

**DP**

**KONT@KT**

Nová stanice v depu Hostivař z provozně  
– dopravního hlediska  
(04)

Nehodovost v Dopravním podniku v roce 2005  
(10)

Strukturální fondy Evropské unie  
(12)

Švýcarská veřejná doprava: trumfy taktového  
provozu a tarifních společenství  
(22)

## Pěší cesty

Petr Malík, šéfredaktor

Vážení kolegové,

právě otvíráte dubnové číslo DP-KONT@KTu, mělo by být prvním jarním, ale nejsem si jist, jestli tomu tak bude skutečně. Tyto řádky sice píšu prvním jarním den, ale ráno bylo pořádně mrazivé. Nezbývá než věřit, že tomu skutečně tak bude, ale už naši předkové tvrdili, že březen za kamna vlezem, duben ještě tam budem. A tak si nedělejte přílišné naděje, rána či večery mohou být ještě pořádně chladné, zvláště když dlouhodobá předpověď mluví o teplotně podprůměrném měsíci.



Foto © Pavel Fojtík

Víte, kdy přichází dopravní jaro? Přece s prvními tramvajovými výlukami. Začátek pravidelného výlukového kolotoče na sklonku února vždy signalizuje příchod jara, ale letos tomu tak nebylo. Ba naopak. Při výluce na Palackého mostě „Ladovská zima“ ještě jednou pořádně udeřila a pracovníci Vrchní stavby si tentokrát zaslouží velkou pochvalu nejen od svého šéfa na stránkách tohoto čísla. Se složitými klimatickými poměry si poradili na výtečnou. Nepříjemné přerušení provozu tak skončilo podle předpokladů, což zcela jistě ocenili naši zákazníci. Pravidelné pěší cesty přes Palackého most v době výluky i dnech následujících byly pro mě velice zajímavé. V době výluky jsem potkával mnohé pěšáky, jak si krátí cestu bez ohledu na výlukové tramvajové trasy. Trochu naivně jsem si myslel, že jsme národem turistů a mnozí Pražané tuto kratochvíli využívají i k cestám do práce. Jakmile se tramvaje opět rozjely, „turistů“ ubylo, chodníky se vyprázdnily od chodců, nikoliv však od psích exkrementů. S tímto nešvarem se setkávám při svých pěších cestách téměř každodenně a s příchodem jara to asi nebude lepší.

Při svých zahraničních cestách jsem se setkal se zajímavým zvykem, v Paříži i v Mexiku každé ráno čistí chodníky proudem vody. Kdyby se tento zvyk rozšířil i do Prahy, mnozí z nás by to přivítali, minimálně jejich obuv.

Doufám, že se nám opět podařilo sestavit zajímavé a inspirativní číslo. Opět se věnujeme blízkému se prodloužení linky A metra do stanice Depo Hostivař. O preferenci městské hromadné dopravy tentokrát píše loňský absolvent vysoké školy, ještě se na skok vrátíme do Švýcarska a dozvíme se, že některé investiční akce je možné financovat ze strukturálních fondů Evropské unie.

Představujeme vám jeden zajímavý a dobře známý hlas a také se můžete dočíst, co je to firemní kultura.

Ať je váš pohled na svět prozářen jarním sluncem.

## Obsah

Metro  
(04)Z podniku  
(05)Aktuálně  
(08)Zajímavosti  
(09)Nehody  
(10)Z podniku  
(12)Lanovka  
(15)Historie  
(17)Odjinud  
(22)Aktuálně  
(32)Ptáte se...  
(34)Seriál  
(35)Než vystoupíte  
(36)

Titulní strana: Tramvajová trať na Barrandov. Foto © Daniel Sitenský

## DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz  
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Naďa Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal,  
 Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Tůmová | Grafická úprava: MGA, Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech  
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 30. března 2006



## Nová stanice v depu Hostivař z provozně – dopravního hlediska

Ing. Viktor Baier,  
jednotka Správa vozidel Metro

V letošním roce se otevře nová stanice metra na lince A, Depo Hostivař. O stavu výstavby stanice jsme si mohli přečíst v minulém čísle DP-KONT@KTu.



Při pohledu na zhlaví depa je dobře viditelná narovnaná 1. a 2. staniční kolej. Přes ně se dozadu zajíždí na zkušební kolej. Samotná stanice nezabírá ani desetinu haly B.

Velké úpravy si vyžádala návazná technologie a zařízení, potřebné k bezpečnému a spolehlivému provozu s cestujícími. Při pohledu na halu B zvenku nic nenasvědčuje, že se výstavba chýlí ke konci. Jen vstupní portál do stanice by mohl být vodítkem, kde budoucí stanici hledat. Nejvíce byla a určitě ještě bude vidět výstavba nového autobusového terminálu a parkoviště P+R před hostivařským areálem. I když koleje do budoucí stanice již vedly a vlaky do haly zajížděly, nestačilo postavit nástupiště a instalovat technologii stanice. Je rozdíl zajíždět do depa vlakem bez cestujících a vlakem s cestujícími. Dopravní podmínky a požadavky na bezpečnost přepravy si vyžádaly velké změny a úpravy stávajícího depa, tak i změnu legislativy v předpisové organizační oblasti. Úsek ze stanice Skalka do nové stanice je veden tzv. spojkou, která je v podzemí a dovoluje rychlost 40 km/h, pokračuje na povrchu zhlavím depa, které umožňovalo rychlost 20 km/h. Zvýšení rychlosti na 40 km/h na kolejích vedoucí do nové stanice si vyžádalo jejich úpravy. Zvětšení poloměru oblouků ve výhybkách a spojovacích kolejích ze 70 m na 190 m v co největší části dopravních kolejí č. 1 a 2. resp. vjezdové oblouky do haly č. 1 (vlastní stanice) o poloměru 150 m ( $v=35$  km/h). Provedené úpravy tak splní požadavky na jízdní intervaly linky A. Nově přebudované zhlaví depa také zachovává spojení kolejí depa se zkušební tratí.

Se změnou konfigurace kolejí došlo k prodloužení hlavních vjezdových kolejí 1. a 2., a tím k nárůstu prvků zabezpečovacího zařízení, například kolejových úseků, návěstidel a jiné techniky a rozšířilo požadavky na funkci zabezpečovacího zařízení. Pro reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD, používané do rekonstrukce zhlaví depa, by výše uvedené změny znamenaly velice hrubý, náročný a nákladný zásah do konstrukce. Vyžadoval by prostorové rozšíření reléové místnosti, což nebylo možné. Proto bylo rozhodnuto stávající morálně a technicky zastaralé reléové zabezpečovací zařízení nahradit moderním, na trati C již provozovaným elektronickým stavědlem

ESA11M+, ovládaným z jednotného obslužného pracoviště (JOP-M). Použitím elektronického stavědla a náhradou většiny kolejových obvodů počítači náprav se podstatně zmenšily nároky na prostor v reléové místnosti. Na základě této skutečnosti bylo možné ještě místnost doplnit o zařízení vlakového zabezpečovače LZA SOP2-P, který se používá na celé trati A. Elektronicky řízené stavědlo umožnilo bezpečným způsobem zakomponovat všechny nové požadavky vzniklé s přestavbou areálu depa a stanice, jako například nové uspořádání kolejíště a výhybek, nová návěstidla, kolejové úseky, změnu návěstní signalizace a v neposlední řadě návaznost na ASDŘ-D. Všechny tyto změny mají dopad na úpravu softwaru, který se nahraje do paměti počítačů a již se nemusí provádět další úpravy na vnitřní části zabezpečovacího zařízení. Z pohledu trakčního napájení bylo nutné stávající systém zhlaví, který byl dříve rozdělen na dvě části, předělat tak, aby pojezdové koleje do stanice byly trakčně oddělené. To znamenalo velký objem prací, který představoval výměny stávajících napájecích rozváděčů +825 V DC a rozváděčů zpětných kabelů -825 V DC v elektrických

stanicích měření a distribučních transformoven depa a ve stanici Skalka, tak aby mohly napájet zařízení v upraveném trakčním schématu. Vyměnit a doplnit napájecí a zpětné kabely z obou měření, instalovat nové odpojovače a zkratovače, nové trakční propojky přívodních kolejnic v místech mechanického přerušování a instalovat nové rozváděče pomocných obvodů napájecího depa. Z hlediska bezpečnosti a případné evakuace cestujících z vozů metra bylo nutné vyměnit a upravit osvětlovací soustavu kolejového zhlaví s důrazem na samostatné osvětlení 1. a 2. koleje pro jízdu vlaků s cestujícími.

Jízda na povrchu si nevyžadovala z důvodu časově krátkého přejezdu z tunelu do stanice konstrukční úpravy na vozech metra. Vozy nemají vytápění, ale umožňují jízdu při zhoršených venkovních klimatických podmínkách. Stanice bude během provozní doby trvale otevřená. Vjezdové dveře budou chráněny nevyhřívanou vzduchovou clonou. Na lince A jsou v provozu rekonstruované vozy metra. Jejich moderní pohon brzdí vůz téměř do samotného zastavení elektrodynamicky motorem (do 3 km/h). Přes snímač na nápravě motor umožňuje použití protiskluzové ochrany jak při brzdění, tak při rozjezdu. Při venkovním provozu, kdy dochází k zhoršení adhezních podmínek na kolejích (námraza, mokré koleje) a při dodržení povolené rychlosti je případné prodloužení brzdné dráhy minimální a je bezpečné.

Provoz na povrchu není ničím novým ani pro strojvedoucí. Kolejíště depa se dosud používalo pro technologické jízdy vlaků bez cestujících maximální rychlostí 20 km/h. V době provozu metra, budou koleje nově určené pro přepravu cestujících vrcholově řízeny vlakovým dispečerem. Zbytek zhlaví zůstane pod řízením výpravčího depa. V pravidelném provozu, až do stanice Depo Hostivař, bude vlak pod kontrolou zabezpečovacího zařízení, obdobně jako na lince A. Přejezd z kolejí zhlaví depa na zkušební trať přes koleje pojížděné vlaky s cestujícími je povolen jen výjimečně se souhlasem vlakového dispečera za přesně stanovených podmínek. To vše přináší řadu legislativních



Kde bude nová stanice v hale B, lze poznat z venku na první pohled jen díky vstupnímu portálu.

úprav a rovněž vyšší nároky na vzájemnou koordinaci provozu na zhlaví depa. Provedené rozsáhlé úpravy v depu Hostivař byly nezbytné, aby do nové stanice mohly zajíždět vozy s cestujícími. Pro ně samotné bude jízda neobvyklá pouze tím, že pojedou „podzemní dráhou“ pražského metra po povrchu.



## Z PODNIKU

### Jak jsme hospodařili v roce 2005

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

**K 31. prosinci 2005 byla dokončena stěžejní fáze transformace společnosti – přechod na procesní řízení, jehož základem je hospodaření výkonných jednotek ustanovených podle hlavního předmětu činnosti. Vedlejší činnosti byly soustředěny a začleněny do úseku služeb a štábních útvarů jednotlivých odborných úseků. Stávající informační podpora pro sledování výsledků hospodaření v podobě systému SAP R/3, členěná podle divizí, byla v rámci samostatného projektu nahrazena k 1. lednu 2006 novým klientem systému SAP respektujícím nové uspořádání společnosti.**

Za rok 2005 jsou naposledy samostatně hodnoceny ekonomické ukazatele organizačních celků, které odpovídají za hospodaření před transformačními změnami. Paralelně s tímto hodnocením byla v roce 2005 nastavována soustava ekonomických ukazatelů postupně vznikajících útvarů v rámci nového uspořádání. Jejich výsledky hospodaření je však možné naplno a relevantně hodnotit pouze v kontextu s hospodařením celého nově uspořádaného Dopravního podniku právě vzhledem k postupným přesunům jak například částí útvarů s příslušejícími dávkově migrovanými daty, tak i plánovaných finančních prostředků v průběhu celého roku. Za hodnocené období roku 2005 bylo dosaženo ztráty ve výši 409 801 000 Kč v mimořádném výsledku hospodaření, tj. v důsledku pokračující likvidace následků za povodeň v srpnu roku 2002 – **je to poslední rok, ve kterém došlo k doučtování nákladů a výnosů na povodeň.** V provozním výsledku hospodaření vykázala naše společnost zisk vyšší oproti plánu o 2 850 000 Kč. Plánem rozepsané náklady byly překročeny o 456 172 000 Kč, rozpočtované výnosy pak o 46 371 000 Kč. Skutečné náklady ve výši **13 911 022 Kč** byly částečně kryty dotací na úhradu nákladů na provoz MHD, která v roce 2005

dosáhla částky **8 090 199 400 Kč**. V průběhu roku docházelo postupně k účelovým navýšením zdrojů oproti prvotní výši přiznané dotace 7 669 541 400 Kč. Jednalo se o navýšení dotace na provoz ochranného systému metra ve výši 45 000 000 Kč a 58 000 Kč, převod 375 000 000 Kč z investiční dotace na úhradu nákladů pro naplnění plánu tvorby odpisů a navýšení o 600 000 Kč k zajištění preferenčních opatření pro autobusové linky. Pro příměstské linky PID byly pro autobusovou dopravu poskytnuty dotace v celkové výši 42 000 000 Kč.

Čisté tržby pravidelné dopravy včetně přírůžek k jízdnému dosáhly v roce 2005 výše **3 340 760 000 Kč**. V této částce se plně projevilo zvýšení jízdného od 1. července 2005 a v meziročním porovnání činil nárůst 12,7 %. Tržby za přírůžky k jízdnému dosáhly výše 138 258 000 Kč.

K 1. lednu 2005 činily finanční prostředky Dopravního podniku 1,232 miliardy Kč, z toho 57,7 milionů Kč byly prostředky jiných subjektů, složené na účet Dopravního podniku jako jistiny. Dlouhodobý úvěr na vlaky metra činil 4,276 miliardy Kč. Finanční situaci bylo možno hodnotit jako příznivou. V lednu bylo uhrzeno 500 milionů Kč na investice, které se většinou účetně týkaly roku 2004. Výrazným příjmem byly naopak vrácené nadměrné odpočty daně z přidané hodnoty. Byly také uhrzeny tři čtvrtletní splátky úvěru na nové vlaky metra a úroky z úvěru činily 223 milionů Kč. Ve třetím čtvrtletí se výdaje mírně snížily, ale koncem roku došlo, jako vždy v závěru účetního období, ke zvýšenému čerpání. Byly hrazeny vysoké částky za investice a velké množství provozních faktur. Další čtvrtletní splátka úvěru na vlaky metra byla splatná 2. ledna 2006, což zhoršilo finanční situaci hned v lednu 2006.

**Celkově lze říci, že finanční situace Dopravního podniku byla v roce 2005 náročnější, než v předchozích letech. Vývoji finanční situace byla proto v průběhu celého roku věnována zvýšená pozornost. Důslednou koordinací všech výdajů a očekávaných příjmů nedošlo nikdy k takovému snížení finančních prostředků, aby bylo nutno čerpat kontokorentní úvěr.**

K 31. prosinci 2005 činily finanční prostředky Dopravního podniku 1,233 miliardy Kč, tzn., že i přes výkyvy v průběhu roku byl stav finančních prostředků stejný jako na začátku roku. Z toho 57,7 milionů Kč byly opět jistiny jiných subjektů. Dopravní výkony za MHD na území hl. m. Prahy celkem byly v porovnání se smlouvou splněny v přepočtených vozových km na 99,66 %, v místových km na 99,71 % tj. v rámci povolené tolerance 0,5 %. Celkem bylo přepraveno 1 232 354 202 osob (za Dopravní podnik 1 147 400 476 osob a za smluvní dopravce 84 953 726 osob), z toho ve vnějších pásmech 47 434 437 osob (za Dopravní podnik 8 054 437 osob a za smluvní dopravce 39 380 000 osob).

Úkoly Dopravního podniku zajišťovalo 12 716 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav (z toho 4 195 řidičů MHD), na mzdách těchto zaměstnanců (bez OON ve výši 20 148 000 Kč a včetně mzdových nákladů na likvidaci následků povodně ve výši 207 000 Kč) bylo vyplaceno celkem 3 434 905 000 Kč. Průměrná mzda bez OON činila 22 510 Kč.

V důsledku organizačních změn došlo v roce 2005 ve všech kategoriích (kromě řidičů MHD) k úbytku zaměstnanců – celkem za Dopravní podnik o 258 zaměstnanců. Navýšení počtu řidičů MHD o 60 bylo nutné k zajištění zvyšujících se dopravních výkonů a též z důvodu efektivnějšího nakládání s přesčasovou prací. Čerpání mzdových prostředků v roce 2005 bylo v souladu s finančním strategickým plánem. Od roku 2005 upravuje vztahy mezi zaměstnavatelem a zaměstnanci sjednocená kolektivní smlouva, kde byl nastaven jednotný způsob odměňování všech zaměstnanců Dopravního podniku. Pro hospodaření s finančními prostředky v investiční oblasti byl schválen Představenstvem DP 14. února 2005 Návrh plánu investic na rok 2005, jeho dílčí úprava byla provedena 28. listopadu 2005.



Foto © Petr Malko

K 31. prosinci 2005 byly přiděleny finanční prostředky z rozpočtu hl. m. Prahy v následující výši:

- rekonstrukce zabezpečovacího systému na trati B metra 100 000 000 Kč
- rekonstrukce tram. trati Sokolovská (Balaženka – Na Břehu) 120 000 000 Kč
- IV. provozní úsek tratě C 1 (Nádraží Holešovice – Ládví) 240 000 000 Kč
- obnova vozů metra – modernizace 900 000 000 Kč
- modernizace tramvaj (T3 a KT8D5) 300 700 000 Kč
- rekonstrukce zabezpečovacího systému na trati A metra 69 500 000 Kč
- stanice metra Depo Hostivař (2 x P+R) 250 000 000 Kč
- výměna kabelů na tratích A a C metra 140 000 000 Kč
- nákup tramvaj 23 000 000 Kč
- obnova rádiových sítí Dopravního podniku 50 000 000 Kč
- IV. provozní úsek tratě C metra 2. etapa 740 000 000 Kč
- dovybavení stanic metra k pokrytí signálem MRS TETRA 20 000 000 Kč

- pořízení výdejních automatů jízdenek PID  
5 400 000 Kč

**dotace hl. m. Prahy celkem**  
**2 958 600 000 Kč**

Finanční prostředky z emise obligací  
v rámci EMTN programu  
- tram. trať Hlubočepy – Barrandov  
**50 000 000 Kč**

Finanční prostředky z úvěru Evropské  
investiční banky  
- IV. provozní úsek tratě C metra 2. etapa  
**1 628 462 300 Kč**

Celková dotace na pořízení dlouhodobého  
majetku Dopravního podniku k 31. prosinci  
2005 činila 4 637 062 300 Kč

Ze státního rozpočtu byla přidělena dotace na:  
- financování výstavby IV. provozního úseku  
tratě C – 2. etapa ve výši **420 000 000 Kč**

Vlastní zdroje Dopravního podniku byly  
generovány z nákladových částek odpisů  
a odložené daně takto:

Plán odpisů na rok 2005

2 304 498 000 Kč

Plán odložené daně na rok 2005

389 244 000 Kč

Plán odpisů a odlož. daně celkem

**2 693 742 000 Kč**

Skutečné odpisy 2 305 024 000 Kč

Skutečná odložená daň 391 919 000 Kč

Skutečné čerpání odpisů na inves-  
tiční výstavbu za rok 2005 činilo

2 929 773 000 Kč, tj. překročení vytvoře-  
ných vlastních zdrojů o 232 830 000 Kč.

Výše uvedeného překročení souvisí s plněním  
kupní smlouvy mezi Dopravním podnikem  
a SIEMENS, s. r. o., uzavřené 15. dubna  
2004 na dodávku 6 pětivozových elek-  
trických vlaků metra typu M1. Celková  
cena kupní smlouvy je 1 508 400 000 Kč  
a platby (zálohy) byly rozvrženy do čtyř let:  
2004 – 200 000 000 Kč,  
2005 – 554 200 000 Kč,  
2006 – 377 100 000 Kč,  
2007 – 377 100 000 Kč.

Vedení Dopravního podniku vede v sou-  
časné době složitá jednání s bankovními  
domy o formě a výši zdrojů ke krytí  
zmíněných částek. Vyřešení se předpokládá  
v 1. polovině roku 2006.



## Jak jsme hospodařili s energiemi

Ing. Vladimír Houda, odbor Energetika

V rámci postupujícího transformačního  
procesu, ve kterém ukončení základních  
změn bylo naplánováno do roku 2005, bylo  
třeba vyřešit i systém zajišťování energií  
pro podnik.

Dosavadní systém, kdy každá divize měla  
svůj vlastní energetický útvar, se stal  
v nově koncipovaném organizačním členění  
nevyhovující. Vzhledem k velikosti finanč-  
ních objemů doporučil CS-project zřízení



Foto © Petr Malík

centrálního štábního útvaru, který by byl  
přímo podřízen technickému řediteli.  
K 1. říjnu 2005 nově vznikl odbor Energe-  
tika s vnitřním členěním na dvě oddělení:  
Elektroenergetika a Tepelné a vodní hos-  
podářství. Jeho pracovníci zajišťují nákup  
elektrické energie, plynu, tepla a vody pro  
celý Dopravní podnik jednotně. Přesto,  
že v loňském roce došlo ještě některé  
procesy podle starého organizačního členění  
(například běh faktur), uvnitř našeho útvaru  
docházelo k postupným změnám konkré-  
tních pracovních náplní i kompetencí tak,  
aby od 1. ledna 2006 mohli všichni praco-  
vat již v nově vymezených podmínkách.  
Vlastní spotřebu jednotlivých druhů energií  
v roce 2005 jsme ještě sledovali i vyhod-  
nocovali podle původního organizačního  
členění, protože tak byly sjednány odběry  
s jednotlivými dodavateli a také napláno-  
vány náklady na energie. (viz tabulka)  
Vzhledem k tomu, že se jedná o velké  
finanční objemy, sledují se kromě absolut-  
ních spotřeb také srovnávací hodnoty:  
**a. měrná spotřeba trakční elektrické  
energie** (kWh/vozokm). Údaj charakterizuje  
energetickou náročnost. Tu je možné ovliv-  
nit mnoha faktory, mimo jiné i způsobem  
jízdy, ale především technickou úrovní  
vozidla. Pro rok 2004 byla měrná spotřeba  
2,35 kWh/vozokm, v roce 2005 byla sní-  
žena na 2,18 kWh/vozokm. Podařilo se to  
především stoprocentním nasazením nových  
vozů M1 na lince C metra a postupným  
nasazováním rekonstruovaných vozů na

lince A metra. Při počtu téměř 45 milionů  
ujetých vozokm v roce 2005 je to úspora  
energie proti roku 2004 ve výši 7 646 MWh  
a úspora nákladů ve výši 12 999 000 Kč.

**b. průměrná cena** – hlavně u trakční  
elektrické energie pro tramvaje a elek-  
trické energie pro metro. V roce 2004  
byla 1,55 Kč/kWh, v roce 2005 stoupla  
na 1,70 Kč/kWh, což je nárůst o 9,7 %.  
Vzhledem k tomu, že průměrná cena pro-  
duktů dodavatele elektrické energie (PRE)  
stoupla o 15,9 %, je zvýšení průměrné  
ceny el. energie Dopravního podniku pouze  
o 9,7 % úspěchem obchodní politiky  
odboru Energetika.

Kromě vlastních nákladů na energie má  
naše společnost také **tržby z energií**. Ačkoli  
nejsme vlastníky licence na obchod s elek-  
trickou energií či teplem, umožňuje nám  
platná legislativa tyto energie přenechávat.  
To znamená, že nemusíme být konečným  
spotřebitelem, energie můžeme dále pro-  
dávat, ale pouze s cenou, která kopíruje  
vynaložené náklady – tedy bez zisku. I při  
těchto striktních podmínkách činí tržby za  
energie (elektrina, teplo, voda) v roce 2005  
více než 47 milionů Kč. Jedná se o tržby  
od nájemců, kteří sídlí převážně v našich  
objektech na jednotlivých tratích metra  
a v budově Centrálního dispečinku.  
Jak nám ukládá zákon č. 406/2000 Sb.,  
byly v průběhu roku 2005 dokončeny  
**energetické audit** na všechny objekty  
i druhy dopravy Dopravního podniku. Ener-  
getický audit je soubor činností zjišťujících

### Přehled spotřeb

		METRO	TRAMVAJE	AUTOBUSY	ŘEDITELSTVÍ	CELKEM
Elektrická energie	MWh	205 401	164 863	7 708	1 805	379 777
	Kč	349 180 000	312 292 000	16 895 000	3 575 000	681 942 000
Teplo	GJ	38 368	19 203	34 429	265 422	357 422
	Kč	12 403 000	5 093 000	10 463 000	99 053 000	127 012 000
Zemní plyn	m <sup>3</sup>	1 226 094	1 846 449	1 015 513	723 959	4 812 015
	Kč	5 207 000	11 926 000	8 334 000	4 635 000	30 102 000
Voda	m <sup>3</sup>	530 482	144 214	131 701	20 086	826 483
	Kč	21 599 000	5 872 000	5 362 000	818 000	33 651 000

**Poznámka:** V uvedených přehledech nejsou zahrnuty náklady ani výnosy za energie, spotřebované na objektech, které spravuje personální úsek.

úroveň využívání energie a jeho součástí je návrh opatření energetických úspor. Ve všech auditech byla konstatována vysoká úroveň hospodaření s energiemi. Některá navrhovaná opatření energetických úspor se v současné době již realizují, některá odbor Energetika navrhne provozovateli zařízení k realizaci tak, aby se hospodaření s energiemi neustále zkvalitňovalo a úsporná opatření v energetice pomáhala zlepšovat ekonomickou situaci celého podniku.



## Představenstvo projednalo

-red-

**Členové představenstva na svém posledním zasedání kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:**

**Rozbor nehodovosti.** Představenstvo vzalo na vědomí rozbor nehodovosti za měsíce leden a únor 2006.

**Informace o provedených kontrolách na alkohol a měření rychlosti za rok 2005.**

Členové představenstva byli informováni o průběhu a výsledcích kontrol na alkohol a měření rychlosti za rok 2005. Představenstvo pozitivně hodnotilo systém kontrol a doporučilo v nastoleném trendu pokračovat i v dalších letech. Kontroly označilo za důležité jak z hlediska bezpečnosti provozu, tak bezpečnosti práce. Současně doporučilo spolupracovat s odborovými organizacemi při prevenci a osvětě, a to zejména mezi řidiči.

**Návrh investičního plánu na rok 2006.** Členové představenstva projednali předložený návrh investičního plánu na rok 2006 a po zapracování připomínek ho také schválili.

**Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů za rok 2005.** Představenstvo schválilo hospodářský výsledek za rok 2005, jehož výše za běžnou činnost se rovnala nule.

**Informace o vývoji cash flow v roce 2006.** Členům představenstva byla předložena aktuální informace o vývoji cash flow společnosti.



## Rozbor pracovní úrazovosti za rok 2005

Ing. Jana Janátková, oddělení BOZP

**V roce 2005 se v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti přihodilo 479 pracovních úrazů, což představuje ve srovnání s rokem 2004 nárůst o 3,7 % při úbytku počtu zaměstnanců o 2 %.**

Nejvíce pracovních úrazů s pracovní neschopností bylo evidováno v měsíci listopadu, výraznými měsíci na pracovní

úrazy byly také březen a duben. Jako i v minulém období se nejvíce pracovních úrazů stalo na počátku pracovní doby, tj. v průběhu prvních dvou odpracovaných hodin.

nejpočetnějším zdrojem pracovních úrazů je materiál, břemeno, předmět, který způsobí pád, přiražení, odlétnutí, náraz nebo zavalení, kdy dochází ve většině případů k pohmoždění končetin, a jeho podíl na

**Tabulka č. 1 – Počet pracovních úrazů za jednotlivé roky**

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Autobusy	208	192	197	191	195	176	200
Tramvaje	126	103	149	164	146	162	166
Metro	66	79	82	81	55	86	55
ředitelství	63	43	44	51	37	38	58
Celkem	463	417	472	487	433	462	479
Četnost PÚ *)	3,69	3,33	3,72	3,81	3,34	3,61	3,82
Závažnost PÚ *)	41,68	47,75	42,57	48,06	54,82	42,94	62,35

\*) Četnost = počet pracovních úrazů na 100 zaměstnanců

Závažnost = průměrný počet zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz

Tabulka č. 1 přehledně zobrazuje vývojový trend nejen v oblasti pracovní úrazovosti za jednotlivé druhy dopravy podniku, ale zahrnuje i pohled na rostoucí hodnoty především závažnosti, z dlouhodobého hlediska i četnosti pracovních úrazů. Zhodnotíme-li pracovní úrazovost v uplynulém roce, je třeba poukázat na obrovský nárůst počtu zameškaných kalendářních dnů na jeden pracovní úraz, a to téměř o polovinu. Vzhledem k povaze většiny pracovních úrazů, kterými jsou různá zmoždění a výrony kotníků při chůzi a následném pádu, podklouznutí apod., je tato skutečnost překvapivá. Jak jsme již psali ve zprávě za první pololetí loňského roku, chůze je a zůstává problémovým článkem při pracovní činnosti a úrazy vzniklé při jejím absolvování tvoří podstatnou část celkového počtu pracovních úrazů.

**Tabulka č. 2 – Napadení druhou osobou**

	U ŽEN	U MUŽŮ
Přepravní kontrolaři	7	16
Řidiči BUS	–	10
Řidiči TRAM	1	12
Strojník lanové dráhy	–	1
Celkem	8	39

V roce 2005 došlo též k nárůstu pracovních úrazů v důsledku napadení druhou osobou, zpravidla se to týká zaměstnanců v přímém kontaktu s cestujícími. Nejvíce postiženými profesními skupinami, jak vypovídá tabulka č. 2, byli přepravní kontrolaři a řidiči tramvají a autobusů. Jak dokladují i dříve odškodňované pracovní úrazy, rizikovou skupinou zůstávají také přepravní manipulanti, strojvedoucí metra a obsluha lanových drah v ZOO a na Petřín. Nejčastějším zdrojem pracovních úrazů je pád na rovině, z výšky, do hloubky nebo propadnutí. Tvoří z celkového počtu pracovních úrazů za sledované období téměř 46 % případů. Jedná se převážně o úrazy v důsledku podvrtnutí, vymknutí, špatného došlápnutí, s obvyklým následkem pádu. Druhým

celkovém počtu úrazů v roce 2005 je 27 %.

V uplynulém roce byl zaznamenán také nezanedbatelný nárůst výskytu drobných zlomenin, a to téměř v 10 procentech všech hlášených pracovních úrazů. Nejčastějšími zdroji těchto úrazů byly právě dva výše zmiňované. Hlavní příčinou pracovních úrazů je i letos kategorie „selhání lidského činitele nebo nepředvídatelné riziko práce“, které zahrnuje v našem případě především napadení druhou osobou nebo náhle zvýšené pracovní riziko, ač nedošlo ze strany zaměstnance k porušení bezpečnostních předpisů, například při přemísťování břemen, ukotvení rozměrného zařízení a podobně. Do selhání lidského činitele spadá i běžná neopatrnost zraněného, která je v našem podniku velmi častá, ale nelze ji brát jako lehkomyšlné jednání poškozeného, tudíž není ze zákona při odškodňování krácena. Vzhledem k charakteru úrazů a samotnému úrazovému ději tak tvoří tato kategorie 94 % z celkového počtu případů. Toto nelichotivé procentuální zastoupení lze však vykládat také v pozitivním slova smyslu, neboť do zbylé hodnoty 6 % se promítá skutečnost, že pracoviště, zařízení, vybavení zaměstnanců osobními ochrannými pracovními prostředky, ale i kázeň pracovníků, jsou podle těchto výsledků na velmi dobré úrovni a nebyť nedostatečné pozornosti při běžných úkonech, pracovní úrazovost by byla jedním z ukazkových ukazatelů podniku. Uplynulý rok by se dal zhodnotit ve vztahu k pracovní úrazovosti jako průměrný. Problematika úrazovosti se stále opakuje a je velmi těžké navrhovat nová opatření, která by úrazovost v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti výrazně ovlivnila k lepšímu. Uznání pracovníkem hlášené zdravotní indispozice pracovním úrazem je v prvé řadě na samotném vedoucím zaměstnanci, který může racionálně zhodnotit danou situaci v aktuální čas a v místě pracovního úrazu. Pozdější došetřování nejasností oddělením bezpeč-

nosti a ochrany zdraví při práci a dokladování lékařskými zprávami by se mělo objevovat jen velmi ojediněle. Osobní ochranné pracovní prostředky jsou zaměstnavatelem poskytovány v rozumné míře a beze zbytku. Strojní zařízení, vozový park a většina komunikací jsou v dobrém stavu, i když za předpokladu hojnosti finančních prostředků by bylo možné stále mnohé vylepšovat. Proto se domníváme, že při současné situaci je jediným možným řešením při periodických školeních opakovaně apelovat na zvýšenou pozornost k jednotlivým zdrojům pracovních úrazů, které jsou typické pro danou náplň práce. Obecně je třeba zdůrazňovat potřebu zvýšené pozornosti a opatrnosti při chůzi ze schodů a do schodů, nutnosti využívat zábradlí a schodišťových madel, uzpůsobení rychlosti chůze stavu komunikace a snahy předvídat následky často bezmyšlenkovitého jednání.



## AKTUÁLNĚ

### Návštěva z Berlína

Daniela Tůmová

Foto: Petr Malík

V polovině března navštívili pražský Dopravní podnik kolegové z Berlína. Jelikož od počátku devadesátých let probíhá v Německu kontinuální proces transformace tamních dopravních podniků, bylo setkání velkým přínosem a možností zhodnotit a vyměnit si mnohé zkušenosti.

Spolupráce pražského Dopravního podniku s berlínským je dlouholetá. Na návštěvu do Prahy přijeli zástupci vedení celého podniku, včetně členů představenstva, ředitelů všech tří provozů, vedoucího centrálního dispečinku, šéfa řízení jakosti a tiskové mluvčí.

Berlínský dopravní podnik měl v roce 1990 27 a půl tisíce zaměstnanců a dnes je to něco přes 11 tisíc. Výkony, které podávají, jsou ale prakticky stejné jako před 16 lety. Při oficiálním programu, který se konal na půdě ředitelství Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, seznámili němečtí kolegové s těmito fakty všechny zúčastněné.

Ukazuje to zcela jasně na to, že zdroje a rezervy jsou a jde jen o to, jak je najít. Kolegy zajímala operativní stránka jednotlivých jednotek provozu a služeb, systém organizačního uspořádání podniku ve vazbě na odpovědnosti a kooperaci jednotlivých činností, který se jim u nás zdá velmi specifický.



Ředitel provozu tramvají berlínského dopravního podniku pan Klaus Dietrich Matschke při jednání v Praze.

### Je o čem hovořit

Zajímali se o to, jak probíhá kooperace mezi jednotlivými jednotkami a zejména kdo má v tomto procesu hlavní slovo. Jejich zkušenosti ukazují, že propojení tak složitého řetězce je práce velmi složitá a náročná a vyžaduje značné úsilí. V roce 1997 učinili krok vytvořením tzv. vnitřního trhu, a tím posílili vědomí zaměstnanců a soulad realizace a smluvního zajištění.

Jelikož pražský Dopravní podnik je relativně na začátku fungování procesního řízení, bude dle slov kolegů jistě zajímavé setkat se za rok či za několik let a vyměnit si poznatky znovu.

Naše kolegy velmi překvapilo, že máme tak velké množství odborových organizací. Přestože síla odborů je v Německu velká, v podniku mají pouze jednu odborovou organizaci a potom jakousi radu zaměstnanců, takže partnery dva. Zarazil je trochu problém vlivu odborových organizací na restrukturalizaci i na dění v Dopravním podniku.

### Jak je to v Německu?

Po sjednocení, kdy se sloučily dopravní podniky z východního i západního Berlína,

byly velké problémy s pracovními místy, ale vláda těmto pracovníkům dala určitou garanci, že nebudou dostávat výpovědi. Tato dohoda platí de facto dodnes. Redukce o 16 tisíc míst proběhla čistě z důvodů, kdy lidé odešli do starobního či předčasného důchodu, případně odešli dobrovolně s odstupným. Problém propouštění tak v berlínském dopravním podniku odpadl. Ale pozice odborů je velice silná, a tak otázku přesunutí zaměstnance z jedné strany podniku na druhou řeší prakticky denně. Problémy jako takové nastávají velice výjimečně, většinou se dojde k rozumnému kompromisu. Je třeba od začátku brát odbory jako své partnery a jednat s nimi zcela otevřeně.

### Máme vysoký kredit

A co se jim na pražské dopravě líbí nejvíce? Jak nám řekl pan Klaus Dietrich Matschke, ředitel provozu tramvají, je to především integrovaný dopravní systém, kdy spolupracují všechny oblasti dopravy a odpadá egoistický způsob myšlení. To považuje i za největší přínos pro obyvatele Prahy, kteří ho z pohledu zvenku vzali za svůj.

Hlavním důvodem návštěvy je podle jeho slov získání zkušeností a poznatků od dopravního podniku, který má v rámci mezinárodní studie velmi vysoký kredit a splňuje nejpřísnější mezinárodní měřítka. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je na jednom z předních míst evropského žebříčku, a tak jeho poznatky jsou jistě inspirativní a přínosné i pro ostatní dopravní podniky. Při svém projevu nám popřáli berlínští kolegové hodně štěstí a úspěchů na této velmi složité a dlouhé cestě, kterou jsme tak dobře započali. K bohatému programu v Praze patřila kromě setkání na ředitelství Dopravního podniku rovněž prohlídka dispečinků všech provozů a také jízda novou nízkopodlažní tramvají T14. Kolegům z Berlína se v Praze velmi líbilo a těší se na další setkání s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.





## Muzeum a „jedenadevadesátka“ opět zahajují

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Od první dubnové soboty 2006 je opět otevřeno Muzeum městské hromadné dopravy v Praze. Ve stejný den zahajuje už svoji šestnáctou sezónu linka historické, či chcete-li nostalgické, tramvaje č. 91. Poprvé se obě činnosti, které připomínají historii pražské městské hromadné dopravy, představují v rámci nové organizační struktury – v jednotce Historická vozidla.

Střešovické muzeum, které je každoročně hojně využíváno tuzemskými i zahraničními zájemci o historii, vstupuje do nové sezóny především s částečně přeskupenou expozicí vozidel. Jednak aby lépe korespondovala s doprovodnými výstavami, jednak částečně i z technických důvodů. A tak například slavnou pojízdnou měnirnu najdete na opačném konci haly, v blízkosti výstavky o vývoji trolejové a napájecí sítě. Novinkou v expozici bude v letošní sezóně vitrína připomínající současnost. Představí společnost APEX, která je dlouhodobým významným spolupracovníkem pražského Dopravního podniku v oblasti poskytování informací cestujícím. Dodala do Prahy bezmála již 3 000 digitálních hlásičů zastávek, téměř 2 800 povelových souprav pro nevidomé, či zastávkový informační systém, který známe především ze zastávek na trati Hlubočepy – Barrandov. Další novinky se chystají během roku. Připravují se nové lavičky a především se v souladu s původním projektem muzea plánuje instalace prosklených vrat v muzejní části vozovny. Přáním muzejní rady i jednotky Historická vozidla je, aby návštěvník, který vkročí do areálu vozovny, zároveň překročil magickou hranici mezi živou pražskou ulicí počátku 21. století a ocitnul se v době o desítky let v minulosti.

Z bran střešovické vozovny od 1. dubna 2006 bude o víkendech a svátcích opět vyjíždět i zvláštní tramvajová linka č. 91. Bude jezdit ve stejné trase jako loni, tj. Vozovna Střešovice – Pražský hrad – Malostranská – Újezd – Národní divadlo – Václavské náměstí – Náměstí Republiky – Strossmayerovo náměstí – Výstaviště. Ani jízdné a nepřestupný tarif se nemění – 25 Kč pro dospělé, 10 Kč pro děti. Na linku budou vypravovány soupravy složené nejčastěji z obousměrného motorového vozu a jednoho vlečného vozu. Nelze ale vyloučit, že bude veřejnost překvapena tím, že někdy uvidí i zcela jiný vlak, například tramvaj typu T1. V historických vozech se Pražané pochopitelně opět setkají s profesí průvodčího.



Mnoho z činnosti Muzea MHD v Praze veřejnost nemá možnost spatřit. Především jde o přípravu dalších expozitů. V depozitáři střešovického muzea, který se nachází ve veřejnosti nepřístupné třetí hale, je například připraven k renovaci historický autobus Škoda 506 N č. 52. Zatím ještě nevypadá jako výstavní exponát, ale v nejbližších letech se veřejnosti představí jako nejstarší dochovaný pražský autobus. Pochází totiž z roku 1929 a bude jako jediný exponát připomínat předválečnou epochu pražské autobusové dopravy. V současné době se rekonstruuje podvozek v ŽOS Krnov.

Nejvýznamnější novinkou letošní „střešovické“ sezóny ovšem bezesporu bude nová publikace Lubomíra Kysely Průvodce Muzeem městské hromadné dopravy v Praze. Na 232 stranách formátu A4 získají čtenáři podrobné informace o všech muzejních exponátech, které jsou představeny nejen slovem, ale především obrazem. Publikace poskytne zájemcům i nejvýznamnější události z historie pražské MHD a také informace o minulosti střešovické vozovny, která je významnou technickou památkou. Publikaci je možné zakoupit buď přímo v muzeu nebo ve Střediscích dopravních informací. Cena je mimořádně příznivá, pouhých 220 Kč.



## Jaký byl rok 2005 pro přepravní kontrolu

Josef Hocek, Přepravní kontrola

Minulý rok byl bezpochyby pro pracovníky přepravní kontroly velmi náročný, zejména vzhledem k významným změnám v provozu Pražské integrované dopravy (PID). Od 1. července 2005 se z ekonomických důvodů velmi podstatně změnil Tarif PID a od 1. srpna 2005 došlo k navýšení nejen základního postihu z 800 Kč na 950 Kč, ale i postihů za porušení smluvních přepravních podmínek a za dovozné.

O těchto změnách jsme již informovali na stránkách DP-KONT@KTu v minulém roce. Za následek měly mnoho technických úprav, zajištění nových „pokutových“ bloků a zápisů o provedené přepravní kontrole, včetně úpravy Smluvních přepravních podmínek. S tím vším bylo nutné revizory v rámci mimořádných školení seznámit. Všichni jsme byli zvědaví na statistické výsledky po zvýšení tarifu a zvýšení postihů v PID, které by zhodnotily tyto úpravy. Již v říjnovém DP-KONT@KTu byly srovnávány dva měsíce, červenec a srpen s rokem předtím. Toto bezprostřední srovnání však podle očekávání nepřineslo žádné výrazné změny (i vzhledem k toleranci revizorů po úpravách), a tak se čekalo na výsledky přepravní kontroly za celý rok. Kdo

očekával velmi výrazné změny v počtu přistižených cestujících bez platného jízdního dokladu, bude zklamán. Následná tabulka, která srovnává přehled činnosti přepravní kontroly v roce 2004 a 2005 i v dalších položkách, tuto skutečnost dokumentuje. Přehled činnosti přepravní kontroly v roce 2005 a 2004

	2005	2004
Průměrný počet revizorů	122	121
Počet zkontrolovaných cestujících (cca)	5,5 mil.	5,2 mil.
Počet uložených přírážek	249 420	243 690
a. zaplacených na místě kontroly	110 289	103 124
b. zaplacených v dopl. pokladně	62 343	61 836
Vybráno na přírážkách celkem (ve spolupráci s adv. kancelář)	96,96 mil. Kč	87,45 mil. Kč
Počet podaných žalob	56 349	79 643
Počet napadení revizorů	53	50
Počet stížností na revizory	198	182

Na doplnění tabulky zbývá jenom dodat, že srovnatelné je i období pouze druhé poloviny roku, kde bylo uloženo **112 528 postihů v roce 2005 a 118 800 postihů v roce 2004.**

Přepravní kontrola se ke konci roku 2005 velmi aktivně podílela na posílení bezpečnosti a prevence kriminality v provozu PID. Ve spolupráci s Městskou policií a policií České republiky bylo v prosinci zorganizováno 15 společných akcí na 76 stanovištích, kterých se zúčastnilo 450 přepravních kontrolorů a 150 policistů. Dodávám, že při těchto akcích, které jsou zaměřeny především na přepravně-tarifní kázeň cestujících v PID, jsou velmi často identifikovány osoby, které jsou osobami závadovými nebo celostátně hledanými. Kromě akcí souvisejících právě se zmiňovanou zvýšenou aktivitou přepravní kontroly koncem roku 2005 bylo během roku zorganizováno 91 velkých akcí s policií, většinou na pevných stanovištích v metru a na nočních linkách.



## Nehodovost v Dopravním podniku v roce 2005

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Stejně jako v loňském roce můžeme i letos konstatovat, že vývoj dopravní nehodovosti vozidel MHD provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností nezaznamenal výrazný nárůst ani pokles a je zhruba na stejné úrovni jako v letech předcházejících.



Foto © Dopravní úsek

Celková čísla nehodovosti jsou na srovnatelné úrovni s loňským rokem, avšak v jednotlivých provozech nebyl vývoj stejný, jak je patrné z tabulky.

### Metro

U většiny základních ukazatelů včetně počtu usmrcených osob došlo ke snížení oproti loňskému roku. Bylo by dobré, kdyby tento trend pokračoval i dále. Avšak vzhledem k charakteru provozu mají naši zaměstnanci poměrně malé možnosti tento vývoj ovlivnit.

ZÁKLADNÍ STATISTICKÉ ÚDAJE	DP		METRO		TRAMVAJE		AUTOBUSY	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
celkový počet nehod	2648	2579	21	28	1513	1521	1114	1030
zaviněné nehody	795	680	9	14	235	240	551	426
škoda DP (mil. Kč)	21,0	25,5	0,1	0,1	9,7	14,5	11,2	10,9
lehce zraněné osoby	338	394	1	0	183	221	154	173
těžce zraněné osoby	33	38	4	2	23	25	6	11
usmrcené osoby	15	22	6	11	9	8	0	3
alkohol zaměstnanec DP	2	2	0	0	0	1	2	1

### V provozu metra došlo k usmrcení osob

1. 1. 2005 stanice Florenc střet osoby se soupravou metra
7. 2. 2005 stanice Pražského povstání střet osoby se soupravou metra
7. 5. 2005 stanice Můstek střet osoby se soupravou metra
18. 6. 2005 stanice Muzeum střet osoby se soupravou metra
21. 9. 2005 stanice Dejvická střet osoby se soupravou metra
4. 10. 2005 stanice Náměstí Míru střet osoby se soupravou metra

### Tramvaje

Úvodní věta tohoto článku celkem přesně vystihuje loňský stav; počet dopravních nehod (nehod v drážní dopravě) včetně zaviněných je téměř shodný. Bohužel však došlo k nárůstu počtu usmrcených osob. Na rozdíl od roku 2004 nebyl v rámci dopravních nehod u našeho zaměstnance zjištěn alkohol, to by se mělo stát samozřejmostí.

### V provozu tramvaji došlo k usmrcení osob

13. 1. 2005 zastávka Nové Strašnice vstup chodce mezi vozy soupravy
31. 1. 2005 úsek Kavalírka – Klamovka náhlý vstup chodce před tramvaj
1. 3. 2005 zastávka Želivského vstup chodce mezi vozy soupravy
16. 3. 2005 Karlovo náměstí sražen 2 osob vykolejeným 2. vozem soupravy
22. 4. 2005 úsek U Kaštanu – Drinopol náhlý vstup chodce před tramvaj
27. 5. 2005 úsek Kubánské náměstí – Slavia náhlý vstup chodce před tramvaj
17. 6. 2005 zast. Poliklinika Barrandov

- náhlý vstup chodce před tramvaj
12. 11. 2005 úsek Belárie – Černý kůň střet tramvaje s chodcem

### Autobusy

V provozu autobusů došlo bohužel k nárůstu jak celkového počtu dopravních nehod, tak i nehod zaviněných (zde téměř o 1/3). Tento stav bude jistě předmětem dalších šetření a zjišťování příčin. Potěšitelné však je, že si žádná dopravní nehoda nevyžádala lidský život. Ale skutečnost, že u 2 dopravních nehod byl u našeho zaměstnance zjištěn alkohol, v žádném případě dobrá není.

Statistika dopravní nehodovosti je v Dopravním podniku dlouhodobě podrobně zpracovávána z různých hledisek za každý kalendářní rok. Některé údaje z roku 2005 a 2004 je vhodné si připomenout i v tomto článku.

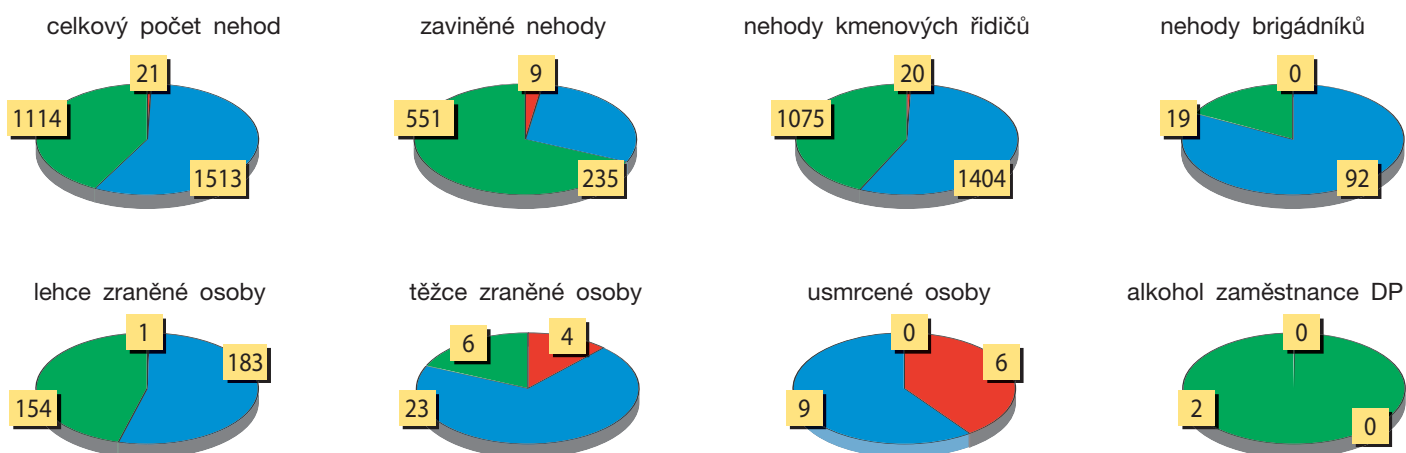
Sebedokonalejší statistika však podrobně neodhalí to, co k nehodě vedlo. Zde je nutno apelovat na osobní přístup k plnění povinností u každého řidiče. Jsou situace,

obzvláště v provozu metra, kdy s „tím už nejde nic dělat“, ale jsou i takové, kdy ještě lze nehodě v poslední chvíli zabránit; tady záleží na smyslových reakcích i profesní zkušenosti řidiče, zda k nehodě dojde nebo ne. V tu chvíli mu však nikdo neporadí, záleží na momentálním rozhodnutí. Není důvod pochybovat o tom, že je ve většině případů správné, jinak by statistická čísla byla zřejmě mnohem větší. Avšak chvilková nepozornost nebo nesoustředěnost je také jednou z příčin nehody, ke které dojde třeba nemuselo. Tady už každý z nás musí sám sobě „sáhnout do svědomí“, zda při vyšší pozornosti šlo nehodě zabránit.

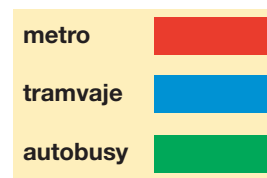
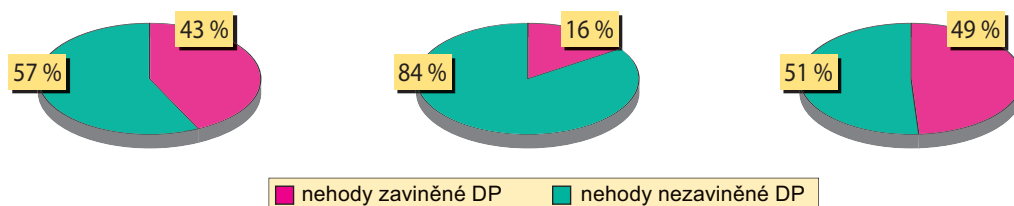
Kromě bolestných škod na lidských životech nebo zdraví a ekonomických škod (v roce 2005 jsme zavinili nehody s celkovou škodou na majetku Dopravního podniku přes 10 milionů korun) má každá nehoda v povrchové dopravě i společenský dopad – v tom smyslu, že zvláště závažnější nehody jsou silně medializovány a nepřispívají k posílení dobrého jména dopravce – tedy nás všech. Ať už si o odbornosti některých pracovníků sdělovacích prostředků myslíme cokoli, jejich názory značnou měrou ovlivňují veřejné mínění. Tragické události z Karlova náměstí a z Barrandova snad není třeba více rozebírat. Veřejnost už dneska bere jako samozřejmost značné zvýšení kvality provozu MHD, ale nehodové události nám skutečně na dobrém jménu nepřidávají. Ani na tento aspekt bychom neměli zapomínat, vždyť každá solidní firma si na své pověsti zakládá a některé vynakládají značné prostředky na to, aby si ji udržely. Nesnižujeme tedy nezodpovědným přístupem to, co jiní poctivou a vysoce odbornou prací pro dobrou pověst Dopravního podniku vytvářejí. Jak jsem se již zmínil výše, bezpečnost provozu považují cestující za samozřejmost, jinak by s námi asi nejedli. Přispíváme tedy k tomu, aby události, které pocit bezpečnosti u cestujících narušují (a jsou to v první řadě právě dopravní nehody), ubývalo. Tím značně stoupne prestiž profese řidiče MHD i Dopravního podniku jako celku. A o to by mělo jít nám všem.

	DP		METRO		TRAMVAJE		AUTOBUSY	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
vzájemné střety vozidel DP	130	116	0	0	29	48	101	68
nehody z důvodu technických závad	14	20	0	0	11	18	3	2
nehody zaviněné cestujícím	91	50	11	13	20	11	60	26
přehlédnutí postavení výhybky	8	9	0	0	8	9	0	0
počet osob zraněných na eskalátorech	279	279	279	279	0	0	0	0
řidiči do 25 let věku	112	141	2	0	102	130	8	11
řidiči nad 60 let věku	91	76	0	0	26	28	65	48
řidiči s praxí:								
do 1 roku	342	337	3	1	225	260	114	76
1 – 4 roky	814	774	4	2	618	572	192	200
5 – 20 roků	1 329	1 282	11	20	554	551	764	711
nad 20 roků	163	186	3	5	116	138	44	43
časové období s nejvyšším počtem nehod	16:00-18:00	16:00-18:00	8:00-10:00	8:00-10:00	16:00-18:00	16:00-18:00	16:00-18:00	8:00-10:00
den v týdnu s nejvyšším počtem nehod	čtvrtek	čtvrtek	úterý	pátek	čtvrtek	čtvrtek	pondělí	pátek
kal. měsíc s nejvyšším počtem nehod	prosinec	prosinec	září	březen	listopad	prosinec	říjen	listopad
nehody v křižovatkách	1 280	1 278			921	929	359	349

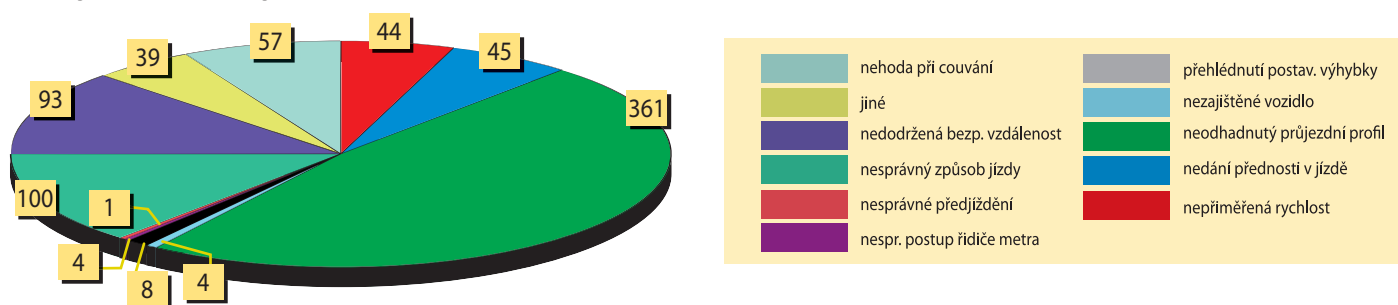
### Grafické znázornění vybraných ukazatelů



### Podíl zaviněných a nezaviněných nehod



### Příčiny nehod zaviněných řidiči DP



## Strukturální fondy Evropské unie

Text a foto: Ing. Rudolf Pála,  
odbor Strategie a řízení

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost za účelem získání většího množství prostředků pro financování akcí ze svého investičního plánu využívá také možnosti podání žádostí o podporu ze Strukturálních fondů Evropské unie. Tato podpora se v současnosti v Praze získává prostřednictvím Jednotného programového dokumentu pro Cíl 2 (dále JPD 2) v rámci plánovacího období do roku 2006 (další období bude 2007 až 2013) a vztahuje se na akce na vybraných územích Prahy, tj. na pražských obvodech s maximálně 31 % trvale bydlících obyvatel (Praha 1, 8, 9, 12, 14, 15, Březiněves, Ďáblice, Dolní Chabry, Libuš, Dolní Počernice, Horní Počernice, Dolní Měcholupy, Dubeč, Petrovice, Štěrboholy, Čakovice, Satalice, Vinoř, Újezd nad Lesy, Běchovice, Klánovice a Koloděje).



Žádosti o podporu se podávají na odboru zahraničních styků a fondů Magistrátu hl. m. Prahy v rámci příslušných výzev a finanční podpora se získává na základě smlouvy uzavřené s Ministerstvem pro místní rozvoj po skončení akce nebo její etapy.

Z programu JPD 2 nelze financovat nové tratě metra, ani obnovu vozových parků. Výše nákladů jedné investiční akce je limitována přibližně 300 miliony Kč. Omezena je též doba realizace, která musí být ukončena do 24 měsíců od podpisu smlouvy o financování.

Dopravní podnik podal žádosti o podporu z JPD 2 na celkem 5 akcí v rámci Priority 1 (revitalizace a rozvoj městského prostředí) pod Opatřením 1.1 (dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí).

Finanční podpora v Opatření 1.1 přitom může dosáhnout až 50 % ze Strukturálních fondů, 33,1 % ze státního rozpočtu a 16,9 % z rozpočtu hl. m. Prahy. Příspěvky ze Strukturálních fondů a státního rozpočtu se přitom doplácí až zpětně po ukončení etapy nebo celého projektu. Při podání žádosti musí proto žadatel prokázat, že disponuje finančními prostředky na realizaci projektu i bez případné podpory ze zdrojů Evropské unie.

Specifickými cíli programu v rámci Opatření 1.1 jsou: zlepšení dopravní obslužnosti a dostupnosti vybraného území, zvýšení zájmu obyvatel a návštěvníků Prahy o služby hromadné dopravy a zlepšení regulace automobilové dopravy v místní uliční síti.

Typy podporovaných projektů v rámci Opatření 1.1 jsou: dopravní (přestupní) terminál Pražské integrované dopravy s vazbou na kolejovou dopravu, včetně případné integrované železniční zastávky, kvalitní vazba na pražskou objízdnu komunikační trasu, menší projekt rozvoje tramvajové sítě, projekt zajišťující preferenci povrchové hromadné dopravy (s cílem zlepšit dopravní dostupnost a zkrátit přepravní čas), komunikace s vazbou na regenerované poškozené a nevhodně využívané plochy, projekt bezbariérového přístupu v terminálu Pražské integrované dopravy nebo ve stanici metra, projekt rozvoje systému park + ride, zlepšení dopravní dostupnosti pracovních příležitostí z lokalit bydlení (včetně cyklistických stezek), podpůrný malý projekt dopravního modelování účinků a optimalizace projektů tohoto opatření.

### Přehled žádostí podaných Dopravním podnikem:

#### 1. Výtahy ve stanici Florenc B – bezbariérové zpřístupnění.

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií – Evropským fondem pro regionální rozvoj.

Pro bezbariérové zpřístupnění přestupní stanice metra Florenc budou realizovány dva osobní výtahy, první z nástupiště na úroveň přestupní chodby a druhý o přepravní výšce 36,5 m na povrch při ulici na Florenci (u objektu McDonald's). Žádost o podporu byla podána v rámci 1. výzvy JPD 2 v říjnu 2004 a smlouva s MMR o financování projektu byla podepsána 23. června 2005. Stavba byla zahájena v září 2005 a dokončení je plánováno

v březnu 2007. Zhotovitelem stavby je na základě výběrového řízení podle zákona č. 40/2004 Sb. Metrostav a. s. Celkové náklady akce jsou 89,3 milionu Kč, přičemž uznatelné náklady jsou 59,6 milionu Kč.

#### 2. Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská

Účelem stavby je zvýšení kvality dopravní obslužnosti regenerovaného území Vysočan prostřednictvím modernizace páteřní tramvajové trati v ulici Sokolovské v úseku Balabenka – náměstí OSN. Žádost byla podána ve 3. výzvě JPD 2 v červenci 2005, smlouva o financování s MMR dosud nebyla podepsána. Realizace stavby probíhá od května do září 2005, v současnosti je tramvajová trať ve zkušebním provozu. Zhotovitelem stavby byly Stavby silnic a železnic, a. s. Celkové náklady projektu jsou 170,2 milionu Kč, uznatelné náklady 114,2 milionu Kč.

Následující tři projekty byly podány ve 4. výzvě JPD 2 v lednu 2006 a usnesením RZHMP dne 21. března 2006 byly schváleny k poskytnutí podpory z tohoto programu.

#### 3. Modernizace kabelové sítě měnirny Klárov – Štefánikův most

Cílem projektu je zajištění kvalitní a bezpečné tramvajové dopravy v dané lokalitě prostřednictvím modernizace měnirny a návazné kabelové sítě a trolejového vedení. Náklady stavby jsou 118,7 milionu Kč (uznatelné náklady 99,7 milionu Kč) a její realizace proběhne ve 2 etapách od dubna do listopadu 2006. Výběrové řízení na zhotovitele dosud nebylo ukončeno.

#### 4. Lanová dráha Petřín – sanace zárubních zdí

Projekt reaguje na potřebu sanace zárubních zdí, které zajišťují terénní zářezy podél lanové dráhy na Petřín a jsou podle výsledků geotechnického průzkumu v neuspokojivém stavu ohrožujícím bezpečnost jejího provozu. Náklady stavby jsou 62,6 milionu Kč (uznatelné náklady činí 52,6 milionu Kč). Realizace stavby bude mít 2 etapy a předpokládá se od června do října 2006. Výběrové řízení na zhotovitele rovněž ještě probíhá.



#### 5. Zavedení systému aktivní preference na vybraných SSZ pro autobusovou a tramvajovou dopravu

Tento projekt má napomoci zlepšení konkurenceschopnosti MHD v soutěži s IAD, čímž selepší též její ekonomická efektivnost. Systém aktivní preference je založen na rádiové komunikaci vozidla s řadičem SSZ a skládá se ze stacionární a mobilní části. V rámci projektu bude takto vybaveno celkem 55 SSZ. Celkové náklady akce jsou 64,8 milionu Kč (uznatelné 54,5 milionu Kč). Realizace bude mít celkem 4 etapy od června 2006 do května 2008.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost neměl před podáním žádosti z JPD 2 na akci Výtahy ve stanici metra Florenc B žádné zkušenosti s čerpáním z předstupních fondů EU, ani jiných operačních programů. Na tuto akci jsme dvakrát podávali žádost na příspěvek ze Státního fondu dopravní infrastruktury, vždy

však neúspěšně, vzhledem k tomu, že SFDI dle svých stanov dotace do MHD neposkytuje.

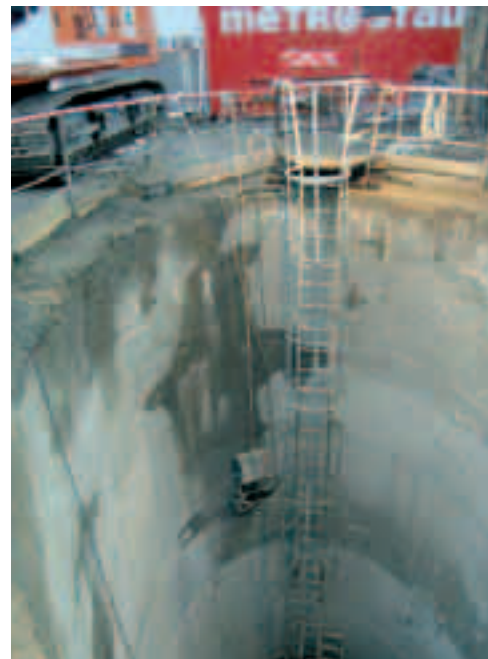
Celá problematika Strukturálních fondů EU, resp. programu JPD 2 určeného pro hl. město Prahu byla pro Dopravní podnik naprosto nová a neznámá a ve srovnání se zpracováním různých žádostí o podporu ze státních institucí z dřívějších mnohokrát obsáhlejší a obtížnější. Jednalo se na jedné straně o osvojení si nové terminologie související se Strukturálními fondy a na druhé straně o zpracování vlastní žádosti a nezvyklého množství povinných příloh. Ukázalo se proto nezbytné si na zpracování vlastní žádosti a z povinných příloh na studii proveditelnosti, logický rámec a analýzu nákladů a užitků zajistit pomoc specializované agentury (v tomto případě SPF Group), která má s touto problematikou již zkušenosti, a vlastními silami obstarávat technické a ekonomické podklady pro zpracování žádosti a již tak značné množství povinných příloh.

Výše uvedené rozložení činností se ukázalo jako úspěšné a naše žádost podaná v rámci 1. výzvy JPD 2 na akci Výtahy ve stanici Florenc B – bezbariérové zpřístupnění byla Regionální radou soudržnosti Praha doporučena Řídicímu orgánu JPD 2 k financování. K podpisu smlouvy o financování došlo 23. června 2005.

Při zpracování povinných příloh žádostí se objevila některá úskalí a pochybnosti, se kterými bylo nutné se vyrovnat. Například požadovaný výpis z trestního rejstříku statutárního zástupce bylo v 1. výzvě v případě Dopravního podniku nutné pořídit pro celý statutární orgán (tj. devítičlenné představenstvo). Výpis z účtu žadatele v době podání žádosti nemusí v době podpisu smlouvy o financování projektu z JPD 2 již odpovídat realitě. Doložení ověřených kopií stanov společnosti a daňových příznání za poslední 3 roky znamená vždy v našem případě zajistit notářské ověření přibližně 300 stran dokumentů. Některé tyto skutečnosti však byly Řídicím orgánem JPD 2 (tj. ministerstvo pro místní rozvoj) po zkušenostech již zjednodušeny a rozsah povinných příloh je v současnosti ve vypsání 4. výzvě již upraven. Přesto i nyní, když Dopravní podnik podal žádost o podporu na 3 projekty najednou, bylo nutné stanovy podniku a daňová příznání podávat pro každý projekt a notářsky tedy ověřit přibližně 900 stran dokumentů. Všechny doklady, včetně projektové dokumentace, se předkládají 2x (vždy originál nebo ověřená kopie + prostá kopie).

Mezi povinné přílohy žádosti patří nyní:

- čestné prohlášení o beztrestnosti statutárních zástupců žadatele,
- doklady o právní subjektivitě žadatele, tj. u organizace zřízené, či založené hl. m. Prahou – zřizovací listina, statut a doklad o přidělení IČO,
- územní rozhodnutí – pro projekty, u nichž je vyžadováno ve smyslu zákona



č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon), územní rozhodnutí, dokládá žadatel toto územní rozhodnutí s jednoznačným vyznačením nabytí právní moci,

- projektová dokumentace,
- rozpočet projektu,
- doklady o prokázání vlastnických vztahů, tj. výpis z katastru nemovitostí a snímek katastrální mapy s vyznačením stavby,
- doklad o partnerství s jinou organizací na projektu,
- stanovisko k posouzení vlivu projektu na životní prostředí (EIA + Natura 2000),
- podklady pro posouzení finančního zdraví (daňová příznání za poslední 3 roky včetně příloh),
- žádost o příspěvek z rozpočtu hl. m. Prahy.

Před podpisem smlouvy o financování s ministerstvem pro místní rozvoj musí žadatel projektu předložit smlouvu autorizovaným auditorem o provedení auditu projektu a stavební povolení s vyznačením nabytí právní moci.

V současnosti, kdy již od podpisu smlouvy o financování na akci „Výtahy ve stanici Florenc“ uplynulo 6 měsíců a bylo podle podmínek smlouvy nutné předložit průběžnou monitorovací zprávu, se ukazuje, že administrace spojená s podáním žádosti byla s nadsázkou jen pověstnou špičkou ledovce a do úspěšného dokončení projektu a získání podpory nás čeká s dalšími etapovými a monitorovacími zprávami a doklady předkládanými ke kontrole Centru pro regionální rozvoj (který zajišťuje tuto agendu pro Ministerstvo pro místní rozvoj), ještě množství práce. Ta však nepochybně stojí za vynaložený čas a pracnost. Vždyť v letošním roce by tímto způsobem již měl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost získat do svého rozpočtu přes 100 milionů Kč.



## Rozšíření vozového parku Dopravního podniku v roce 2006

Ing. Jiří Pavlíček, Ing. Jaroslav Ditrych, Radek Frdrichovský, oddělení Stroje a zařízení

Vozidla Dopravního podniku jsou pod neustálým dohledem veřejnosti, nejen jejich okamžitý stav. Každá novinka se stává námětem k diskusím pro naše zákazníky. O čem budou moci diskutovat v letošním roce? Každý druh dopravy se bude moci pochlubit novými nebo rekonstruovanými vozy.

### Autobusy

V posledních letech se díky pravidelným nákupům nových autobusů se životností zvýšenou na 12 let podařilo stabilizovat technický stav vozového parku na kvalitní úrovni. Schválený plán obnovy vozového parku počítal pro rok 2005 s celkovým nákupem 110 vozidel v členění na 30 standardních, 50 standardních nízkopodlažních, 10 kloubových a 20 nízkopodlažních kloubových autobusů v celkové odhadnuté pořizovací ceně 670 milionů Kč.

Protože pro rok 2005 byly výrazně omezeny finanční prostředky v oblasti investic, nebyl tento záměr realizován, což se projevilo na zvýšení průměrného stáří vozidel. Z důvodu zajištění nutné obnovy autobusů v roce 2006 schválilo představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti z úsporných důvodů nákup 50 autobusů s motory v provedení Euro 3 v členění na 40 standardních a 10 standardních nízkopodlažních v celkové odhadnuté ceně 250 milionů Kč a uložilo generálnímu řediteli zadat tuto nadlimitní veřejnou zakázku na základě zákona č. 40/2004 Sb. o veřejných zakázkách ve smyslu § 42 – Oznámení otevřeného řízení, kde zadavatel oznamuje neomezenému počtu dodavatelů svůj úmysl zadat veřejnou zakázku v tomto zadávacím řízení.

Na Ministerstvo pro místní rozvoj, Odbor veřejných investic jsme z důvodu správného postupu ve věci této veřejné zakázky zaslali dotaz, týkající se aplikace zákona č. 40/2004 Sb. o veřejných zakázkách, neboť Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je ovládan veřejným zadavatelem (hl. m. Praha) a tato zakázka, týkající se činností dle § 3 zákona je z více než 50 % financována veřejným zadavatelem, přičemž se jedná o zakázku v hodnotě přibližně 250 milionů Kč. Ministerstvo pro místní rozvoj nám zaslalo toto stanovisko. „Pokud sektorový zadavatel použije k úhradě veřejné zakázky z více než 50 % finanční prostředky poskytnuté veřejným zadavatelem, musí postupovat při jejím zadávání podle pravidel platných

pro veřejného zadavatele, i když by jinak postupoval podle pravidel platných pro zadavatele sektorového. To znamená mimo jiné použít ustanovení § 57, odst. 2 zákona týkající se jmenování Hodnotící komise věcně příslušným ministrem, v našem případě se jedná o Ministerstvo dopravy.“

V polovině měsíce března jmenoval ministr dopravy sedmičlennou Hodnotící komisi pro posouzení a hodnocení nabídek, ve které jsou ze zákona zástupci ministerstva dopravy, ministerstva pro místní rozvoj, ministerstva průmyslu a obchodu, Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a ČVUT.

Oznámení zadávacího řízení této veřejné zakázky bylo uveřejněno na Centrální adrese 30. března 2006. Otevírání obálek s případnými nabídkami jednotlivých uchazečů provede ministrem jmenovaná Hodnotící komise 22. května 2006 ve 13.00 hodin v kanceláři generálního ředitele Dopravního podniku, neboť teprve uplyne minimální lhůta pro podání nabídky, která činí 52 dny v otevřeném řízení.

### Tramvaje

Vozový park tramvají bude v roce 2006 obnovován dvěma způsoby:

a) Rekonstrukcí a modernizací stávajících typů tramvají.

Bude rekonstruováno 50 kusů tramvají T3. Z toho 48 kusů na typ T3R.P a 2 kusy na typ T3RP.N s nízkopodlažní skříň VarCB3.LF. Dále bude rekonstruováno 5 kusů tramvají KT8D5 na typ KT8D5.RN2P, (KT8N2 – pracovní označení Dopravního podniku) s nízkopodlažním středním článkem.

b) Nákupem nových nízkopodlažních článkových tramvají.

V roce 2006 bude od Škody Transportation s. r. o. zakoupeno dalších 10 tramvají s obchodním označením 14T.

### Vozy metra

V letošním roce bude rozšířen vozový park metra na trati C o pět elektrických vozů metra typu M1 od společnosti SIEMENS s. r. o., které budou současně vybaveny zabezpečovacím zařízením PA 135 MATRA. Zbývající šestá souprava bude dodána v únoru roku 2007.

Společnost Škoda Transportation dodá v roce 2006 devět rekonstruovaných sou-

prav metra typu 81-71M pro trať B. V současné době se pracuje na tom, aby tyto vlaky mohly být vybaveny zabezpečovacím zařízením typu ARS.



## Reakce na článek „O kolik se snížil negativní vliv na životní prostředí“

Ing. Jan Šurovský, Ph.D

Ve zmíněném článku, který uveřejnil březnový DP-KONT@KT se objevily dvě, podle mého názoru, zásadní chyby. Obě se týkají části o trati metra Nádraží Holešovice – Ládví. Autor, ing. Jan Zeman, CSc., zde vyčísľuje snížení externalit mimo jiné díky snížení výkonu tramvají. Problémem však je, že k žádnému snížení výkonů tramvají nedošlo. Autora možná mohlo dezorientovat výlukové opatření, které je způsobeno dlouhodobým přerušením provozu v úseku Ládví – Sídliště Ďáblice, ale v trvalém stavu dosud k žádné změně provozu nedošlo. Do smyčky Sídliště Ďáblice jsou tedy v trvalém stavu vedeny linky č. 10, 17 a 24, nikoliv autorem deklarovaná jedna linka.

Rozporuji též tvrzení, že trať do Ďáblic nemá „pružné uložení kolejí“. Na významné části trati jsou kolejnice upevněny pružnými svěrkami, a to již od poloviny 90. let.



### Poděkování

Ing. Jan Founě,  
jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Na stránkách našeho podnikového časopisu DP-KONT@KTu bych rád poděkoval pracovníkům provozovny Vrchní stavba, provozovny Trakční vedení a řidičům vozidel, kteří se podíleli na opravě tramvajové trati na Palackého mostě a navazujících místech. I přes nepřízeň počasí a množství srážek – jak deštových, tak i v závěru prací dorazivší pořádné porce sněhu – dokázali ukončit výluku ve stanoveném termínu a dokončit všechny naplánované práce. Obtížnost práce v terénu dokumentuje přiložený snímek z neděle 12. března.



## Lanová dráha v zoologické zahradě zahajuje provoz

Karel Raba, ing. Viktor Baier,  
jednotka Dopravní cesta Metro

Letošní sezona je možná poslední, kdy je provozovatelem lanovky v pražské zoologické zahradě Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Zima již konečně ukončila svůj urputný boj s jarem a na lanové dráze v zoologické zahradě v Praze mohli začít práce potřebné k uvedení lanové dráhy do provozu v sezoně 2006.

Rozsah prací, kontrol, revizí je oproti loňskému roku mnohem větší a klade větší nároky na dodržení harmonogramu. Poslední defektoskopická kontrola dopravního lana odhalila větší počet zlomů drátků, než je přípustné, a to zvláště v části zatopené při povodni v srpnu 2002. Pro zachování maximální bezpečnosti cestujících bylo rozhodnuto o jeho výměně. Záplet nového lana vyžaduje specializaci, a proto celou



výměnu dopravního lana provedla odborná firma. Seřízení napínací síly dopravního lana pomocí plochých pružin, kontrolu uchycení sedaček, nátěr a jejich namontování je již práce zaměstnanců jednotky Dopravní cesta Metro. Po dokončení všech úkonů stanovených technologickým postupem, provozním předpisem a technickými i právními normami provedou inspektoři Drážního úřadu prohlídku a zkoušku strojního a elektrického zařízení. Na základě kladných výsledků (technické způsobilosti k provozu) prodlouží Drážní úřad Průkaz způsobilosti lanové dráhy na další 3 roky.

Přání vedení zoologické zahrady, aby zahájení provozu lanové dráhy proběhlo již v sobotu 15. dubna tj. před Velikonocemi, se pracovníci obsluhy lanové dráhy snaží

i přes březnové nepříznivé počasí dodržet a návštěvníkům zpříjemnit prohlídku zoologické zahrady. Pevně věříme, že tato sezona bude opět úspěšná, jako v minulých letech. To dokazuje narůstající zájem o její služby. Zvláště proto, že možná tato sezona bude poslední, kdy provozovatelem lanové dráhy je Dopravní podnik. Došlo k vzájemné shodě mezi vedením ZOO a Dopravního podniku o předání lanovky do správy a údržby. V současné době se řeší komplikovaný schvalovací proces a všechny náležitosti a podmínky nutné k předání lanové dráhy zoologické zahradě. Pro letošní sezону vyslovilo vedení ZOO dále požadavek na rozšíření provozní doby lanovky v souladu s otvírací dobou ZOO. To představuje celotýdenní provoz a prodloužení denní otvírací doby lanovky. V době psaní článku (polovina března) probíhala příslušná jednání o všech aspektech a opatřeních, které by bylo nutné připravit a zařadit k splnění této žádosti.



## Letošní výluky lanové dráhy na Petřín

Stanislav Laně,  
vedoucí provozovny LD Petřín

Překonat petřínský kopec můžete samozřejmě pěšky, ale daleko pohodlnější je vyjet lanovkou, letošní oslavenkyní. Vždyť už před 115 lety mohli využít jejich služeb naši předkové. Bohužel jubilejní sezona bude narušena několika výlukami.

V minulém roce byla dokončena velká dvacetiletá oprava a prohlídka části lanové dráhy, za kterou odpovídá jednotka Provoz Tramvaje. Letošní jarní výluka byla zkrácena do dvou týdnů, konkrétně od 13. do 26. března 2006. Výluka obnášela:

- nastavení řídicího počítače na letní provoz,
- zkušební jízdy se zátěží 8 tun,
- prohlídka a zkouška DÚ Praha – nový Průkaz způsobilosti elektrické části LD,
- revize trafostanice TS 4578 a primárního odběru LD,
- elektrevize zařízení LD včetně hromosvodů,
- elektrevize obou vozů LD,
- revize a oprava osvětlení v obou stanicích,
- oprava nouzového osvětlení,
- demontáž a následná montáž tlakových nádob z obou vozů a provedení tlakových zkoušek včetně vnitřní revize,
- kontrola závěsných pák a koncovek tažného lana na obou vozech LD,
- montáž nových radiostanic na vozy LD a velín (končí povolená vysílací frekvence),
- měření tažného, brzdových a navijecích lan,

- revize a kontrola traťových kladek včetně nik,
- měření dilatací a rozchodu kolejí na trati,
- oprava kolejíště u horní stanice,
- oprava schodů – výměna mramorových stupňů.

Činnost naší provozovny letos negativně ovlivní mimořádná letní výluka. Na základě vyhodnocení výsledků pravidelných měření zajišťovaných správcem trati (jednotka Dopravní cesta Tramvaje) bylo rozhodnuto o sanaci opěrných zdí na lanové dráze Petřín. Způsob řešení zpracovala odborná firma PONTEX a následně bylo vypsáno výběrové řízení. Realizace akce je naplánována na červen až srpen letošního roku a bude financována z fondu Evropské unie. Pověřeným investorem je IDS Praha. Právě z důvodu této rozsáhlé rekonstrukční akce operativně přesunula naše provozovna část prací z jarní výluky a veškeré práce plánované na podzimní výluku do mimořádné výluky letní.



## Z PODNIKU

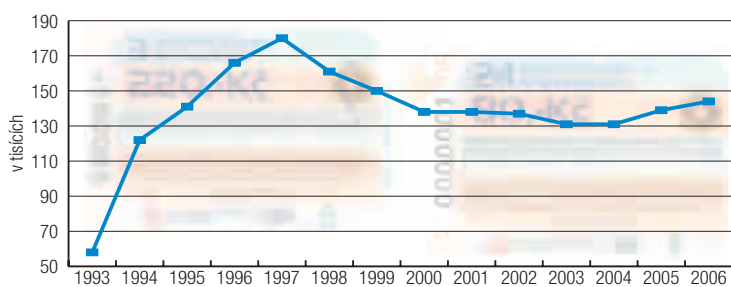
### Předprodej jízdenek na rok 2006

Ing. Lukáš Herfurth, oddělení Marketing

Prodej cenných časových kuponů (měsíční, čtvrtletní, roční) k předplatní jízdence na MHD pro rok 2006 na všech předprodejních místech (prodejní místa DP ve stanicích metra, prodejní centrum Roztyly, centrální dispečink, střediska dopravních informací, pobočky České pošty na území hl. m. Prahy, vybrané trafiky) byl zahájen již v pondělí 28. listopadu 2005.

Předprodej byl podpořen rozsáhlou propagační kampaní, která měla především přilákat naše stálé klienty ke koupi cenného kuponu co nejdříve, a tím eliminovat rozsáhlé fronty na počátku nového roku. Kampaň byla doprovázena rozdáváním dárků těm zákazníkům, kteří si koupí cenný kupon do 17. prosince 2005. Prvních 1 000 zákazníků obdrželo druhý dárek ve Střediscích dopravních informací. Předprodej cenných časových kuponů k předplatní jízdence MHD pro rok 2006 byl ve srovnání s rokem 2005 úspěšnější, neboť se podařilo prodat více časových kuponů, což mělo za následek zvýšení tržeb (na zvýšení tržeb se částečně podílelo i zdražení jízdného v červenci 2005). Celkem se v období od 28. listopadu 2005 do 31. ledna 2006 prodalo 412 968 kusů kuponů bez tzv. „klouzavých“ kuponů. Tržby z těchto prodaných kuponů činily 767 305 805 Kč. Nárůst počtu prodaných časových kuponů oproti roku 2005 byl ve

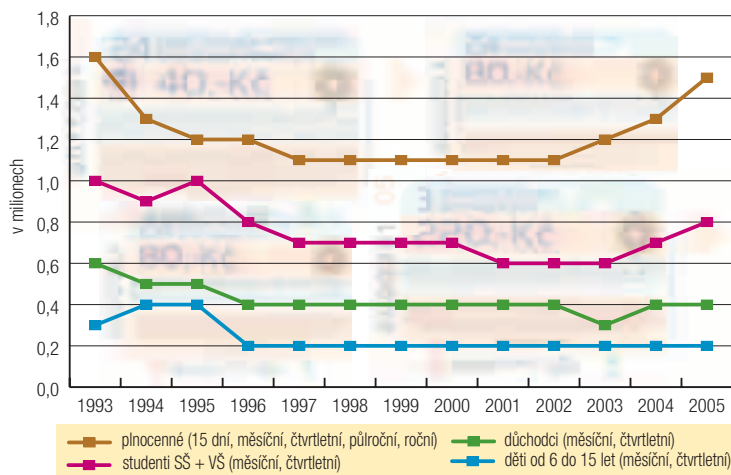
### Plnocenné kupony – roční



výši 20 677 kusů, tj. 5,3 %. Tyto kladné údaje můžeme hodnotit jako zvýšení počtu klientů pravidelně využívajících služeb hromadné dopravy osob na území hlavního města Prahy. Zvýšení tržeb za prodané kupony bylo ve výši 91 840 565 Kč, tj. +13,8 % oproti roku 2005. Na zvýšení tržeb měly vliv dva faktory, a to jak zvýšený počet prodaných kusů časových kuponů, tak i zvýšení cen těchto kuponů k červenci 2005.

Oproti předprodejně akci ze závěru roku 2004 na prodej jízdenek na rok 2005, která probíhala od 29. listopadu 2004 do 31. ledna 2005, došlo v posledním prodejním období k nárůstu o 3,1 %, tato hodnota představuje nárůst o 4 302 kusů. Na prodeji se nejvíce podílela firma Šoch, která prodala 87 211 kusů, tj. 60,7 % na přibližně 40 předprodejních místech. Externí prodeji (například trafiky) se podílely na

### Prodej Jízdenek



celkovém prodeji zhruba 17,4 %. Velice zajímavý údaj dostáváme ze středisek dopravních informací. Ve čtyřech střediscích Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se prodalo 19 507 ročních kuponů, tj. 13,6 % z celkového prodeje. K tomuto výraznému nárůstu (ve srovnání s rokem 2005 vzrostl počet ročních kuponů na SDI o 352 %) došlo zejména umožněním platby pomocí platebních karet. Další prodejní místa, jako je Česká pošta, České dráhy, případně přímý rozvoz na podniky se na celkovém objemu podílel zanedbatelným způsobem. Do 17. prosince 2005 bylo prodáno ve střediscích dopravních informací 13 321 kusů ročních kuponů. Po tomto

datu, kdy skončilo avizované rozdávání dáreků, do konce předprodeje bylo prodáno 6 186 kusů těchto kuponů. I tento údaj svědčí o tom, že je přínosem využít vhodného marketingového

nástroje podpory prodeje.

U tzv. „klouzavých“ jízdenek provedeme srovnání celoroční. Počet prodaných kuponů s volitelným začátkem platnosti vzrostl o 250 835 kusů, tj. o 33,6 %. Největší nárůst je u plnocenných 30denních kuponů – 47,4 %; 90denních kuponů – 45,3 % a u důchodcovských 30denních kuponů – 46,1 %. Na celkovém prodeji se podílely v roce 2005 více než jednou třetinou (37,1 %) a prokazují stále stoupající podíl na celkovém prodeji.

Možnost platby při nákupu časových kuponů pomocí platební karty byla rozšířena o čtyři střediska dopravních informací oproti loňskému roku. To znamená, že počet míst, kde je možné platit platební kartou vzrostl na šest – Prodejní centrum Rožtyly, Centrální dispečink, SDI – Anděl, Muzeum, Můstek, Nádraží Holešovice. Za období 29. listopadu 2005 až 10.

ledna 2006 bylo utrženo 106 199 967 Kč přes platební terminály. Ve stejném období loňského roku bylo utrženo 35 717 023 Kč. Z těchto údajů vyplývá, že možnost platit pomocí tohoto platebního prostředku se rok od roku velmi rozšiřuje. Nárůst tržeb je o více než 297 % a tento

údaj sám o sobě vypovídá, že rozšíření míst s možností bezhotovostní platby bylo správné. Tento trend by bylo dobré si do příštích let udržet a možná i uvažovat o rozšíření a vybavení platebním terminálem další předprodejní místa. Zavedení možnosti platby kartou na střediscích dopravních informací přinesl nárůst podílu na celkovém prodeji ze 4 % na 14 %. Celkový počet prodaných ročních kuponů je nejvyšším údajem od roku 1999, o kterého docházelo k postupnému klesání uživatelů s ročním předplatným kuponem. Je dobré, že se nám tento trend podařilo zastavit. Zvýšený počet všech prodaných předplatních kuponů se projevil ve sníženém počtu prodaných jednotlivých jízdenek.

I tento údaj dokládá cestu správným směrem, kdy je předplatné výhodnější na úkor jednotlivého jízdného. Přece jen bychom měli usilovat o stálého klienta, který využívá našich služeb pravidelně, více než o klienty, kteří ke svému cestování po Praze využívají MHD jen narázově. Do příštích let by ze strany Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a samozřejmě i dalších organizací, které zabezpečují a organizují veřejnou městskou dopravu v našem hlavním městě, měla být snaha tento trend udržet.

Velkou pozornost je třeba věnovat všem možnostem rozšíření terminálů pro příjem platebních karet, který každoročně stoupá, na klíčová předprodejní místa.



## Došlo do redakce

Aleš Karlovský

Vážený čtenáři našeho podnikového časopisu, rád bych se zeptal na to, kdo navrhoval reklamní kampaň k prodeji kuponů na rok 2006? Nemá cenu rozpitvávat, zda a jak byla úspěšná, při pohledu na dlouhé fronty našich klientů před předprodejními stánky, se mohu domnívat, že o její prospěšnosti se dá s úspěchem pochybovat.

Ale to není jen to, co mi na celé situaci vadí – nadšený klient, který si radostně zakoupil časový kupon, mává a ječí na někoho, kdo je naším očím skrytý, že „Ho už má“. Na přelomu listopadu a prosince v krátkém rukávu a slunečních brýlích to spíše vypadá, jako by právě zaplatil cestu kolem světa a ještě zpátky, než kupon na MHD. Tvůrci uniklo, že spokojený klient mává ze zavřených dveří vlaku metra, takže se spíše podobá hrdinovi americké komedie „Duch“, než našemu klientovi.

A navíc na někoho na nástupišti pln nadšení řve, a SPP tvrdí, že je cestujícím zakázáno se v prostředcích MHD chovat hluchně. Takže vlastně propagujeme porušování přepravního řádu, a tak nějak nechápu, proč vlastně se snažíme vychovávat naše klienty k tomu, aby se v prostředcích MHD nechovali jako zvěř utržená ze řetězu. A ještě maličkost – nabízet velkohubě dárek, ze kterého se na místě vyklubou propisovačka a v lepším případě balíček hrozinek mi připadá ne-li nechutné, tak určitě neslušné.

Navíc postrádám informaci o tom, zda jde o prvních 1 000 v každém předprodeji nebo prvních 1 000 všech klientů. Pokud platí druhá varianta, musím se zeptat, jak se zjistí, že pan Novotný je klient číslo 999, pan Žužla nese hrdé číslo 1 000 a pan Smutný má smůlu, protože ho pan Žužla předběhl. A tak se mi do hlavy vkrádá otázka, musí náš podnik kopírovat trend reklamních trapností?





## Měničrny nejsou jen technologii

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Foto: autor a archiv DP

Měničrny jsou nezbytnou součástí tramvajové dopravy. Během 115leté existence pražských elektrických drah jich vyrábělo a vyrábí trakční proud několik desítek. Nás ale tentokrát nezajímá technická stránka měniren, ani jejich historický vývoj. Tyto účelové stavby se staly nezbytnou součástí města a mnohdy se významně podílely na urbanistické podobě vybraných částí města. Dnešní ohlédnutí do historie je tedy na téma Měničrny a architektura.



Měničrna Bělehradská po svém dokončení v roce 1939. V pozadí kolej Budeč.

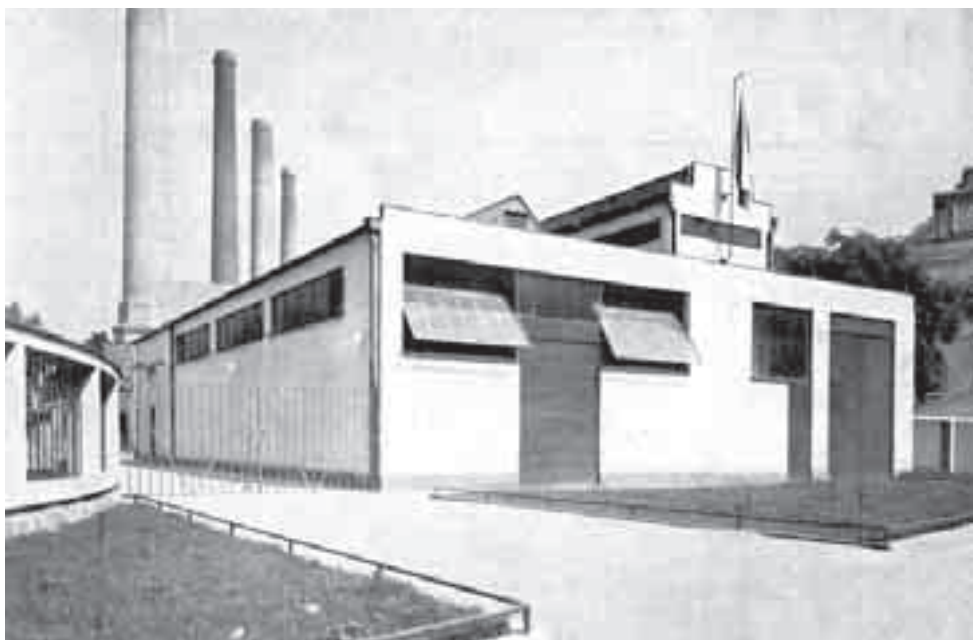
Zpočátku dodávaly tramvajím proud stroje umístěné přímo v elektrárnách. Pomineme-li hrázdnou budovu strojovny Křížkovy elektrické dráhy na Letné, byly první výroby trakčního proudu většinou součástí jiných architektonických celků. Libeňská elektrárna tvořila nerozlučný celek s vozovnou (avšak její komín v průmyslové čtvrti rozhodně nebyl nápadný). U vinohradské dráhy bylo zařízení umístěno v elektrárně vinohradské vodárny. Komín kotelny se doslova ztratil uvnitř nádherného novorenesančního věžového vodojemu z roku 1891, navrženého Antonínem Turkem a Josefem Franclem. Ani první dvě měničrny, které vznikly v roce 1900 (tehdy se ještě nazývaly podružnými elektrickými stanicemi), nebyly urbanisticky příliš nápadné. Stanice na Karlově vznikla v objektu malé provizorní městské elektrárny postavené v roce 1897 v sousedství vodojemu a jejich přečerpávací stanice,

takže nebudila pozornost. Ještě méně nápadná byla měničrna na Malé Straně, která byla postavena ve dvoře domu čp. 111 v dnešní ulici U Lužického semináře. Tato zajímavá památka byla kolem roku 1998 zbořena.

Urbanisticky naprosto zásadní stavbou se ovšem stal areál Ústřední elektrické stanice v Holešovicích, jehož první část byla předána do provozu v roce 1900. Do roku 1913 tu postupně vyrostly čtyři vysoké charakteristické komíny, které se staly nejen dominantou Holešovic, ale byly jedním z významných orientačních prvků celého města. Když na počátku 20. let 20. století vznikla dnešní nejstarší měničrna na Smíchově, byla pro umístění strojního zařízení vyrábějícího trakční proud využita strojovna bývalé smíchovské elektrárny z roku 1897. Základní architektonickou podobu tomuto typickému objektu průmys-

lové architektury z konce 19. století dali František Šafránek a Karel Hajný. Meziválečné období je v Praze spojeno s rychlým rozvojem rozvodných sítí a budování velkých transformačních a rozvodných stanic 22/3 kV. V některých z nich byly umístěny i tramvajové měničrny. Protože se s ohledem na tehdy používané technologie jednalo o výrazné stavby, dosahující výšky tří až čtyřpatrových domů, bylo žádoucí, aby se na těchto čistě účelových stavbách podíleli zkušení architekti.

Patřil mezi ně například Josef Mlika, který vtiskl tvář hned několika objektům tohoto typu. Jeho jméno je spojeno s měničrnami Břevnov (1935), Střed (1936), Holešovice (1937, zrušena 1989) nebo Bělehradská (1939). V případě břevnovské měničrny se stejný architekt podílel o dvě desetiletí později i na její přestavbě, vyvolané rekonstrukcí a rozšířením Bělohorské třídy. Měničrnu Střed v Opletalově ulici zřejmě znají jen opravdu zkušení zájemci o minulost pražské dopravy, protože je umístěna ve dvoře domu č. 10 a před zraky veřejnosti je tedy po celé desetiletí skryta. Stará holešovická měničrna na svém místě u železničního nadjezdu v blízkosti holešovické elektrárny stojí dodnes, ale slouží jinému účelu. V roce 1997 ji nahradila nová moderní měničrna ve Strojnické ulici v sousedství Parkhotelu. Měničrna v Bělehradské ulici, která byla stavěna současně jako spínací a rozpínací stanice pro kabelovou síť, navázala architektonicky na sousední dům Budeč – dívčí kolej postavenou v roce 1925. Dodejme ještě, že z energetických staveb Mlika například na začátku 30. let minulého století navrhl transformační stanici u vysočanské spalovny. Z architektů, kteří navrhovali objekty měniren, vzpomeňme také například Josefa Kříže a jeho funkcionalistickou transformační stanici a měničrnu na Bořislavce



Měničrna Holešovice po dokončení v roce 1937.



Novoklasicistní Zengrova transformační stanice – měnírna Klárov – v roce 1932.

(1932), známou pod nepřesným pojmenováním Vokovice, která byla zbořena v roce 2004, aby ustoupila stavbě multifunkčního komplexu Evropská City. Místo ní byla o něco blíže k centru postavena nová měnírna, která se sklonem své střechy zajímavě přizpůsobuje sklonu okolního terénu. Projekt vypracovala společnost COPLAN Projekt, s. r. o.

Architektonicky výraznou stavbou z období těsně před druhou světovou válkou se stala transformační stanice a měnírna Rokoska (1938), budovaná jako ocelový skelet s vyplňujícím zdívkem z dutých cihel. Navrhl ji Edvard Hnilička. Tato zajímavě členěná stavba ve svahu u křižovatky Vychovatelna sice stále stojí, ale její funkci převzala v roce 1997 měnírna nová.

Zřejmě nejvýznamnější stavbou meziválečného období se stala velká transformační

stanice a měnírna na Klárově (1932), dříve označovaná také jako Zengrova transformační stanice. Architekt Vilém Kvasnička se musel především vypořádat s polohou stavby v urbanisticky velmi cenném území v blízkosti častých pohledů na Pražský hrad. Budova postavená v novoklasicistním slohu je dnes neodmyslitelnou součástí Klárova.

Padesátá léta 20. století byla poznamenána určitou unifikací měníren a objekty v té době postavené architektonicky nijak zvlášť nevyčníkají. Teprve polovina šedesátých let naznačila určitou změnu k lepšímu. Měnírna Perštýn (1965) byla začleněna do nové administrativní budovy a teprve zřejmě až měnírna na Červeném Vrchu (1970) přinesla výraznější příležitost začlenit takovou účelovou stavbu do architektury nově vzniklého sídliště. Měnírny stavěné

v dalších letech jsou už svébytnými architektonickými díly, ukazujícími, že unifikací měníren bylo odzvoněno. Podíváme-li se na nejnovější tramvajovou trať na Barrandov, (mimořádně jde o Stavbu roku 2004), kterou vynikajícím způsobem architektonicky zpracoval Patrik Kotas, najdeme na ní dvě nové měírny, které, ačkoliv vznikaly současně, se od sebe diametrálně liší. Zatímco měírna Barrandov, umístěná na konečné, ladí s okolní sídlištní zástavbou a moderním pojetím tramvajových zastávek, měírna Hlubočepy, postavená za estakádou přes Růžičkovu roklí, vypadá spíše jako venkovský domek přirozeně včleněný do okolní zeleně. Málokterého cestujícího jedoucího tudy tramvaj napadne, že se jedná o důležité technické zázemí Dopravního podniku. Téma měníren pražských tramvají je pestré, kdo ví, jestli mu jednou nebudeme na stránkách DP-KONT@KTu věnovat



Měnírna Břevnov v roce 1984.

samostatný seriál. Na závěr si ale musíme postesknout, že právě měírny a jim podobné účelové stavby se stávají častým terčem sprejerů, kteří snahu dřívějších i současných architektů o citlivé urbanistické skloubení měníren s okolím ničí.



## Čtyřicet let v jedné vozovně

Text a foto: Daniela Tůmová

Pan Stanislav Hušák je služebně nejstarším řidičem tramvaje u Dopravního podniku, který svoji profesi vykonává nepřetržitě čtyřicet let, 14. února oslavil i životní jubileum, pětadesátku. Pracuje ve vozovně Vokovice a z výrazu ve tváři je vidno, že práce se stala i jeho životní láskou. Oslavovat bude červeným vínem a knedlíkem se zelím.

### DP-K Chtěl jste se stát řidičem už jako malý chlapec?

Kdepak! Já jsem dělal projektanta, ale měl jsem menší plat než moje manželka, a tak mi jeden známý řekl, proč nejdu k Dopravnímu podniku, že docela dobře platí. A tak jsem v roce 1966 nastoupil jako řidič tramvaje s tím, že to vezmu tak na tři roky,



Jedna z nejmladších pražských měníren, Hlubočepy, v roce 2005.

že si zařídíme byt a pak zase půjdu pryč. A vidíte, ze tří se stalo už čtyřicet let.

#### **DP-K Vzpomínáte si na vaši první tramvaj?**

Jako by to bylo dnes, byla to „jedenáctka“, která v té době jezdila z Divoké Šárky na Černokosteleckou. Byla to ještě ta otevřená tramvaj, kde byla pěkná zima a lidé vystupovali za jízdy, ale mělo to své kouzlo. Vystřídal jsem už pět typů tramvají a každý z nich mi něčím učaroval. Navíc, já nemám problém řídit jakýkoliv vůz, všechno беру v naprosté pohodě. Ale obrovský zážitek pro mne byl, když začaly jezdit uzavřené vozy a bylo v nich teplo, to byla panečku vymoženost!

#### **DP-K Kolik linek jezdilo tehdy v Praze?**

V době, když jsem začínal, bylo v Praze v pravidelném provozu 29 tramvajových linek. O něco později začala jezdit pobřežní linka číslo 30, která měla svoji trasu z Červeného vrchu až do Braníka. Já mám dojem, že ten čas tak rychle neletí, jezdím pořád rád a i když je provoz mnohonásobně větší a řidiči a lidi k sobě mnohem méně ohleduplní, pořád mám tu svoji práci hrozně rád. Jen mě mrzí, že jsem tak starý, já bych jezdil ještě sto let!

#### **DP-K Která doba byla nejkrásnější?**

Zpočátku to bylo mnohem klidnější, když člověk potkal proti sobě tramvaj, byl to skoro svátek. Ale já nemůžu říct, že se mi v nějaké době jezdilo vysloveně špatně. Já jsem takový klidas, dovedu jezdit s každou tramvají, přizpůsobím se všem cestujícím, kteří jsou více či méně naladěni a se všemi dokážu vyjít. Tady ve vozovně ve Vokovicích jsem od samého začátku a znám tu prakticky každý kamínek.

#### **DP-K Na co nejraději vzpomínáte?**

Moc rád vzpomínám na dobu, kdy se jezdilo v zimě přes Václavské náměstí. Byl Silvestr, tramvaj o půlnoci zastavila, lidé mi přišli přát krásný nový rok a někdy dokonce přinesli i láhev vína, abych si ji po službě otevřel. Lidé k sobě byli dřív mnohem hodnější, měli k sobě určitě blíž než dnes. Když nastoupili do tramvaje, tak hezky pozdravili a na člověka se usmáli. Dnes to je jiné, a to nejen kvůli uzavřeným kabinám. Když dnes někdo zcela výjimečně pozdraví, dokonce se na něj v samém úžasu i otočím.

#### **DP-K Jste strašně pohodový člověk.**

#### **Naštval vás vůbec někdo nebo vy někoho?**

Jednou jsem vyjel z vozovny, nastoupil pán a začal na mě křičet, že je ve voze zima. Vysvětlil jsem mu, že jsem zrovna vyjel, že má chvíli stát a držet se madla, dokud se sedadla neohřejí. Zanedlouho na mne přišla stížnost, kde bylo napsáno, že jsem pánovi řekl: „Když vás zebou sedáčky, tak buďte doma a držte se Madly!“ V roce 1999 mě pak v Šárce napadl cestující, když jsem na konečné budil. Byl agresivní, ověšen řetězy, kterými mě zranil. Utekl jsem do kabiny a počkal na příjezd policie. Druhý den se mi mladík přišel omluvit, vůbec nevěděl, že něco takového provedl, byl úplně opilý.



#### **DP-K Tolik odsloužených let zaslouží svoji tramvaj!**

Já si absolutně nevybírám. Za celá ta léta střídám tramvaje podle potřeby a nikdy jsem neodmítl nebo nepohrdnul žádnou trasou. Tím, že člověk jezdí pokaždé jinde, je jeho práce pestřejší a den zajímavější. Mám rád změnu a těším se na každý den, který usednu do své červené lásky.



## Z PODNIKU

### Sociální politika

*Daniela Tůmová*

**Jednou z velkých výhod Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je bezesporu dobrá sociální politika, která svým zaměstnancům vytváří co nejlepší podmínky při práci.**

Dopravní podnik z pohledu koncepční personální práce měl stejnou výuku jako řada dalších obdobných firem. Krátce po změně politického systému byla zrušena pozice personálního ředitele a personální činnosti převedeny pod obchodně-ekonomického ředitele, eventuálně na ekonomické náměstky jednotlivých odštěpných závodů. Trvalo velmi dlouhou dobu, než bylo pod tlakem nových problémů rozhodnuto pozici personálního ředitele opět zřídit. Dnešní personální úsek se snaží starat se co nejlépe o své zaměstnance a vytvářet jim co nejlepší podmínky k práci, je připraven vytvářet si tzv. personální rezervy, což je vizitkou každého vyspělého podniku. Je potřeba o schopných lidech vědět, a ve vhodnou chvíli je postavit na správnou pozici.

#### **Dvě a půl procenta na sociální náklady**

Sociální náklady je balík peněz, ze kterého se platí všechno, co jde směrem k zaměstnancům. Jsou to finance na kulturu, na sport

i na rekreaci. Po dohodě, která vznikla více než před deseti lety mezi tehdejšími vedením a zástupci na radnici, je tvořen do úrovně dvě a půl procenta ze mzdových prostředků. Od začátku je tento systém nastaven tak, že 2,2 procenta jdou podle kolektivní smlouvy ze strany zaměstnavatele rovnou a tři desetiny jdou mezi odborové organizace.

Podle slov personálního ředitele Ing. Jaroslava Ďuriše jsou to v současné době velké peníze a odborové organizace by je měly vynakládat ve prospěch všech zaměstnanců, což je jedna ze základních podmínek na využití těchto financí. „Jsme dohodnuti s odbory, že v průběhu letošního roku budeme hledat nový, optimální model rozdělení sociálních nákladů, který by vyhovoval jak zaměstnavateli, tak odborům, ale především hájil zájmy všech zaměstnanců,“ říká personální ředitel.

Peníze jsou použity účelně směrem k regeneračním programům, sportovním akcím a podobně. V letošní kolektivní smlouvě je hodnota poukázek na regenerační účely tisíc korun, v loňském roce to bylo tři sta korun. Jak je vidět, sociální výhody se rok od roku zlepšují a program sociálních výhod pro zaměstnance se rozšiřuje stejně jako jejich využití. Spektrum zařízení, kde je možné těmito poukázkami platit za regenerační a relaxační služby, je dnes již celá řada.

Od nového roku se zvýšila rovněž hodnota stravenek pro zaměstnance, která je vždy dána dohodou v kolektivním vyjednávání. Na požadavek odborových organizací na zvýšení o patnáct korun zaměstnavatel přistoupil. Samozřejmě se zvýšila i částka, kterou platí zaměstnanec, protože podle zákona o dani z příjmu nesmí zaměstnavatel přispívat víc než 55 procent. Pokud se tedy zvedá cena stravenky, musí se zcela logicky zvedat i částka, kterou platí pracovník.

#### **Ne všechno pro všechny**

Podle slov personálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se podařilo vytvořit jednotný sociální program pro zaměstnance, který je z pohledu okolního prostředí velmi nadstandardní, stojí hodně peněz, a tak se jej snažíme využívat stále účelněji a efektivněji.

Rozhodně je třeba zavést do sociálního programu diferencovaný přístup. To znamená systém, kde nemají všichni stejné nároky, ale rozdělit nárokovost motivačně. To znamená především podle pracovních výkonů, ale rovněž délky zaměstnání a hierarchické úrovně.

Všechno záleží na tom, jak se podaří tuto vizi připravit a tlumočit směrem k odborům, aby to takto mohlo být zakotveno v příští kolektivní smlouvě. Jednání bývají velmi složitá a dlouhá.

Jelikož v loňském roce probíhal velmi uceleně proces transformace, znamenalo to

snižení počtu zaměstnanců, a tím redukcí mzdových nákladů. Trend, který byl nastaven, bude zcela jednoznačně pokračovat i v letošním roce a jeho přínosy jsou veliké.

## Odměny těm nejlepším

Rozhodnutím vedení společnosti byly na konci roku 2005 vyplaceny mimořádné odměny v poměrně rozsáhlém měřítku, zvláštní mimořádné odměny i mimořádné odměny ke 130. výročí MHD v Praze, které byly vyplaceny nad rámec dohod o kolektivním vyjednávání.

I přesto, že bylo tímto způsobem vyplaceno řádově čtyřicet milionů korun, byla úspora veliká. Jednalo se o poděkování těm, kteří si to opravdu nejvíce zasloužili.

Obdobným krokem bylo ocenění vybraných zaměstnanců svými nejvyššími nadřízenými za celoroční práci, které proběhlo v závěru roku. Vybraní zaměstnanci byli ohodnoceni poukázkami v hodnotě deseti tisíc korun. Byla to skupina 150 zaměstnanců, nejlepší z nejlepších.

## Šance pro mladé

Vzhledem k tomu, že spousta lidí na vedoucích pozicích je dnes ve vyšším věku, naskýtá se tu velká možnost pro mladé schopné kolegy, kteří mohou jednou přijít na jejich místo. Proto je vytváření personálních rezerv v rámci podniku tak důležité.



## Firemní kultura

Ing. Monika Dubová, personální úsek

**Pod pojmem „Firemní kultura“ se skrývá nejen souhrn zvyklostí, podle kterých se zaměstnanci chovají uvnitř společnosti, ale také to, jakým způsobem vystupuje firma navenek.**

Z obou hledisek firemní kultura působí jako činitel, který sblížuje stanoviska zaměstnanců a vedení společnosti.

Firemní kulturu nelze řídit jako celek, ale ovlivňovat a řídit se dají dílčí aspekty, podílející se na její tvorbě.

Jsou to například:

- vědomí tradice,
- vědomí společných cílů a hodnot,
- přístup k výkonu a vědomí kvality,
- styl řízení a způsob rozhodování,
- systém hodnocení a motivace, vč. péče o zaměstnance,
- přístup k zákazníkům a obchodním partnerům,
- způsoby vnitřní komunikace,
- přístup k uchazečům o zaměstnání a novým zaměstnancům,
- ústrojová morálka,
- vzhled pracovního prostředí,
- symboly (logo firmy) a jiné.

Vhodně nastavené mechanismy řízení firemní kultury napovídají, jaké schopnosti a přístupy jsou ve firmě žádoucí a kladně hodnocené, co se od všech zaměstnanců očekává a jaká jsou pravidla a styl firemní komunikace.

Organizace jednak určuje pravidla chování zaměstnanců a způsob výkonu jejich práce. Na druhou stranu zjišťuje, jaké je v organizaci klima, jak jsou zaměstnanci motivováni a spokojeni. Na tato zjištění vhodným způsobem reaguje.

Koncept rozvoje firemní kultury vychází z poznatků o řízení lidských zdrojů, ze kterých vyplývá, že jasně definovaná a formálně zpracovaná personální strategie v podobě funkčních personálních procesů a vhodně nastavené firemní kultury ovlivňuje výkon zaměstnanců.

Obecné principy žádoucí podoby firemní kultury vycházejí z poslání a strategických cílů organizace, a to ve vztahu ke konkrétním činnostem, které zaměstnanec ve společnosti zastává. Předpokladem



Foto © Petr Malík

funkčního systému firemní kultury je, že všichni, tj. řadoví i vedoucí zaměstnanci, tyto strategické cíle a firemní hodnoty znají a jsou schopni vztáhnout si je na svoji konkrétní činnost ve společnosti a ztotožnit se s nimi.

Je samozřejmé, že s vývojem firmy se mění také firemní kultura. V současné době prochází Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nemalými změnami a s tím jsou rovněž spojené změny firemní kultury našeho podniku. Původní rozdílné subkultury uvnitř společnosti, například „metro“ nebo „autobusy“ se díky transformačnímu procesu sobě velmi přibližují. Vzniklo mnoho útvarů s „novou tvář“, kde společně pracují zaměstnanci z bývalých divízií a různé náhledy na věc se ladí do jednotného názoru.

Právě teď v období změn je třeba vyzdvihnout důležitost správně nastavené firemní kultury a zavádět nové moderní trendy do této oblasti. Pomocí komunikačních nástrojů zajistit optimální informovanost zaměstnanců a zainteresovat je do procesu

rozvoje firemní kultury v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti jako celku. Aby naši zaměstnanci říkali hrdě: „My jsme z Dopravního podniku,“ a ne staré zavedené, že jsou z metra, tramvají či autobusů.



## Kolega na Vasově běhu

Daniela Tůmová

Foto: Archiv Zdeňka Doška

**Městečko Mora ve středním Švédsku je cílem populárního běžeckého závodu Vasaloppet. Vasova běhu na 90 kilometrů se letos zúčastnil předseda redakční rady našeho měsíčníku Zdeněk Došek. Po návratu jsme jej vyzpovídali.**

### DP-K Tak dlouhý běh nelze absolvovat bez přípravy. Jaký máte vztah k tomuto sportu?

Na běžkách jezdím rád od svého mládí. Tehdy to ještě šlo i u nás v Polabí. Několikrát jsem na nich sjel i Říp. Byl to dobrý doplňkový sport k fotbalu. Teď je to můj sport číslo jedna, vedle kola a tenisu.

### DP-K Jaký je váš největší úspěch?

Já v tom žádný úspěch nehledám, vidím pouze uspokojení, které tento sport nabízí. Pro mne je vždy nejlibším zážitkem jízda nádhernou krajinou. Čistý vzduch a pocit svobody je tou nejcennější medailí. Běh na lyžích je úžasný, cítíte každý sval na těle a v hlavě si při něm spolehlivě srovnáte hodnoty. Navíc k němu potřebujete jen dvě prkýnka a hole. Je ale zajímavé sledovat technologický vývoj tohoto základního vybavení, stejně jako oblečení, obutí, vázání a v neposlední řadě i vosků.

### DP-K Účastnil jste se i jiných závodů?

Zhruba od poloviny 80. let jezdím pravidelně Jizerskou padesátku – Memoríál expedice Peru. Dnes je součástí Worldloppet – seriálu čtrnácti dálkových běhů v různých zemích čtyř kontinentů. Hezké vzpomínky mám i na König Ludwig Lauf, Dolomitenlauf a Marcialongu. Vasův běh je ale opravdu královský.

### DP-K Je běh na lyžích individuální či masový sport?

To je další důvod, proč mám běžky rád. Je především tím prvním, umožňuje odpoutání od dnešní dost uspěchané civilizace, běžecké trasy vedou těmi nejkrásnějšími místy našich hor. Dnes už lze najít v Evropě desítky kilometrů udržovaných tratí i v okolí vysokohorských středisek. A běhy Worldloppetu jsou skutečnými závody jen pro zhruba první dvě stovky startujících, pro další tisíce běžců je to hlavně symbolické setkání a společný hold tomuto sportu a přírodě.

### DP-K Jel jste do Švédska na vlastní pěst?

Jezdím se skupinou, jejíž základ tvoří sportovci z okolí Jilemnice, kolébky českého lyžování. Na jejím hřbitově leží Bohumil Hanč a nezlomného lyžařského ducha v tomto městě stále udržuje Stanislav

Henych. Stejně tak je duší i našich zájezdů. Neomylně ví, jak lyže namazat, je to vždy naše jistota. K jeho stříbrné medaili na padesátce na mistrovství světa ve Falunu ale bylo třeba i velkého lyžařského srdce, jaké má dnes i Katka Neumannová.

#### **DP-K Devadesát kilometrů je dost dlouhá trať. Vyžadovalo to speciální přípravu?**

Letos jsem najel jenom pár stovek kilometrů, spíš jsem na chalupě pořád házel sníh. Spoléhal jsem na vytrvalost a reálné odhadnutí sil. Dobré je na startu stát bez obav a spíš se těšit na krásu severské krajiny a hluboké borovicové lesy. Jizerská padesátka se svými stoupáními se může zdát náročnější než Vasův běh vlněným terénem.

#### **DP-K Jaká byla organizace celé akce a jaká panovala atmosféra?**

Všechny běhy Worldloppetu mají z hlediska organizace vysoký standard, platí to i o Jizerské padesátce. Vasaloppet je ale opravdu v tomto směru zlatý hřeb. Závod se poprvé jel roku 1922 na počest 400. výročí pověstného útěku prince Vasy na lyžích mezi Morou a Sälenem z dánského zajetí a následné porážky Dánů. Dnes je Vasa považován za otce Švédského království.

Na startu závodu v roce 1922 stálo 136 běžců, od té doby jejich počet vzrůstal takřka geometrickou řadou. Rekord je z roku 2000, kdy běh absolvovalo 16 402 závodníků. Zhruba pětinu startovní listiny tvoří každoročně zahraniční lyžaři. Dlouholetá tradice vyústila v organizaci promyšlenou do posledního detailu. Nejvíce jsem ocenil, když mě v cíli mladá dobrovolnice odebrala lyže a hole, svázala je



připravenou gumičkou a já se jich mohly zbavit v polní „šatně“. Na přilehlém nádvoří vám běží vstříc další dobrovolnice s pytlkem se svršky a pak se lze již plně oddat rituálu sprchování, převlékání a závěrečné večeři na místě přiřčeném dle startovního místa, kam jezdí pendlující barevně odlišené autobusy.

Na startu závodu naopak už den před závodem můžete blokovat „své“ místo na startovním roštu. Zkrížené lyže na rozlehlé louce každému oznámí, že toto místo již někomu náleží. Trať lemují stovky a tisíce fanoušků, kteří ochotně půjčí hůlku, nabídnou čaj a povzbuzují známým „Heja, heja Sverige“. Nositele české vlajčky na startovním čísle ale povzbuzovali i „Heja, heja Tjekien“.

Pokud byste se mne zeptala, jestli vidím nějaký rozdíl v atmosféře mezi naším jizerským a ostatními závody, pak jenom v tom, že zatímco jinde na startu rozehrívají pole běžců do známých rytmů půvabné cvičitelky z plošin autojeřábů, na bedřichovském stadionu vypráví třem tisícům účastníků, z toho třetině z ciziny, Štěpán Škorpil o plánovaných investicích do sportu.

#### **DP-K Takováto akce musí být náročná i z dopravního hlediska?**

I tato stránka organizace zasluhuje absolutní jedničku. Stovky autobusů z Moru, kde jsme bydleli, vyjíždějí mezi půl pátou a pátou hodinou. My jsme Sorem opouštěli Moru raději už v půl čtvrté, abychom byli co nejbližší místa startu. Pro nás jako velkého provozovatele městské hromadné dopravy je celá organizace závodu pozoruhodná i z hlediska informování před příjezdem do místa závodu, v místě samém je pro tuto událost velmi přehledné orientační značení. Pro věrné „zákazníky“ dálkových běhů je tu nabízena možnost získat významnou „slevu“ v podobě zařazení do vlny korespondující s výsledky ze závodů Worldloppetu za poslední tři roky. Dlouhá, ale rychle postupující fronta v sobotu před závodem se vyplatí v podobě postupu z 10. vlny s pěti tisíci běžci, do

některé tisícíhlavé, v mém případě 8. vlny. I tak jsem v tlačnici hned po startu přišel o bodec levé hůlky. Provozovatel komplexní integrované sítě náročné na přesnou organizaci, vyžadující znalost velkého množství dat, ocení i elektronický způsob „odbavování“ v podobě úzkého pásku s čipem, který si účastník upevní nad pravý kotník. V pondělí ráno po závodech tak bylo možné zakoupit místní noviny s kompletními výsledky všech, kteří dojeli do cíle. Z maximálně racionální a současně přátelské atmosféry účastníků nabude příznivý dojem o povaze severské demokracie nabízející prostor jak individuální podnikavosti v rámci soutěže s jasnými pravidly, tak vynikající služby společnosti jako celku. Kvalita je přitom vůdčím prvkem.

#### **DP-K Jak jste dojel do cíle?**

Z hodinových ručiček na kostele v Moře těsně před cílem jsem viděl pouze, že dojíždím v čase zhruba za 5 minut celá. V průběhu závodu jsem čas vůbec nesledoval.

O mých mezičasech a čase v cíli měl rozhodně lepší přehled náš kolega Jan Pastrnek, který jako velký příznivec běžek sledoval aktuální vývoj závodu na internetových stránkách [www.vasaloppet.se](http://www.vasaloppet.se). Teď už vím, proč letmé pokušení nasednout do sběrných autobusů, přistavených v kontrolním bodě v polovině závodu, následoval pocit zadostiučinění z jeho okamžitého zavrnutí. Po návratu by mne nečekalo jeho blahopřání, které mne potěšilo, ani přehledný graf závodu s výškovým profilem mezi Sälenem a Morou, mezičasy, průměrnými rychlostmi a vývojem pořadí v průběhu závodu, a konečným výsledkem pod 9 hodin ve vytoženém cíli, ale číslo autobusu, místo a čas, kdy jsem do něj nastoupil.

Naplňující se Orwellova vize velkého bratra má i své kladné a povzbuzující stránky. Běžcovi kamarádi mohou z dálky sledovat tep jeho srdce v hlubokých severských lesích.



## Švýcarská veřejná doprava: trumfy taktového provozu a tarifních společenství

Ing. Zdeněk Došek, oddělení Oborové vztahy

Foto: Archiv redakce

Na dvojici článků o švýcarské veřejné dopravě navazujeme dalším pohledem na přednosti tamního systému, který láká stále více zákazníků. Podkladem byly materiály švýcarského Svazu veřejné dopravy.

### 20 let taktového provozu

Od 23. května 1982 mají cestující k dispozici jeden vlak za hodinu v každém směru. Po více než 20 let se každý spoj a jemu odpovídající spoj v opačném směru kříží za celou hodinu. Tehdy velmi inovativní jízdní řád se dnes stal pro Švýcarsko samozřejmým a nenahraditelným. Rozšiřuje se na autobusy a pokračuje vývojem k půlhodině, která je už skutečností na četných železničních i autobusových linkách.

Taktový jízdní řád byl i ve Švýcarsku dlouho považován za nerealizovatelný. První experimenty v menším rozsahu z roku 1923 následovaly důsledné realizace z roku 1960, 1961 a 1964 na různých tratích, ale původní koncept pochází z roku 1932 z Holandska. Autory důsledné adaptace taktového jízdního řádu, který byl v roce 1972 předložen generálnímu ředitelství Švýcarských spolkových drah – SBB, byli S. Stähli, H. Meiner a P. Bertouzoz. Dráhy věděly, že jeho uskutečnění nemůže být okamžité, ale protože byly přesvědčeny o jeho důležitosti, objednaly hlubší studii proveditelnosti tohoto jízdního řádu pro

celou zemi. Trvalo 10 let tvrdé práce, než bylo možné tuto „revoluci“ uskutečnit a umožnit dráze, aby stabilizovala svůj podíl na dopravním trhu vůči své konkurenci na silnicích.

### Mnoho další práce

Aby byla tato hustá, rychlá a homogenní nabídka cestujícím ku prospěchu, bylo zapotřebí četných dalších „projektů“. Hodně bylo třeba vykonat pro koordinaci se soukromými železnicemi a koncesionářskými firmami, aby se nový jízdní řád plně optimalizoval a aby byl garantován úplný dopravní řetězec. Šlo nejen o detailní revizi jízdních řádů, ale též o jejich podobu: celostátní jízdní řád byl vydán rozšířený o dalších 400 stran s moderní a systematickou grafikou. Byla též přizpůsobena struktura prodeje. Rovněž infrastruktura vyžadovala hluboké proměny, aby síť SBB mohla tento koncept přijmout: uzel Olten, trať Heitersberg, tunel Käferberg, napojení curyšského letiště. Tato stavební díla umožnila aby přímé, stejně jako nové regionální a InterCity vlaky, mohly jezdit společně s nákladními vlaky. Bylo třeba přijmout nové zaměstnance a provést nákupy vozidel. Za provozu bylo třeba adaptovat údržbu, aby byla zajištěna maximální funkčnost veškerého vybavení. Mimořádná pozornost byla věnována informační kampani, vysvětlující obyvatelům principy nově nabízeného jízdního řádu.

#### Nová nabídka nadvakrát

Taktový provoz založený na opakování jízdních řádů, zjednodušující jejich zapamatování, byl zaměřen obzvláště na dva okruhy:

1. vztahy na dlouhé vzdálenosti, pro které byly zavedeny InterCity a
2. regionální vlaky.

Nejslibnější dopad byl očekáván u dlouhých vzdáleností. Nová nabídka se

vyvinula ve dvou fázích, v letech 1982 a 1987. Plán z roku 1982 znamenal průměrné zvýšení o 37 tisíc vlakokilometrů, což představovalo 21 % vlaků navíc. Investice 56 milionů švýcarských franků přinesly mezi lety 1981 a 1988 zvýšení počtu přepravených cestujících o 19 % a zvýšení rentability o 33 %. V roce 1987 byla nabídka InterCity znovu zvýšena o 17 % a regionální doprava vzrostla o 7 % vlakokilometrů. To umožnilo odstranit několik zbytkových míst v taktovém provozu. U nejzatíženějších spojení InterCity a určitých regionálních spojů byl takt změněn na půlhodinu.

#### Historická příležitost

Zavedení taktového provozu se uskutečnilo v době, kdy železnice zvláště a veřejná doprava obecně ztrácely dech. Bylo velkým štěstím, že různí aktéři sektoru dopravy neustoupili krátkodobé vizi, která by znamenala zrušení mnoha kilometrů tratí. Naopak tím, že provozovatelé uchovali vysokou hustotu sítě, mohli do detailu těžit z nového jízdního řádu a znásobit jeho účinek díky sníženým dobám při přestupování. Takt přinesl užitek všem uživatelům veřejné dopravy. Na rozdíl od minulosti, kdy převažovaly zájmy dopravců, se koncepce jízdního řádu tvořila především ve vazbě na potřeby cestujících a prokázala, že výrazně zlepšená nabídka vede ke zvýšení poptávky. Taktový jízdní řád následně umožnil příznivé přijetí programu Dráhy 2000 a jasné definování jeho cílů: dosáhnout každý přestupní uzel za méně než hodinu či půlhodinu a umožnit tak ideální pokrytí území.

### Tarifní systém: ctižádostivé společné dílo všech dopravců

Švýcarsko lze uvádět jako příklad tarifního systému dopravy, protože nabízí širokou škálu jízdenek, odpovídající nejružnějším potřebám cestujících, a to pro celou síť veřejné dopravy. Je to možné díky snaze všech podniků, aby cestování s využitím všech druhů veřejné dopravy bylo pro cestující co nejjednodušší.

#### Předplatní jízdenky na poloviční tarif a hlavní předplatní jízdenky: jednotné jízdenky pro veřejnou dopravu

V zájmu každého pravidelného cestujícího v případě dlouhých a četných jízd je opatřit si předplatné na poloviční tarif nebo předplatné tarifního společenství, případně hlavní předplatné. Předplatné na poloviční tarif, které existuje dlouho, bylo v roce 1986 významně demokratizováno díky federálními dotacím, jako reakce na počínající degradaci lesů. Došlo k bleskurychlému vzestupu, když od roku 1987 stoupl počet držitelů z 556 tisíc na 1,6 milionu a v roce 1991 přesáhl hranici 2 milionů. Po poklesu si svůj podíl na trhu udržel až do dneška s 1,98 miliony.



Barevný vůz tramvaje v depu v Eigerplatzu.



### Výhodné podmínky

Poloviční předplatné nabízí četné výhody. Předplatitel může cestovat za poloviční jízdné na zhruba 18 000 kilometrech zahrnujících síť SBB, většinu soukromých a horských železnic, lodní společnosti, poštovní autokary a městskou dopravu hlavních švýcarských měst. Některé lanovky, kabiny a sedačky jsou mimo společný tarif a poskytují jenom omezené rabaty. Hlavní předplatné umožňuje volně cestovat s více než 215 dopravci a více než 120 horskými železnicemi a existují u něj podstatné tarifní redukce pro manžele a děti. Senioři a junioři platí pouze o něco více než dvě třetiny celkové ceny.

Cestující, který nemá žádné předplatné, si může koupit jednotlivou a jedinou jízdenku pro cestu z bodu A do bodu B v celém Švýcarsku na určitou trasu. V případě cesty například z La Cure v Jura do Mendrisio v Tessinu bude potřebovat jeden lístek, aby celou svou cestu uskutečnil využitím služeb soukromých společností, SBB a PostAuto.

### Speciální nabídky pro turisty

Pro zahraniční turisty, kteří chtějí co nejvýhodněji a nejpohodlněji objevovat Švýcarsko, je nejlepší využít nabídky Swiss Travel System. Existuje šest nabídek, z nichž nejvýhodnější je Swiss Pass, protože umožňuje neomezené cestování na celé síti švýcarské veřejné dopravy na dobu čtyř, osmi,

patnácti, dvaceti dvou dnů nebo jednoho měsíce. Existují speciální výhodné nabídky pro osoby mladší 26 let. K dispozici jsou přestupní jízdenky na krátký pobyt a též poloviční jízdenky na dobu jejich prázdnin. Dále je to rodinná jízdenka umožňující dětem do věku 16 let cestovat zdarma.

### Nabídky pro cesty za prací a ve volném čase

Pravidelně dojíždějící mohou zakoupit předplatné pro svoji trasu, umožňující kombinovat jízdné vlakem, poštovním autokarem a určitými autobusy. Roční paušál vyjde na cenu devíti měsíců. V určitých případech se vyplatí předplatné tarifního společenství a nebo tzv. „mezipředplatné“, když trasa přesahuje hranice dvou společenství. Pro příležitostné cesty na určité trase je možné zakoupit jízdenku na více jízd. Vydány mohou být rovněž jízdenky platné na síti veřejné dopravy 23 švýcarských měst. Speciální jízdenky existují rovněž pro jízdní kola jako spoluzavazadlo, dále speciální nabídky pro volný čas, paušální vzájemné dohody pro švýcarská a evropská města, kulturní a sportovní akce. Dále jsou udělovány slevy od 20 do 60 % pro skupiny s nejméně deseti osobami, zahrnující bezplatné cestování pro každou desátou osobu, a zpětné uhrazení poznávací cesty má-li její účastník zakoupenou hromadnou jízdenku. Pro třídy při školním výletu jsou sjednávány nabídky na míru.

## Tarifní společenství: revoluce pro pravidelně dojíždějící

Zavedení tarifních společenství představovalo zásadní průlom ve službách pravidelným zákazníkům veřejné dopravy. Dříve bylo pro projetí aglomerace zapotřebí zakoupit celou sadu jízdenek či předplatné u městských podniků, soukromých železnic, poštovních autokarů a SBB. Pro cestujícího toho bylo dost na odrazení od používání veřejné dopravy.

### Tarifní společenství Švýcarsko severozápad – úspěch od počátku

Zavedení ekologického předplatného tarifního společenství v basilejském regionu v 80. letech 20. století znamenalo skutečnou revoluci ve švýcarské dopravě. Princip byl jednoduchý: měsíční či roční předplatné na neomezené cesty na vymezeném území se všemi dopravci (SBB, PostAuto, městské a regionální podniky, soukromé železnice a podobně). Úspěch byl okamžitý pro jednoduchost systému. Od založení Tarifního společenství Švýcarsko sever-západ se prodalo každý rok stále více ekologického předplatného. Pravidelně jej kupují dvě třetiny obyvatel tohoto regionu. Z 550 000 v roce 1984 se zvýšil počet prodaných předplatných na 1,81 milionu v roce 1997. Počet dojíždějících do práce, používajících veřejnou dopravu, se za toto období zvýšil z 65 na 70 % ve městě Basileji, z 39 na 46 % v aglomeraci a z 35 na 37 % na periferii.

### Úspěch v měřítku celého Švýcarska

Basilejská iniciativa se stala příkladem a již v roce 1987 existovalo sedm regionů s tarifními společenstvími. O patnáct let později byl již úspěch úplný, s dvaceti pěti tarifními společenstvími pokrývajícími téměř celé území Švýcarska.

Dvě poslední společenství jsou v kantonu Jura s předplatným „Vagabund“ se 4 000 předplatnými zakoupenými v jediném roce a Horní Engadine. Největší tarifní společenství se nachází ve východním Švýcarsku nazývaném „Ostwind“. Slučuje 38 dopravců obsluhujících obě Appenzell, Saint-Gall, Thurgau a knížectví Lichtenštejnsko.

### Financování

Finanční výhody přiznané předplatitelům nemohou být plně kompenzovány růstem počtu přepravených cestujících a veřejné úřady proto poskytují finanční podporu. Je to případ kantonů Bern, Ženeva, Graubünden, Jura, Neuchâtel, Solothurn, Švýcarsko východ, Schaffhausen, Tessin a Zug, ve městech Basilej, Luzern, Morges, Schwytz, Solothurn a Curych podporu poskytují společně obec a kanton a konečně pouze samotná obec v případě města Sion. Z počátku byl tento příspěvek určen pouze obyvatelům daných regionů, dnes je poskytován všem uživatelům bez diskrimin-







Autobusové modely Saurer vyrobené v letech 1981 až 1984 v zastávce Chur.

nace. Cena měsíční předplatní jízdenky se pohybuje okolo padesáti franků v městské zóně, roční paušál odpovídá ceně za deset měsíců. Náklad na předplatné pro celou síť společnosti odvisí od velikosti sítě a pohybuje se mezi 500 a 1 600 franky za rok. Junioři a senioři mají přibližně třetinovou slevu.

Přes tyto povzbuzující úspěchy zbývá ještě překlenout několik mezer. I když společenství nabízejí měsíční a roční předplatné, pouze regiony Basilej, Schwytz, Zug a Curych prodávají jízdenky pro jednotlivou jízdu platnou na celém území společenství. Další potíží, kterou bude třeba řešit, je návaznost na hranicích svazů. Kantony Jura, Bern a Neuchâtel podepsaly reciproční smlouvy, ale přesto přežívají mezery, které nutí cestujícího opatřit si dvě předplatné.

Hodně bude třeba zlepšit na přeshraničních předplatných se sousedními zeměmi (SNCF, DB, ÖBB a FS). Ale potěšující vývoj za posledních patnáct let ukazuje, že i tyto potíže bude možné vyřešit.

#### *Regionální doprava: různorodost v jednotě*

Když se v roce 1902 sloučily velké železniční společnosti se záměrem vytvořit SBB, nebyla výstavba švýcarské železniční sítě ještě zdaleka u konce. Většina regionů se chtěla bezpodmínečně připojit na síť „velkých linek“. Tak v Alpách, v Juře i na náhorní plošině vznikla hustá síť, jejíž převážná část dobře odolávala hrozbám na jejich zrušení.

Dnes různé železniční společnosti dále pokračují v modernizaci svojí sítě a nákupu pohodlných, často panoramatických vozidel. Řada z nich podnikla rozsáhlé investice, aby se přiblížily městským centrům a nebo aby vytvořily úplně nové úseky tratí. Mezi nejnáročnější realizace posledních desetiletí patří železniční tunel Furka, umožňující celoroční propojení oblasti Wallis se středním Švýcarskem. Ve velkých švýcarských městech byla realizována a jsou plánována četná rozšíření tramvajových sítí. Velké úsilí bylo věnováno obnově vozového parku nízkopodlažními soupravami nabízejícími větší pohodlí. Soukromé společnosti jsou vystavovány požadavkům racionalizace, které je vedou k fúzím jednotlivých podniků a tvorbě rozsáhlejších sítí. Soukromé společnosti rozšiřují rovněž své přeshraniční aktivity. Novátorem v tomto směru je Mittelthurgaubahn s převzetím dvou tratí Německých drah Konstanz – Singen – Engen a Radolfszell – Stockach, na kterých úspěšně přepravila 3,5 milionu cestujících.

Bez autobusů a linek PostAuto Car Postal by panorama bylo neúplné. Autobusy jsou ideálním partnerem železnice, který cestující dopraví z nádraží téměř ke dveřím jejich domů. V hustě obydlených oblastech je v platnosti taktový jízdní řád, na venkově odpovídá obsluha poptávce. Zhruba 160 autobusových koncesionářů zajišťuje provoz na 3 800 kilometrech linek téměř tisícem vozidel, kterými ročně přepraví na

70 milionů cestujících. Dalších 10 400 km kumulovaných linek obsluhuje jediný podnik: poštovní autokary – PostAuto/Car Postal.

Po celé zemi slavné žluté autokary švýcarské pošty zajišťují kolem poloviny výkonů veřejné dopravy. Historicky se samozřejmě jednalo o dopravu dopisů, balíků a zboží, ale rychle, s účelem optimalizovat své výsledky, se začlo s přepravou cestujících ve stejných zásilkových vozidlech. Podnik Švýcarské poštovní autokary, jehož hlavní sídlo je v Bernu, je stoletý. Je přítomen ve všech sektorech: v městské dopravě (Sion, Delémont, Bellinzona), v příměstské a v meziměstské dopravě, ve venkovských oblastech a v turistické dopravě prostřednictvím celkem 826 linek osobní autobusové dopravy na území celého Švýcarska. Jeho 2 000 vozidel přepravilo v roce 2004 celkem 102 milionů cestujících. Roční obrát firmy s 2 300 zaměstnanci představuje 347 milionů €. V průběhu minulého roku pronikly autokary Švýcarské pošty též na trhy sousední Francie. Ve východní Francii filiálka společnosti potichu zvítězila v konkurenci firem Keolis a Transdev a bude provozovat síť v pěti středních aglomeracích. Jejich vstup na trhy je považován za geograficky limitovaný, ale přesto si tamní dopravci začínají klást otázky nad svými nabídkami ve výběrových řízeních a proč byly hodnoceny jako méně konkurenceschopné.



## Opatření ke zlepšení podmínek provozu MHD v centrální části Liberce

### I. část

#### Význam kvalitní veřejné dopravy pro život měst. Strategie a konkrétní podoby preference MHD

Ing. Richard Železný,  
Fakulta architektury ČVUT v Praze

Vážený čtenáři,  
v červnu 2005 v rámci absolvování svého studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze jsem zde úspěšně obhájil diplomovou práci na téma preference veřejné městské dopravy v centrální části města Liberce. Zadání práce vnesl zhruba o rok dříve Odbor strategie a územní koncepce Magistrátu města Liberce jako reakci na zhoršující se dopravní poměry v jádrové oblasti města, kdy provoz městské hromadné dopravy (MHD) je zdržován a blokován intenzivním provozem automobilů a ztrácí tak svoji atraktivitu a konkurenceschopnost. Vzhledem k výjimečnosti a klíčovému významu systému MHD pro celkové fungování měst považuji za aktuální podělit se o téma své práce s širší odbornou veřejností.



Město Liberec je živou metropolí s hodnotnou urbanistickou strukturou i architekturou: pohled na novorenesanční radnici na náměstí Dr. E. Beneše.

Můj příspěvek do časopisu DP-KONT@KT bude pojat jako dvojice článků. V první části bych rád nastínil, jak nahlížím obecně na funkci MHD ve městech, stručně se podíváme na základní aspekty preference MHD a dále představím souhrn aktuálních prostředků a metod, které se pro zkvalitňování provozu veřejné dopravy u nás a zejména v zahraničí nabízejí. V příštím čísle budou vysvětleny konkrétní řešené lokality v centru města Liberce, vždy z hlediska současné (problémové) situace a navrhovaných opatření.

### Veřejná doprava jako urbanizační fenomén měst

Městská hromadná doprava má v historii měst – prakticky od počátku výstavby a formování jejich struktury – zásadní význam. Připomeňme, že v tehdejších podmínkách vyspělé systémy hromadné dopravy osob (sítě linek, počty spojů atd.) fungovaly již v době, kdy ani zdaleka neexistoval vynález osobního automobilu. Po městě se cestovalo koňkou nebo tramvají a v kompozičních osách, kudy vedly koleje, se rozvíjelo celé město.

S pokračujícím technickým rozvojem se ve městech začal objevovat individuální automobilismus, ze kterého se postupně – vzhledem k možnosti pohybu každého jedince, nezávislého na ostatní společ-

nosti a nabídce hromadné dopravy – stal doslova fenomén. Společenská atmosféra a životní filozofie zejména v poslední třetině 20. století vyzdvihly a zvýhodnily individuální automobilovou dopravu (IAD) natolik, že tomuto intenzivnímu provozu dnes ani nestačí komunikační síť měst. Tradiční fenomén veřejné dopravy však v uvedeném období naopak svoji sílu ztrácel. Cestování tramvajemi, autobusy a dalšími hromadnými prostředky již není oním vyhledávaným zážitkem jako v minulosti, ale posunulo se do sféry zcela všedních a nezbytných každodenních povinností zpravidla těch občanů, kteří si jízdu osobním automobilem nemohou dovolit. Vozidla MHD jsou dnes na ulicích měst, které jim dříve téměř patřily, blokována a zdržována dopravními zácpami osobních automobilů a časové ztráty tak vznikají všem.

Aby tento vývoj nepostupoval ještě dále a městské prostředí nebylo automobily pohlceno úplně, je žádoucí městskou dopravu opět pozvednout do její „klasické“ role městotvorného prvku. Pokud bude docházet k opětovnému zvyšování významu veřejné dopravy ve městech, dá moderní společnost najevo, že ctí tradiční hodnoty, díky kterým se města rozvíjela a mají svoji dnešní urbanistickou strukturu.

Významným způsobem, jak lze postupovat k žádanému cíli, je pomocí určených

opatření a úprav obecně upřednostňovat prostředky veřejné dopravy na uličních sítích měst před automobily. Různé metody preference MHD se začaly formovat ve vyspělých zemích. Zejména v západní Evropě přibližně od 80. let jako odezva na zmiňované zahlcování měst individuálním automobilismem a v posledních deseti letech se uplatňují i u nás. Základním prostředkem je použití speciálních, mnohdy drobných stavebních úprav komunikací či účelová organizace dopravy s cílem co nejvyšší přednosti pro veřejnou dopravu. Vysoké úspěchy preference posledních několika let tkví v kombinaci uvedených „tradičních“ úprav s nejmodernějšími elektronickými systémy, které spadají do široké a v budoucnu v preferenci MHD rozhodující disciplíny – tzv. dopravní telematiky.

### Obecná filozofie preference MHD

O významu a aktuální potřebnosti preference veřejné dopravy ve městech již bylo nejen v tomto listu napsáno mnoho. Připomeňme jen nejdůležitější myšlenkové pilíře problematiky. Prakticky všechna velká i středně velká města se dnes stále častěji potýkají s dopravními problémy. Přesto má automobilová doprava tendenci dále narůstat a ukazuje

se, že jedinou objektivní mezí tohoto růstu je kapacita komunikační sítě. Důsledkem jsou stále četnější a rozsáhlejší kongesce, a to i na značně kapacitních komunikacích. To potvrzuje poznání, že velká města nejsou schopna uspokojit své dopravní potřeby pouze automobilovou dopravou. Jelikož běžná MHD (autobusy, tramvaje) převážně sdílí společnou dopravní cestu s IAD, je kongescemi postižena stejně jako automobily; výsledkem jsou tedy popojíždějící vozidla MHD v popojíždějících kolonách automobilů. V této situaci mají města v zásadě dvě možnosti:

- buď vzít současnou nepříznivou situaci na vědomí a smířit se s tím, že nebudou plynule jezdit ani automobily (protože je jich mnoho), ani vozidla MHD (protože jsou těmito automobily ovlivňována a omezoována),
- nebo dosáhnout plynulejšího provozu alespoň u jednoho druhu dopravy, u kterého je to reálně možné, tj. přednostně zajistit plynulý provoz pro MHD.

Žádoucí zvýšení plynulosti provozu pouliční MHD lze docílit pouze významným omezením negativních vlivů intenzivní automobilové dopravy na MHD, tzn. preferovat MHD před ostatní dopravou na komunikační síti. Míra preference je ovšem záležitost především dopravně politická; nejvíce záleží na vůli a rozhodování města, do jaké míry chce provoz MHD preferovat. Prosazení preference MHD totiž v praxi znamená větší či menší omezování IAD, což následně vyvolá tlak ze strany dotčených uživatelů automobilů. Jako schůdná cesta se v této situaci nabízí:

- omezení IAD ve městech, především v jejich centrech a historických jádrech, na úroveň pro města únosnou,
- nabídka kvalitní MHD jako alternativy k osobním automobilům a zvýšení její prestiže (image) v očích veřejnosti,
- přesvědčování veřejnosti propagací a výchovou o účelnosti změny dopravního chování tak, aby výše uvedené záměry podpořila alespoň významná část občanů města.

Zdůrazněme, že k postupnému cílenému omezování (represi) IAD ve městech lze naopak přistoupit právě tehdy, je-li obyvatelům pro jejich přepravu nabídnuta kvalitní alternativa, tj. funkční a atraktivní systém MHD. Jedním z významných nástrojů rehabilitace MHD je právě její preference před ostatní dopravou v ulicích měst.

Klíčovou úlohou dopravní politiky měst při koncepci, prosazování i realizaci opatření pro preferenci MHD se zabývala zejména ve vyspělém zahraničí již od 90. let řada konferencí či publikací předních dopravních odborníků a vědců. Jmenujme např. Torontský protokol z roku 1999, každoroční Evropský den bez automobilů (od roku 2000), analýzy amerického profesora J. Puchera zpracovávající otázky rozvoje veřejné dopravy ve střední Evropě či přímo v Praze (jeho závažný článek „Zlepšování MHD

pro záchranu nejkrásnějšího města střední Evropy“ z r. 1997) či vznik mezinárodního tzv. Klubu kvality služby CYQUAL a jeho pravidelná zasedání. V metropolích západní Evropy dnes vidíme intenzivní podporu rozvoje a zkvalitňování systémů MHD ze strany radnic a městských úřadů, jejich nedílnou součástí jsou i značné investice do preference MHD, které mohou být nadřazeny i např. financím na novou dopravní výstavbu.

## Efekty preference a jejich součinnost s automobilovou dopravou

Jak jsme již uvedli, základním cílem preference MHD na komunikační síti je zvýšit její konkurenceschopnost vůči individuální dopravě. Z dopravně inženýrského hlediska bychom jako zásadní parametr preference MHD mohli sledovat zvýšení cestovní rychlosti jejich dopravních prostředků. Přitom však nemáme na mysli zvyšování rychlosti jízdní; cílem je v maximální možné míře omezit zastavování vozidel MHD mimo nutné zastávkové pobytu. Trendy z vy-



S dopravními kongescemi v jádrové oblasti města, které zdržují automobily i prostředky MHD, se potýká i Liberec (více v příštím článku).

spělých zemí zejména v západní Evropě zní „*ne rychleji jet, ale dříve dorazit*“, či „*zastavování prostředků MHD pokud možno jen v zastávkách*“. Zahraniční literatura dále uvádí zkrácení cestovní doby v MHD jako „nejdůležitější přání zákazníka“. Zvýšení cestovní rychlosti MHD v hustém městském provozu je cílem většiny konkrétních prvků pro preferenci MHD.

Jako nejvýznamnější faktor rušení plynulosti provozu MHD se po mnoha odborných výzkumech a měřeních ukazuje stále hustší síť světelných signalizačních zařízení (SSZ) na městských komunikačních sítích, především na křižovatkách. Pro jednoduchost a zároveň názornost představíme tedy hlavní efekty v případě systematického preferování provozu MHD na SSZ (týká

se též zřizování samostatných světelných signálů pro MHD, viz dále):

- V první řadě celkový průměrný pokles zdržení vozidel MHD při čekání na signál volno, a tím zvýšení cestovní rychlosti vozidel (jako základního parametru efektů preference).
- Rychlejší provoz znamená zkrácení průměrné cestovní doby prostředků MHD z konečné na konečnou.
- To lze promítnout do jízdních řádů, čímž se sníží oběhové doby vozidel a často je tak možné – při zachování stejného rozsahu provozu – snížit počet vypravovaných vozidel MHD na jednotlivé linky.
- Preferenci MHD na křižovatkách se zde zpravidla podstatně sníží rozptyl jednotlivých zdržení vozidel MHD a zároveň jsou minimalizována především delší zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost provozu městské dopravy; provoz prostředků MHD se tak stane plynulejším, a tím pro řidiče příjemnějším a pro cestující atraktivnějším (viz např. přijetí standardu „Přesnost provozu MHD“ v pražském dopravním podniku v rámci aktuálně se formujícího tzv. Programu kvality služby v MHD).

• Preference MHD je efektivní i z ekonomického hlediska: úsporou vypravovaných vozidel se sníží provozní náklady dopravce a k nezanedbatelným úsporám dojde také k poklesu energetické náročnosti provozu snížením počtu zbytečného zastavování a následných rozjezdů vozidel.

• Z preference MHD mají ve finále určitý prospěch i automobilisté, a to ve dvou směrech: díky zavedení tzv. dynamického řízení, které je pro preferenci MHD na křižovatkách žádoucí, se často, i při preferenci MHD, zvýší kapacita křižovatky a plynulost provozu pro IAD; dále díky atraktivnější MHD určitá, byť např. alespoň malá část občanů při svých cestách po městě nahradí jízdy osobním automobilem jízdami MHD. Méně automobilů na ulicích

pak znamená menší kongesce, více místa na vozovkách, a tím plynulejší provoz pro zbylé automobilisty.

- Vrátime se ještě k celospolečenskému hledisku efektů preference: dosažení plynulosti a odstranění rušících vlivů v provozu má pozitivní dopad i na životní prostředí. Výše vysvětlené energetické úspory znamenají také odpovídající snížení škodlivých emisí. Plynulost dopravy obecně přináší podstatné zklidnění dopravy, snížení hluku a rizika a ztrát z nehodovosti.

Zatraktivnění provozu MHD se (podle předpokladů a realizovaných zkušeností ze zahraničí) projev i v přírůstku počtu cestujících, což by mělo být hlavním cílem strategie veřejné dopravní politiky měst; dojde tak zpravidla ke změně dělby přepravní práce mezi MHD a IAD (modal split), což logicky znamená velmi žádoucí, byť např. mírný úbytek individuálního automobilismu, zklidnění parteru města a tedy opětovné uvolnění dopravní cesty pro MHD; podaří se tak obrátit nepříznivý trend mnoha měst v posledních desetiletích, kdy naopak rostou intenzity IAD a dochází k poklesu cestujících v MHD.

V souvislosti s již realizovanými opatřeními se zejména v našich podmínkách (ale i ve vyspělém zahraničí) mezi veřejností občas objevují názory, že preferování MHD – zejména na světelné signalizaci – způsobuje na některých místech fronty vozidel, a že tudíž zhoršuje dopravní poměry ve městě. Příčinou dopravních problémů ve městech však není MHD ani její preference (neboť vozidla MHD tvoří jen malý zlomek dopravního proudu všech vozidel), nýbrž automobily, protože jich jezdí stále více, zdržují se stále častěji samy mezi sebou a na komunikační síť – především na křižovatky – se prostě všechny v potřebný čas nevejdou. Zde si dovoluji odkázat na analýzy pana Ing. Adámka, který se danou problematikou zabývá s vysoce profesionálním přístupem.

## Přehled moderních, dnes užívaných forem preference MHD

Konkrétní opatření ve prospěch plynulosti a bezpečnosti provozu MHD můžeme v zásadě rozdělit do 5 základních skupin:

- koncepční práce,
- stavební (prostorová) preference,
- dopravní (provozní) preference,
- legislativní preference,
- dozor nad dodržováním dopravních předpisů.

Koncepční práci zde rozumíme uplatňování preference MHD již v rámci zpracovávání studií a projektových dokumentací, dopravních řešení v územních plánech a podobně.

Do skupiny legislativní preference, mezi ostatními neméně důležité, patří zejména otázka přednosti vyplývající ze zákonů nebo jiných právních norem (nejdůležitějším dokumentem je Zákon č. 361/2000 Sb.,

o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů). Praktickou přednost vozidel MHD v každodenním provozu významně ovlivní i dodržování pravidel silničního provozu všemi jeho účastníky. Důležitý je tedy postih neukázněných řidičů v rámci platné legislativy s důrazem na přestupky, které negativně ovlivňují právě plynulost MHD (nevhodný způsob parkování aut, na řadě míst zakázaná jízda automobilů po kolejovém pásu aj.).

## Stavební (prostorová) preference MHD

Do této významné skupiny forem opatření spadá řada zajímavých prvků:



Vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy lze mnohdy vhodně zřídit i v relativně užších uličních profilech (příklad Německo).

- celková přestavba městských prostor s cílem výrazně upřednostnit MHD (např. kombinace pěší zóny s provozem tramvaje nebo trolejbusu),
- vyčlenění stávajících komunikací pouze pro MHD,
- vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy (tzv. „BUS LINE“) resp. též pro taxi,
- společné jízdní pruhy pro autobusy a tramvaje (např. v západní Evropě osvědčené a velmi oblíbené),
- fyzické oddělení tramvajového tělesa od komunikace: zvýšený tramvajový pás či podélné betonové prahy (zábrany) – tzv. klemfixy,
- osazování litinových sloupků na hranách vozovky a chodníků, které zamezí nežádoucímu parkování automobilů v těchto místech,
- „vídeňské zastávky“ pro tramvaje: hlavním hlediskem je zajistit bezpečnou a pohodlnou výměnu cestujících s vyloučením jejich kolize se souběžnou IAD,
- zvýšení nástupních hran zastávek: menší bariéry v přístupu do vozidel MHD jsou žádoucí nejen ze strany invalidů na vozíku, občanů nevidomých a slabozrakých, seniorů, matek s kočárky, těhotných žen a dalších, ale i pro všechny cestující jako takové,
- bezbariérový obrubník v prostoru zastávek autobusů: zde je optimalizováno rozhraní mezi podlahou vozu a prostorem

zastávky. Originálnost řešení spočívá v naprosto přesném navádění dopravního prostředku do prostoru nástupiště, a to bez rizika poškození vozidla nebo komunikace,

- zatravněný svršek tramvajových kolejí: veřejností velmi oblíbený, esteticky přínosný, výrazně snižuje hodnoty hluku od projíždějících tramvajů,

- „šeptající koleje“: v posledních letech začal vyvíjet a realizovat největší dopravce v Berlíně – BVG. Vysoce inovativní technologie spočívá ve velmi flexibilním osazení kolejí, které je nenáročné na údržbu a především redukuje hlučnost kolejové dopravy na dosud rekordní úroveň, což přináší pohodlí pro cestující i klid pro obyvatele okolních domů,

- optické navádění autobusu k nástupní hraně zastávky: zřejmě největší novinka mezi zde zmiňovanými prvky. Princip spočívá v automatickém, co nejtěsnějším přiblížení se vozidla k hraně nástupiště. Malá kamera, umístěná za předním sklem autobusu, sleduje speciální bílou čáru, vyznačenou na vozovce. Opatření se poprvé objevilo v rámci tzv. systému TEOR městské veřejné dopravy ve francouzském Rouenu.



Společné jízdní pruhy pro tramvaje a autobusy nabízejí kromě dalších výhod i zřízení společné, tj. pro cestující přehledné zastávky (Dražďany).

## Dopravní (provozní) preference MHD

Rovněž tato skupina je na příklady opatření početná a jednotlivé technologie jsou v neustálém vývoji. Na rozdíl od opatření stavebních lze však některé tyto metody (zejména změna dopravního značení, ale i např. úprava režimu řízení SSZ – tzv. řídicí logiky) realizovat s minimálními finančními náklady. Následující přehled je ve značně míře čerpán ze zahraniční literatury (Německo), kde jsou tyto systémy již modelově ověřeny a v hojně míře (s odpovídajícími pozitivními efekty) i realizovány. Vzhledem k omezenému rozsahu mých příspěvků zde budou zmínky zpravidla stručné.

Preference MHD na světelné signalizaci (SSZ): zřejmě nejefektivnější, ale též nejvíce spleťité opatření mezi zde zmiňovanými. S narůstající hustotou provozu na komunikačních sítích větších měst (u nás zejména

od 90. let) zde vytrvale stoupá i počet SSZ; již z tohoto důvodu jsou opatření, vedoucí k efektivnějšímu řízení SSZ ve prospěch plynulého dopravního proudu, nezbytnou záležitostí. Výsledky mnoha výzkumů a dopravně inženýrských měření navíc označují zdržení vozidel před světelnou signalizací za dokonce rozhodující rušivý faktor pro požadovaný plynulý provoz MHD.

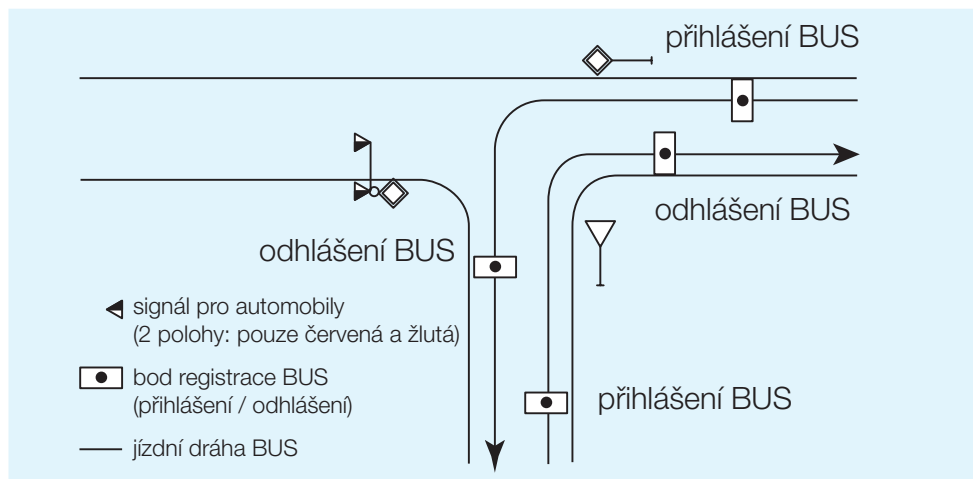
Preference MHD světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby a prodloužení signálu volno jedoucimi vozidly MHD tak, aby tato vozidla mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením. Tato preference může být absolutní nebo podmíněná a je součástí tzv. dynamického řízení křižovatek. Základními technickými předpoklady pro zavádění preference jsou mikropočítačové řadiče SSZ a tzv. detekce vozidel – možnost jejich přihlašování a odhlašování v rámci cyklu řízení křižovatek.

Podstatou možnosti preference MHD na SSZ je přitom skutečnost, že pohyb vozidel MHD má, v kontextu automobilové dopravy pohybující se ve městech převážně v dopravních proudech s charakterem hromadného jevu, charakter spíše izolovaných nahodilých jevů – navíc s individuálními jízdními charakteristikami, především v důsledku zastávkových pobytů. Vzhledem k tomu platí, že:

- pro vozidla MHD obecně stačí pouze krátký signál volno,
  - preference se dosáhne tehdy, pokud je tento signál volno návštěvně právě v okamžiku, kdy ho vozidlo MHD potřebuje.
- Z dopravně inženýrského hlediska je preference MHD na SSZ založena na možnosti několika modifikací průběhu řízení. Zde se odvoláme rovněž na četné odborné články a studie Ing. Adámka.

Připomeňme ještě, že preference vozidel MHD na světelné signalizaci není podmíněna existencí samostatných pruhů (těles) pro MHD. I za stavu omezených šířkových parametrů ulic lze dosáhnout velmi účinné preference: např. při požadavku vozidla MHD je jednoduše upřednostněn ten křižovatkový pohyb (signální skupina), na který byl požadavek vznesen. Zde tak „profitují“ z preference MHD i individuální motoristé, zvláště pokud se nacházejí v křižovatkovém rameni v poloze před upřednostňovaným vozidlem MHD.

Při situování zastávek bezprostředně před křižovatkami řízenými SSZ může být čas čekání na nejbližší signál volno využit zároveň pro výměnu cestujících. Doplňkový signál pro MHD „zavří dveře“ na SSZ (běžně fungující např. v Německu), který se rozsvítí krátce před začátkem signálu volno, nabízí vozidlům MHD dodatečné přednosti. Jednak je tím zaručeno, že bezprostředně po zavření dveří bude vozidlo moci bez zdržení plynule projet křižovatkou, jednak je řidiči umožněno nechat nastupovat dojíha-



ající cestující téměř „do poslední sekundy“, aniž by se musel obávat ztráty aktuálně nadcházejícího (krátkého) signálu volno.

- Světelná koordinace (modifikace „zelené vlny“ ve prospěch MHD: prostřednictvím tzv. zelených vln, tj. koordinace SSZ ve sledu hlavního dopravního směru, se pro provoz IAD – přinejmenším v daném hlavním směru – docílí požadovaného homogenního, nepřerušovaného dopravního proudu. Vozidla MHD zde profitují v těch trasových úsecích, kde se nenacházejí žádné zastávky. Aby vozidla MHD v důsledku jejich nutných zastávkových pobytů „nevypadla“ z této zelené vlny, musejí být v případě požadavků vozidel MHD modifikovány signální programy, např. zkrácením či změnou pořadí signálu volno pro kolizní směry. Časový úsek strávený stáním vozidla MHD v zastávce by měl být pokud možno vložen do „uzavíracího času“ mezi signály volno v rámci dané zelené vlny,
- řešením je také adekvátní umístění zastávek ve vztahu ke koordinovaným křižovatkám. Jako nejvhodnější se ukazuje tzv. vystřídání uspořádání zastávek před a za křižovatkami. V mezikřižovatkovém úseku, ve kterém není žádná zastávka, vozidlo MHD s výhodou projede plynule společně s ostatní dopravou, v úseku, kde jsou naopak zastávky dvě, se vozidlo MHD díky delšímu zdržení na těchto dvou zastávkách „automaticky“ přibližně dostane do následující zelené vlny.

- Účelové signály pro MHD a dynamické zastávky („časové ostrůvky“): důležitým kritériem v případě opatření pro preferenci musí být vedle zrychlení vozidel MHD též otázka bezpečnosti provozu. Samostatná SSZ pro vozidla MHD – tj. účelové signály, nazývané též „skulinkový signál“, „záchytná signalizace“ nebo „lapající zařízení“ („jen na povolení“) – mohou být z bezpečnostních důvodů žádoucí i při nepřilíš intenzivním provozu ostatní dopravy, např. s cílem umožnit vozidlům MHD odbočení do ulice vyšší funkční třídy (významu), opuštění samostatného pruhu (tělesa) nebo výjezd z obratiště. To samé platí pro zajištění bezpečné výměny (nástupu a výstupu) cestujících na zastávkách kolejové dopravy, které nejsou opatřeny samostatným nástupním ostrůvkem (situovaným ve střední části uličního profilu): „časové ostrůvky“ ve formě dynamického SSZ zabezpečují upřednostnění příjezdu a odjezdu tramvajových vozidel, zatímco ostatní vozidla jsou po dobu nástupu a výstupu cestujících zastavena před prostorem zastávky.

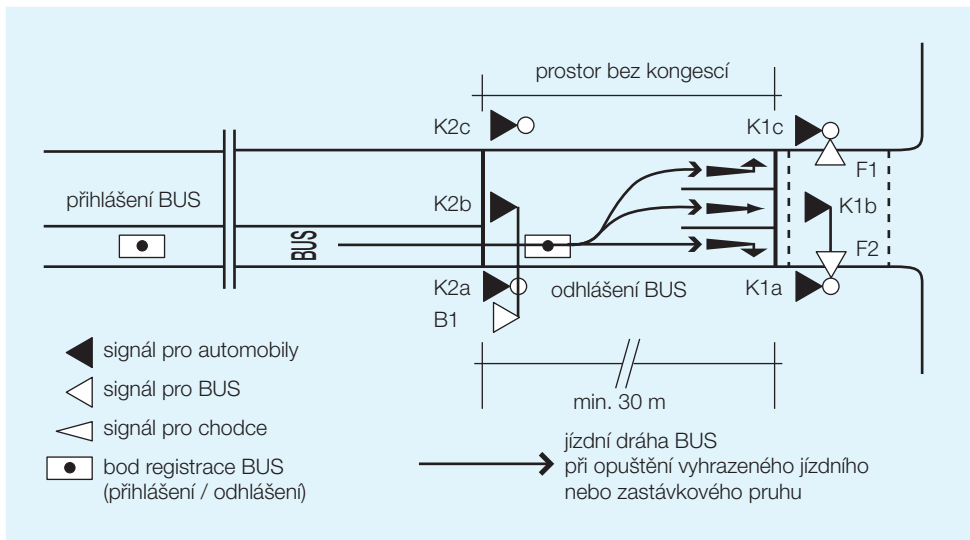


Zajištění přednosti v jízdě pro autobusy prostřednictvím tzv. účelové (dvoubarevné) signalizace, při výjezdu z komunikace nižšího dopravního významu (Lemgo).

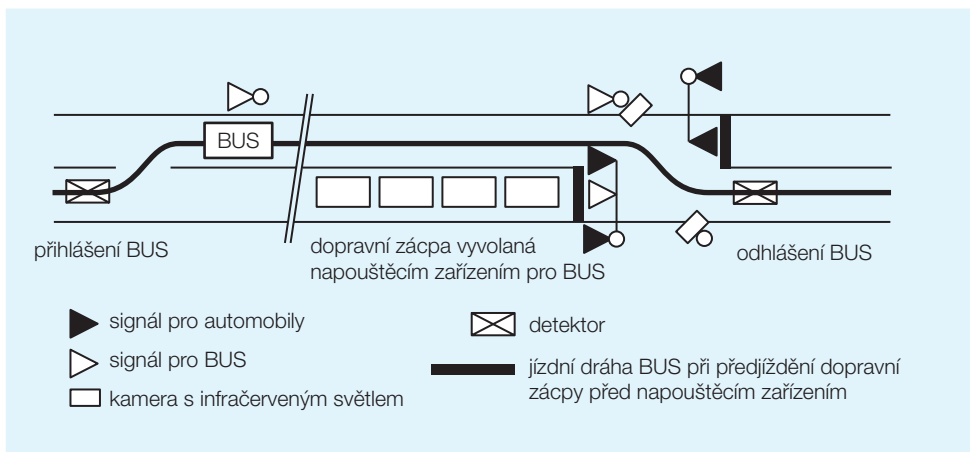


Příklad účelového SSZ pro preferenci tramvajů při výjezdu ze segregovaného drážního tělesa (Dražďany).

- Samostatné pásy a různá „zvýhodnění výjezdu“ pro autobusy: pokud končí vyhrazený nebo zastávkový autobusový pruh bezprostředně před křižovatkou (což



Vyhrazený prostor pro autobusy – tzv. „autobusová propust“ – posazuje autobusy pro všechny směry jízdy křižovatkou na špičku dopravní kolony.



„Hlídací zařízení“ umožňují plynulou jízdu autobusu i při dopravní zácpě nebo „váznoucím“ dopravním proudu (uvolnění protisměrného pruhu pro předjetí dopravní zácpy).

je řešení optimální), je žádoucí při silné intenzitě ostatního provozu – prostřednictvím speciálního signálu – autobusům umožnit bezkonfliktní průjezd křižovatkou před začátkem signálu volno pro ostatní dopravu. Za účelem zabránění ztrátových časů všem účastníkům provozu by mělo být spuštění signálu volno pro autobus co nejtěsněji navázáno na okamžik požadavku pro průjezd, vzneseného řidičem autobusu. Jako účelné se ukazuje též zřízení vyhrazeného prostoru pro autobusy, které umožní pohodlné, dalšímu směru jízdy odpovídající postavení vozidla před křižovatkou a ulehčí rovněž další manévry během následného průjezdu křižovatkou. IAD je přitom prostřednictvím dodatečné světelné signalizace „zadržena“ ve vzdálenosti min. 30 m před SSZ náležitě k dané křižovatce, aby byl autobusům umožněn nerušený vjezd do požadovaného jízdního pruhu. Díky vzájemně časově posunutému řízení obou řad SSZ je zaručeno, že požadované jízdní pruhy budou pro vjezd autobusu v daném časovém okamžiku volné.

• „Hlídací“ zařízení povolují průjezd vozidlům MHD, zatímco vozidla IAD jsou ve stejném úseku komunikace „zadržena“ – event. i po dobu trvání více obvyklých cyklů řízení – podle toho, do jaké míry (vzhledem ke směru jízdy vozidla MHD) jsou aktuálně dopravně zatíženy okolní úseky komunikací a křižovatky. Nevyhnutelné dopravní zácpy se tak přesunou do těch úseků dopravní sítě, ve kterých je pro ně více využitelného prostoru. Rychlost, pravidelnost a přesnost veřejné dopravy tak

může být zaručena i v době přepravních špiček. Tyto úpravy je optimální realizovat v lokalitách, které nejsou tak citlivé na možné negativní účinky úprav na okolní prostředí (následkem dopravních zácp a „váznoucích“ dopravy).

• Progresivně koordinované řízení SSZ: v úsecích tras s vysazenými zastávkami (především tzv. „zastávkový mys“), které v autobusovém i drážním provozu umožňují v první řadě velmi dobré podmínky pro výměnu cestujících, je usilováno o plynulý dopravní proud. S tímto cílem je podle okolností možné citlivým návrhem koordinace SSZ, prostřednictvím progresivních programů řízení a delších červených fází pro kolizní směry, „odtáhnout“ automobily před vozidlo MHD ve směru jeho jízdy (viz též výše). Postup ovšem slibuje úspěšný výsledek jen tehdy, pokud daná dopravní síť disponuje dostatečnou kapacitní rezervou.

• Dynamické změny směru a významu jízdních pruhů: pokud nemůže být zřízeno samostatné těleso (pruh) pro MHD, přestože je na komunikaci k dispozici více než jeden jízdní pruh v každém směru, a problém se týká delšího úseku trasy, může být (s ohledem na místní podmínky) účelné zřídit signalizaci pro vjezd do jednotlivých jízdních pruhů tzv. „stálými světelnými znaky“. Jízdní pruh (pás), ve kterém se pohybuje vozidlo MHD, je pak včas uvolněn od individuálního provozu. Tento způsob regulace přichází v úvahu např. v období dopravních špiček, kdy by měl zůstat jeden jízdní pruh (v exponovaném směru) uvolněn pro MHD. Mimo tento čas musí být v tomto pruhu umožněn průjezd i ostatním účastníkům provozu, protože vedlejší pruh bude sloužit jako zásobovací.

• Změna organizace dopravy na křižovatkách úpravou dopravního značení (zejména zákazy odbočování vlevo z komunikací, po kterých je vedena kapacitní MHD),  
 • zákazy parkování a zastavení na komunikacích s provozem tramvají,  
 • ve zvláštních případech (důkladné prosazení regulace provozu, vyloučení chybného chování řidičů automobilů) může být vhodné dodatečně k dopravnímu značení (mnohdy i k SSZ) zřídit fyzické zábrany (bariéry) ve formě různých závor, vrat apod. Požadovaný efekt zrychlení provozu zde však bude docílen jen tehdy, pokud budou



Dynamická signalizace pro jízdní pruhy – tzv. „stálé světelné znaky“ – používaná v Německu.



Příklad progresivního využívání jízdních pruhů městské ulice k různým dopravním potřebám v různých denních dobách (Lipsko).

závozy a další bariéry, oddělující vyhrazenou cestu pro MHD, ovládané automaticky řidiči vozidel MHD již během příjezdu.

Na závěr uvedme důležitou poznámku: pro docílení hmatatelných účinků všech druhů opatření pro preferenci MHD obecně nestačí zavést je jen lokálně. Mnohem silnější význam zpravidla má řešit zároveň větší části dopravní sítě či přinejmenším vzájemně související komunikační úseky. Preferenční prvky např. na SSZ mají totiž smysl jen tehdy, pokud jsou aplikovány odpovídajícím způsobem a vzájemně provázaně na více místech pojižděné trasy a nevedou tedy jen k prostorovému přemístění provozních časových ztrát. Nevyhnutelné čekací doby by se přinejhorším měly situovat do prostoru zastávek, kde mohou být využity pro déle trvající výměnu cestujících.

## Uplatnění telematiky v preferenci MHD

Slovo „telematika“ je uměle vytvořený pojem skládající se z výrazů telekomunikace a informatika. Telematika se zabývá – zjednodušeně vyjádřeno – získáváním, tříděním a zpracováním informací. Hlavním cílem využití telematiky v odvětví dopravy je prostřednictvím řídicích a informačních systémů zlepšit nabídku na dopravním trhu všem účastníkům dopravního procesu a optimalizovat dopravní systém jako celek po ekonomické a ekologické stránce; ve svém výsledku tak dále podpořit změnu dopravního chování společnosti ve prospěch veřejné dopravy. Dopravní systém jako celek a systém veřejné dopravy jako jeho část by se díky nasazení telematiky měly stát flexibilnějšími

a uměly tak rychleji reagovat na nejrůznější situace v každodenním provozu.

Zároveň je však nutné vyvarovat se možné záměny mezi protikladnými pojmy telematika a infrastruktura, tj. zejména podpory zřizování dopravní telematiky namísto budování dopravní infrastruktury. Telematika je dodatečný pomocný prostředek, který – správně využitý – přispívá k bezpečnějšímu, ekologičtějšímu a efektivnějšímu využití stávající dopravní infrastruktury a jejím hlavním cílem je lepší orientace na služby cestujícím. Právě provázanost „konvenční“ výstavby infrastruktury a aplikace inovativní komunikační a řídicí techniky vede dnes k progresivním cílovým řešením.

V závěru tohoto článku se zde zmíníme o tzv. detektorech; jejich funkce je klíčová pro možnost přihlašování a odhlašování požadavků vozidel MHD pro jejich preferenci na světelné signalizaci. Jinými slovy:

ovlivňování SSZ ve prospěch MHD se docílí pouze tehdy, pokud jsou vozidla MHD při příjezdu k dané řízené křižovatce (popř. při postávání ve vzdušném před křižovatkou) i po jejím opuštění těmito detektory zachycena. Detektory mohou být uzpůsobeny pro registraci pouze prostředků MHD (selektivní zachycení), ale i všech účastníků provozu.

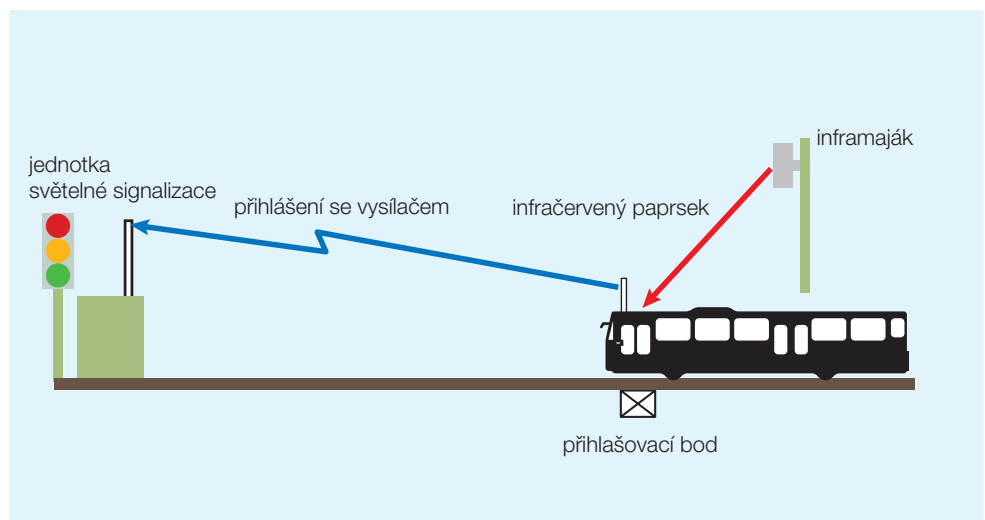
Moderní a vysoce hodnotné registrační systémy propadly v poslední době silné technologické změně a lze je rozdělit do následujících kategorií:

- kontakty (elektromechanické systémy, při jejichž dotyku vozidlem se vyvolá impuls) – různé varianty: trolejové, výhybkové, kolejové (permanentní magnety), dále tzv. kontaktní nebo spínací zámky (slouží k manuálnímu vyvolání impulsu);
- indukční systémy (pracují na principu měření a vyhodnocování změny magnetického pole vlivem průjezdu vozidlem): indukční smyčky jednoduché, se speciálním vyhodnocovačem pro různé typy vozidel či takové, které spolupracují s vysílači instalovanými na vozidlech (tzv. způsob „radiosignál do smyčky“);
- systémy s použitím inframajáků, pracující na principu „vysílač–přijímač“: přenos informací tzv. způsobem „inframaják–radiosignál“, inframajáky propojené kabeláží s radiči SSZ, inframajáky v kombinaci s tachometry vozidel a další,
- autonomní lokalizace polohy přímo vozidlem (prostřednictvím systému tzv. „palubního počítače“).

## Závěr

Nejen zmíněná opatření a jejich efekty, ale i obecné postupy při prosazování a podpoře preference se již po desetiletí, a čím dál výrazněji, uplatňují ve vyspělém zahraničí s progresivní dopravní politikou. V našich podmínkách je nyní velmi žádoucí vzít si z těchto postupů příklad a též je začít prosazovat v provozní praxi.

Těším se opět na shledanou v dalších vydáních tohoto listu.



Základní princip ovlivňování SSZ formou přenosu požadavků vozidel přes infračervené záření.

## Stop násilí na ženách

Text a foto: Daniela Tůmová

Ve dnech 8. až 23. března se vestibul metra C Florenc proměnil ve volně přístupnou výstavu současného umění, kterou pořádal Amnesty International. Společným tématem děl byl problém násilí na ženách. Výstavu podpořila ministryně Petra Buzková, jejíž tvář byla zachycena na jednom z děl. „Násilí na ženách považuji za významný celospolečenský problém, a proto jsem ráda přijala nabídku AI podpořit tuto zajímavou a neotřelou kampaň,“ uvedla Petra Buzková.

Snaha informovat veřejnost prostřednictvím veřejné instalace osobitých výtvarných děl funguje, což ukazují i zahraniční zkušenosti. Výstava neoslovila jen ženy, ale také muže, případné oběti, pachatele i svědky násilí, kteří například za zdmi bytu slyší nářek, ale neví, zda mají pomoci. Amnesty International upozorňuje, že násilí na ženách je celosvětový skandál. Od narození do smrti, během válek, ale i v míru čelí ženy diskriminaci a násilí ze strany státu, společnosti nebo rodiny. Nevyhýbá se snad žádné části světa, bez ohledu na bohatství, náboženství nebo kulturu země, nesouvisí s politickým ani ekonomickým systémem.

Je to problém, o kterém se přes jeho závažnost dlouho mlčelo. Navíc je provázen řadou mýtů a tabu. Samotné oběti se často stydí vyhledat pomoc a dávají si vinu. V posledních letech je navíc diskriminace žen stále hlasitěji obhajována ve jménu tradice, náboženství a kultury. V netradičních prostorách pražského metra viděli cestující tisky, fotografie a videoprodukce současných českých i zahraničních autorů.



Hledat pachatele je náročné a identifikace se provádí mnoha způsoby. Napadené ženy si mnohdy obličeje útočníka pamatují.

## Dopravní podnik se představoval

Text a foto: Pavel Fojtík

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se v poslední době dvakrát připomenul veřejnosti. Veletrh Holiday World se stal tradiční přehlídkou služeb spojených s cestovním ruchem, 110. výročí elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany bylo zase důvodem k netradičnímu způsobu ohlednutí do minulosti pražské MHD.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se ve dnech 23. – 26. února tradičně zúčastnil na středoevropském veletrhu cestovního ruchu Holiday World. Možná někoho napadne, proč se naše společnost zúčastňuje veletrhu, který je

určen především cestovním kancelářím a agenturám, případně veřejnosti, která hledá nejlepší inspiraci pro svoji dovolenou. Důvod je jednoduchý – Praha patří mezi turisticky velmi atraktivní místa a počet zahraničních návštěvníků našeho hlavního města rok od roku vzrůstá. Nejen obyvatelé Prahy, ale i její hosté potřebují ke spokojenému pobytu spolehlivě fungující infrastrukturu, a tedy i městskou hromadnou dopravu, případně další služby. A tak může pražský Dopravní podnik nabídnout také návštěvu Muzea MHD v Praze, pronájem historické tramvaje a další služby. Různým cestovním kancelářím – našim i zahraničním – může nabídnout i svoje technické zázemí pro údržbu zájezdových autobusů. Také Střediska dopravních informací patří mezi velmi vyhledávané služby návštěvníků Prahy. A proto je účast naší společnosti a připomenutí jejích služeb zcela na místě. Skromnější, ale neméně významné bylo připomenutí 110. výročí zahájení provozu první pražské pravidelné a celoročně provozované linky elektrické dráhy Praha – Libeň



– Vysočany. Radnice městské části Praha 9 při této příležitosti uspořádala akci pro žáky základních škol. Na výstavce zahájené 2. března žáci představili modely a kresby tramvají. Nešlo o historickou věrnost, ale především o dětskou fantazii. Kdoví, zda se mezi zúčastněnými narodí nový Patrik Kotas či Jan Kotěra... Archiv Dopravního podniku poskytl fotografické materiály a kopie některých dokumentů z historie dráhy. Děti, které se této zajímavé akce účastnily, se po vernisáži mohly svést historickou tramvaj z Vysočan na Florenc a zpět. Výstavka trvá do 14. dubna, a tak v době, kdy dostáváte toto číslo DP-K@NTAKTU do rukou, máte ještě šanci si dětské práce a fotografie vystavené ve vestibulu nové radniční budovy městské části Praha 9 prohlédnout.



Ředitel Amnesty International Zdeněk Rudolfský za přítomnosti ministryně školství Petry Buzkové a generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Tomáše Jílka zahajuje výstavu.





Modely a kresby tramvají v podání žáků základních škol prezentované na výstavě k 110. výročí zahájení provozu první pražské pravidelné a celoročně provozované linky elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany.



## Školní střípky

-SOU-

### Soutěž odborných dovedností elektro

Ve dnech 20. – 22. února se uskutečnil v Plzni už 11. ročník ústředního kola prestižní soutěže odborných dovedností žáků elektrotechnických oborů. Soutěžilo se v oborech elektro silnoproud a v oboru elektro slaboproud v jednotlivcích a ve dvoučlenných družstvech.

Soutěž obsahovala v každém oboru část praktickou a teoretickou. Praktická část oboru slaboproud letos znamenala postavit tester dálkových ovladačů včetně mechanické části a oživení. Praktická část oboru silnoproud pak zapojení v rozvaděči postupného spínání tří stykačů jedním tlačítkem se signalizací provozního a poruchového stavu. Obě tyto praktické části byly doplněny dosti náročným a obsáhlým testem.

Žáci naší školy, kteří se účastnili již čtvrtým rokem v obou oborech, obhajovali loňské vítězství oceňované vždy putovním pohárem. Letos se účastnilo kromě domácích ještě dvanáct škol z celé republiky, včetně škol z Trnavy a Žiliny. Tentokrát se sice zvítězit našim žákům nepodařilo, přesto nás ale hřeje třetí místo v jednotlivcích u slaboproudého oboru a sedmé místo u silnoproudu. Co se týká družstev, obě skončila na šestém místě, a to jen s nepatrnou ztrátou na nejbližší soupeře před námi. O tento výsledek se nezasloužili jen žáci samotní, ale také jejich učitelé odborného výcviku a pedagogové ve škole. Každá taková soutěž nejen že prověří úroveň školy a porovná ji s jinými školami, ale přispívá také k poznání ostatních škol a učilišť.

Přispívá ke spolupráci učitelů škol a ke konzultaci jejich pedagogických postupů a nápadů na zlepšení účinnosti výuky elektrooborů náročnějších na abstraktní myšlení.

### Celostátní soutěž Aranžér – junior

Ve dnech 22. a 23. února se žáci naší školy zúčastnili celostátní soutěže Aranžér – junior. Soutěže se zúčastnilo 22 škol z celé republiky vyučujících obor Aranžér nebo příbuzný obor, včetně nástavbového studia. Soutěžilo se ve dvou kategoriích. V kategorii A, určené pro žáky prvního až třetího ročníku oboru aranžér, bylo



vyhlášeno 11 tematických okruhů. V kategorii B, určené i pro žáky nástavbového studia, byly vyhlášeny 3 tematické okruhy. Hodnocení prováděla nezávislá komise z odborníků z praxe, kteří neměli jednoduché rozhodování. Naši žáci celkem získali 4 první místa, 4 druhá místa a 2 třetí místa, ale i ostatní práce našich žáků se umístily na předních místech. Celkově naše škola získala druhé místo, což značí, že výuka tohoto oboru je u nás na vysoké úrovni. Během soutěže se uskutečnila i Valná hromada Sdružení aranžérů ČR, jehož jsme zakládajícím členem a do-

cházel i k neformálním dílčím jednáním pracovníků jednotlivých škol a výměně zkušeností. Že se jednalo i o společenskou záležitost, svědčí i přítomnost místostarosty městské části Praha 8 a pracovníků z MŠMT a NUOVU.

### Partnerská smlouva s Dopravním podnikem

Naše škola se zapojila do projektu IQ Auto, který je organizován kroměřížskou vzdělávací agenturou SILMA-PASK ve spolupráci se SAP, úřady práce, dalšími firmami automobilového průmyslu, školami a různými státními organizacemi.

**Vize projektu:** Zavedení autoregulačního systému průběžných inovací výuky vybraných oborů profesních příprav podle potřeb firem automobilového průmyslu.

#### Cíle:

1. Zavedení systému auditů učebních osnov, plánů, odborných textů a profilu absolventa ve spolupráci s regionální partnerskou firmou.
2. Vytvoření podmínek pro vzdělávání pedagogů odborných předmětů s využitím technického i personálního kapitálu partnerské firmy.
3. Založení databanky informací pro tvorbu doporučených odborných textů určených k výuce.
4. Vytvoření Regionálních center na základě uzavřených Partnerských smluv.

V rámci tohoto projektu byla již uzavřena partnerská smlouva s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a Úřadem práce v Praze, jejímž základem je vzdělávat žáky tak, aby jim bylo zajištěno zaměstnání v Dopravním podniku a odpovídající kvalifikační uplatnění. Tato smlouva nutí všechny partnerské strany blíže spolupracovat jak na koncepci učebních osnov, tak na kontrole zajišťování kvality prováděné výuky.



### 11. ročník fotbalového turnaje

-red-

**Každý měsíc či období má své tradiční akce, k těm červnovým již deset let patří fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele. Termín již 11. ročníku fotbalového klání podnikových družstev byl stanoven na sobotu 10. června.**

Stejně jako v minulosti bude dějištěm litého klání fotbalové hřiště v Hostivaři v areálu opraven. Výkop prvního zápasu byl stanoven tradičně na osmou hodinu ranní a před šestou večerní budeme znát vítěze letošního klání.

Kdo obhájí prvenství? Tým mladíků ze Středního odborného učiliště, kteří v minu-

lém roce využili přízně osudu a dotáhli své tažení na turnaji až k vítěznému konci. Musíme jen doufat, že se letos turnaji vyhnou nepříjemné okolnosti spojené s neoprávněnými starty hráčů.

Sobota 10. června nebude jen dnem konání 11. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele a 2. ročníku memoriálu Milana Houfka, ale také druhým dnem letošního fotbalového mistrovství světa, a tak příznivcům fotbalu nabídneme i možnost sledování bojů z Německa.



## PTÁTE SE...

### Zdaňování příjmů z příležitostných činností a prodeje movitých a nemovitých věcí

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Příležitostnou činností podle § 10 daňového zákona se např. rozumí příležitostná úprava pozemku souseda, pomoc při sklizni ovoce a zeleniny, prodej přebytečných výpěstků z vlastní zahrady. Jde o jednorázové, nahodilé, neopakující se činnosti.

Příjem z pronájmu může být nahodilým jen tehdy, jedná-li se o pronájem movitých věcí. Pojem „nahodilý, příležitostný“ není v zákoně nijak definován. Praxe je taková, že pokud např. pronajmu kolegovi automobil nebo počítač či sekačku na celý rok, zcela určitě před finančním úřadem neobhájím, že jde o příležitostný pronájem. Bude se jednat o příjmy z pronájmu dle § 9 daňového zákona. Pronajmu-li ale jmenované movité věci na měsíc, půjde o příležitostný pronájem.

Na druhou stranu pronájem věcí nemovitých (byť příležitostný) je vždy považován za příjem z pronájmu dle § 9 a nikdy nemohou být zdaňovány jako příležitostná činnost.

Příjmy z příležitostných činností a příležitostného pronájmu, pokud **nepřesáhnou v roce 20 000 Kč, jsou od daně osvobozeny.**

*Příklad: Starobní důchodce v průběhu roku prováděl příležitostně zednické práce. Celkem získal odměnu 20 000 Kč. Jiné příjmy neměl. Jde o příjem osvobozený od daně, poplatník nepodává daňové přiznání.*

V případě prodeje movitých a nemovitých věcí je nejdříve potřeba vyloučit případy, kdy půjde o příjmy od daně osvobozené. Nejde-li o příjmy osvobozené, je potřeba přiznat daň z příjmu. Inkasovaný příjem je však možno snížit o výdaje a snížit si tak základ daně.

Co lze uplatnit jako výdaj:

Při prodeji věci nebo nemovitosti lze jako výdaj uplatnit cenu, za kterou byla prodávána věc nebo nemovitost prokazatelně nabyta, tzn. koupena.

Jedná-li se o věc zděděnou nebo darovanou, výdajem je cena stanovená pro účely výpočtu daně dědické nebo darovací, tj. cena uvedená ve znaleckém posudku.

Jedná-li se o automobil, který byl předmětem finančního leasingu s následnou koupí, je výdajem celkově zaplacené nájemné, včetně marže (přirážky nad kupní cenu). Příklad: Fyzická osoba prodala automobil za 200 000 Kč. Koupila ho za 250 000 Kč. *Prodejce musí podat daňové přiznání, není-li příjem osvobozen, a jako příjem uvede 200 000 Kč a jako výdaj 250 000 Kč. V § 10 nelze vykázat daňovou ztrátu, tudíž základ daně a daň je nula.*



### Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

**Prosím o informaci, jak je to s důchody, které mají den splatnosti ve svátek. Kdy budou vypláceny?**

Pro vaši informaci uvádím Oznámení České správy sociálního zabezpečení o změnách termínů výplaty důchodů v roce. Výplatní termíny důchodů se mění vzhledem ke svátkům, státním svátkům a dnům pracovního klidu.

Změna se týká následujících výplatních termínů:

DŮCHODY SPLATNÉ V ROCE DNE	BUDOU V ROCE SPLATNÉ DNE
pátek 14. 4.	čtvrtek 13. 4.
neděle 16. 4.	pátek 14. 4.
pondělí 8. 5.	úterý 9. 5.
neděle 2. 7.	pátek 30. 6.
úterý 4. 7.	pondělí 3. 7.
čtvrtek 6. 7.	úterý 4. 7.
čtvrtek 16. 11.	středa 15. 11.
sobota 18. 11.	čtvrtek 16. 11.
pátek 22. 12.	čtvrtek 21. 12.
neděle 24. 12.	pátek 22. 12.

V každém kalendářním měsíci je celkem 13 výplatních termínů důchodů. Od 2. do 24. dne v měsíci vždy v sudé dny, a také 15. den v měsíci, kdy je důchod zaslán pojištěncům do ústavů sociální péče. I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor. **Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.** Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2005, včetně vyloučených dob (nemoci apod.), 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. 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. Od 1. ledna vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků.

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, nyní ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296193 361, mobil 607 720 871, e-mail: bajerovah@dpp.cz**



### Letní tábor pro děti

-red-

Motolská organizace OSPEA opět nabízí pro děti všech zaměstnanců Dopravního podniku dětský letní tábor 13/17 ZO ČSOP. Tábor je určen pro děti od devíti let a mohou se ho zúčastnit i ti, kteří právě dokončili základní školní docházku. Tábor se bude konat ve třech turnusech: 2. – 15. července, 16. – 29. července a 30. července – 12. srpna

Děti se mohou těšit na celotáborové hry a spoustu dalších zajímavých akcí. Místem konání je Velečinský rybník (Blatno u Jesenice).

Vyplněnou a potvrzenou přihlášku od lékaře zašlete na adresu:

13/17 ZO ČSOP,  
Martinovského 198  
Rakovník 269 01

Přihlášky budou akceptovány podle pořadí doručení!!!

Táborový poplatek je stanoven ve výši 2 500 Kč a způsoby platby jsou následující:

- z účtu na náš účet u České spořitelny č. 0540089309/0800 (jako variabilní symbol uveďte rodné číslo dítěte),

- složit peníze hotově v České spořitelně na náš účet,

- složenkou přes poštu na účet ČSOP.

Pro děti svých členů OSPEA nabízí dotaci 600 korun. Při využití příspěvku od Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti lze pořídit týdenní rekreaci pro dítě za 900 korun.

Přihlášky pošlete elektronickou poštou na pana Kolumpka nebo po dohodě na telefonním čísle 732 315 940 lze přihlášku zaslat jiným způsobem.



## Pražský dopravní zeměpis V – 3. část

### Choteč, Kosoř, Roblín, Třebotov, Vonoklasy

Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek

Obce třetí části páté řady Pražského dopravního zeměpisu leží v severovýchodní části chráněné krajinné oblasti Český kras. I to je důvod, proč je tato část blízkého pražského okolí protkána mnoha značenými turistickými stezkami. Všechny popisované obce spadají do územního obvodu pověřeného městského úřadu a současně obce s rozšířenou působností Černošice a nachází se na území okresu Praha-západ. Také tato skupina obcí má mnoho společného i ve své dopravní historii.

**Choteč** (370 ha, 298 obyvatel) je z popisované skupiny obcí zřejmě nejstarší, protože se uvádí už v roce 1115. V jiných publikacích se ale dočteme, že Choteč založil v roce 1336 Ježek z Chotče na majetku plaského kláštera. Po stavovském povstání se stala majetkem kapituly Všech Svatých na Pražském hradě. Od roku 1850 je nepřetržitě samostatnou obcí. V letech 1960–1990 byla její součástí i Chýnvice. Ves leží 17 km jihozápadně od Smíchova. Nejvýznamnější památkou v obci je pozůstatek renesanční tvrze z poloviny 15. století. Najdeme ji v areálu bývalého státního statku. Dodnes jsou dochovány malé zbytky sgrafit s psaníčky a rostlinnými ornamenty. Druhou významnou památkou je barokní kostel sv. Kateřiny z let 1697–1709, kterému dominují dvě věže.

Zajímavé jsou i barokní sochy sv. Kateřiny a sv. Jana Nepomuckého z roku 1764, které stojí před starobylym dvorem. Z Chotče se můžeme vydat po červené turistické značce do přírodní rezervace Radotínské údolí, ti zdatnější mohou dojít až do Slivence. Zelená značka nás zavede například přes Třebotov do Černošic.

**Kosoř** (389 ha, 724 obyvatel) se poprvé uvádí v roce 1310. Některá literatura uvádí, že před tímto rokem se vesnice jmenovala Kosova Hora. Kosoř patřila původně vyšehradské kapitule. Po celou éru existence moderních obcí, tj. od roku 1850 do současnosti, je samostatnou obcí. Hraničí s Prahou, konkrétně s katastrálními územími Zadní Kopanina a Radotín.

Nejvýznamnější památkou je barokní kaple sv. Anny z roku 1722. Z roku 1895 pochází socha sv. Jana Nepomuckého. Na území obce najdeme národní přírodní památku Černá rokle, kde se i v současnosti občas nacházejí zkameněliny. Přes obec vede červená turistická značka, kterou je možné

jít přes Radotín do Zbraslavi k železniční stanici, či na opačnou stranu přes Solopisky, Vonoklasy a Mořinku na Karlštejn. Výlet je možné kombinovat i s dalšími turistickými cestami, například po zelené značce můžeme dojít do Černošic.

**Roblín** (560 ha, 195 obyvatel) je nejzápadnější z popisované skupiny obcí. Nejstarší zmínka o Roblínu pochází z roku 1365. Při sčítání lidu mezi léty 1869–1923 byl součástí obce Vonoklasy a od 1. ledna 1980 do 29. června 1990 patřil ke Třebotovu. Jinak byl, a tedy i dnes je, samostatnou obcí. K Roblínu patří i **Kuchařík** (47 obyvatel), prvně uváděný v roce 1417.

**Třebotov** (689 ha, 1 080 obyvatel) je největší obcí z popisované skupiny. Nejstarší zmínka o této vsi je z roku 1253, kdy byla v držení křižovníků s červenou hvězdou a výnosy z ní měly být použity na opravu pražského mostu. V 16. století například ves vlastnil novoměstský měšťanský rod Hovorčovických, kteří pak používali šlechtický přídomek „z Kulivé hory“ (Kulivá hora je jeden ze zdejších vrchů poskytujících pěkný výhled do okolí). Naposledy patřila ke zbraslavskému panství a od roku 1850 je samostatnou obcí. Součástí Třebotova jsou i **Solopisky** (148 obyvatel) v údolí potoka Švarcavy, prvně doložené v roce 1305. V minulosti se často psaly i Solopysky, ale od 1. ledna 2004 se jejich jméno oficiálně změnilo opět na Solopisky. Třetí částí Třebotova je **Kala**, skupina domů (21 obyvatel) rovněž v údolí potoka Švarcavy. V letech 1980–1990 k němu patřil Roblín.

V Třebotově existují dodnes zbytky tvrze, která od josefínské doby je využívána jako fara. Poblíž tvrze stojí pseudorománský kostel z let 1866–1867 postavený na místě původního kostela ze 14. století. Na okraji lesa jsou zbytky židovského hřbitova z 18. stol.

**Vonoklasy** (303 ha, 421 obyvatel) jsou druhou nejstarší obcí této skupiny. První písemná zmínka pochází z roku 1227. Ještě na počátku 20. století se objevovaly také pod jménem Uněkly, ale dříve také Onoklasy. Ke konci 16. století ke zdejšímu

statku patřily i Roblín, Solopisky a část Mokropes. V 17. století přešla větší část vesnice ke zbraslavskému panství, ale byly tu dva dvory jako karlístejnské manství a část vesnice vlastnili křižovníci s červenou hvězdou. Bývala tady tvrz, ale už dávno zanikla. V letech 1869–1923 patřil v Vonoklasům Roblín.

Vonoklasy jsou významnou křižovatkou několika turistických značených cest – dvou modrých (Třebotov – Vonoklasy – Mořina



a Mořinka – Vonoklasy – Černošice) a červené (Beroun – Karlštejn – Vonoklasy – Kosoř – Radotín – Zbraslav).

Celá oblast se vždy nacházela stranou hlavních silničních tahů. Nejvýznamnější ze zdejších komunikací je dnešní silnice II/101 vycházející z Radotína přes Třebotov a Chýnvice do Rudné až k silnici I/6 (E48) nedaleko Kladna. Místní, avšak pro obce zásadní význam, mají také silnice III/0059 (Zbuzany – Choteč – Třebotov), III/1157 (Černošice – Solopisky – Kala – Roblín – Trněný Újezd), III/1158 (Solopisky – Vonoklasy), III/10120 (II/101 – Kuchařík – Kuchař – Vysoký Újezd), III/10119 (odbočka z II/101 do Kosoře).

Většina obcí a osad této části pražského okolí měla poměrně daleko na železnici. Nejblíže pro Vonoklasy a Třebotov byla zastávka v Černošicích, pro Kosořské pak nádraží v Radotíně. A tak to byly až autobusy, které zprostředkovaly spojení jednotlivých obcí s okolím. Nejstarší doložená



autobusová linka Praha – Mořina, provozovaná Autodopravní akciovou společností, o níž jsme se zmínili v minulých částech seriálu, žádnou z popisovaných obcí přímo neprojížděla, a tak v případě potřeby byli zájemci odkázáni na pěší docházku. Podobná soukromá linka je doložena i v roce 1948. Po jejím znárodnění v roce 1949 začala být označována číslem 3499. V roce 1950 v Praze místo do Radlic dojížděla až do Stroupežnického ulice na Smíchově, později do Nábřežní ulice. Od roku 1953 měla označení 01110. V roce 1956 část spojů dojížděla do Chotče, část spojů ale obec míjela a jezdila stále přímo do Chýnice a přes Kuchařík. Do Chotče se docházelo ze zastávky Choteč, rozcestí. Po čtených dalších dílčích změnách trasy a ukončení na území Prahy linka jezdila až do 29. května 1983, kdy byla zrušena. Mnohem větší význam měla linka Praha – Kosoř – Třebotov, zavedená od 8. října 1950. V Praze končila na autobusovém nádraží Smíchov. Během let změnila několikrát číselné označení (01113, 01157, 11570, 129480). Linka postupně obsloužila většinu zdejších obcí. V roce 1955 byla prodloužena z Třebotova do Roblína, v roce 1967 do Solopisk, v roce 1975 byla zřízena zastávka Kala a v roce 1978 byla linka prodloužena až do Černošic. Zajišťovala tak spojení na železnici nejen v Radotíně, ale i Černošicích. V roce 1985 byla na Smíchově prodloužena až ke stanicím metra. Zanikla 1. června 1997. Třetí autobusová linka zajišťovala v letech 1954–1997 přímé spojení v trase Praha – Radotín – Černošice – Vonoklasy. Od 1. května 1996 byla zavedena linka Pražské integrované dopravy č. 313 v trase Nádraží Radotín – Kosoř – Třebotov – Choteč – Kuchařík – Vysoký Újezd, Kuchař – Mořina, Trněný Újezd – Roblín – Kala – Solopysky – Černošice, železniční zastávka. V některých úsecích (Třebotov – Choteč – Roblín a Roblín – Černošice) jezdila jen část spojů. Po dílčích změnách zajišťuje obsluhu všech obcí dodnes. Současně byla zavedena linka č. 314 (290314) v trase Vonoklasy, samoobsluha – Solopysky – Černošice, železniční zastávka, včetně ranního školního spoje do zastávky Černošice II, škola. V roce 2002 byla linka 314 přechíslována na 414. Číselnou řadou 400 začaly být označovány linky, které neprojíždějí územím hlavního města Prahy. V roce 2004 byly zavedeny jednotlivé jednosměrné spoje z Vokoklas do Roblína. V závěru roku 2003 byla v pracovní dny zavedena v nové trase linka č. 309 v trase Zličín – Chrástany – Jinočany, náměstí – Dobříč – Tachlovice, Jakubská náves – Chýnice, Pod Radnicí – Roblín, Kuchařík – Choteč – Třebotov – Kosoř – Nádraží Radotín (v úseku Choteč – Nádraží Radotín nejede část spojů). Kromě vazby na železnici v Radotíně zajistila i přímé spojení na stanici metra Zličín.



## Eva Jurinová má miliony posluchačů

Text a foto: Daniela Tůmová

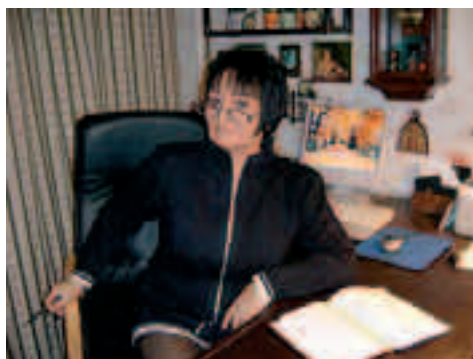
**Bývalá moderátorka televizních novin Eva Jurinová nás svým milým hlasem lákala k večerním zprávám. Přestože sledovanost byla vysoká, rekordní počet svých posluchačů má jinde. V pražském metru.**

**DP-K Již několik let promlouváte k cestujícím na lince B. Jak jste se k tomu vlastně dostala?**

Na Kavčích horách se konal konkurz, kterého jsem se zúčastnila. Byla jsem mladá, brala jsem to jako zkušenost a ono to vyšlo. Tehdy jsem myslela, že je to na chvíli, ale že můj hlas bude promlouvat k cestujícím pětadvacet let, to jsem tehdy opravdu nečekala.

**DP-K Jak vnímáte svůj hlas jako cestující?**

Z počátku jsem hledala spoustu chyb, které jsem však viděla jenom já. S postupem času jsem si zvykla, dnes už to prakticky vůbec nevnímám a při jízdě metrem si většinou čtu. Je příjemné, když mi lidé i po tolika letech říkají: „Paní Jurinová, právě jsme s Vámi jeli.“



**DP-K Existuje projekt mladých lidí, který se zabývá právě hlasy anonymních lidí. Vy jste se ho nedávno zúčastnila, můžete nám ho přiblížit?**

Jde o tvůrčí skupinu studentů na FAMU, která se zabývá studiem hlasů lidí, jejichž obličeje neznají. Je to pro ně určitým způsobem fascinující. Setkání s nimi bylo velmi zajímavé, obdivuji nápad, který rozvíjí. Točili nás, dělali s námi rozhovory. Je to jistě velice zajímavý dokument a už se moc těším, až bude hotov a uvidím ho kompletní. Tito lidé natáčeli například i v noci v soupravě metra, aby zachytili atmosféru dění. Tvůrci, mezi nimiž je i Američan, Švéd a Angličan shodně tvrdí, že hodné metropolí vsadilo především na světelné efekty a elektroniku a že náš způsob hlášení stanic je pro cestující mnohem osobitější a příjemnější.

**DP-K Z televize máte jistě mnoho zážitků. Jsou některé v souvislosti s metrem?**

Asi půl roku po odchodu z Novy jsem byla nakupovat v jednom ze supermarketů

a paní pokladní mi několikrát povídá, že mě moc ráda vidí na vlastní oči, že mě zná. Říkám si, to je milé, že mi to říká pár dnů po mém odchodu z televize. Ale jaké následovalo překvapení, když nadšená paní řekla: „Já Vás poznala podle hlasu, jezdím každý den na běčku!“ Podívali jsme se s manželem na sebe a propukli v šílený smích!

**DP-K Promiňte, ale já se té paní nedivím. Hlas mnohdy vnímáme více než obličej...**

Souhlasím s vámi, hlas je velkým kontaktním znamením a naprosto se mi tato teorie potvrdila ve Vídni, kam jsme jeli s kolegy z České televize na exkurzi na téma sociální politika. Bylo tam asi deset redaktorů z různých médií a u mého jména se zastavila jedna paní poslankyně, když zjistila, že jsem to já, co hlásím stanice v pražském metru. Byla vysloveně nadšená, že nikde jinde nic tak úžasného nemají a že speciálně můj hlas je fantastický a začala mě objímat na důkaz uznání. Můj hlas si zamilovala při návštěvách Prahy dávno před tím, než mě poznala. Situace došla tak daleko, že mě pozvala do sněmovní restaurace, kde mne zcela infantilně žádala, abych jí soukromě odříkala pár stanic. Vrchol trapnosti však nastal až poté, když přišlo několik jejích kolegů. Představila mě nikoliv jako redaktorku České televize, ale jako hlasatelku stanic v pražském metru a navíc mě požádala o malou ukázkou. Při loučení jsem jí musela slíbit, že jí ještě pošlu i nahranou kazetu!

**DP-K Nestýská se Vám po televizní obrazovce?**

Já jsem natolik vyčerpána, že nemám na stýskání čas a navíc na obrazovce zase jsem. Kromě toho, že dělám tiskovou mluvčí motolské nemocnice, mám mediální a vzdělávací agenturu, která se zabývá především médiatréningy a komunikací, učím moderování na vyšší odborné škole herecké a vyšší odborné škole publicistiky v Praze a na jedné komerční televizi mám pořad o zdraví, které je mi díky prostředí nemocnice, kde se pohybuji nejvíce, hodně blízké.

To víte, že to bývá někdy velmi smutné, jindy radostné. Před opravdovými osobnostmi, které tady potkávám, jsem naprosto malinký bezvýznamný človíček a teprve až s vážnými příběhy lidí si člověk zcela uvědomí, jak křehká hranice je mezi zdravím a nemocí. Takže jsem si velmi rychle a nevrtně srovnala životní hodnoty.



## Kulturní tipy na duben

-mis-

Na měsíc duben se chystá do kin další z adaptací literárních děl Michala Viewegha, a zatím žádná z těch předchozích si na malý zájem diváků stěžovat nemohla. Seznámíme vás také se zajímavým projek-

tem Švandova divadla na Smíchově a na závěr se zmíníme o pár hudebních akcích hodných pozornosti.

## Film

### Účastníci zájezdu

Komedie podle románu a scénáře jednoho z nejpobulárnějších současných českých spisovatelů Michala Viewegha (režie Jiří Vejdělek) vypráví kaleidoskop příběhů relativně nesourodé skupiny lidí, kterou spojuje v podstatě jen jediné – autobusový zájezd na Jadran. Najdeme mezi nimi sympatickou Jolanu, její rodiče, jejichž partnerství léty dospělo k stereotypu, šarmantní stárnoucí dámy Helgu a Šarlotu, Maxe, zpěváka a sexy idol, který si chce od erotických dobrodružství odpočinout s kamarády – gayi a další postavy. Průvodkyně Pamela, blondýna s růžovými brýlemi, se rozhodla „vytvořit z nich správnou partu“. Oni se však vidí poprvé v životě. Během cesty a pobytu u moře na všechny čeká řada všedních, komických i absurdních situací... Na plátně se můžete setkat mimo jiné s Annou Polívkovou, Evou Holubovou, Bohumilem Kleplem, Pavlem Liškou, Janou Štěpánkovou, Květou Fialovou a dalšími. V kinech od 20. dubna 2006.

## Divadlo

**Švandovo divadlo na Smíchově** již nějaký čas pořádá v prostorách Studia Švandova divadla večery pod názvem Scénické rozhovory, které jsou v podstatě jevištní talk show. Každý rozhovor má předem danou strukturu. Dělí se na čtyři části, přičemž první tři jsou s ohledem na hosta tématicky zaměřeny. Poslední čtvrtina večera je pak vyhrazena pouze otázkám diváků. Diváci se ovšem mohou ptát v průběhu celého večera, pokud budou chtít položit otázku k aktuálnímu tématu. Ve čtvrtek 20. dubna se jako první herec v rámci Scénických rozhovorů představí Jiří Lábus.

## Hudba

**The Dresden Dolls** jsou nepochybně jedním z nejzajímavějších hudebních projektů bostonské scény. Duo, které tvoří zpěvačka a pianistka Amanda Palmer a bubeník Brian Viglione, totiž přistupuje



ke své tvorbě vsutku osobitě. Kdo měl to štěstí a mohl je vidět živě na jejich loňské návštěvě Prahy už dobře ví, že jejich koncertní vystoupení kombinující v sobě nápaditou jevištní show včetně líčení a kostýmů s podmanivým hudebním mixem vlivů alternativního melodického popu, punku a německého „brechtovského“ kabaretu přelomu dvacátých a třicátých let minulého století patří k těm, na něž se vzpomíná celkem dlouho. S ohledem na to, že pár dní před pražským koncertem (konkrétně 17. dubna) má tomuto duu vyjít nové album, lze předpokládat, že budeme mít šanci vidět nově koncipovaný koncertní program. V prostoru Abaton se The Dresden Dolls představí v sobotu 29. dubna.

Sluší se připomenout ještě další dvě akce, shodou okolností obě připadají na neděli 30. dubna. Ve velkém sále Lucerna se představí kapela **Blackmore's Night**,



soubor, který sestavil bývalý hardrockový kytarový „čarostřelec“ z řad Deep Purple či Rainbow, Ritchie Blackmore ve spolupráci s americkou zpěvačkou Candice Night a dalšími muzikanty a nasměroval jej již v začátku existence vstříc vlivům středověké a renesanční hudby. A pro změnu opět v prostoru Abaton by se měli představit švédští **The Cardigans**. Svým pražským vystoupením završí pětičlenná kapela se zpěvačkou Ninou Persson v čele (možná znáte některý z jejich víceméně poprockových hitů jako např. Erase/Rewind nebo My Favourite Game) své letošní evropské turné k novinkovému albu Super Extra Gravity.



## Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Šíp (17. 3. 2006)

### Pimprlata postihl masakr

Stejně záhadně jako se objevily, nyní také mizí. Polystyrénové postavičky, které neznámý výtvarník před několika týdny rozmístil na sloupy s jízdními řády v centru města, se pomalu stávají ohroženým druhem. Přestože jejich počet překročil desítku, Dopravní podnik zůstal v klidu. „Nenarušují funkci staničního označnicku ani nejsou nebezpečné pro provoz, nebudeme

je likvidovat,“ uvedla tehdy mluvčí dopravce Michaela Kuchařová. Na trase od Anděla přes Malostranské náměstí po Národní divadlo bylo figurek jedenáct. Nyní jich zůstalo pět. Z Arbesova náměstí se ztratil muž s bublufukem, u Švandova divadla chybí kameraman, na Újezdě je pohřešovaný čtenář, v Hellichově ulici byste marně hledali kuřačku a od Národního divadla se vypařilo i nevyraznější pimprle – vlajkonoš českého olympijského výboru. Surový ničitel zůstává v anonymitě. „Ničeho podezřelého jsme si nevšimli. Na kamerovém systému jsme nezahledli, že by někdo na staniční sloupky šplhal a postavičky sundával,“ řekl dispečer Dopravního podniku.

Lidové noviny (16. 3. 2006)

### Na periferii schází 330 zastávek

Metropole potřebuje nové tramvajové a autobusové zastávky. Zejména v lokalitách dále od centra Prahy totiž přetrvávají dvacet i více let staré přístřešky, často velmi poškozené. Podle odhadů magistrátu by na periferii bylo potřeba postavit zhruba 330 nových čekáren. Kdo je ale postaví? Na tuto otázku zná město zatím jen vyhýbavé či nejasné odpovědi. Podle vyjádření ředitele magistrátního odboru obchodních aktivit Petera Ďurice jde o investici asi sta milionů korun. „Je to záležitost Dopravního podniku. Ten se musí postarat o důstojné čekání pro cestující,“ uvádí Ďurica. Podle něj by mohl podnik investovat peníze získané z příjmů za reklamu v čekárnách přibližně za tři až čtyři roky. Tomu se pražský dopravce brání. „My žádné zastávky s reklamou neprovzujeme. V rozpočtu máme nemalé prostředky na údržbu těch současných, stavbu nových ale neplánujeme,“ říká mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová.

Lidové noviny (11. 3. 2006)

### Oblíbená lanovka v zoo bude zadarmo

Jízda lanovkou v pražské zoo bude od letošního roku zadarmo. Lanovka začne jezdit až v polovině dubna. V té době to ještě bude placená služba, kdy si návštěvník musí zakoupit patnáctikorunovou jízdenku. Přibližně za dva měsíce už se však kterýkoliv návštěvník trojské zoo povoží zadarmo. Bezplatnému provozu bude předcházet majetkový převod lanovky z jejího dosavadního provozovatele, Dopravního podniku, na zoologickou zahradu. Zahrada původně chtěla bezplatný povoz zahájit již od letošního dubna. To se ale nepodaří vzhledem k pomalosti, s níž probíhá majetkový a administrativní převod lanovky z Dopravního podniku na zoo. „Chceme to my i Dopravní podnik, ale ta procedura je tak pomalá, že to vidím asi za rok,“ odhaduje ředitel zoo Fejk. Přesto chce zahrada bezplatný provoz zahájit ještě před dokončením převodu. Ještě několik měsíců bude pasažéry dál vozit Dopravní podnik, ale zadarmo. Zoo mu za tuto službu bude platit a část takto zvýšených nákladů pokryje ze zvýšeného vstupného.



## Genius loci – 3. část

### Cibulka

Marek Šebeš

Foto: Petr Malík

Seriál o méně známých, pozapomenutých, zaniklých a nově zrozených pozoruhodných místech české metropole.

S přicházejícím jarem je načase vyrazit do přírody. V Praze není nic snazšího; zajímavých přírodních koutů tu je bezpočet, od kultivovaných městských parků až po divoké rokle a strmé svahy přírodních rezervací. Jen na jednom místě však záro-

anglického typu s řadou altánů, jezírek, podivuhodných staveb a sochařských děl. Celý komplex, v němž se snoubily typicky romantické motivy s biskupovou snahou po dokonalé kompozici, začne záhy patřit ke známým a oblíbeným výletním místům Pražanů. Leccos o tehdejšímu významu Cibulky napovídá skutečnost, že ji v roce 1824 poctil návštěvou císař František I. Dva roky po jeho návštěvě však Leopold Thun-Hohenstein umírá a usedlost ani park si již nikdy nebudou užívat takové míry zájmu a péče.

Na procházku po parku je nejlepší vyrazit od autobusové zastávky U Lesíka, na níž vás od Anděla doveze linka č. 123. Po několika desítkách metrů chůze se již mezi stromy rýsuje první ze Thun-Hohensteinových staveb: kamenná vyhlídková věž.

bývalou krásu, dnes se však s obtížemi drží na nohou. Půvabná stavbička je obehnaná drátěným plotem a zvědavý návštěvník se může jen dohadovat, zda jde o doklad chystané rekonstrukce či pouhé snahy zajistit pavilonu důstojný skon, při němž nedojde k úhoně návštěvníků.

Podobným úvahám o zániku a jen malé jiskřičce naděje se neubráníte ani při obhlížení samotné usedlosti Cibulka. Vstupní brána je uzamčena, ale rozsáhlý areál s přílehlou zahradou a dvojicí altánů je možné celý obejít a občasnými průhledy získat představu o jeho někdejší slávě. Dnes z ní toho příliš nezbylo: zazděná okna a dveře, rozpadající se stěny, nouzově pospravované střechy, useknutá věž s cibulovitou bání. Na jedné z budov jsou stále patrné sluneční hodiny, které Cibulce odměřují možná poslední roky života.

Thun-Hohensteinův romantický koncept byl velkolepý a propracovaný do detailů. Řada staveb byla například „oživena“ mechanickými figurami – Čínský pavilon obýval Číňan s deštníkem, pohybujícím se ve větru jako mlýnek, v kamenné věži čekal na návštěvníky rytíř v brnění s mečem, který se po zatažení za páku začal pohybovat. V dodnes stojící poustevně (naleznete ji za potokem a smrkovým lesíkem na protějším svahu) bývaly dřevěné loutky poustevníků, z nichž jedna po šlápnutí na práh povstala a žehkala. Dnes by bylo podobných kouzelných pák či prahů, které by rozpo-  
hybovaly chod věcí směrem k záchraně podivuhodného parku, více než potřeba. Půjde to i bez nich?



veň vstoupíte do nevšedního světa tajemné romantiky a bizarní exotiky počátku devatenáctého století. Právě takto totiž koncipoval na začátku 19. století pasovský biskup Leopold Thun-Hohenstein park Cibulka v západní části pražských Košíř. Dnes je jeho dílo na pokraji zkázy, přesto si své zvláštní kouzlo zachovalo.

Jméno parku je odvozeno od stejnojmenné hospodářské usedlosti, kterou v 15. století vlastnil rod Cibulkových z Veleslavína. Stavení uprostřed vinic (dnes při severním okraji parku nad údolím Motolského potoka) se po barokních přestavbách dočká zásadních – a svérázných – úprav po roce 1817, kdy je kupuje biskup Thun-Hohenstein. Z usedlosti se stává empírový zámeček s plastikami a drobnými stavbičkami (psí boudy a holubníky ve tvaru romantických hrádků) a její okolí se proměňuje v park

Při bližším pohledu zjistíte, že jde o středověkou hradní zříceninu, přesněji řečeno o její věrohodnou nápodobu z 19. století. Třináct metrů vysokou věž lze zdolat po úzkém obvodovém schodišti a pokochat se výhledem po parku. Pod věží se nacházejí zbytky hradiště s umělou jeskyní zvanou Dantovo peklo, v níž stojí značně omšelá socha Chrona.

Zub času, nezáměrně a vandalismus se podepsal na všech sochách i stavbách, na něž v parku narazíte. Nejsmutnější je patrně pohled na proslulý Čínský pavilon (nebo též Čínský mlýn). Najdete jej na ostrohu nad údolím Motolského potoka pár kroků od usedlosti Cibulka – od zříceniny vás sem dovede cestička držící se vrcholu svahu. Miniaturní osmiboká pagoda s krásně vinutým venkovním schodištěm a prohnutou špičatou střechou dává stále tušit svou



## Poslední zastávka

### Tramvaj pro bezdomovce

Daniela Tůmová

Problémem každé vyspělé společnosti jsou bezdomovci. Někdy jim hodíme pár drobných do kelímku od hořčice, někdy na ně příšerně nadáváme, jindy si jich prostě jednoduše nevšimáme. Závisí především na naší momentální náladě, jak se k nim stavíme a jak málo či více je vnímáme.

Ale najde se asi velmi málo lidí, kteří jsou šťastím bez sebe, že mohou být v jejich blízkosti. Přestože nejsou nebezpeční jako zloději, úchylové nebo jiní recidivisté, vadí nám. Ano, přiznejme si, že život bezdomovců své okolí obtěžuje.

Když nastoupím přes den do tramvaje a mám na něj „štěstí“, buďto vyplácám půl obsahu svého parfému na přežití nebo jednoduše vystoupím. V noci to řeším tak, že raději jezdím autem. Právě v noci se totiž, jak známo, velké procento z nich uchyluje do tramvají, kde nachází trochu toho tepla.

Určitým řešením pro klienty městské hromadné dopravy v Praze by bylo vyčlenění jedné tramvaje speciálně pro bezdomovce. Možná to zní jako přepych, který je hloupost dopřávat lidem, kteří jezdí bez jízdenky a jsou tudíž černými pasažéry. Ale pokud by byla jedna tramvaj vyčleněna jen pro ně, oni by v ní jezdili sem tam z konečné na konečnou, neobtěžovali by tím ostatní cestující, kteří řádně platí jízdné a zaslouží si tak služby na vysoké úrovni. Možná by se tím situace podstatně vyřešila, možná také ne, ale rozhodně by to stálo za pokus.

Bezdomovci jsou problémem, ale každá civilizovaná společnost by ho měla řešit a následky dopadů tak značně eliminovat. Pokud se někdo dostal takto na okraj společnosti, měli bychom se snažit pomoci, jak to nejvíce jde. Vždyť na vrahy a zloděje ve věznicích vynakládáme daleko větší finanční prostředky, aniž si to uvědomujeme. A nezaslouží si člověk bez domova, který se mnohdy do této neřešitelné situace dostal ne zcela plně vlastní vinou, naši pozornost a pomoc mnohem více, než mladík, který přepadl starou babičku či nám ukradl auto před domem? Dopravní podnik by tak udělal obrovské plus pro své cestující a zároveň pro lidi, kteří si už nemohou pomoci sami. Získali by tak něco jako pojízdný azylový dům. Řidiči by na konečných nemuseli bojovat s vyhazováním nepříjemných pasažérů, a věřím tomu, že bezdomovci by si na svoji tramvaj zvykli stejně jako na svá stálá působiště na nádražích, pod mosty a na mnoha dalších místech.

Je mi jasné, že na tyto řádky bude spousta ohlasů, ale to je jediné dobře.

Odezva znamená, že daná problematika někoho zajímá, ať již v kladném či záporném slova smyslu. Mnozí řeknou, že je to bláznivý nápad, kdo by chtěl řídit tramvaj plnou bezdomovců, jak by fungovala hygiena, proč by tramvaj v tom případě nemohla stát jen na místě, protože bezdomovcům by to bylo stejně jedno. Samozřejmě je to pravda, ale ne zcela, protože jedoucí vůz může své „cestující“ po trase průběžně nabírat. V neposlední řadě se naskytá stěžejní otázka jak by byla taková věc financována. Myslím, že prostředky na to, co by pomohlo hlavnímu městu Praze a jeho dopravě

spojené s problémem lidí bez domova, by se určitě našly. Rizikem ovšem je, zda by díky naší tramvaji bezdomovců v Praze ještě nepřibýlo.

Než něco striktně zavrhneme, zkuste vymyslet jinou alternativu, případně doplnit či dovést k dokonalosti myšlenku, jak těmto lidem pomoci a zároveň jak pomoci našim platícím cestujícím zbavit se pachu a nepříjemného cestování ve společnosti bezdomovců. Samozřejmě každý nápad je potřeba doladit, aby mohl fungovat. Kritika je věc jednoduchá, ale nápady možného řešení už poněkud složitější...



## Písmenná křížovka

	CENINA	SCHRÁNKA MĚKKÝSÚ	SEVERSKÝ PAROHAČ	ZNAČKA ABVOLTU	ŘADA VOZIDEL		ZPĚVNÝ PTÁK	STŘEŠNÍ ŽLAB	1. DÍL TAJENKY	HOVOŘIT BEZ PŘÍPRAVY
VESNICKÝ BOHÁČ						VÝHŘEVNÉ PALIVO				
TĚŽKÝ KOV						ZÁKOP ZPŮSOB HODNOCENÍ ŠACHISTŮ				
TLAKOVÝ STROJ				DRUH FRANCOVSKÝ OBYVATEL PYRENEJÍ						
LATINSKÁ SPOJKA			ŽAL LIKÉRNÍKY				ČÍSLOVKA ZÁKLADNÍ ZÁUPĚNÍ			
DRUH UZENINY							CHEM. ZN. STRONCIA ZÁMEŽÍ V KOPANÉ			
	OVOČNÁ ZAHRADA	JUDSKÝ KRÁL 2. DÍL TAJENKY				TÁBORSKÝ PODNIK HRACÍ LIST				
BILIAŘOVÝ ÚDER					DÝM SPZ PARDUBIC					ŠPANĚLSKÉ PLATIDLO
SETINY HEKTARU				LEVHART JMÉNO FENKY						
RUSKÝ SOUHLAS			SVATOZÁŘE VYKLÁPĚČÍ VŮZ				SPOJKA PODRADICÍ ODSTOUPENÍ Z FUNKCE			
	JÍST PAMLSKÝ JAPONSKÁ POTÁPEČKA						PODAGRA HEYERDAHL PLAVÍDKO			
ZNAČKA ŽILETEK					VYTČENÉ ÚZEMÍ PODOBA					
FRANCOUZ- SKÝ REVO- LUCIONÁŘ						CHEM. ZN. AMERICIA VYSOKÉ KARTY			ŠPANĚLSKÝ ŠLECHTIC	DRUH PAPOUŠKA
ŠPANĚLSKÁ CHŮVA				PŘEDLOŽKA			BĚLOVESKÁ KYSELKA NÁZEV ZN. METRU			
Dne 23.9. 1875 byla v Praze zavedena...				SOUDNÍ PŘÍSEDICÍ						
				ČÁSTI PAŽÍ						

