města, 5 milionů € jde z kapitálových operací a 53 milionů € z příjmů dalších, komerčních aktivit.

Jednou z takových komerčních aktivit, jako příspěvek integraci veřejné a soukromé dopravy, je například poradenství, které ATAC nabízí velkým podnikům v regionu při vypracování podnikových plánů dopravy zaměstnanců, na které podniky získávají ministerské dotace. Jde celkem o 160 podniků, které mají na 200 manažerů mobility, celkem víc než 350 000 zaměstnanců. Dvanáct dalších projektů má ATAC v běhu.

### Trambus – provozovatel povrchové dopravy

Trambus je dalším příkladem rozvětvených komerčních aktivit s cílem maximalizace příjmů. Trambus se podílí na Chartě udržitelného rozvoje UITP a v posledních letech je podnik řízen se třemi klíčovými tématy na mysli: kvalita, ohleduplnost k životnímu prostředí a sociální zodpovědnost. Bylo dosaženo nejen zlepšení v kvalitě služby, snížení dopadů na životní prostředí, ale i růstu povědomí o etických hodnotách. Klíčovým pojmem a kódem chování pro zaměstnance je zdvořilost, s cílem vytvořit síť institucionálních a osobních vztahů založených na čestnosti a vzájemném respektu.

Pronajimatelské služby Trambusu organizují jak v Itálii, tak v cizině výlety, průvodcované vyjíždky, transfery, kongresové služby (včetně hostesek, je-li žádáno) a školní výlety. Nej kvalitnějšími vozidly, pružností a výhodnými cenami může Trambus dobře konkurovat soukromým společnostem v sektoru.

K dispozici má též Trameeting, historickou tramvaj s moderním vybavením pro konference až s 30 účastníky. Je vyhledávána jako ideální místo s počítačovým vybavením, vysokou kvalitou podávaných jídel a trasou po nejpříznivějších lokalitách města.

Stejně tak je k dispozici Tramvaj – restaurace pro soukromé události s klimatizací, kuchyní a WC, s 28 až 38 místy k sezení.

Vedle školních autobusů (Scuola Bus) poskytuje Trambus i služby 76 speciálně vybavenými autobusy pro studenty – vozíčkáře, což z něj tvoří jednoho z největších evropských takto zaměřených dopravců.

### TramBus Business oriented Services

Ve snaze získávat nové know-how a konkurovat na evropském trhu služeb jde Trambus za svojí rolí dopravního podniku MHD a posiluje aliance a joint-venture s italskými a cizími partnery:



Návštěvníci Říma stojí ve frontách na služby Trambusu.

### 110Open – Řím z nové perspektivy

110Open je turistická linka provozovaná Trambus Open (podnik z 60 % vlastněný Trambusem a 40 % Les Cars Rouges – Rudými autobusy) s 12 otevřenými double-deckery, vyjíždějícími každých 20 minut z náměstí Cinquecento na dvouhodinovou túru po archeologických stanovištích, kostelech, náměstích a památkových objektech.

### archeobus – cesta časem

16 a 30místné autobusy vyjíždějí ze stejného náměstí každých 40 minut k projížděním po památkách nejstarší římské civilizace v Římě a na Via Appia. Provozují je Trambus Open ve spolupráci s Parco Regionale dell' Appie Antica.

### Roma – Cristiana

Trambus Open dále nabízí speciální linku Roma Cristiana. Každých 50 minut vyjíždí otevřené double-deckery v barvách Vatikánu na hodinovou vyjíždku po hlavních bazilikách města.

Trambus není jen tak nějaký dopravce. S 8 580 zaměstnanci (z toho 6 510 řidiči), 148 tramvajemi a 2 374 autobusy zajišťuje nabídku 116 495 361 vozokm za rok při celkovém obrátu 484 milionů € a 944 milionů přepravených cestujících za rok.





Velké M ukazuje do podzemí.

**Podzemní revoluce**

Pod tímto titulkem uvádí hostitel 56. kongres UITP, nově ustavený prezident UITP a generální ředitel Met.Ro SpA Roberto Cavalieri svůj článek v Metro Report 2005 anglického magazínu Railway Gazette.

Příštích několik let má být svědky tiché revoluce v římském metru. Dnešní linky A a B v délce 36,6 km, s 80 soupravami a 49 stanicemi přepraví ročně 265 milionů cestujících. Met.Ro má 2 450 zaměstnanců.

Na lince A mezi jihovýchodem a západem města z let 1980 a 1999/2000 probíhá zásadní rekonstrukce, která má trvat tři roky. Každý večer v 9 hodin končí provoz a večerní vlaky jsou nahrazeny autobusy, aby mohla být obnovena trať a modernizovány stanice. V dubnu byly na této lince uvedeny do provozu první soupravy ze 33 nových 6vozových, plně průchozích souprav, dodaných španělským výrobcem CAF v rámci smlouvy na 230 milionů €, uzavřené v roce 1999.

Všech 33 souprav má být do provozu nasazeno do října příštího roku. Současný vozový park linky A nahradí soupravy na lince B, tyto pak budou provozovány na meziměstské železnici Řím – Lido v Ostii, jejíž nynější vlaky právě dosáhly stáří 50 let.

Nejstarší úsek na lince B mezi centrálním nádražím Termini a jihozápadem města je z roku 1955 (Světová výstava), v severovýchodní části z roku 1990.



Výstup ze stanice Colosseo.

Podarilo se zajistit balík financování pro novou linku C. Italská vláda na konci prosince 2004 odsouhlasila uhradit 70 % z rozpočtové částky 3 miliard €, s příspěvkem města Říma 18 % a regionu Lazio 12 %. Se zahájením prací pod vedením Roma Metropolitane, vypisujícím výběrové řízení na dodavatele, se počítá v polovině roku 2006 a první úsek by měl vstoupit do provozu v roce 2011.

Abbonati – cestující s předplatními jízdenkami mají oddělený vstup.



Celková délka linky bude 25,8 km se 30 stanicemi; 17,9 km bude tunelový úsek a 7,9 km bude na povrchu. Linka v centru propojí existující linky A a B, na východě hustě obydlené území s přesahem za vnější silniční okruh, na severozápadě území za Tiberou. Její nejdůležitější úlohou bude posílit obsluhu historického centra (náměstí di Spagna, Koloseum a Vatikán). Linka je projektována jako automatická, bez strojvůdců a stanice mají být pojaty jako archeologické muzeum. Východní úsek na předměstí bude veden povrchově s využitím železniční trati Řím – Pentano s původním 950mm rozchodem, která již prochází rekonstrukcí.



Roma Radio – The Tube Station vysílá novinky pro cestující všech 7 dní v týdnu.

Pro přepravu plánovaných 600 000 cestujících za den má být objednáno 43 šestivozových souprav za plánovaných 280 milionů €. Každý vlak pojme 300 sedících a 900 stojících pasažérů. Depo a opravny budou na východním předměstí v Tore Vergata.

Plánuje se dalších 6 km prodloužení na obou koncích linky B – severovýchodním směrem s 5 stanicemi až k okruhu, a jižním směrem se 4 stanicemi.



Do opery, k fontáně Di Trevi, na Appia Antica? Návštěvník se dozví, kde vystoupit.

Byla zveřejněna prováděcí studie na čtvrtou linku D v délce 18,9 km s 24 stanicemi. Plně automatická a podzemní linka by posílila rovněž obsluhu historického centra a vedla z jihu na severovýchod.

V nadsázce se říká, že budoucnost římské uliční sítě leží v tunelech jeho sítě metra. Ambiciózní cíl je prodloužit metro z 36 na 87,3 km a zdvojnásobit počet denně přepravených cestujících z 860 000 na 1,7 milionu.

Knihy i graffiti ... různé kultury.





## Zákon o financování dopravní infrastruktury

**19** Restrukturace sektoru italské veřejné dopravy zaměřila pozornost na potřebu zvýšeného kapitálového investování. Po mnoho let šla jeho převážná část do silniční dopravy. Se začátkem změn dopravní politiky bylo stále více jasné, že ztracené rovnováhy je možné dosáhnout pouze podstatně zvýšenými investicemi do městské dopravní infrastruktury.



Zadumání na náměstí Sv. Petra.

Hlavní krok ke zvýšení úrovně investování do městské veřejné dopravy byl učiněn již v roce 1992 přijetím zákona č. 211 nazvaného „Intervence na poli systémů rychlé městské dopravy“ a provázeného soustavou navazující legislativy, pokrývající výstavbu strategické veřejné infrastruktury a zajištění financování různých projektů.

Zřejmě se Itálii tato trpělivá zákonodárná vlna v průběhu času začíná vyplácet. Zákon 211 se zaměřil na řešení městských dopravních zácp výstavbou expresních tramvají, metra a místních železnic jak v městech, tak pro spojení s blízkými generátory dopravy, jako jsou letiště, univerzity a nemocnice.

Hlavní město je v čele těchto změn, ale mnoho nového se děje po celé Itálii. Stejně jako pro linku C římského metra, i pro linky metra, jež jsou v současné době ve výstavbě v Miláně, Turíně a Brescii, byl přijat princip automatizace provozu, který se ukázal jako nákladově efektivní a pružný ve městech jako Kodaň, Singapur, Paříž, Lille a dalších. Met.Ro očekává, že celou linku C bude moci provozovat s pouze 20 zaměstnanci v jedné směně.

Koncem tohoto roku má být uvedeno do provozu první automatické metro Itálie, první provozní úsek v délce 8,4 km v Turíně. Jeho výstavba byla součástí programu zlepšení veřejné dopravy v regionu Piemont pro Zimní olympijské hry v roce 2006. Turín zvolil po pečlivém srovnání typ lehkého metra VAL s 2,08 m širokými vozidly a návrhovou kapacitou 15 000 cestujících za hodinu v každém směru.

V Bari a v Neapoli dochází k rozvoji příměstské železniční dopravy. V Bari je to nová linka typu S-Bahn s 10 stanicemi a obsluhou na bázi frekvence metra, s novým tunelem v centru města a přestupy na vlaky Trenitalia na hlavních nádražích.

V Neapoli Ferrovia Circumvesuviana provedla řadu modernizací a síť příměstské železnice doplnila okružní linkou 3 ve východní části města a novou linkou mezi centrem města a hustě obydleným průmyslovým předměstím.

### Moderní tramvaje

Dobrým příkladem je Bergamo, kde dlouhodobý plán počítá s rozvojem husté

*Kolikrát tímto vstupem vcházel Sv. Cyril? Bazilika Sv. Klimenta, poslední útočiště věrozvěsta z Velké Moravy.*



kolejové sítě pokrývající celé město na bázi interoperability železnice, tramvaje a moderní tramvaje.

Třicetiletá koncese byla udělena konsorciu vedenému mezinárodní dceřinou společností RATP Développement, zodpovídajícímu za projekt, realizaci a provoz tří linek se standardním rozchodem ve Florencii. Celková délka linek má být 29,5 km, partneři pro dodávku vozidel jsou Ansaldo Breda a Alstom. První úsek linky 1 s 15 zastávkami má jít do provozu v roce 2007, linky 2 a 3 v roce 2008.

Moderní tramvaj ohlásila Bologna. Nově zvolená radnice ohlásila výstavbu prvního podpovrchového úseku v délce 3,3 km mezi hlavním nádražím a výstavištěm. Z celkové ceny 187 milionů € stát již přislíbil příspěvek ve výši 90 milionů €.

### Tram-train, vlakotramvaj na Sardinii

Dva vlakotramvajové projekty jsou v běhu na Sardinii pro zlepšení propojení existujících železničních linek s centry měst Sassari a Cagliari. Pro projekt v Cagliari, kde první linka se 7 zastávkami má zahájit zkušební provoz v roce 2007, získala kontrakt plzeňská Škoda. Má dodat šest obousměrných pětilánkových vozidel Astra 06T, s opcí na sedm dalších. Tato bimodální vozidla mají mít celkovou kapacitu 220 cestujících, z toho 44 sedících.

### Odblokování financování

Většina projektů je povolována na základě kofinancování ústřední a místními vládami. Městské úřady následně zodpovídají za udělení smluv soukromým podnikům na výstavbu a provozování nových linek.

Aby mohl být projekt přijat, musí být podle zákona 211 nejdříve schválen institucí CIPE udělující financování ze státního fondu. Úvodní projekt je předkládán meziministerské komisi k technickému a ekonomickému vyhodnocení. Teprve po dokončení projektu a jeho schválení Ministerstvem infrastruktury a dopravy jsou přiděleny finance a zahajuje se proces výběrového řízení.

Může jít o zdlouhavou proceduru, ale je sledován záměr, aby projekt prošel zdravým inženýringem, než se mu dá zelené světlo. Prospěšné je, že přijetí projektu schvalovacím procesem, na kterém se podílí různé instituce, posiluje šance žadatelského města při hledání podpory financování projektu u Evropské unie a mezinárodních finančních institucí.

Řada projektů, jak ukazují některé uvedené příklady, již prošla tímto investičním rámcem, další jsou v přípravě. Očekává se od nich, že přispějí k radikálním změnám v italské veřejné dopravě.

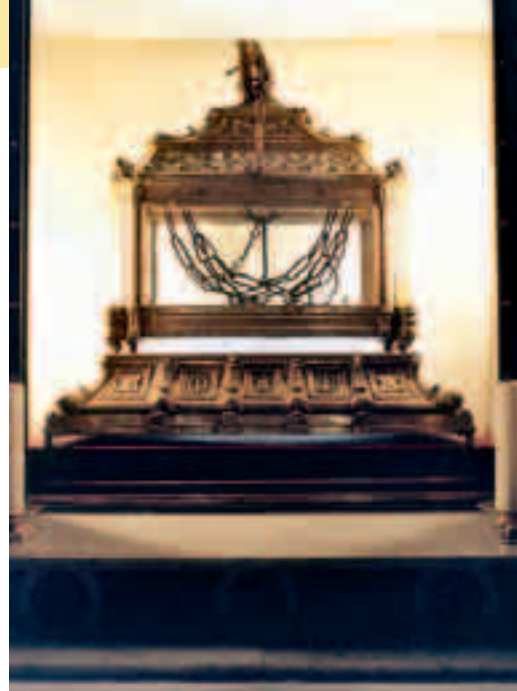
Zdá se, že se Itálie hodně poučila z hodnocení, které její městské veřejné dopravě

věnoval nám známý Prof. John Pucher z Rutgers University v New Jersey, autor knihy „Krise městské dopravy v Evropě a Severní Americe“, kterou vydal v roce 1996 (viz článek DP-Kontakt 12/1997):

*„Itálie je fascinující případ vzhledem k tamní téměř chaotické dopravní situaci. Systémy veřejné dopravy nejsou koordinovány a zdá se, že se vyvíjejí samy od sebe bez jakéhokoli druhu smysluplných plánů. Navzdory tomu to vypadá, že přes nepřítomnost celkové dopravní politiky dopravní systémy fungují a lidé si dovedou poradit.“*

**Autorem materiálu k 56. kongresu UITP je Ing. Zdeněk Došek**

*Je Římský manifest v duchu desatera? Michelangelo Mojžíš ve sv. Petru v řetězech.*



Jeruzalémské a římské řetězy Sv. Petra v San Pietro in Vincoli.



# Vysoká škola logistiky má konsultační středisko v Praze

V červenci zahájila svou činnost v Praze Vysoká škola logistiky která má sídlo v Přerově. Proč v Praze vyplývá z toho, že se na studium hlásí řada potenciálních zájemců z Čech pro které je konsultační středisko v Praze mnohem vhodnější.

Studijní obory o které je velký zájem jsou Dopravní logistika a Logistika služeb (<http://www.vslg.cz>).

Co to vlastně je logistika je na stránkách našeho časopisu, nebo lépe řečeno, pracovníkům PID téměř zbytečně vysvětlovat, ale protože se někdy o tomto pojmu dohadují, tak si uvedme několik faktů.

Navštívme společně některý ze supermarketů. Před námi je plno zboží. Obledení z Číny, boty z Itálie, elektronika z Japonska, sýry z Francie, jižní ovoce z Brazílie nebo ze severní Afriky; dokonce ani ta obyčejná tužka nebyla vyrobena u nás.

Před supermarketem stojí naše auto z Jižní Koreje, v nádrži má benzin vyrobený z ropy vytěženého ze dna oceánu třeba na plošině ve Finsku. A doma? Plyn z daleké Sibíře, elektrická energie vyrobená z uhlí, zatím dobývaného u nás, ale brzy to bude z uhlí vytěženého v Austrálii nebo v Jižní Africe; a tak můžeme pozorovat, že vše kolem nás se vyrobilo někde jinde a někdo musel tu věc, to zboží, ten nábytek, to ovoce dopravit až k nám. Pouze poslední část cesty do domácnosti jsme zajistili my.

Dobře, řeknete; ale co s tím má společného logistika?

Logistika je tedy řízení přepravy hmot. Logistika je práce s informacemi, a proto se v dnešní době rozvinula do oboru, který má dnes pro nás, v době informačních technologií a výkonných dopravních prostředků, obrovský význam. Přece tu přepravu zboží platíme při nákupu my!

## Jde o ceny zboží

Zaplatíme více, když logistik rozhodne nesprávně, zaplatíme méně, když logistik optimalizuje dopravní problém tak, aby náklady na přepravu byly co nejnižší. Proto je pro nás důležité, aniž si to uvědomujeme, např. umístění velkoskladů supermarketů, kvalita dopravních prostředků, které supermarkety zásobují, odkud se ropa kupuje, kde se těží uhlí pro výrobu elektrické energie apod.

Co vlastně takový logistik dělá? Sedí pohodlně v teplé kanceláři, přemýšlí, telefonuje, stále něco dělá na počítači, bez kterého dnes řídit přepravu dost dobře ani nejde. Na první pohled je to lukrativní místo. Když si ale uvědomíme, že pracuje hlavou proto, abychom se my měli dobře, tak je to jiné. Kéž by ten logistik byl co nejchytřejší, kéž by nám ušetřil co nejvíce peněz. Vůbec nevádí, že také někomu zajistí větší zisk.

Řízení přepravy – logistika je práce s informacemi, což zjednodušeně zobrazuje obrázek.

## Co dělá logistik

**Logistik získává informace:** o druhu a množství zboží, které se má dopravovat, o místě, kde se bude zboží nakládat, překládat nebo vykládat, o způsobu balení zboží a o velikosti dopravních jednotek, o druzích dopravních prostředků, které bude nutné použít, o cestách (dopravních trasách), po kterých se budou dopravní prostředky pohybovat, o časech a místech kde se budou nacházet přepravované jednotky, o aktuální situaci na dopravních trasách, o cenách za přepravu, nakládání, vykládání a skladování a mnoho jiných informací.

**Logistik na základě svých znalostí zpracovává získané informace:** vybírá vhodné dopravní prostředky, ze sítě možných dopravních cest vybírá tu nevhodnější, zvolí čas a místo pro nakládání, případně potřebnou techniku, určí časy průjezdu důležitými dopravními místy (např. pro napojení dobytka), určí techniku a pracovníky, pokud jsou nutní pro zabezpečení přepravy, určí způsob převzetí zboží při nakládání a vykládání a pod.

**Logistik ve třetí části řízení – ovládnání** – zasahuje do procesu přepravy pouze v některých (havarijních) případech, vypracuje plán přepravy zboží včetně zohlednění všech výše uvedených kritérií. Neřídí dopravní prostředky protože ty řídí řidiči, strojvůdci, piloti, kapitáni lodí což je řízení v reálném čase, do kterého logistik normálně nezasahuje, zpracovává strategii přepravy, zásobování, sběru hmot apod. a to je zase hlavní a významný problém pro působnost logistika, logistických poradců a také logistických firem.

## Logistika ve městě

Představme si velkou městskou aglomeraci, např. oblast Tokia, kde žije asi 40 milionů obyvatel, a proto ráno téměř třetina z nich vyjde za prací do různých míst. V tomto lidském mraveništi se lidé začínou rojit v ulicích a s patřičným spěchem se snaží dostat do nejbližšího vchodu do podzemí. Tam se postupně spojí do souvislého davu, který v jednosměrné chodbě směřuje k některé trase metra nebo jiného typu dráhy, a je jich tam zatím 24. Na některém východu z podzemí se opět téměř nekonečný dav rozbíhá do svých výškových budov a do svých kanceláří. Pokud se v takovém městě povolí postavit několik málo mrakodrapů, tak současně s povolením začíná logistický problém, jak dopravit budoucí zaměstnance do těchto budov. Skupina logistiků začíná pracovat. Označujeme to jako strategické řízení, protože situace nastane až za nějaký čas.

Logistici se radí, které metro nebo nadzemní dráhu přidat. Kde bude jejich trasa, kde budou stanice a ve kterém podlaží. Tak vzniká požadavek na stavbaře, aby navrhli

způsob stavby stanic a dopravních tratí, na konstruktéry, aby navrhli nové uspořádání vagonů, nový způsob pohonu apod. Sotva si logistici od této náročné práce oddechnou, přijde nový požadavek, např. že město chce na ostrově vzdáleném pouze 5 km od pobřeží a odděleném frekventovanou vodní cestou postavit zábavní centrum pro tři miliony návštěvníků a logistici začínají pracovat na novém náročném úkolu.

To je krátké, ale výstižné upozornění na náročnou práci logistiků v oblasti přepravy lidí.

## Jak to je v Praze?

Je samozřejmě, že řešení dopravních problémů v Praze není o nic jednodušší, i když je to výrazně menší město. Výrazně menší, ale mnohem krásnější, členitější, s množstvím historických budov které nemůžeme zničit, s mnohem užšími ulicemi které nemůžeme rozšiřovat apod.

Podíval jsem se do DP-KONTAKTu z června a hned vidíme řešení několika vyloženě logistických úloh jako např. řešení dopravy na letišti v Ruzyni, řešení prodloužení metra v Praze 6 apod.

Z tohoto článku bych si dovolil opakovat několik úvodních vět autora „Na zabezpečení všech základních funkcí města má v Praze, stejně jako ve všech metropolích, zcela zásadní význam systém městské hromadné dopravy. Je významným městoprovozním prvkem, účinným nástrojem k regulaci individuální automobilové dopravy, důležitým činitelem ovlivňujícím životní prostředí a celkovou kvalitu života ve městě....“ Je to velmi pěkně řečeno o významu dopravy pro život všech lidí v městě.

Pak si ale můžeme položit otázku proč se tolik zdůrazňuje logistika, když se již všechno řeší a je to pravda, opravdu se ve skutečnosti všechno řeší. Logistika v dnešním pojetí má význam z několika důvodů.

Jednak se trvale zlepšují vlastnosti dopravních prostředků, zvětšuje se rychlost přepravy, zlepšuje se jejich zabezpečení, mění se nároky na kvalitu dopravních koridorů atd.



Dále se mění vnější podmínky pro přepravu jako např. výstavba nových výrobních objektů, rušení starých, výstavba výškových budov s velkým počtem obyvatel, nebo s velkým počtem úřadů apod. a těmto podmínkám se musí přeprava hmot, lidí, finančních prostředků, energie a pod přizpůsobit.

Ale hlavním důvodem jiného přístupu k řešení logistických problémů je vývoj informačních technologií na jedné straně a vývoj teoretických znalostí o řešení složitých dopravních problémů na straně druhé. I stávající vzdělání logistiků se musí stále vzdělávat.

Také proto na VŠLG hlásí ke studiu i zkušení logistici, majitelé dopravních firem nebo pracovníci s ukončeným vysokoškolským vzděláním.

V červencovém čísle DP-KONTAKTu je však ještě jedna akce zaměřená vyloženě na logistiku a to je „Rallye pražské integrované dopravy“. Je to nádherný příklad logistické úlohy. Navštívit co nejvíce z 28 míst v dopravní síti PID za 11 hodin s využitím jakýchkoliv dopravních prostředků PID. Je to názorný příklad logistické úlohy, kterou bez náročné přípravy není možné vyřešit tím nejlepším – optimálním způsobem. Myslím že za takovou nádhernou a zábavnou úlohu pro děti je zapotřebí organizátory pochválit.

## Vysoká škola logistiky

Vysoká škola logistiky zahájila od 1. října 2005 výuku v konsultačním středisku v Praze pro studenty z Prahy a blízkého okolí. Vysoká škola má akreditovaný bakalářský studijní program Dopravní a spojová infrastruktura ve studijních oborech Dopravní logistika, Logistika služeb a Informační management s prezenční i kombinovanou formou studia. V Praze bude prozatím výuku probíhat kombinovanou formou ve studijních oborech Dopravní logistika a Logistika služeb. Konsultační středisko bude působit v objektu Vyšší odborné školy a Střední školy managementu, s.r.o., se sídlem Nad Rokoskou 111/7, 182 00 Praha 8. Pro přijímací řízení ke studiu v konsultačním středisku v Praze platí podmínky vyhlášené rektorem vysoké školy obecně pro přijímací řízení ke studiu na akademický rok 2005/2006, které jsou publikované také na [www.vslg.cz](http://www.vslg.cz).

Prof. Ing. Vladimír Strakoš, DrSc., rektor a JUDr. Ivan Barančík, prorektor pro studium Vysoké školy logistiky v Přerově



Tématem dalšího dílu seriálu o společné totožnosti je používání písma a dalších znakových prvků, tentokrát v informačním systému. Pod pojmem informační systém si možná řada čtenářů představí prosvětlované butony nebo nasvícené informační tabule v metru či na železničních nádražích. Právě s těmito dvěma dopravními systémy v rámci PID je totiž termín nejčastěji spojován. V našem vyprávění si však budeme povídat o něčem docela jiném, ale jistě neméně zajímavém a důležitém.

## Linková označení na autobusech pražské MHD

Pozorným čtenářům seriálu jistě nešlo, že jeho těžištěm je období současnosti a zejména nedávné minulosti. Nejinak tomu bude dnes. O označování linek pražské koňky barevnými terčíky se můžeme dočíst v nejedné ze zajímavých knížek o historii pražské dopravy, prosvětlované orientace „budníky“ na starých dvounápravových tramvajových vozech detailně ukazuje většina dochovaných dobových fotografií. Obrázek o tom, jak se vypořádali s informačními prvky na vozidlech naší předkové, si můžeme udělat i po návštěvě Muzea MHD ve Střešovicích. Na linkové orientace z dob nedávno minulých však jako bychom zapomněli, i když pro řadu z nás mají svou cenu a především ty autobusové jsou vyhledávaným sběratelským artiklem. Zřejmě se ještě nechceme považovat za pamětníky. Neuvědomujeme si ale, že mezitím vyrostla generace, pro kterou už to historie skutečně je. Ani já si spoustu věcí nepamatuji a tak budu jenom rád, když se mi dnešním vyprávěním podaří vyburcovat některé ze skutečných pamětníků, aby nepřesnosti a mezery doplnili.

Mnozí z nich mi možná dají za pravdu, když řeknu, že co byl rok 1963 pro pře značování evidenčními čísly, to byl v novodobé historii pražské MHD rok 1974 pro způsob označování autobusových linek a provedení jejich orientací. Devátý květen roku 1974 znamenal zásadní zásah do systému autobusových linek pražské MHD. Od soboty 10., respektive pondělí 12. května 1974 byly zrušeny linky překryvné sítě a sjednocen tarif. Všechny denní linky byly zařazeny do jednotné číselné řady počínaje číslem 101 a vznikly samostatné linky nočního provozu v nové řadě od čísla 501. Kromě tohoto „administrativního“ rozdělení se podařilo uvést do běžného provozu na tehdejší dobu kvalitní informační systém, který byl až do té doby na autobusech spíš ostudný.

## Orientace autobusů pražského Dopravního podniku před rokem 1974

Tehdy nejrozšířenější autobusy typu Škoda 706 RTO byly ve sledovaném období vybaveny na pravé oblině v prostoru mezi spodní hranou čelního skla a ukazatelem směru plechovou schránkou s předsazeným mléčným sklem. Zda byla vnitřním předpisem provozovatele nějak přesně specifikována poloha tohoto zařízení, nevím. Pokud ano, tak se zřejmě stejně příliš nedodržel, protože každý autobus měl schránku trochu jinak. Na omluvu však nemůžeme podat, že jednotlivé série dodaných autobusů se nepatrně lišily v umístění předních ukazatelů směru, což na polohu schránky mělo podstatný vliv. U některých sérií dokonce zůstal původní rámeček pro orientace linkové dopravy typu ČSAD se stříškou, kterým byla vozidla vybavena od výrobce. Protože byl širší než velikost číselné orientace, instalovala se prosvětlovací schránka symetricky pod stříšku do prostoru rámečku.



Na schránku se shora do záhybů (vodících kolejnicích) nasouvala venkovní orientace v provedení jako u tramvají – modrá plechová tabulka s vyřiznutým číslem linky, které bylo za zhoršené viditelnosti a ve tmě prosvětlováno. (Výřez z fotografie ze sbírky J. Arazima)



Vozidla Škoda 706 RTO byla do Prahy dodávána od roku 1959 v mnoha modifikacích a provedeních, z nichž některá měla i horní obdélníkový transparent. Pro vsouvání čelní orientace z interiéru vozu byl však používán jen v prvopočátcích provozu těchto autobusů. Na přelomu 50. a 60. let transparent sloužil spíš jako podklad pro rámeček upevněný vně vozidla přes skleněnou výplň, do kterého se nasouvala plechová tabulka s vyřiznutým číslem linky, které bylo z transparentu prosvětlováno.

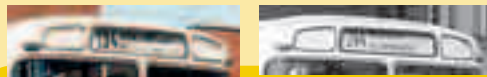
Foto: Archiv DP

Já už si ale takový provozní stav nepamatuji. Důvodem k opuštění jakéhokoliv využívání předního transparentu zřejmě byla skutečnost, že některé později dodávané modifikace autobusů Škoda 706 RTO, především jednodveřová provedení CAR, transparent neměla. I přes vzhledovou nejednotnost popsaných technických řešení se mnoho fotografií pražských městských autobusů před rokem 1974 pořízovalo tak, aby byla zřetelně vidět pokud možno právě jen čelní orientace. Ta totiž jako jediná alespoň trochu „vypadala“.

Od roku 1965 byly do Prahy dodávány autobusy typu ŠM-11 a ŠL-11. Na rozdíl od starších typů autobusů je pražský Dopravní podnik prosvětlovacími schránkami na přední oblině nevybavoval (některé dopravní podniky v jiných městech republiky však bez ohledu na standardizovaný čelní a zadní transparent ano). V Praze začalo být ihned čelního transparentu využíváno pro přední linkovou orientaci. Bývala různá. Autobusy jezdily buď jen s číslem linky nastříkaným přes šablonu na obdélníkové desce o rozměrech 450 x 220 mm „pohozené“ zevnitř do prostoru transparentu nebo s podobně „umístěnou“ původně boční orientací, či dokonce s „ertáčkou“ čelní plechovou tabulkou. Vzhlednější ovšem bylo řešení „číslo linky + text obou konečných zastávek“ na podlouhlém podkladě. Možná právě tady se dopustím faktografické chyby, ale domnívám se, že podkladem bylo plátno a možná to nebyla ani podkladová deska, ale převinovací orientace (takzvaný „biograf“). Uvidíme, co na to pamětníci...

Priznám se, že já skutečně nevím. První tramvaje typu T3 dodávané do roku 1963 (poslední byla série 6303-6327) byly „biografem“ v podlouhlém čelním transparentu také vybavovány. Řešení se ale provozně příliš neosvědčilo (omezená kapacita rádků pro čísla linek a názvy konečných zastávek, chybějící aretace zařízení – váleček se za jízdy otáčel, a tramvaj tak „měnila“ linku i konečnou). V roce 1964 proto přišli dva šikovní pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy se zlepšovacím návrhem nahradit podlouhlý transparent s převinovací orientací prosvětlováním plechové tabulky s vyřiznutým číslem linky. Ještě v témže roce byly

tímto způsobem upraveny všechny pražské „té trojky“. Další dodával výrobce už jen v této úpravě, která po dobu dalších čtyřiceti let až do současnosti neodmyslitelně v Československu k tomuto typu vozidla patřila. Ale vrátíme se zpátky k autobusům. Prosvětlované plechové tabulky na vozech Škoda 706 RTO byly podobné jako u tramvají typu T1 a T3 tmavě modré.



Obrázky 4 a 5 Nastříkaná čísla a texty na čelních orientacích u autobusů ŠM-11 a ŠL-11 byly u linek normální sítě tmavě modré až černé, u linek překryvné sítě červené, na bílém podkladě. Na snímcích je dobře vidět rozdílné provedení číslice „4“. Foto: Tomáš Dvořák

Boční orientace pro všechny typy autobusů měly rozměry zhruba 450 x 220 mm. Bílý podklad obsahoval číslo linky, obě koncové zastávky a podle potřeby i ná-

# Corporate integrovan

zvy mezilehlých zastávek, podobně jako je tomu dnes. U linek normální sítě v barvě zelené, u linek překryvné sítě v barvě červené. Boční orientace se umísťovaly u autobusů Škoda 706 RTO nejčastěji do svařovaných U-rámečků v nažloutlé barvě meziokenních interiérových ploch a sloupků, přišroubovaných na střed spodní hrany prvního okna za prvními dveřmi. Některé starší vozy dvoudveřového provedení MTZ a MEX jezdily ještě s původními rámečky dodávanými výrobcem, které byly umístěny pod horní otevíratelnou částí třetího, předposledního okna před zadními dveřmi. V době před rokem 1974 se však již tyto rámečky pro podélné orientace „trolejbusového“ typu nepoužívaly. Novější ŠM-11 a ŠL-11 měly nažloutlé rámeček upevněn v neotevíratelné části hliníkového rámu posuvného okénka, v horní části prvního okna za předními dveřmi a orientace se do jeho záhybů vkládala už způsobem používaným dodnes. U prvních dodaných autobusů tohoto typu v polovině 60. let krátce sloužily k umístění boční orientace i svařované U-rámečky připevněné jako u vozů Škoda 706 RTO ke spodní hraně okna a snad se občas využíval i transparent nad předními dveřmi, který první „ešenký“ měly. Některé vozy ŠM-11 a ŠL-11 dodané do roku 1974 měly rámeček pro boční orientaci ve spodní části okna – zleva byl uchycen do okenního sloupku, zprava ke svislé přídržné liště z pasoviny, přišroubované ke spodní hraně okna a ke spodní části hliníkového rámu horní otevíravé části okna. Držáky bočních orientací u autobusů ŠM-11 a ŠL-11 už byly opatřeny osvětlením, vloženým pod horní záhyb rámečku. Používání držáků bočních orientací však nebylo příliš silnou stránkou tehdejšího provozní kázně. Oškubaně, potrhané a špinavé papírové orientace řidiči autobusů Škoda 706 RTO velice často „strkali“ místo do rámečků mezi pevnou a otevíratelnou část prvního bočního okna. Zadními orientacemi se v Praze autobusy MHD neoznačovaly vůbec.

## Metro přichází se zlepšením

Nedostatečné „spartánské“ informační vybavě autobusů pražské MHD udělalo přírůž až otevření prvního provozního úseku tratě C metra. Linkové orientace se skutečně doslova přes noc změnilly k nepoznání a počínaje ranním výjezdem 10. května 1974 si snad žádný z řidičů nedovolil je dát na jiné místo, než které bylo na vozidle k tomuto účelu určeno. Zkrátka i politicky ovlivněná a vládnoucí garniturou ostře sledovaná akce, jakou otevření pražského metra bezpochyby bylo, měla své skryté výhody...

Nevyhovující tabulky a podlouhlé transparenty několika provedení byly od toho rána nahrazeny novými orientacemi převážně z plastu, které se ve spojení se stávajícími modrými plechovými tabulkami s vyřiznutým



číslem linky pro autobusy Škoda 706 RTO a Jelcz 272 MEX staly na dlouhá léta skutečně reprezentativními prvky informačního systému na vozidlech.

Stříbřité plakáty s černým informačním textem byly natolik velké, že by zakrývaly boční linkovou orientaci u autobusů Škoda 706 RTO, která byla na rozdíl od autobusů ŠM-11 a ŠL-11 nebo tramvajů při spodní hraně neotevratelné skleněné plochy určené k výlepu informačního plakátu. To byl zřejmě jeden z důvodů, proč se ještě před květnem 1974 začaly rámečky u „erťáků“ stěhovat z prvního okna za předními dveřmi za okno před předními dveřmi. Plocha linkové orientace totiž byla v porovnání s vylepeným informačním letákem menší a pro výhled řidiče z vozu tak příznivější. Svou roli možná sehrála i skutečnost, že autobusy Škoda 706 RTO měly díky trambusové konstrukci sedačky před předními dveřmi vyvýšeny, a tak cestujícím přemístěná orientace bránila ve výhledu méně než na původním místě. Jestli však i tato drobnost byla brána v potaz, nevím a je to jen můj neověřený dohad. První autobusy typu Jelcz 272 MEX dodané v roce

Prahu dodávána s požadovanou úpravou čelního a zadního transparentu. To znamená s dosazením rámečků pro užší orientace.

Od roku 1977 byly zařazovány do provozu kloubové Ikarusy 280.08. Vozidla byla až do roku 1991, kdy byl do Prahy dodán poslední, vybavována maďarským výrobcem na čele a boku vozu velkými skříňnými pro linkové transparenty s přitlačnými péry, která sloužila k jejich odklápění od oken, o něž se opírala a umožňovala tak výměnu orientací. V Praze se tento způsob vkládání orientací používal jen krátce u vozidel dodaných v roce 1977 na Kačerov (evidenční čísla vozů 4013–4019) a jen u čelního transparentu. U všech ostatních transparentů (čelních i bočních) se vyřezávaly obdélníkové otvory a dosazovaly buď háčky (Vršovice, Kačerov) nebo vodorovné vodičí kolejničky (Klíčov), aby mohly být používány orientace jednotného provedení s ostatními typy vozů. Pro umístění zadní orientace byl výrobcem určen široký leštěný hliníkový U-rámeček upevněný na platě pod zadním oknem. Na Klíčově a ve Vršovicích se nahrazoval nažloutlými rámečky z vyřezaných

na plotru z plastických fólií, původně žlutnoucí PVC bez UV filtru vystřídané nové stálobarevné a trvanlivé plastové materiály ABS.



Externí zpracovatelé si s centrováním nebo zarovnáním textů starosti příliš nedělali. V souvislosti s otevřením II. provozního úseku trati C metra od 7. 11. 1980 se začaly na orientacích objevovat symboly metra („vrána“). Vyznačování možností přestupu na metro však zpočátku příliš důsledné nebylo, o čemž svědčí vyobrazená orientace linky číslo 233. Linka byla do této trasy prodloužena téměř až o rok později (27. 10. 1981) a na znak metra se přitom nějak pozapomnělo.

Foto: Sběrka autora

## Pražské é dopravy – III



V souvislosti se změnou tarifu vstoupilo v pražské MHD v platnost tzv. mechanizované odbavování cestujících (MOC), které spočívalo jednak v odstranění pokladen uvnitř vozu a jejich nahrazení označovací předem zakoupených jízdenek, jednak v instalaci světelného a zvukového znamení u každých dveří. Na tyto „novinky“ byli cestující upozorňováni mimo jiné i velkými transparenty vylepenými na bočních sklech u každých dveří určených k nástupu do vozidla.

Foto: Archiv DP

1973 už byly vybavovány rámečkem boční orientace v nové poloze. U některých vozů Škoda 706 RTO byly přemístěny původní svařované rámečky. U jiných funkcí držáků nahradily dva naohýbané plechové pásky, přišroubované vedle sebe k spodní hraně pod oknem a opatřené na konci navlečenou ochrannou bužírkou, které přitlačovaly linkovou orientaci ke sklu okna. Jednoduchého řešení, které zamezilo jakémukoliv drnčení orientace a sníženou čitelností textu za oroseným sklem v přeplněných vozech, bylo použito i k instalaci zadních linkových orientací, které se začaly od roku 1974 v autobusech standardně používat. Ve vozech ŠM-11 byly pro umístění zadní orientace aktivovány dosud nepoužívané a výrobcem standardně dodávané zadní linkové transparenty. Dvoudveřové ŠL-11, které je neměly, byly dovybaveny zadním držákem, přišroubovaným k platu pod zadním dvojkoknem. Pro tento účel posloužily boční rámečky z vyřezaných vozů ŠM-11, ze kterých bylo odstraněno osvětlení orientace. Autobusům ŠM-11 a ŠL-11 začaly být postupně přetřány okraje širokých čelních (zadních) transparentů bílou nebo nažloutlou barvou.

Důvod? Nové orientace v provedení oboustranného tisku v kombinaci „číslo linky + text“ měly jednotný rozměr a byly tak určeny k osazování na čelo, bok i záď vozu. Formát měly proto užší než výřez transparentu, a tak při rozsvícení celé schránky docházelo k přesvětlování, a tím ke zhoršení čitelnosti poskytovaných informací. V letech 1974–1981 prošly „ešemy“ několika výrobními inovacemi a nová vozidla byla (nejen) pro

autobusů ŠM-11, na Kačerově se původní originální rámeček zužoval.

### Ve znamení plastu

Zásadní změnou u orientací používaných na autobusech pražské MHD od května roku 1974 bylo jejich síťotiskové provedení na deskách z PVC. První síta byla vytvářena přímo v Dopravním podniku a parta nadšenců z libeňské provozovny si na nich dávala opravdu záležet. Výhodu měli v tom, že se nemuseli držet žádné svazující technické normy, a tak si mohli vyhrát s líčováním nebo naopak, s vystředěním různě dlouhých názvů zastávek v jednotlivých řádcích a pomáhat si nejrůznějšími výškami a tloušťkami písma. Nádherně zarovnané a čitelné texty uvozovalo číslo linky, které bylo poněkud vyšší než na původních orientacích. Číslice měly žádoucí proporce a znaky jednotného provedení. Libeňákům za to, že už před více jak třiceti lety nastavili tak vysokou laťku, aniž by v té době věděli o nějaké corporate identity, patří upřímný dík. Je velká škoda, že nás loni opustil Richard Kukla, který by jistě mohl moje neúplné vyprávění doplnit vlastními zkušenostmi a zajímavými vzpomínkami.



Tyto vzhledné orientace, tištěné velice často na silné podkladové plastové desky, které zabraňovaly nežádoucímu prosvícení oboustranného textu, jsou dodnes ozdobou sbírek fanů pražské MHD.

Foto: Sběrka autora

Výrobou orientací se v průběhu let zabývala řada specializovaných výrobců. Namátkou například výrobní družstvo Dubena Český Dub, Petr Holomý HOPEX nebo Značky Praha, s. r. o. S každým dodavatelem se měnilo provedení tisku a použitý druh podkladového materiálu. Síťotisk byl nahrazen prvky vyřezávanými



Postupem času se vyvíjel i způsob výpisu konečných zastávek. Na dnes už neexistujícím přímém dopravním spojení, kde se v podobné trase během několika let vystřídalily linky číslo 199 a 148, je to dobře vidět. Nejprve „mínuskami“ (malá abeceda) s upřesněním městské čtvrti „verzálkami“ (velké písmo). Později vše ve velké abecedě a nakonec jen názvem zastávky, tak jako je tomu v souladu se zněním licence a číselníkem zastávek dnes.

Foto: Sběrka autora

### Nové generace autobusů mění rozměry orientací

V lednu roku 1982 přišlo na Kačerov pět prvních autobusů Karosa výrobní řady 700 (evidenční čísla 3001-3005). Byly v provedení pro linkovou dopravu a nesly označení C 734. Úprava pro linkový provoz se projevovala i v jiném rozměrovém řešení čelního transparentu a bočního rámečku pro linkové orientace. Výrobce se po letech vrátil zpět k širší podobě, které se Dopravní podnik musel přizpůsobit. S řešením praktického problému se musely časem vyrovnat všechny provozovny Autobusů, protože i Karosy městského provedení dodávané od roku 1983 byly vybavovány stejně. Novinkou typu B 731 navíc byl rámeček pro čtvercovou zadní, pouze číselnou linkovou orientaci, která se v Praze v té době vůbec (legálně) nepoužívala. Na Kačerově se pustili cestou zkracování bočního rámečku a naopak rozšíření zadního držáku tak, aby do obou bylo možno vkládat orientace standardního provedení a velikosti. Do předního transparentu byl vložen ocelový L-profil, který jako kolejnička vymezoval prostor pro přední orientaci. Na jiných provozovnách si s problémem poradili buď obdobně nebo jej neřešili



vůbec (čelní orientace se „pohazovala“ do transparentu podobně jako před dvaceti lety u prvních ŠM-11, boční se „strkala“ mezi otevíratelnou a pevnou část okna jako u „erfáků“, zadní se „jen tak“ opřela o čtvercový držák a tak podobně).



Negativní provedení orientací linek nočního provozu se používalo od roku 1978. Porovnání původní velikosti 450 x 220 mm a rozšířené podoby odpovídající držákům vozidel Karosa dodávaných do Prahy od roku 1982.

Foto: Sběrka autora

K systémovému řešení došlo až o nějaké čtyři roky později, když byly dosavadní velikosti orientací přizpůsobeny novým transparentům a držákům a začaly se objednávat samostatně téměř čtvercové tabulky jen s číslem linky. Tuším, že to bylo v souvislosti s otevřením dalšího provozního úseku tratě A metra do stanice Strašnická v červenci roku 1987. Tehdy jsem u Autobusů pracoval druhým rokem. Společně s kolegou Michalem Kandou, se kterým jsme jako velcí fandové MHD nesměli u ničeho zajímavého chybět, jsem připravoval texty do orientací linek dotčených tímto trvalým dopravním opatřením. Stanovení textů tenkrát patřilo do náplně práce dopravního oddělení a my dva jsme se této činnosti vždy velice rádi chopili. Zavedli jsme dokonce i archiv orientací pro potřeby dopravního úseku, který měl sloužit zejména pro sjednocování textů na linkách ve společných přepravních svazcích. Rád na tu dobu vzpomínám. Zasluhou například Jirky Jandery z odboru zabezpečení provozu nebo Marie Nehaslové, která tenkrát působila jako vrchní výpravčí na Kačerově, byla spolupráce výtečná.

Další změna v provedení orientací se začala připravovat počátkem devadesátých let minulého století. Někdy v roce 1991 nebo 1992 jsem byl dopravním náměstkem o. z. Autobusy vyslán na výzvědy do Dopravního podniku města Českých Budějovic, abych tam zjistil podrobnosti ohledně označování vozidel předními linkovými orientacemi v kombinaci velké číslo linky + doplňková tabulka s názvem cílové zastávky. Budějovičtí kolegové se tenkrát mně i náměstkovskému řidiči Vladovi Rabanovi věnovali celé dopoledne a dokonce nám darovali jejich držák cílové tabulky, který montovali do Karos a Ikarusů. Později jsem se účastnil i porovnávacích zkoušek barevných kombinací pro budoucí nové orientace, které inicioval odbor zabezpečení provozu o. z. Autobusy. Realizace úprav orientací a uvedení nového systému, který jen s kosmetickými úpravami na vozech bez maticových transparentů přetrvává dodnes, jsem se však nedomáhal. V roce 1993 jsem bohužel z Dopravního podniku odešel.

V letech 1993 až 1994 byly orientace s modrým tiskem v hůlkovém písmu postupně nahrazeny orientacemi v černobílé barevné kombinaci, která byla určena jako nejčitelnější bez použití retroreflexních materiálů (barevné kombinace černá/žlutá nebo černá/citronově zelená jsou kontrastnější pouze v reflexním provedení). Zároveň došlo ke změně písma na řezu dle DIN 1451 v provedení normálním (středním) i zúženém (v závislosti na délce řádků v textu). Původně tištěné významové symboly metra u názvů příslušných zastávek byly nahrazeny výlepem piktoqramu ze samolepící fólie v barvě linky metra. Začalo se používat i logo Českých drah u názvů zastávek s možností přestupu na železnici v rámci PID. Vývoj je však neúprosný.

Pomyslnou štafetu přebírají maticové transparenty a informační panely s LED displeji, a tak klasickým orientacím v provozu autobusů Dopravního podniku pomalu zvoní umíráček.



Ukázka vývoje „širokých“ linkových orientací. Za povšimnutí stojí původní barevné sítotiskové provedení orientace linky číslo 141, jako představitele dlouhou neměnné linky ve stabilní trase, kde bylo možno i po letech používat původní síto se zarovnanými texty z počátku 70. let 20. století. Zajímavá je i orientace linky číslo 199, která reprezentuje přechodové období. Na rozdíl od dnešních orientací je podkladová deska bílá, číslo ani textové informace ještě nejsou provedeny normovaným písmem. Poslední dvě orientace linky číslo 141 ukazují postupný přechod od sítotisku (HOPEX) k výlepu fólie (Značky Praha, s. r. o.).

Foto: Sběrka autora

## Pořadová čísla

Na rozdíl od tramvají se tohoto identifikačního prvku na autobusech pražské MHD v dobách minulých příliš nepoužívalo. Z období předmnichovské republiky sice existuje několik snímků tehdejších autobusů s tabulkou pořadového čísla, ale z pozdějších let už si nic takového nevybavuji. Vzpomínám si, že se objevil až někdy počátkem sedmdesátých let minulého století, ještě před uvedením prvního provozního úseku tratě C metra do provozu. Formát podkladové plastové tabulky a výška číslic byly stejné jako dnes. Barva tabulky byla světle modrá a číslo žluté. Nebylo to příliš čitelné, a tak se ve druhé polovině 70. let 20. století barva podkladu změnila na tmavěmodrou a barva čísla na bílou. Počátek osmdesátých let přinesl bílé tabulky s černými číslicemi. Od roku 1994 se začaly používat tabulky současného provedení. Typ číslic ve všech případech vždy korespondoval s provedením číslic na linkových orientacích a platí to i dnes pro řezu písma dle DIN 1451.

## Linkové orientace na autobusech ostatních smluvních dopravců PID

První konfliktnější téma seriálu je tu. Mnozí čtenáři by na tomto místě možná očekávali jen srovnání lety praxe vypilovaného vysokého standardu běžného u pražského Dopravního podniku s kvalitou informačního systému těch druhých. Já si však myslím, že všelijaké orientační „takytabule“ prezentované některými smluvními dopravci, ignorující předepsaný typ a proporce písma a číslic nebo jednotnost obsahového a výrobního zpracování, jsou věcí notoricky známou. Navíc se domnívám, že není příliš fér se v podnikovém časopisu otírat o ty, kteří se na jeho stránkách nemohou příliš bránit a kteří na rozdíl od Dopravního podniku mají omezené finanční možnosti, zpravidla nedostatek odborných zkušeností s vyššími standardy informačního systému typickými pro provozní charakter městské dopravy a prakticky nulovou podporu. Proto se pokusím věc rozebrat trochu z jiného úhlu a nabídnout třeba i řešení problému.

Pro téměř nesystémové a z estetického hlediska často i dost příšerné linkové označování vozidel těchto dopravců totiž lze najít poměrně jednoduché vysvětlení. V době tržního hospodářství obecně platí, že soukromý

podnikatel nejspíš nebude dobrovolně, či snad dokonce iniciativně vynakládat svoje prostředky na něco, co mu nepřinese zisk nebo alespoň zviditelnění. Platí to i pro podnikání v dopravě a kvůli absenci jednoznačných pravidel nebo alespoň důsledné kontrole požadovaného minima v oblasti informačního systému, zatím bohužel i v dopravě pod hlavičkou komunálního dopravního svazu. Takovou teorii samozřejmě nelze zobecňovat, protože mezi dopravci PID lze najít několik světlých výjimek. Zbylé „problematické“ dopravce je pak možno zařadit do dvou skupin. Na ty, kteří vynaloží prostředky pouze na své vlastní zviditelnění bez ohledu na, řekněme závazky, výkonné jednotky v rámci dopravního systému (to jsou ti, jejichž autobusy v důsledně provedených firemních barvách se zajímavými logotypy a komerční reklamou na vlastní podnikání ostře kontrastují s ubohým linkovým označením dopravního systému, který je sice živý, ale jeho informační prvky jsou pro ně „jen“ nutnou přítěží), a na ty, kteří navíc podle mého názoru neomluvitelně své zviditelnění bezostyšně napeou i do informačního prvku (například k číslu linky). Případá mi, že tyto dopravci jakoby dodnes nepochopili smysl integrovaného dopravního svazu, který z hlediska informačního systému rozhodně netkví jen v prosazování sama sebe. Z toho všeho nepřímě vyplývá, že klíč k řešení současného neuspokojivého stavu má organizátor systému – organizace ROPID.

První vlaštkou, která měla napomoci zlepšení informačního systému na vozidlech smluvních dopravců, bylo vydání závazné směrnice organizace ROPID s názvem Orientační plastové tabule používané na autobusech v provozu na linkách Pražské integrované dopravy, s platností od 30. listopadu 2002. Materiál vychází z interního předpisu o. z. Autobusy Směrnice ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, Autobusy, o. z., č. 8/1999 a v podstatě tak rozšiřuje odzkoušený a provozně vyhovující stav v podmínkách Dopravního podniku na podmínky ostatních dopravců. Zejména ve vztahu k odlišným typům vozidel, která se v provozu Dopravního podniku nevyskytují. Směrnice vznikla z iniciativy organizace ROPID a já jsem rád, že jsem se jako externista mohl společně s vedoucím odboru ROPIDu Pavlem Kalčíkem na její přípravě aktivně podílet. V podstatě jsme si tak po letech připomněli naši někdejší spolupráci, když jsme počátkem devadesátých let chystali změnu orientací v o. z. Autobusy.

Škoda jen, že směrnice řeší pouze statické orientace a nikoliv i zásady pro sestavování číselných a textových informací na maticových transparentech a displejích. I tam totiž mnozí dokáží vytvořit neuvěřitelné věci (patkové číslice, nepochopení rozdílu ve významu textů provedených verzálkami a mínuskami, nedůslednost uvádění názvů dle CIS, podivné a nevzhledné centrování textových informací, atd.). Doufejme, že časem směrnice získá na žádané důležitosti a orientacím typu „co kus, to originál“, „na písmu nezáleží“ nebo „číslíce jako číslice“ bude provždy konec.

Z vlastní zkušenosti vím, že mezi zaměstnanci organizace ROPID je řada lidí, kteří jsou iniciativní, mají zajímavé nápady a chuť v oblasti informačního systému něco zlepšit. Dosud však chybí to nejpodstatnější – pevný řád a přesně vymezené kompetence. Neusměrněné experimenty postavené jen na individualitě některých jednotlivců mají k systémovému řešení bohužel daleko.

## Provedení orientace jako jednotící prvek ano, či ne?

Určitě **ano**. Shodně grafické a obsahové provedení linkových orientací je vedle prvků zastávkového informačního systému jedním z nejdůležitějších identifikačních znaků jednotného image dopravního systému v očích veřejnosti. Na rozdíl od barevného provedení vozidel, které je spíše vnitřní záležitostí dopravce nebo jeho zřizovatele, by měly tyto prvky vyjadřovat jednoznačnou příslušnost k dopravnímu systému. Tedy nikoliv sloužit k vlastnímu zviditelnění jeho výkonných složek mnohdy i záměrnou odlišností, tak jako je tomu ve vozidlech a na zastávkách PID dnes.

V příštím, závěrečném dílu seriálu si vezmeme na mušku jednotnost zastávkového vybavení a zastávkového informačního systému.

Sestavil Rudolf Maren



## Nová myčka vozidel v depu Hostivař

Výstavba stanice metra Depo Hostivař je v souboru sledovaných staveb rozšiřování sítě pražského metra. Stavba byla rozdělena na jednotlivé etapy: úprava zhlaví, změna technologie mytí, zrušení ofuku spodků vozidel, vlastní stavba a povrchové úpravy.

První etapa – úprava zhlaví, tj. výměna kolejového svršku a obnova kolejového spodku byla provedena v prázdninovém období loňského roku.

Zahájení stavebních a montážních prací na vlastní stanici Depo Hostivař bylo možné až po uvedení nové strojní myčky vozidel do provozu. Toto byla předstihová a související stavba, neboť stávající myčka se nacházela v prostoru nové stanice. Práce byly zahájeny 5. ledna letošního roku a probíhaly za provozu depa při krátkodobých lokálních výlukách. Po dobu výstavby bylo zajištěno mytí vozidel metra na původní strojní myčce.

Vzhledem ke špatnému technickému stavu původní myčky vozidel (rok výroby 1985, výrobce VÚŽ Bratislava) bylo rozhodnuto o výstavbě myčky nové v plně automatickém provozu, bez účasti obsluhy na mycím cyklu, s možností mytí 24 hodin denně. Z provozních důvodů byl zamítnut systém myčky mobilní. V rámci výstavby bylo zrušeno bez náhrady ofukování spodků vozidel, které se využívalo pouze pro ruská vozidla typu 81.71.

Jako dodavatel byla vybrána firma IPO spol. s r. o., která je výhradním zástupcem VÚŽ Bratislava, mimo jiné již spolupracovala i na speciálních opravách myček vozidel na ostatních depech metra.

Předmětem projektu bylo řešení nového stacionárního rámu pro mytí skříní vozidel metra, který by umožňoval strojní mytí nejen bočních částí skříní vozidel, ale i čelních skel a mezivozových čel. Současně byl zvolen nový systém tažení soupravy, umístěný pod úroveň podlahy v prostoru mezi kolejnicemi. Myčka pracuje na principu chemického rozpouštění nečistot, následného rozrušení nečistot mechanickými kartáči, oplachování vodou a ofukování vzduchem. Znečištěná odpadní voda odtéká do stávající čistírny odpadních vod a je dále využívána v recyklačním oběhu. Součástí myčky je i nové pracoviště pro čištění interiérů vozidel s bočními lávkami, umístěnými na sousední koleji a vybavenými také novým typem posunovacího mechanismu.

Základní technické parametry :

- druhy mytí vozů 81-71 (ruské), 81-71M (modernizované), M1 (nové)
- minimální kapacita mytí 2 soupravy za 1 hodinu
- délka mycího prostoru 145 metrů
- délka vlakové soupravy 96 metrů
- spotřeba vody na 1 soupravu max 6 m<sup>3</sup>

Na základě úspěšných funkčních zkoušek byla myčka převzata 2. června a uvedena do zkušebního provozu.

Nová myčka vozidel by měla umožnit mytí souprav v nepřetržitém provozu bez přítomnosti obsluhy, čímž dojde k úspoře pracovníků a zkvalitní se samotný mycí

- proces. V případě bezporuchového provozu uvažujeme v budoucnosti i o modernizaci myček na depech Kačerov a Zličín.

Karel Holík, Správa vozidel Metro  
Foto: Viktor Baier



Detailní pohled na posunovací zařízení. Vůz metra najede do vymezeného prostoru. Zařízení „uchopí“ kola na jedné nápravě a odbrzděnou soupravu pomocí elektromotoru a pevně zabudovaného undávacího hřebenu posune stacionární myčkou.

## Stanice metra Depo Hostivař

V devadesátých letech minulého století byla zpracována celá řada studií na zřízení stanice metra v areálu depa Hostivař. Poslední studie, která prověřovala realnost umístění, vlastní realizace a provozu stanice v areálu depa Hostivař, byla zpracována v březnu 2000. Tato studie navrhovala celkem 4 variantní řešení umístění, z nichž k dalšímu projektovému rozpracování byla doporučena varianta umístující stanici do prostoru stávající myčky vozů metra.

V souladu s celkovým trendem vymístování doprav-

ních uzlů z lokalit, které jsou z hlediska urbanistického, a samozřejmě i z hlediska životního prostředí pro tento účel nevhodné, do lokalit vhodnějších, je přemístění terminálu tratě metra a terminálu návazné autobusové dopravy z lokality Skalka do lokality Depa Hostivař prospěšným činem.

V lokalitě Skalka se výrazně zmenší dopravní zatížení autobusovou MHD, z čehož plyne menší objem exhalací, nižší úroveň hluku, prašnosti a podobně. Současně se zmenší dopravní zatížení tras, po kterých byla návazná doprava od stanice Skalka vedena.

K realizaci tohoto záměru bylo nutno provést rekonstrukci měničny a distribuční transformovny ve stanici Skalka, úpravu kolejového zhlaví depa pro dopravu cestujících, výstavbu nové myčky vozů metra, vybudovat stanici s ostrovním nástupištěm v místě stávající myčky a vybudovat terminál pro návaznou autobusovou dopravu MHD a PID včetně P+R.

Výstavba stanice metra Depo Hostivař byla zahájena úpravami měničny a distribuční transformovny (MDT) Skalka a kolejového zhlaví depa Hostivař, které byly ukončeny v roce 2004. Začátkem roku 2005 byly zahájeny práce na myčce v depu Hostivař.

Tyto uvedené akce sloužily jako příprava před vybudováním vlastní stanice. Úprava MDT pro zvýšené energetické potřeby depa se stanicí, úprava zhlaví

pro možnost zvýšené rychlosti jízdy vlaku po zhlaví, respektive po koleji 1 a 2 pro vyjetí grafikonu a vybudování nové myčky pro umožnění mytí vozidel metra, neboť stanice bude situována na místě myčky staré.

V červenci byly zahájeny stavební práce na stanici metra Depo Hostivař. Stavební část zajišťuje sdružení společností Metrostav a.s. a Energie – stavební a báňská a. s. V současné době probíhají stavební práce, tj. bourací a demontážní činnost a betonáže základových pasů a výplní stávajících jámek a kanálů. Technologickou část zajišťuje ČKD Praha DIZ.

Podle harmonogramu zpracovaného všemi účastníky výstavby budou stavební a montážní práce skončeny do 28. února 2006. Následně pak budou probíhat funkční a komplexní zkoušky zařízení a jejich ověřovací provoz.

Současně s výstavbou vlastní stanice metra byla zahájena výstavba přístupových komunikací, terminálu autobusů a P+R v prostoru mezi ulicemi Černokosteleckou a areálem depa Hostivař. Předpokládané ukončení kompletní stavby je v 1. pololetí roku 2006.

V současné době se zajišťují podklady pro výstavbu parkovacího domu v prostoru P + R s celkovým počtem 556 parkovacích míst (z původních 177).

Ing. Josef Vondruška,  
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: Petr Malík

## Proč nemáme vyšší odměny pro revizory za pokuty a pro řidiče autobusů za prodej jízdenek!

S ohledem na zvýšení jízdného od 1. července letošního roku se naskytla možnost upravit odměnu za jednotlivé pokuty revizorů a odměnu pro řidiče autobusů za prodej jízdenek cestující veřejnosti v autobusech. Zvýšení bylo odsouhlaseno představenstvem společnosti.

Bylo pouze otázkou rychlosti, kdy bude vytvořen a podepsán dodatek platné Kolektivní smlouvy 2005 (dále KS – 2005), aby úprava bylo možno realizovat.

Zaměstnavatel urychleně připravil příslušný dodatek KS – 2005, ve kterém je zapracována úprava

v odměňování dotčených profesí a předložil ho k podpisu odborovým organizacím na společném jednání 28. června 2005.

Tento postup je nezbytný vzhledem k tomu, že odměňování je nedílnou součástí stávající KS – 2005 a její změnu (a to i ve prospěch zaměstnanců) je nutno řešit ve shodě obou smluvních stran.

Přes veškerou snahu některých předsedů odborových organizací i zaměstnanců personálního úseku se nepodařilo přesvědčit všechny zástupce odborové strany o patřičnosti podpisu. Tento dodatek je

prozatím neplatný, protože není podepsán všemi odborovými organizacemi, které musí při změně KS vystupovat jednotně. Bohužel odborová strana na zvýšení odměny pro výše uvedené profese nenašla jednotný názor.

Snahou zaměstnavatele je navrženou úpravu uvést v co nejkratší době v život, proto se snaží přesvědčit odborové organizace, které nepodepsaly, aby své rozhodnutí přehodnotily a svůj podpis dodatečně připojily.

Jan Pospíchal, oddělení kolektivní smlouvy a metodiky péče o zaměstnance





Pozor!, právě začíná ranní nástup a s ním i nový táborový den. Škoda jen, že sluníčko zůstalo za mraky.



Lodě u mola na Orlíku odpočívaly. Na projížďku byla velká zima, ale v průběhu táborů lodě nezahálely.



Vlajková četa právě vztyčuje státní vlajku.



Stany na Orlíku letos skrápěl déšť víc než kdy jindy.

## Druhé turnu táborech – tep

Dvojici letních dětských táborů připravil na letošní rok Dopravní podnik pro děti svých zaměstnanců. Na Orlíku, ale i v Nuzicích se uskutečnily dva třítydenní turnusy. Zájem byl menší než v minulých letech. „Druhý běh měl dříve plnou kapacitu, tedy devadesát dětí, letos jich tu máme pouze 68,“ trochu si stěžoval hlavní vedoucí na Orlíku Tomáš Vávra. V Nuzicích bylo ještě o pět dětí méně, a tak jsme mohli několikrát zaslechnout postesknutí. „Chybí pořádná propagace tábora, ale i rodinných pobytů v Nuzicích. Proto je tu málo lidí.“ Další obecnou pravdou je, že dětí je teď méně, než tomu bylo ještě před několika lety. První turnusy, jak už tomu bývá, byly naplněnější. Na Orlíku byl maximální počet devadesát dětí, v Nuzicích téměř osmdesát.

Především v Nuzicích znějí stesky i na cenu pro děti, jejichž rodiče nepracují v Dopravním podniku nebo pro vnuky a vnučky zaměstnanců. „6 300 korun je vysoká cena a každý si dobře rozmyslí, kam za takovou cenu dítě pošle.“

Průběh letošního léta, alespoň do 12. srpna, do kdy probíhaly tábory, nebyl z hlediska počasí zrovna ideální. Účastníci druhých turnusů se potýkali s teplotními extrémy. Koncem července se vyrovnávali s tropickými vedry, která na pár dní navštívila republiku a o několik dní později zase bojovali se zimou. „Minulou noc jsme tu měli pouze šest stupňů, to už je hodně málo na spaní ve stanu,“ znělo z úst Radka Švejdy na Orlíku. „Přítom druhý turnus má tradičně nejlepší počasí, ale letos to neplatí.“ Hlavní vedoucí Tomáš Vávra ho doplnil. „Loni nám pršelo dvakrát, letos to nepočítám.“ Nuzice kromě veder ještě koncem července navštívil přívál krup.

V době naší návštěvy na Orlíku jen chvilku drobně mží, program se proto přesouvá do „voliéry“, správně řečeno kulturní místnosti, kde druhým kolem pokračuje soutěž Trubadixův zlatý skřek, obdoba populárních televizních hudebních soutěží. Celý tábor se nese ve znamení Asterixe a Obelixe, a tak pěvecká soutěž je v tomto duchu. Desítky postupujících z úvodního kola zpívá vybrané písničky a snaží se probojovat do finále. Ti, kdo se nepředstaví za mikrofonem, tleskají a povzbuzují své favority, nejen slovně, ale i plakáty.

Přesunutí programu pod střechem je logickým vyústěním vrtochů počasí. Na Orlíku není totiž tolik prostoru k sušení mokrých svršků. „Včera už jsme zprovoznili staré přímotopy právě ve voliěře, abychom mohli lépe sušit věci,“ doplňuje Vávra. Příznivci městského luxusu asi právě ocení lepší a modernější zázemí v Nuzicích,

Pěvecká soutěž Trubadixův zlatý skřek se na Orlíku těšila velké přízni nejen soutěžících, ale i diváků, kteří dávali najevo, kdo je jejich favoritem.







Podruhé od srpnové povodně v roce 2002 ožil areál v Nuzicích dětskými tábory. Po živelné pohromě však prošel výraznou rekonstrukcí.



Schéma už je připraveno na odpolední pokračování celotáborové hry.

## sy na letních lotní extrémny

kde v chatkách tráví tábor drtivá většina dětí, nainstalovány jsou přímotopy, a tak program není tolik narušován počasím. Po dvou týdnech pobytu na táboře už děti přece jen nemají tolik čistých věcí, aby je mohly pravidelně střídat.

Zálesácké, trochu drsnější prostředí má zase jiné kouzlo a dává také dětem mnoho potřebných návyků pro běžný život. Posuzovat tábory podle kvality zázemí či toalet určitě není ideální, navíc každému vyhovuje něco jiného. Na prvním místě je program, ale ten během naší krátké návštěvy posuzovat nemůžeme.

Velkou roli také hraje kuchyně a s tou jsou na obou místech spokojeni. Na Orlíku jsme z nejdělnějších úst zaslechli: „Výborně vaří, velkým problémem je nepřibrat.“ Do Nuzic jsme přijeli v době oběda a co může být pro kuchaře lepším vysvědčením, než vyjedený hrnec s jídlem. Po hrachové polévce se doslova zaprášilo a některé děti byly zklamány, že si nemohou přidat. Druhé jídlo, jater s rýží, bylo dost, a tak nikdo hladem trpět nemusel. Už jen při pohledu na jídelní lístek posledního táborového týdne se nám sbíhaly sliny.

Pečené kuře, smažený řízek, ovocné knedlíky, svíčková nebo přírodní kotlet hranolky, to jsou jen námatkou vybrané pokrmy, na kterých si pochutnávaly děti v Nuzicích. Na Orlíku to bylo podobné.

Na obou táborech se jezdí na lodích a v letošním roce tomu nebylo jinak. „Pro všechny kategorie dětí připravujeme třídní puták na lodích. Mladší a střední dojedou ke hradu Orlík, nejstarší až na Zvíkov, ale letos i tuto akci poznamenalo počasí, a tak nejstarší jsme museli přivést zpátky, neboť byli úplně promočení,“ přibližoval strasti letošního tábora Tomáš Vávra. V Nuzicích se jezdí po Lužnici nebo nedaleké Vltavě, vždyť je k dispozici na dvacet lodí. Nejen to. Přítomným autobusem se jelo i do kina. „V Bechyni jsme měli dohodnutý film pro starší i pro mladší děti. Také jsme byli na výletě v Českém Krumlově,“ přibližoval náplň táborových dní hlavní vedoucí.

Tábor na břehu řeky Lužnice se letos nesl ve znamení Hvězdné brány, mimozemšťanů a vzdálených civilizací. V době naší návštěvy probíhala jedna z posledních částí hry, kdy děti nejsou rozděleny podle věkových kategorií, ale do skupinek, kde velcí spolupracují s malými a naopak.

Pár dní po naší návštěvě letošní táborové dobrodružství skončilo. Snad se všem líbilo a přineslo mnoho nezapomenutelných zážitků zúčastněným dětem tak, aby se v příštích letech opět vracely na krásná místa v blízkosti Vltavy a Lužnice. -bda-

Vlajka druhého turnusu v Nuzicích, kterou představuje hlavní vedoucí.



Mimozemšťané si v Nuzicích postavili i počítačové centrum.

Mimozemšťané se představují...





## FILM

V září by se mimo jiné měly v našich kinech objevit i dva nové české filmy.

Režisér Bohdan Sláma ve své novince nazvané **Šťěstí** navazuje atmosférou filmu a nakonec i hereckým obsazením na svůj úspěšný debut *Divoké včely*, který zaznamenal mimořádný ohlas u českých diváků a přinesl mu i řadu cen na mezinárodních filmových festivalech. Šťěstí je příběhem o křehkém vztahu dvou mladých lidí, jenž postupně přeroste v opravdovou lásku. Hrdinka příběhu Monika (Tatiana Vilhelmová) se musí rozhodnout, zda obětuje vysněnou cestu do Ameriky za svým přítelem, aby se mohla postarat o děti svojí nejlepší kamarádky. Největší oporou se jí stane Toník (Pavel Liška), s nímž se snaží dětem nahradit chybějící rodinu, a najde u něj nejen oporu, ale i lásku. Film je hereckým koncertem obou hlavních představitelů, které doplňují skvělými výkony ve vedlejších rolích Aňa Geislerová, Bolek Polívka, Simona Stašová, Zuzana Krónerová, Marek Daniel a další.

V kinech od 15. září 2005.

**Dobla!** se jmenuje černá vánoční komedie režiséra Petra Vachlera, která se odehrává v rozvětvené rodině Mukových. Hlavním hrdinou je Karel Muk, jednoduchý chlapík s jednoduchými sny, žijící poněkud stereotypním manželským životem s Terezou, nevlastní matkou Karlovy dcery Valinky... Hrají Jaroslav Dušek, Petr Čtvrtníček, Nela Boudová, Tomáš Hanák a další.

V kinech od 29. září 2005.

## DIVADLO

**Divadlo Rokoko** připravilo na 16. září vlastně ve světové premiéře trpkou komedii na motivy Čechovových *Tří sester* autorky Ivy Volánkové nazvanou *3 sestry 2005.cz*. Ema po letech přichází domů na oslavu narozenin nejmladší sestry Anděly. Anna přišla o dítě

a snaží se udržet manželství, které se rozpadá. Luisa – „vychovatelka“ pečce dorty a luští křížovky. Bratr Jakub mlčí. Hraje počítačové hry. Svět kolem něj se nemění. Otec mlčí. Nemluví, protože svět kolem něj se změnil příliš. Ožije až s vpádem hasičského sboru do zahrady. Hasiči mají cvičení a jejich přítomnost se stává ohněm, který rozpálí unavený a trochu cynický svět sester. Letní zahrada, opékání buřtů, předvolební kampaň a zapnutá televize. Politika a média se tlačí dovnitř, rozvracejí vztahy, zneklidňují. Nastíhují model „jak žít“, při kterém nezbyvá prostor pro život. Sestry hledají klid. Ema, Anděla a Anna chtějí žít normálně. Hrají Alena Štréblová, Tereza Chytilová, Jana Stryková, Václav Mareš, Dana Batulková, Jan Bidlas, Jiří Hána, Hynek Chmelař, Marek Matějka a Jan Plouhar.

**Divadlo pod Palmovkou** zařadilo na 17. září do repertoáru v obnovené premiéře inscenaci Johna Steinbecka *O myších a lidech*. Světznámá novela nositele Nobelovy ceny, kterou pro jeviště upravil sám autor, vypráví příběh zvláštního přátelství Lennieho a George, kteří uprostřed nelítostného světa sní svůj sen o šťastné budoucnosti. Lennie a George cestují od ranče k ranči a nechávají se najímat na příležitostnou práci. Sní o tom, že si našetří na malou farmu a společně na ní budou hospodařit. Do jejich života však vstoupí vyzývavá žena, která jejich plány osudově změní... Pod režijním vedením Pavla Kracíka uvidíte např. Stanislava Lehkého, Rostislava Čtvrtlíka nebo Karla Hlušíčku.

## HUDBA

Září přinese opět ještě nějaké ty hudební festivaly. Milovníci tzv. vážné hudby se mohou opět těšit na festival **Pražský podzim**. Jeho již patnáctý ročník, jenž pod záštitou prezidenta republiky Václava Klause proběhne ve dnech 12. září – 2. října, situuje většinu svých koncertů do Rudolfiny. Více na [www.prazskypodzim.cz](http://www.prazskypodzim.cz). Zajímavou akcí by mohl být i festival nazvaný **MOVE**, který se uskuteční ve dnech 15. – 17. září v pražských

klubech Abaton, Cross, Guru, Kain, Matrix, Palác Akropolis, Rock Café a Roxy. Pod záštitou primátora hl. m. Prahy Pavla Béma jej pořádají Palác Akropolis, Gato Loco Productions a Retro 2000 ve spolupráci se zúčastněnými kluby. Jde o zcela nový druh festivalu, který reflektuje aktuální trendy na poli kultury a zábavy. Vychází z know-how francouzské agentury Gato Loco Productions a jejich zkušeností z produkovaných akcí (například festival Le Printemps de Bourges, vybudovaný na stejném principu, navštívilo letos přes 200 000 návštěvníků).

Festival **MOVE** je koncipován jako tzv. festival bez megahvězd, zato s účastí neokoukaných a zajímavých interpretů z různých evropských metropolí. Představí mladé evropské umělce s akcentem na jejich lokální reprezentativnost. V jeho rámci se uskuteční řada koncertů a parties, ale také další neomyšlitelné součásti dnešního života ulice zahrnující taneční, divadelní vystoupení, výtvarné umění a sport. Více informací o aktuálním programu na [www.movefest.info](http://www.movefest.info).

A další velké koncerty na září? Třeba v úterý 20. září vystoupí v Divadle Broadway zpěvák legendárních **Yes Jon Anderson**. Ve středu 21. září zavítá do Sazka Areny v rámci svého aktuálního turné skupina **Elán**. Fanoušci nekomerčních žánrů spíše temněji laděné hudby se mohou těšit na **Prague In Dark Festival**, který proběhne v sobotu 24. září v klubu Cross za účasti německých gothic rockových The Ancient Gallery a Expretus, polských Sui Generis Umbra, slovenského mystic darkwave souboru Lahká múza a našich zástupců – EBM kapely No Name Desire a formace Do Shaska!. Více na [www.neosfera.cz](http://www.neosfera.cz). Palác Akropolis v neděli 25. září nabídne křesťnové desky **Petera Lipy**. No a nakonec – ve čtvrtek 29. září do Velkého sálu Lucerny zavítá bývalý baskytarista kapely Rolling Stones **Bill Wyman** se svou kapelou The Rhythm Kings, kterou dal dohromady v roce 1997. Více na [www.livermusic.cz](http://www.livermusic.cz).

-mis-

# Dopraváček očima vedoucího



V některé z zakrytých a plných sklenic se skrývá výtoužený klíč.

Stejně jako v minulých letech bych i tentokrát chtěl zavzpomínat na tři týdny strávené na levém břehu Lužnice pár kilometrů od Bechyně. Počasí nám moc nepřálo, takže koupání jsme si neužívali tolik, kolik by se o prázdninách slušelo. Program jsme často museli

Odebráním několika sirek vznikne určitý obrazec.



narychlo přizpůsobovat aktuálním podmínkám. Přesto věřím, že na tábor budeme vzpomínat rádi.

Nejvíce vzpomínek bude pravděpodobně spojeno s celotáborovou hrou. Ta byla letos inspirována někdejší televizní soutěží *Pevnost Boyard*. Pro děti byla připravena řada soutěžních disciplín, s jakými se zatím docela určitě nesetkaly. O malé a velké klíče a později i o indicie vedoucí k heslu, které dokáže otevřít bránu pevnosti, tvrdě bojovaly nad hádankami a hlavolamy, při střelbě ze vzduchovek, na speciálních chodítkách nebo při noční hře. Při některých soutěžích bylo důležité přemýšlet, při některých vedla k úspěchu obratnost a rychlost, někde stačila jen kapka štěstí.

Pomyslnou třešničkou na dortu bylo závěrečné vynášení pokladu z pevnosti. Všechny soutěžící týmy správné heslo uhodly a do pevnosti se dostaly. Všichni soutěžící tak mohli poznat tajemnou atmosféru umocňovanou hudbou a neúprosný časový limit. Všichni museli myslet na nekompromisně se zavírající bránu. Ke zklamání některých z nás se všichni včas dostali ven. Kdyby musel některý z týmů zaplatit za svého závěrečného člena nemalé výkupné, mohlo třeba všechno dopadnout úplně jinak...

Kromě celotáborové hry přišly ke slovu samozřejmě i tradiční výlety do Bechyně, Tábora, Písku a do Chýnovských jeskyní. Při těch se děti leccos zajímavého dozvěděly – v Bechyni musely zjistit odpovědi na otázky, které se lázeňského města týkaly, v Písku se mohly projít po nejstarším kamenném mostě. Své místo měly v programu také projížďky na kánoích a pramicích, táboráky a různé sportovní aktivity – fotbal, badminton, přehazovaná atd.

I když mám někdy pocit, že je čím dál tím těžší děti zabavit, jsem rád, že se o to můžu aspoň snažit. A tou nejlepší odměnou je pro mě (a jistě nejen pro mě) viditelná dětská radost a občasné slůvko uznání. A taky to, když se aspoň některé děti na Dopraváček znovu vrátí. Prál bych si, aby těch letošních jelo i za rok hodně.

**Petr Janáč, vedoucí 7. oddílu, jednotka Provoz Autobusy**  
Foto: Petra Kolbeková



Klouzačka.

Vynášení pokladu z pevnosti.





## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

**Prosim Vás o zveřejnění tabulky odchodu do důchodu dle data narození, protože mi stále není jasné, jakým způsobem se prodlužuje důchodový věk.**

Dle původního důchodového zákona činil důchodový věk, pokud byl dosažen do 31. prosince 1995: u mužů 60 let, u žen 53 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí, 54 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti, 55 let, pokud vychovaly 2 děti, 56 let, pokud vychovaly 1 dítě, 57 let bezdětně.

Pokud je výše uvedených věkových hranic dosaženo později, tedy v období od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2012, stanoví se důchodový věk tak, že ke kalendářnímu měsíci, ve kterém jste dosáhli výše uvedeného původního důchodového věku, se přičítají u mužů 2 kalendářní měsíce a u žen 4 kalendářní měsíce za každý započatý rok z doby po 31. prosinci 1995 do dne dosažení uvedených věkových hranic (viz tabulka).

Po 31. prosinci 2012, pokud ovšem do této doby nedojde ke změně důchodového zákona, bude činit důchodový věk:

u mužů 63 let

u žen 59 let, pokud vychovaly alespoň 5 dětí,

60 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti,

61 let, pokud vychovaly 2 děti,

62 let, pokud vychovaly 1 dítě,

63 let bezdětně.

Tabulka pro stanovení důchodového věku podle roku narození

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

Poznámka: roky + měsíce

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2005, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 – 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2004, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého 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 svou adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnavatelský odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysokánská). Telefon 296 193 361, mobil 607 720 871, e-mail: bajerovah@dpp.cz.

Helena Bajerová,  
zaměstnavatelský odbor

## Výdělečná činnost poživatelů plného invalidního důchodu

Pro pobírání plného invalidního důchodu (PID) při výdělečné činnosti nejsou stanovena žádná pravidla. Na rozdíl od pobírání částečného invalidního důchodu! Výdělek je tedy možný bez podmínek a nezáleží na charakteru výdělečné činnosti (závislá činnost, samostatně výdělečná činnost), na rozsahu této činnosti (plný nebo zkrácený úvazek, doba určitá nebo neurčitá), na výši výdělku. Výdělečná činnost je pouze signálem pro lékaře okresní správy sociálního zabezpečení k tomu, že mohlo dojít ke změně zdravotního stavu, nebo že nadále trvají podmínky plné invalidity.

### Účast poživatelů PID na důchodovém pojištění

Poživatelé PID jsou účastní důchodového pojištění, a to do dosažení důchodového věku. Tato účast je náhradní dobou a pro výši procentní výměry důchodu se započítává jen v rozsahu 80 procent.

Pro účely stanovení délky doby pojištění pro vznik nároku na důchod se pobírání PID započítává v rozsahu plném (100 %).

Jako vyloučená doba při výpočtu osobního vyměřovacího základu se pobírání PID započítává též v plném rozsahu 100 %. Za vyloučenou dobu se však pobírání

PID nepovažuje, pokud dochází k souběhu s výdělečnou činností, v níž byl dosažen příjem zahrnovaný do vyměřovacího základu pro pojistné na důchodové pojištění, nebo s dobou, za kterou náleží náhrada za ztrátu na výdělku.

Vykonává-li poživatel PID samostatně výdělečnou činnost, považuje se tato činnost za vedlejší a osoba je povinně účastna důchodového pojištění, přesáhne-li v roce 2005 hranici příjmů po odpočtu výdajů rozhodnou částku 42 922 Kč. Nedosažne-li této částky, může se k účasti přihlásit dobrovolně.

### Souběh PID a nemocenského

V případě souběhu PID a nemocenského dochází k omezení poskytování nemocenského. Poživateli PID se nemocenské poskytuje po dobu 84 kalendářních dnů a při více pracovních neschopnostech po dobu 84 kalendářních dnů v jednom kalendářním roce. Toto omezení neplatí, jestliže pracovní neschopnost vznikla pracovním úrazem.

### Poživatelé PID a pojistné na sociální zabezpečení

Pro poživatele PID a jejich zaměstnavatele neplatí žádné odchylky a specifická pravidla.

### Poživatelé PID a zdravotní pojištění

Stát je plátcem za poživatele PID. To znamená, že pro tyto osoby neplatí minimální vyměřovací základ. Vyměřovacím základem je skutečný příjem. Jinými slovy – je-li poživatel PID výdělečně činný jako zaměstnanec nebo osoba samostatně výdělečně činná, platí se pojistné na zdravotní pojištění ze skutečně dosaženého příjmu i v případě, že tento příjem je nižší než minimální mzda (v roce 2005 – 7 185 Kč).

### Základ daně u poživatele PID

Od roku 2004 platí pro poplatníka s příjmy z podnikání ustanovení o minimálním základu daně. Na poživatele PID se toto ustanovení nevztahuje.

Poživatel PID snižuje svůj vypočtený základ daně o základní roční nezdanitelnou částku 38 040 Kč a dále o částku 14 280 Kč z titulu požívání PID.

### Minimální mzda u poživatelů PID

Minimální mzda činí v roce 2005 měsíčně 7 185 Kč, hodinově 42,50 Kč. Jde-li o zaměstnance, který je poživatelem PID, činí minimální mzda 50 % těchto částek.

Ing. Alena Vaňková, obchodně-ekonomický úsek,  
e-mail: vankovaa@dpp.cz

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Neklamným znamením měsíce září a nastupujícího podzimu jsou vedle brášen na zádech školáků také houbařské košíky. Ačkoliv mykologičtí experti vyražejí do lesů po celý rok, prostý houbařský lid čeká na devátý měsíc, kdy bývá úroda zpravidla nejbohatší. Češi jsou považováni za milovníky a znalce hub, a tak není divu, že kvalitními houbařskými internetovými stránkami se to u nás hemží... Inu jak houbami po dešti. Na některé z nich, které vám mohou být při sběru, určování či zpracování hub nápomocny, vás dnes upozorníme.

Velmi pěkné a přehledně zpracované stránky o houbách naleznete například na adrese <http://mujweb.cz/www/houby>. Stránky jsou rozčleněny do tří základních kategorií s vše říkajícími názvy – Atlas, Recepty a Teorie. V Atlasu najdete na sto padesát druhů hub s podrobnými popisy a fotografiemi, v receptáři pak takřka stejný počet houbových pokrmů. V sekci věnované teorii se pak mimo jiné dovíte, jak a kdy houby rostou, jaké druhy sbírat či jak houby konzervovat. Pokud hledáte stručného a přehledného pomocníka, lze tyto stránky jen doporučit.

Zajímavé mykologické stránky jsou rovněž k vidění na adrese [www.nahouby.cz](http://www.nahouby.cz). Ocení je zájemci o houbové re-

cepty (vyplatí se navštívit sekci Recepty od čtenářů) a pak především ti, kdo se zrovna chystají vyrazit s košíkem do lesa. V sekci lakonicky nazvané Kde rostou totiž naleznou aktuální zprávy od desítek příspěvatelů z celé republiky, rozříděné podle krajů. Velmi bohatá je zde také nabídka fotografií, které si můžete stáhnout do počítače a použít je jako pozadí na obrazovce (tzv. wallpapery čili tapety).

Pokud dáváte před před fotografiemi přednost kresbám, určitě si nenechte ujít krásné obrázky hub od Jaroslava Svobody. Naleznete je na Mírových houbařských stránkách, sídlících na [www.ldsystm.cz/mushrooms](http://www.ldsystm.cz/mushrooms). Návštěva této adresy se ale vyplatí také zájemcům o další houbařské recepty – houbařská kuchařka Jiřího Vamberškého obsahuje takřka dvě stovky houbových pokrmů s podrobným popisem jejich přípravy a řadou cenných rad stran zpracování hub. Za shlédnutí stojí rovněž malá galerie věnovaná historii zobrazování hub, za studování ní pak latinsko-český slovníček názvů hub, který obsahuje na osm stovek latinských pojmenování a jejich českých ekvivalentů.

Z dalších zajímavých internetových stránek věnovaných houbám připomeňme ještě stránky Mykologie v Podkrkonoší na adrese <http://houby.humlak.cz>.

Ti, kdo sem zavítají, se mimo jiné dovědí něco o otravách, které způsobuje požití některých druhů hub, a mohou si zpestřit houbový jídelníček o tradiční jídla krkonošských horalů. Od věci není ani návštěva webové prezentace České mykologické společnosti na adrese [www.myko.cz](http://www.myko.cz), kde naleznete nejen plán houbařských přednášek, výstav a dalších akcí, ale třeba také slovníček odborných mykologických pojmů.

Do lesa s košíkem se nevyrazí pouze v Čechách, ale i v sousedním Polsku a na Slovensku. Kdo nevěří, nechtě věnuje pozornost některé z tamějších internetových stránek s houbařskou tematikou. Z těch polských lze doporučit stránky Na grzyby! na adrese [www.grzyby.pl](http://www.grzyby.pl), jímž dominuje velký atlas čítající 885 druhů hub. U našich východních sousedů se před houbařskou výpravou vyplatí návštěva vynikajících stránek [www.nahouby.sk](http://www.nahouby.sk) s čerstvými zprávami ze všech regionů země; zájemci si dokonce mohou nechat informace o aktuálním výskytu hub zasílat do své emailové schránky. Pokud vaše virtuální kroky zabloudí právě na tyto graficky i obsahově velmi povedené stránky, určitě si nenechte ujít on-line mykologickou poradnu a také perfektně zpracovaný atlas hub.

-mš-



## Mosty na Žofín (Slovanský ostrov)

Teprve v průběhu 17. a 18. století vznikl naplavením různého materiálu za ostrůvkem, na kterém stály Štítkovské mlýny, nový ostrov. Kolem roku 1836 se pro něj ustálil lidový název Žofín, který přetrvává dodnes, ačkoliv byl v roce 1925 přijat oficiální název Slovanský ostrov. Původně se bylo možné na ostrov dostat jen přívozem, který je doložen již v roce 1714. V roce 1826 byl schválen projekt mostu, na kterém pak vybírala mýtné pražská obec. Není známo, kdy byl most uveden do provozu. Měl tři pole mřížové konstrukce, široké 7,5 m a délky 48,4 m na dvou návodních podvojných litinových pilířích. V letech 1903–1904 byl most asi o 7 metrů zkrácen v důsledku výstavby nového nábřeží u Národního divadla. Při povodni 15. března 1940 byl jeden z pilířů vážně poškozen, a proto musela být část mostu odstraněna. S využitím starých mostních konstrukcí od Botiče a Strahovského stadionu tu pak byla postavena dřevěná provizorní lávka o šířce 4 metry, nahrazující dvě třetiny starého mostu.

V prosinci 1948 byl dokončen a předán do užívání nový most s jedním železobetonovým obloukem o světlosti 27,48 m a šířce 12,6 m a na počátku roku 1949 mohl být starý most odstraněn. Současný most má jen lokální význam pro spojení ostrova s nábřežím.

## Most Legií

Spojení Starého a Nového Města s Malou Stranou a částí Smíchova zajišťoval několik staletí přívoz, tzv. horní či prostřední staroměstský. Je doložen už v roce 1486. Když se v první polovině 19. století začalo rozvíjet pražské předměstí Smíchov, vyvstala potřeba druhého pražského mostu, protože dosavadní jediný,



kamenný most Karlův, již nárokům města nestačil. Most byl postaven v letech 1839 až 1841 v ose Ferdinandovy (Národní) třídy. Jeho celková délka byla 412,74 m a šířka mezi zábradlím 9 m, z čehož 6 m připadalo na vozovku, zbytek na chodníky. Most tvořily dvě části oddělené na Střeleckém ostrově mohutným pilířem, na kterém stály po stranách jednopatrové domky, z nichž v severním byl průchod na schodiště, kterým se sestupovalo na ostrov. Každý díl mostu měl dvě věže na podpěrných pilířích, na kterých byla uložena ložiska mostních řetězů. Celkem bylo na mostě osm řetězů, každý článek řetězu měřil 3,16 m! Zavěšenou mostovku tvořily dřevěné trámy vyztužené vespod obráceným železným věšadlem. Na trámech byly podélné dřevěné nosníky nesoucí podlahy z fošen z měkkého (!) dřeva. Řetězový most byl dán do užívání 4. listopadu 1841 a dostal jméno most císaře Františka I.

V roce 1862 po mostě jezdila omnibusová linka J. Ballabena, později i další omnibusové linky. Konstrukce mostu ale neumožňovala, aby na něm byly v letech 1875 a 1876 instalovány koleje koněspřežné dráhy. Cestující, kteří chtěli použít koňku i na Smíchov, museli až do roku 1883, kdy začala koňka jezdit po Palackého mostě, chodit přes řetězový most pěšky. Protože řetězový most přestal vyhovovat potřebám rozvíjející se dopravy, odkoupila ho v roce 1885 pražská obec od

akciové společnosti, která byla jeho původním vlastníkem, a začala připravovat stavbu mostu nového. Přípravy ale trvaly 13 let.

S ohledem na význam tohoto spojení bylo nutné postavit o něco severněji dřevěný provizorní věšadlový most o sedmnácti polích o celkové délce 343 m a šířce 7,3 m, z čehož 4,9 m připadlo na vozovku. Provizorium bylo dáno do užívání 13. července 1898 a ihned se přikročilo k demontáži řetězového mostu. Zbořením věží mostu se tato část Prahy zásadním způsobem proměnila.

Nový kamenný most byl dokončen v roce 1901. Na staroměstské straně má tři eliptické oblouky, přes Střelecký ostrov vede fakticky most inundační (zátopový) se dvěma oblouky a konečně na malostranské straně jsou tři eliptické oblouky. Na Střelecký ostrov vede z mostu opět kamenné schodiště. Most dosáhl šířky 16,4 m, a tak výrazně překonal svého řetězového předchůdce. Charakteristickým architektonickým prvkem mostu se staly mohutné kamenné domky určené původně pro výběrčí mýtného. V ose mostu vede dvoukolejná tramvajová trať. Veřejnosti byl most i s tratí předán

## 3. ČÁST

14. června 1901 a významným způsobem zkvalitnil veřejnou dopravu v Praze. Zrychlil zásadním způsobem tramvajové spojení centra města s Malou Stranou i severní částí Smíchova. V letech 1928–1939 zde jezdily i autobusové linky Elektrických podniků.

Původně most nesl jméno svého předchůdce. Od roku 1919 dostal jméno most Legií, v letech 1940–1945 se jmenoval Smetanův most a v letech 1960–1990 most 1. máje.

## Karlův most

Karlův most se stal jedním ze symbolů Prahy. Ze všech současných mostů na území hlavního města je nejstarší, ale měl své předchůdce. Například Hájkova kronika uvádí údajně stržení mostu povodní už v roce

795, Kosmas udává zaplavení (!) mostu v roce 1118. Poslední dřevěný most byl stržen povodní v roce 1157. Za královny Judity byl v letech 1169–1174 postaven první pražský kamenný most o 21 pilířích, dnes tradičně označovaný jejím jménem. Most byl poškozen povodní 12. března 1272 a 3. února 1342 byl pobořen natolik, že už nebyl obnoven. Několik zbylých pilířů bylo v roce 1348 použito ke stavbě mostu dřevěného. Juditin most se nacházel severněji než

Karlův most. Jeho zbytky se dochovaly dodnes. Základy a jeden pilíř byly objeveny v roce 1784 pod Křižovnickým klášterem. Také v jednom malostranském domku najdeme sklep, jehož klenbu tvoří oblouk románského Juditina mostu.

Základní kámen nového kamenného mostu byl položen za vlády císaře Karla IV. 9. července 1357, ale jeho stavba trvala velmi dlouho. Uvádí se, že most byl sjízdný v roce 1397 (možná už v roce 1380), ale stále ještě nebyl hotov. Dokončen byl teprve kolem roku 1402. Proti Juditinu mostu není přímý, ale mírně esovitě prohnutý. Jeho délka je 515,76 m a šířka 9,4 m včetně zábradlí.

Byl tedy založen vsuktku velkoryse a ve své době patřil mezi nejširší evropské mosty. Jeho parametry dovolily o několik staletí později tudy vést dvoukolejnou uliční dráhu! Most má 16 oblouků a na obou stranách charakteristické mostecké věže. Nižší malostranská věž je dokonce starší než Karlův most, protože pochází

zhruba z roku 1235, kdy byla součástí opevnění Juditinu mostu. Vyšší věž byla postavena ve 2. polovině 15. století. Staroměstská mostecká věž byla dokončena asi v roce 1391. Částečně most vede nad malostranským břehem a nad ostrovem Kampou. V roce 1785 byly na Kampu z mostu zřízeny schody, které byly v roce 1844 nahrazeny novými. Architektonickou podobu mostu dotváří především kříž a tři desítky převážně barokních soch a sousoší (v některých případech jde o kopie), z nichž první, sv. Jan Nepomucký, je z roku 1683, poslední, sv. Cyril a Metoděj, pak teprve z roku 1938.

Během své dlouhé historie byl most několikrát pobořen povodní. Už 21. července 1432 bylo pobořeno pět pilířů a oprava trvala až do roku 1502, protože mezitím v roce 1496 napáchala další škody jiná velká povodeň. Další povodeň 28. února 1784 poškodila most natolik, že zde byla zakázána jízda povozů a následně i pěší doprava.

Původně se na Karlově mostě vybíralo mýtné, ale to bylo 23. listopadu 1815 zrušeno.

Karlův most (až do roku 1870 nesl jen označení „Kamenný most“) byl dlouho jediným trvalým pražským mostem. Proto po něm v roce 1830 (snad krátce jezdila i první pražská omnibusová linka J. Chocenského. Omnibusy se zde objevily i po roce 1860 a vytlačila je až koněspřežná dráha. Začala zde jezdit 1. září 1883. Jako zajímavost uvedme, že vzhledem k velkému stoupání na obou předmostích musely při tažení vozů pomáhat přířeže.

V období, kdy most sloužil kolejové dopravě, postihla Prahu další katastrofální povodeň. Ve čtvrtek 4. září 1890 se po nárazech naplavených klád, vorů a různého harampádí zřítily tři oblouky a provoz na mostě se nadlouho zastavil. Teprve 1. února 1891 bylo předáno do užívání alespoň dřevěné provizorium, které spojovalo zachovalé části mostu. Protože na něm nebyly položeny koleje, zřídila zde společnost Pražská Tramvaj omnibusovou linku – první náhradní linku městské dopravy. Oprava mostu začala až v srpnu 1891. Provizorium sloužilo do 19. listopadu 1892, kdy byla oprava mostu dokončena.

Protože se dlouho nemohl najít vhodný způsob elektrifikace tramvajové tratě, vydržela zde koňka až do 12. května 1905, kdy se s tímto dopravním prostředkem Pražané definitivně ve svém městě rozloučili. Od 28. září jezdily po mostě elektrické tramvaje využívající spodní přívod proudů podle návrhu Františka Křižíka. Až do roku 1907 zdejší linka projížděla velkou částí Prahy, ale s ohledem na časté poruchy kontaktů se provoz od 21. února 1907 omezil na kyvadlovou linku mezi Malostranským a Křižovnickým náměstím. Elektrická tramvaj jela po mostě naposledy 30. dubna 1908. O den později ji nahradila prodloužená hradčanská autobusová linka, jejíž provoz skončil již v listopadu 1909. Městské autobusy se na Karlův most vrátily ještě jednou, nejdříve zde od 17. ledna 1932 krátce jezdila linka M, od října téhož roku pak definitivně linka A. Po zásadní redukci autobusové dopravy od 1. října 1939 městská hromadná doprava z Karlova mostu zmizela natrvalo. Automobily jsme na Karlově mostě mohli potkávat až do prosince 1965. V dalších letech, až do



roku 1975, probíhala velká rekonstrukce, během které byla pěší doprava převedena na provizorní lešení nad mostovkou. Po skončení prací byl most definitivně vyhrazen jen chodcům. Proto byly při rekonstrukci zrušeny i chodníky.

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík



# Hasiči zachránili lidský život

V pondělí 11. července došlo v důsledku přívalového deště k zatopení 3 podlaží podzemních garáží ve stanici metra Vltavská. Na místě zasahovaly jednotky Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku (HZS DP) z požárních stanic Hostivař a Zličín. Když se zličínská jednotka vracela zpět na svoji základnu, na křižovatce ulic Patočkova a U Brusnice byla zastavena řidičem tramvaje a požádána o zásah u dopravní nehody na křižovatce Patočkova – Střešovická, kde vozidlo Opel Astra narazilo do sloupu městského osvětlení. Ve voze byla uvězněna těžce zraněná žena ve věku asi 30 let. Naši hasiči poskytli zraněné ženě první pomoc a s použitím hydraulického vyprošťovacího zařízení ji z vozu vyprostili. Po příjezdu Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy



byla žena předána k dalšímu ošetření a odvozu do nemocnice.

Jak byli následně hasiči z družstva „C“ požární stanice Zličín informováni, žena díky rychlému a odbornému zásahu těžkou dopravní nehodu přežila. Po odvozu zraněné ženy hasiči ještě zasypali místo dopravní nehody sorbentem VAPEX, aby zlikvidovali únik ropných produktů z havarovaného vozidla a pomocí elektronářadí z výzbroje výjezdového automobilu provedli odstřižení elektrického vedení u lampy městského osvětlení, neboť kabely se dotýkaly motoru vozidla a hrozil vznik požáru.

Není bez zájmovosti, že družstvo „C“ z požární stanice Zličín zasahovalo u podobné dopravní nehody již v říjnu 2001, kdy na křižovatce ulic Milady Horákové a U Brusnice poskytli první pomoc těžce zraněné ženě, která se svým vozidlem narazila také do sloupu



veřejného osvětlení. Také tehdy žena díky rychlému zásahu hasičů těžkou havárií přežila. Za tehdejší zásah zličínští hasiči převzali na pražském Hradě z rukou tehdejšího prezidenta republiky Václava Havla Zlatý záchrannářský kříž.

Vedení hasičského záchranného sboru hasičům z družstva „C“ za jejich záslužný čin poděkovalo a opět navrhně toto družstvo do soutěže o Zlatý záchrannářský kříž za rok 2005.

**Ing. Michal Wovesný, vedoucí odboru HZS**  
**Foto: Hasičský záchranný sbor DP**

## NAPSALI O NÁS

MF Dnes (17. 8. 2005)

### Technika pomáhá hlídat metro před sprejery

Speciální termokameru používají v metru strážníci proti sprejérům. „V tunelu je ve tmě uvidíme i na dvě stě metrů. Díky technice už se nestává, že by byl postříkán každé ráno celý vlak,“ uvedl ředitel městské policie Ludvík Klema. Odstraňování graffiti neboli převážně pestré barevných výtvarů sprejérů stojí Dopravní podnik značné peníze. Jen v metru to loni bylo skoro sedmáct a půl milionu korun. Proti sprejérům podnik postupuje hlavně zaváděním nových bezpečnostních systémů v garážích, vozovných a depech metra. Sprejeři, kteří si tato místa v minulosti oblíbili a pomalovali za noc třeba soupravu metra, se do nich už v podstatě nedostanou.

MF Dnes (19. 8. 2005)

### MHD má v létě často zpoždění

Je to pořád stejná písnička. MHD v Praze slouží cestujícím o prázdninách velmi špatně. Přeplněné dopravní prostředky (hlavně metro), intervaly dlouhé, zpoždění běžná. Jezdím ze stanice Velká Ohrada na Praze 13 každé ráno v 8.24 hodin autobusovou linkou č. 235. Dvouminutové zpoždění příjezdu autobusu je zcela běžné. To však mně ani spolucestujícím nevadí, pořád ještě stíháme metro, které má v tuto dobu už nekonečné osmiminutové intervaly. Horší je, když autobus přijede o 5 až 6 minut později. Pak nám před nosem ujede metro a já jednoduše přicházím do práce pozdě. Někdo může namítnout, ať jezdím dříve, ale

proč? Z jakého důvodu? Já jen chci, aby MHD dodržovala předepsané odjezdy a příjezdy, snad je to jejich povinnost, či ne?

Právo (20. 8. 2005)

### Do Žvahova pojedou autobus

Do Žvahova v Praze 5 bude od září jezdit městský autobus. Místní obyvatelé se tak dočkají spojení čtvrti s tramvajovou smyčkou v Hlubočepích hromadnou dopravou. Ve Žvahově bydlí kolem 3 000 lidí. Domy zde vyrostly už ve 30. letech minulého století, hromadná doprava k nim nikdy nevedla. Místní obyvatelé žádali o zavedení autobusu několik let. Do čtvrti bude jezdit menší autobus, protože obvyklý neprojde podjezdem pod železniční tratí v ulici Nad Zlíchovem. I pro menší autobus se musel podjezd a také další ulice upravit.

Vybral ing. Jan Urban

**VODOROVNĚ:** A. Hledme; část stodoly; karetní hra; část molekuly; závodní loď. – **B. 1. díl tajenky.** – C. Předložka; druh palmy; bia; jméno zpěváka Gotta; forma; pozdrav. – **D.** Setnina; součást oblečení; mošská vydra; přísada do vápna; toliko. – **E.** Žací nástroj; lavice (nářečně); český básník; ostrý konec; buddhistická hrobka. – **F.** SPZ Litoměřic; bodavý hmyz; český dirigent; nástraha; beran (slovensky). – **G.** Kraslický podnik; africká antilopa; staré zbraně; ženské jméno; SPZ Pelhřimova. – **H.** Druh nápoje; skupenství vody; Sarmati; bájný mořský živočich; nevolník. – **I.** Nemoc kloubů; deset gramů; někde; slitina Fe+Al; karetní výraz. – **J.** Označení našich letadel; pocit dlouhé chvíle; jméno Pučálkovic žirafy; obožřivelník; prkenný strop; název písmene. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Hudební nástroj; Feuchtwangerovo jméno; anglický hrabě; tvrdé černé dřevo; stařec (knižně).

**SVISLE:** 1. Příklad; peřej; ve svém bytě. – 2. Evropan; diamantový prášek; norek americký; SPZ Nitra. – 3. Části týdne; SPZ Teplic; lékařská potřeba; uzlík v tkanině. – 4. Úřední spisy; stolní hra; jev na obloze. – 5. Vyhynulý pštos; spodní část vozidla; nožní páka. – 6. SPZ Levic; oblíbený nápoj; jednoduchý stroj; SPZ Karviné. – 7. Husarský kabát; příjmení Vergilia; souhlas. – 8. Časopis pro ženy; vestibul; druh kořene. – 9. Belgické lázně; kůra (zastarale); italská řeka. – 10. Předložka; klobouk (z maďarštiny); ženské jméno. – 11. Bělehradský vrch; vytyčená cesta; plošná míra. – 12. Despota; manželka (slovensky); římských 2050. – 13. Jemenský přístav; druh hlodavce; tropická rostlina. – 14. Litinový plát; chomáče; pohyblivé spojení dvou kostí. – 15. SPZ Ostravy; chod koně; mužské jméno; od

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 8/2005: Je těžké napsat satiru, ještě těžší je ji podepsat. (Žarko Petan)

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

(latinsky). – 16. Bývat majitelem; bratr (básnický); osten. – 17. Chvost; cisterna; notes. – 18. Slovenská národní rada (zkratka); Ibsenovo drama; značka radia; číslovka. – 19. SPZ Mělníka; domácí Josef; panečku; značka telluru. – 20. Náramně; spojka; záblesk světla.





### Rozebírání hrází na Smetanově nábřeží.

ka č. 207 do trasy Ohrada – Florenc, aby autobusy nezajížděly až na Staroměstskou. Normální provoz MHD byl obnoven bezprostředně po rozebrání hrází v daném úseku, tedy v neděli 24. července přibližně dvě hodiny po půlnoci.

Hasiči dokončili výstavbu hrází v sobotu přibližně v 8 hodin ráno. Přes den si kompletní protipovodňová opatření mohla prohlédnout veřejnost a v 18.00 hodin bylo zahájeno rozebírání, které skončilo v nedělních časných ranních hodinách. Cvičení Voda 2005 bylo svým rozsahem ojedinělou akcí v celoevropském měřítku. Vyžadovalo bezvadnou spolupráci profesionálních a dobrovolných hasičů, zdravotnické záchrané služby, městské a státní policie, Dopravního podniku a dalších firem a institucí. Dobrovolným hasičům se podařilo překonat časové limity předpokládané pro stavbu hrází a dokázat, že centrum Prahy může být ochráněno před povodní za několik hodin.

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

Foto: Jan Kostík

### Hráze na Smetanově nábřeží.



# Cvičení Voda 2005

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme psali o protipovodňových opatřeních na ochranu Prahy. V době, kdy se minulý číslu připravovalo do tisku, proběhlo v Praze velké záchranářské cvičení pod názvem **Voda 2005**. Cvičení vyhlásil primátor hlavního města Prahy a bylo zahájeno v pátek 22. července ve 20.00 hodin. Hlavním cílem bylo zkušební sestavení mobilních (montovatelných) částí protipovodňových opatření na všech realizovaných úsecích podél břehů Vltavy. Úkolem postavit protipovodňové hráze byly pověřeny jednotky dobrovolných hasičských sborů z území hlavního města. Součástí akce bylo také zahrazení koryta Čertovky spouštěcími vraty, na kterém spolupracovala

družstva lezců a potápěčů z Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy. Součástí naopak nebyla aktivace protipovodňových prvků objektů metra. I tak si akce vyžádala určitá omezení provozu MHD.

Současně se začátkem cvičení Dopravní podnik přerušil tramvajovou dopravu v úsecích Národní divadlo – Staroměstská – Čechův most a Staroměstská – Malostranská, aby umožnil manipulaci s materiálem při stavbě hrází na Smetanově nábřeží. Tramvajové linky č. 17, 18 a 53 byly vedeny po odklonových trasách. Dále byla zkrácena autobusová lin-

*Psát koncem letošního léta o podzimu je téměř nepatřičné, neboť toho skutečného léta jsme si letos moc neužili. Především ti, kdo v tuzemsku chtěli strávit dovolenou pod stanem.*

*Proto ani na letních táborech pořádaných Dopravním podnikem nepanovaly ideální podmínky. Na reportáže z táborů už jezdím nějaký ten pátek, dokonce jsem navštívil i místa v letošním roce opuštěná jako Břasy nebo Kunžak. Každé místo dokáže něčím okouzlit, ale pokaždé sám sebe přistihnu, jak srovnávám s tím, co jsem zažil v dětském věku a kde jsem „vyrostl“.*

*Mám s dětskými letními i zimními tábory svou zkušenost. Několik let jsem je i pořádal, a tak si z návštěv táborů odvážím i několik postřehů „profesionálních“, co by se i jinde dalo zařadit do programu a co naopak mít nemusíme.*

*Nevim od kdy, možná už to mám v sobě zakořeněné, ale při podobných cestách se vždy snažím srovnávat. Jaké to mají ostatní, co se dá zlepšit a co naopak nikoli. Tuto svoji vlastnost v současné době využívám i při cestách po různých městech, kde jezdím městskou hromadnou dopravou. Co dělají jinak než my? Není to*

## PODZIM VLASTNÍMA OČIMA

*lépe než u nás, nedalo by se to také u nás zavést?*

*Takové a spousta podobných otázek se mi často honí hlavou při cestách v tuzemsku nebo v zahraničí. Uprostřed čísla si můžete například přečíst o inspiracích z Brna. Řidič libovolného tamního vozidla může kdykoliv použít naprogramované hlášení proti kapsářům. Není třeba se ostýchat mluvit do mikrofonu, pouze stačí naprogramovat palubní počítač a éterem zní poměrně tvrdé hlášení proti nekalému jevu, který není jen pražskou doménou, jak jsme si mohli myslet.*

*Je škoda, že podobného hlášení nemohou využít i pracovníci ve stanicích metra, především v centru. Není to tak dávno, kdy jsem byl opět svědkem akce kapsářů ve stanici Náměstí Republiky. Naštěstí oběť či někdo z jejího blízkého okolí si podezřel skupiny všiml, a tak nastal chaos a panika. Co se to děje?, ptali se jistě mnozí, neobeznámení s místní „realitou“.*

*Zcela jistě unik zlodějů a chaos byl patrný i na obrazovkách u pracovníků při vstupu do metra. Ško-*

*da jen, že žádné varovné hlášení nebylo v tu chvíli použito.*

*Možná ho pracovníci nemají k dispozici jako to o překročení přerušené bílé čáry při čekání na vlak. Podle mého je to škoda a chyba. Cestování metrem by bylo opět o něco pohodlnější a bezpečnější. Město sice přišlo s kampaní, která vyzývá k větší péči a ostražitosti o osobní věci, ale úderné hlášení v okamžiku, kdy je nebezpečí nablízku, by možná mělo větší účinnost.*

*Co vy na to? Bohužel, kapsáři jsou jedním z prvků, které vyhánějí cestující z městské hromadné dopravy. Několik známých mi tento fakt v posledních dnech potvrdilo...*

*Jen nevím, jestli s přicházejícím podzimem podobných aktivit přibude či naopak. Snad by mělo být naším zájmem, aby jich ubylo...*

*Když nebylo pořádné léto, možná přijde to s přílastkem babí. Věřte v lepší příští!*

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V září 2006 oslavuje 66. narozeniny:

Zdeněk Vais – M, služba elektrotechnická (38).

### V září 2005 oslavují 60. narozeniny:

Jaroslav Hofman – PA, provozovna Klíčov (32),  
František Hoskovec – PT, provozovna Kobylisy (36),  
Antonín Chocholouš – SvA, prov. Hostivař (36),  
Vladimír Mařík – PT, provozovna Hloubětín (21),  
Vlasta Nejedlá – M, dopravní úsek (10),  
Václav Pech – S, odb. technické správy objektů (11),  
Jan Petr – M, služba technolog. zařízení (24),  
Jan Piaszczyński – S, prov. Nákladní vozidla (32),  
Pavel Radechovský – M, služba staveb a tratí (31),  
Miroslav Slavíček – SvT, provozovna Střešovice (34),  
Jitka Slabá – PT, odbor řízení provozu (21),  
Jaroslav Šefl – PA, provozovna Klíčov (29).

### V září 2005 oslavují 50. narozeniny:

Jan Boňa – SvA, provozovna Klíčov (17),  
Stanislav Česka – M, dopravní úsek (27),  
Petr Fousek – SvM, prov. údržby elektroniky vozů (28),  
Ján Kučerka – PA, provozovna Vršovice (17),  
Emil Olách – DC, provozovna Vrchní stavba (13),  
Milan Pilař – PT, provozovna Motol (15),  
Petr Sýkora – M, dopravní úsek (30),  
Josef Štorek – PA, provozovna Řepy (24),  
Josef Vybíhal – M, dopravní úsek (10),  
Miroslav Zika – M, dopravní úsek (14).

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

### Do starobního důchodu odešli:

Josef Čumpelík – B, hasičský záchranný sbor (28),  
Zdeněk Holý – DC, odbor tech. správy kolej. sítě (10),  
Josef Chmel – M, služba elektrotechnická (30),  
Pavel Klein – SvT, provozovna Kobylisy (44),  
Petr Merkl – SvT, provozovna Vokovice (33),  
Petr Růžička – SvA, provozovna Kačerov (33),  
Stanislav Švamberský – S, odd. životního prostředí (13),  
Milan Vosátka – PA, provozovna Kačerov (25).

### Do invalidního důchodu odešli:

Václav Böhme – SvT, prov. Opravna tramvaj (29),  
Miroslav Polák – SvT, prov. Opravna tramvaj (35).  
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

### Vzpomínáme:

26. července nás ve věku 58 let opustil pan Karel Richter – PT, provozovna Žižkov, který v DP pracoval 37 let.