

číslo **10**

říjen 2006 / ročník 11 zdarma

DP

KONT@KT

Evropský týden mobility
(04)

Náměstí Republiky
se nemění poprvé
(08)

Rekonstrukce
tramvají
pokračují
(10)

Helsinky
(16)



Městská hromadná doprava

Petr Malík, šéfredaktor

Když píšu tyto řádky, právě probíhá Evropský týden mobility. Sedm dní, kdy si připomínáme, že aut okolo nás stále přibývá a pokud si chceme udržet určitou kvalitu života, měli bychom k našim cestám stále více používat hromadnou dopravu, případně jízdní kola.



V rámci Evropského týdne mobility se konal Den bez aut. V Praze bylo zavřeno Smetanovo nábřeží, a tak zde byly k vidění pouze praporky vyzdobené tramvaje. Foto © Daniela Kočí

Co se však skrývá za těmito slovy? Přece soubor s vlastním pohodlím. Nemusíme si nic nalhávat, ale s přibývajícím komfortem okolo nás lenivíme a auto nám k tomu pomáhá.

Většinou ho máme zaparkované mnohem blíže u dveří domu, než je nejbližší zastávka veřejné dopravy. Nepotřebujete znát žádný jízdní řád, až se vám bude chtít, vyrazíte za svými cíli.

Krátce poté co nastoupíte, si v létě pustíte klimatizaci nebo si v zimě zatopíte. Prostředí v autě si uděláte, co možná nejpříjemnější, pustíte si hudbu, kterou máte rádi.

Pokud však chceme dokázat své osobní postavení, nebo si ulehčit život, je pak osobní automobil nejjednodušší možností.

Ani veřejná doprava v souboji nezůstává pozadu. Neustále jsou vyhodnocovány aktuální přepravní potřeby přepravními průzkumy. Nová vozidla potkáváme v ulicích stále častěji. Dříve pomíjená přeprava osob se sníženou možností pohybu a orientace se stává naprosto běžnou záležitostí. Dodržování jízdních řádů je také daleko lepší, než tomu bývalo v minulosti.

Když si vzpomenu na své školní cestování autobusovou linkou č. 120 mezi Smíchovem a Andělem, srovnání s tím dnešním je to nesrovnatelné. Ale to naše stále náročnější zákazníci nezajímá, stále musíme jít kupředu a nabízet co možná nejkvalitnější služby. Plechový miláček před domem stále tiše vybízí k použití. Mějme to na paměti.

Teď už k říjnovému číslu, ve kterém se po delší době opět můžete podívat do zahraničí.

Zdeněk Došek zajímavým způsobem mapuje dopravu ve finské metropoli, Helsinkách. Určitě i tam najdeme inspirující příklady pro naši činnost. Standard přesnosti provozu podrobili zajímavé analýze v jednotce Provoz Tramvaje. Dozvíte se, jak jsme na tom s modernizací tramvají v letošním roce a také jak pokračuje zpřístupňování stanic metra výtahy.

První polovina září nám nabídla velice příjemnou tvář, co se počasí týká, a tak pokud tento trend bude pokračovat, vydejte se na Petřín. Letos slavící lanovka už opět jezdí a ulehčí vám především cestu směrem vzhůru.

Ať je pro vás přicházející podzim vykreslen těmi nejkrásnějšími a nejpříjemnějšími barvami!



Obsah

Z podniku
(03)

Aktuálně
(04)

Metro
(07)

Historie
(08)

Tramvaje
(10)

Zajímavosti
(13)

Odjinud
(14)

Ptáte se...
(23)

Než vystoupíte...
(23)

Titulní strana: Historická tramvaj v rámci Dne otevřených dveří. 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, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 28. září 2006

Pracovní úrazovost za 1. pololetí 2006

Ing. Jana Janátková, vedoucí oddělení BOZP

Pracovní úrazovost za první pololetí roku 2006 při mírném poklesu počtu zaměstnanců o 1,3 % opětovně nepatrně vzrostla, a to o 3,5 %. Četnost pracovních úrazů se tak zvýšila o 4,9 %. Přestože nedošlo ke změně povahy pracovních úrazů, průměrný počet zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz se zvýšil o 16,1 % ve srovnání s uplynulou první polovinou roku 2005.

Srovnáme-li pracovní úrazovost za sledované období uplynulých osmi let, je zřejmý trvale rostoucí trend pracovní úrazovosti, byť meziroční nárůst činí v průměru necelá 3 %.

Mnohem více alarmující než tento mírně rostoucí ukazatel pracovní úrazovosti je nárůst počtu zameškaných kalendářních dnů na 1 pracovní úraz, a to o 16,1 % za sledované období 1. poloviny let 2005 a 2006. Vzhledem k povaze většiny pracovních úrazů, kterými jsou mimo cca 10 % drobných zlomenin různá pohmoždění bederní páteře, kolen a kotníků v důsledku chůze do schodů či zakopnutí, zůstává otázkou, proč se doba léčení prodlužuje, když nedochází ke změně povahy pracovních úrazů.

Vykazované období	Počet pracovních úrazů za 1. pololetí roku							
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
DP	222	233	240	246	226	249	259	268
Četnost PÚ	1,78	1,86	1,91	1,93	1,75	1,91	2,04	2,14
Závažnost PÚ	41,68	47,75	42,57	48,06	54,82	52,98	58,71	68,18

Rozdělení pracovních úrazů podle pracovního zařazení:

pracovní zařazení	vykazované období	minulé období	pracovní zařazení	vykazované období	minulé období
strojvedoucí metra	9	9	opravář silničních vozidel	18	24
řidič tramvaje	51	55	zam. výstavby a údržby kolejových tratí	18	17
manipulační řidič tramvaje	–	1	ostatní dělnické profese	12	25
řidič autobusu	99	75	přepravní kontrolor	17	27
manipulační řidič autobusu	5	6			
řidič nákladních a speciálních vozů	1	1	technicko-hospodářský zaměstnanec	7	12
řidič osobních a dodávkových vozů	–	–	Hasičský záchranný sbor	5	1
opravář kolejových vozidel	26	14			

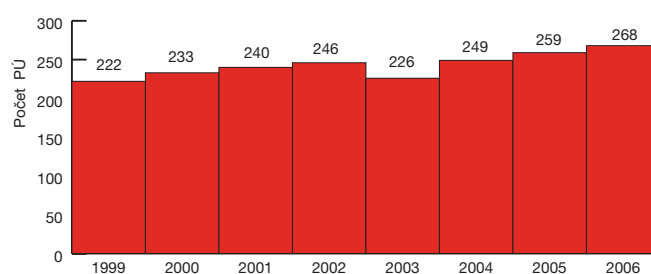
Podrobnější analýza pracovních úrazů rozkryla dlouhodobě pokles pracovní úrazovosti u „ostatních dělnických profesí“, stejně tak jako u „technicko-hospodářských zaměstnanců“. Naopak k nezanedbatelnému nárůstu pracovní úrazovosti za poslední sledované období došlo u „opravářů kolejových vozidel“ a „řidičů autobusů“. Spolu s poklesem pracovní úrazovosti u přepravních kontrolorů o 37 % došlo v přibližně stejném procentuálním zastoupení také k poklesu případů napadení druhou osobou. V celkovém souhrnu pracovních úrazů v důsledku napadení druhou osobou u všech rizikových skupin zaměstnanců, tj. přepravních kontrolorů, řidičů autobusů a tramvajů, došlo v letošním 1. půlroce ke snížení o 2,6 % ve srovnání s uply-

nulým 1. pololetím roku 2005. V 1. pololetí roku 2006 vzniklo v důsledku napadení druhou osobou 6,7 % všech pracovních úrazů.

	1. pololetí 2005		1. pololetí 2006	
	Počet PÚ	z toho napadení	Počet PÚ	z toho napadení
Přepravní kontrolori	27	13	17	8
Řidiči BUS	75	6	99	6
Řidiči TRAM	55	5	51	4
Ostatní	102	0	101	0
Celkem	259	24	268	18

Rozbor pracovní úrazovosti dále potvrzuje skutečnost, že nejvíce pracovních úrazů pravidelně vzniká na začátku pracovní doby, tj. v průběhu prvních dvou odpracovaných hodin. Nejčastější pracovní úrazovost je u skupiny zaměstnanců ve věku 50 až 60 let a dále u zaměstnanců s dobou praxe 5 až 10 let. Nejrizikovější částí dne, co do výskytu úrazů, je doba mezi 6. a 10. hodinou ranní. Zůstává otázkou, jak zastavit nebo alespoň uvést do stagnace tyto stále rostoucí hodnoty.

Vývojový trend pracovní úrazovosti za 1. pololetí let 1999 až 2006



Nejčastějším zdrojem pracovních úrazů jsou „pády na rovině, z výšky, do hloubky“, „propadnutí“ a dále pak „materiál, břemena, předměty“. Tyto se dohromady podílejí na celých třech čtvrtinách evidovaných pracovních úrazů. Skutečnost, že téměř 99 % všech příčin tvoří „nepředvídatelné riziko práce nebo selhání lidského činitele“ a zbylé procento „jiný, blíže nespecifikovaný důvod“ ukazuje na vysokou úroveň zabezpečení podniku v oblasti BOZP i pracovní kázně zaměstnanců. Problémovým článkem zůstává i nadále chůze jako taková a nedostatečné odhadnutí fyzických a polohových možností jednotlivcem při manipulaci s břemeny. Vzhledem k nemožnosti technicky či organizačně odstranit tyto zdroje pracovních úrazů, zůstává úkolem oddělení BOZP, ale i vedoucích zaměstnanců, nejen při pravidelných školeních BOZP, vychovávat v lidech pocit vlastní zodpovědnosti za své zdraví a apelovat na zvýšenou pozornost při chůzi, práci s břemeny, nástroji atd.

Více se o pracovní úrazovosti za 1. pololetí roku 2006 můžete dočíst na intranetové adrese: <http://authors/BOZP/nabídka%20PÚ.htm>.



Kolektivní vyjednávání zahájeno!

odbor KS a sociální péče

Zaměstnavatel na společném jednání se zástupci odborových organizací působících v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti předložil ve středu 20. září 2006 návrh nové kolektivní smlouvy pro rok 2007.

Podle ustanovení zákona o kolektivním vyjednávání jsou odborové organizace povinny na návrh písemně odpovědět a v odpovědi se vyjádřit k těm částem návrhu, se kterými nesouhlasí. Podpisu kolektivní smlouvy na rok 2007 bude předcházet řada společných jednání, o kterých vás budeme průběžně informovat.



Evropský týden mobility

Daniela Kočí

V roce 2006 se česká, moravská a slezská města opět zapojila do celoevropské akce „Evropský týden mobility“, která se letos v Evropě konala už po šesté. Praha propagovala svoji městskou hromadnou dopravu nejrůznějšími akcemi v centru Prahy.

Pro Prahu je podpora hromadné dopravy absolutní prioritou, proto se Praha letos již podruhé přihlásila k Evropskému týdnu mobility a podpisem jeho Charty se zařadila mezi města, která vyhlásila Den bez aut. Úkolu se zhostil pražský radní pro dopravu Radovan Šteiner.



Radní pro oblast dopravy Radovan Šteiner při slavnostním podpisu Charty ETM.
Foto © Daniela Kočí

Praha se podpisem mimo jiné zavázala k podpoře minimálně jednoho trvalého projektu na zkldnění dopravy ve městě. Stěžejním dnem byla v metropoli neděle 17. září, na kterou připadl již tradiční Den bez aut. V jeho rámci byla uzavřena část města pro automobilovou dopravu a místo ní zde byla celá řada doprovodných akcí, soutěží, happeningů a hudebních produkcí, největším lákadlem byla skupina Buty. Tím byla splněna jedna z podmínek daných podpisem Charty, kterou pan radní pode-



Vedoucí oddělení Odborné služby HZS Michal Brunner vysvětluje použití dýchacích přístrojů. Foto © Daniela Kočí



Přehlídka tramvají na Máněsově mostě. Foto © Ivo Mahel

psal při slavnostní jízdě historickou tramvají, která projížděla centrem Prahy a upozorňovala tak obyvatele i návštěvníky metropole na blížící se Evropský týden mobility. Uzavřeno bylo Smetanovo nábřeží od Národního divadla a navazující Křížovnická ulice, a jejich prostory patřily kulturnímu, zábavnému a osvětovému programu pro veřejnost.

Následující dny byly zaměřené na jednotlivé druhy dopravy a dopravní výchovu, představeno bylo nové kolejové vozidlo Českých drah, konaly se akce na dopravních hřištích a podobně. Dopravní podnik hl. m. Prahy se podílel na Evropském týdnu mobility velmi aktivně, vyvrcholením byl Den otevřených dveří v areálu Hostivař.

S MHD do budoucnosti

V týdnu od 14. do 22. září proběhla propagace prodeje devadesátidenních klouzavých kuponů. Kdo si pak ve dnech ETM koupil kupon, byl zařazen do sloso-

vání o ceny, třem zákazníkům byl kupon proplacen. Dalšími akcemi byla propagační jízda historické tramvaje centrem města, kde byly cestujícím na zastávkách rozdávány tištěné materiály o Evropském týdnu mobility, happening nazvaný „S MHD do budoucnosti“ na náměstí Jana Palacha, v jehož rámci proběhla výstava o historii, současnosti a budoucnosti MHD. V sobotu 17. a v neděli 18. září mohli návštěvníci Prahy využít v městské hromadné dopravě speciálních jízdének, které vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Kdo zaparkoval na záhytném parkovišti P+R, dostal jízdenku automaticky jako dárek.

ETM a jeho projekty mají v evropských městech podpořit přijatelnější způsoby dopravy a napomoci při omezování individuální automobilové dopravy ve městech. Evropský den bez aut se poprvé uskutečnil ve Francii v roce 1998 a koná se v Evropě již řadu let. Od roku 2002 se stal součástí Evropského týdne mobility.



Tým zaměstnanců Dopravního podniku při pokusu o překonání rekordu a zapsání do České knihy rekordů.
Foto © Pavel Fojtík



Prezentace systému DORIS a jednotky Provoz Tramvaje byla velmi poutavá, a tak i tady bylo stále plno. Foto © Pavel Fojtík

Podle slov radního Radovana Šteinera staví Praha svoji strategii jak konkurovat automobilům na třech pilířích, kterými jsou nesporná rychlost na hlavních směrech, cena, která představuje zlomek nákladů



V Křižovnické ulici se konala prezentace autobusu Citelis. „Je to nová generace nízkopodlažních vozů,“ řekl při prezentaci radní Radovan Šteiner.

automobilů a také stále se zvyšující komfort přepravy. Město se zaměřilo na obnovu tramvají, ještě letos by mělo na koleje vyrazit dalších deset nových vozů české výroby.

Otevřené dveře v Hostivaři

V rámci Evropského týdne mobility se uskutečnil jako každoročně Den otevřených dveří Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, tentokrát v areálu v Hostivaři, a v krásném letním počasí ho navštívilo zhruba dvanáct tisíc návštěvníků. Z Ústředních dílen vyrazil odpoledne průvod nových i starých tramvají na Patachovo náměstí. V průvodu kromě známých tramvají zaujal i liberecký vůz T3R.PLF. V Hostivaři bylo k vidění opravdu mnoho, a tak cestující měli možnost nahlédnout do

zákulí elektrické i motorové trakce, mohli si prohlédnout vybavení hasičů Dopravního podniku včetně nejnovějšího typu vozu. V areálu opravny tramvají byly návštěvníkům promítány filmy s dopravní tematikou, prezentován byl systém DORIS a jednotka Provoz Tramvaje, kde bylo neustále plno, protože výklady odborníků byly opravdu poutavé a tak málokdo odolal, stejně jako v depu metra, kde u nové myčky vyslechli návštěvníci výhody zakoupení tohoto systému mytí.

Kdo si udělal čas a přišel do Hostivaře, potřeboval na důkladné prohlédnutí opravdu dost času. Někteří přišli až po obědě, ale například rodina Pešků přijela do Prahy až z Plasů u Plzně, protože jejich syn Adam studuje v Praze Střední školu dopravní a o tuto problematiku se velmi zajímá. „Jsme tu od samého začátku a odejdeme se zavřením, chceme všechno vidět. Teď

jsme dostali skvělý výklad u hasičů o oblecích používaných v určitých situacích a jen hodinu jsme strávili u tramvají, kde jsme obdivovali přehled, který díky elektronice mají po celé Praze. Teď se chystáme do metra a k autobusům, kdo to chce důkladně projít, má to do těch čtyř jen tak tak.“

Český rekord

Právě u autobusů se konal pokus o zápis do České knihy rekordů. Tým zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ve složení Pavel Větrovec, Martin Machů, Daniel Vojtíšek, Zdeňka Vojtíšková, Lukáš Herfurth a Antonín Ježek dokázal odtáhnout autobus Karosa o hmotnosti 9 520 kg za 21,07 vteřiny do



Ve stánku Dopravního podniku se cestujícím tiskly zdarma jízdní řády. Zájem byl i mezi malými návštěvníky. Foto © Daniela Kočí

vzdálenosti 20 m. Poté, co do autobusu nastoupilo 24 dětí a 5 dospělých se jim podařilo výsledný čas na stejné vzdálenosti dokonce zlepšit na 20,25 vteřiny. Pro návštěvníky byla zajištěna kyvadlová doprava od stanice metra Depo Hostivař, v areálu bylo v provozu informační středisko, a kdo stihl ještě zajít do Muzea MHD ve Střešovicích, měl vstup zdarma.



V depu metra kromě výkladu probíhala i vědomostní soutěž pro děti. Kvíz se překvapivě zúčastňovala převážně děvčata. Foto © Petr Malík

Nakreslete městskou hromadnou dopravu

Daniela Kočí

Očima dětí je svět vždy poněkud jiný, barevnější a veselejší. Právě jejich svět je mnohdy motivací pro nás dospělé, a tak Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost uspořádal pro své malé cestující soutěž, ve které mohli ukázat svoji představu městské hromadné dopravy.

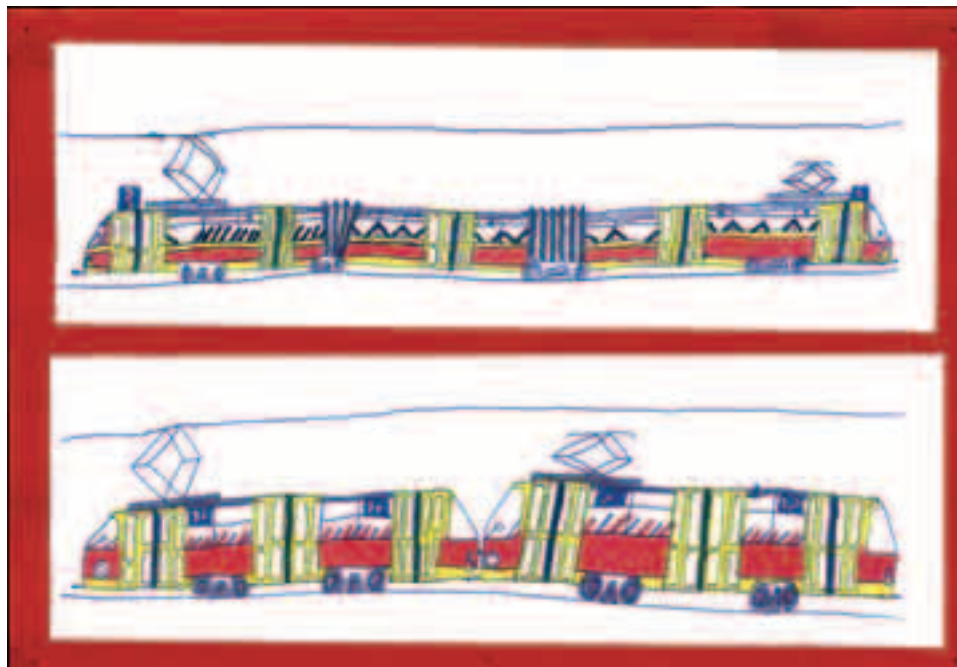
Že si každé dítě pod tímto pojmem představuje vždy něco jiného, se přesvědčili návštěvníci výstavy ve vestibulu stanice Florenc, kde byly nejkrásnější obrázky vystaveny. Pro většinu malířů se však symbolem dopravy v Praze stala tramvaj, kterou nakreslila více než polovina dětí. Začátkem května Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vyhlásil soutěž pro děti „Nakreslete MHD“. Do konce června, kdy byla uzávěrka soutěže dorazilo na naši adresu 149 kreseb ve třech kategoriích. V každé bylo vybráno patnáct nejlepších, a ty byly vystaveny od 30. srpna do 11. září ve stanici metra Florenc, kde naši zákazníci vybírali nejhezčí obrázky.

V průběhu výstavy hlasovalo celkem 121 cestujících, kteří rozhodli o pořadí nejlepších v jednotlivých kategoriích. Tři hlasující, kteří byli vylosováni (Vladimíra Honsová z Prahy 9, Ing. Tomáš Kubias z Prahy 10 a Hana Šimonovičová z Prahy 10) obdrželi propagační předměty Dopravního podniku. Nejlepší kreslíři byli odměněni v sobotu 16. září na Dni otevřených dveří Dopravního podniku v Hostivaři a ze svého úspěchu měli obrovskou radost.

V kategorii do 6 let vyhrál Matyáš Aim z Prahy 2, druhá se umístila Míša Trčková z Prahy 10 a o třetí místo se podělili Tomáš Mandula z Prahy 5 a Michaela Kasíková z Prahy 5.

V kategorii do 10 let zvítězila Zuzana Jírová z Prahy 8, druhá byla Veronika Čermáková z Prahy 9 a třetí Martin Pavlů z Prahy 10. V kategorii do 15 let patří nejvyšší vavříny Tomáši Salvovi z Prahy 10, druhé místo Kristýně Doležalové z Prahy 9 a třetí příčku si rovným dílem vybojovali Filip Němeček z Prahy 4 a Barbora Kofroňová z Prahy 7.

Je jen velká škoda, že vandalismus se bohužel dostal už tak daleko, že je schopen ničit i práci dětí, a tak v nestřežených okamžicích byly některé obrázky značně poničeny.



Vítězná kresba tramvaje od šestiletého Matyáše Aima z Prahy 2.



V kategorii do 10 let zvítězila Zuzana Jírová z Prahy 8.



Tomáš Salva zvítězil v kategorii do 15 let se svoji kresbou noční dopravy.

Bezbariérové přístupy ve stanicích metra

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

V lednovém čísle DP-KONT@KTu jsme přinesli informaci o zprovoznění osobního výtahu ve stanici Vltavská, který spojuje vestibul stanice s uliční úrovní u zastávky tramvají směr Holešovice. Nyní přinášíme další informace o bezbariérových přístupech do metra.

Dne 18. července 2006 bylo dokončeno bezbariérové zpřístupnění celé stanice Vltavská, která se tak stala již 31. stanicí v pražském metru takto vybavenou z celkového počtu 54 stanic. Do tříměsíčního zkušebního provozu byl uveden šikmý výtah mezi nástupištěm stanice a vestibulem. Tento výtah je prvním zařízením



Vstup do šikmého výtahu ve stanici Vltavská.

tohoto druhu v pražském metru a pokud se provozně osvědčí, bude používáno při bezbariérovém zpřístupňování i v dalších stanicích metra.

Šikmý výtah na Vltavské má nosnost 800 kg a přepraví najednou až 10 osob. Zdvih výtahu je 10,6 m, úhel sklonu je 30 stupňů, rychlost kabiny je 0,63 m/s, tedy prakticky shodná s rychlostí eskalátoru. Průchozí kabina výtahu je prosklená s konstrukcí z nerezové oceli a automatickými dveřmi. Má šířku 1 300 mm, délku 1 400 mm a výšku 2 100 mm. Výtah je vybaven oboustranným dorozumivacím zařízením – telefonem s pracovištěm trvalé obsluhy. V kabině i na obou nástupištích výtahu jsou kamery. V kabině výtahu je hlasové zařízení, které informuje o poloze výtahu. Celé zařízení splňuje požadavky vyhlášky č. 369/2001 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, která stanoví požadavky na

vybavení výtahů pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Projektantem stavby výtahu byl Metro-projekt Praha, a. s., dodavatelem stavby fy Navatyp, s. r. o. a výrobcem vlastního výtahu firma Thyssen Krupp výtahy s. r. o. Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. inženýrskou činnost zajišťoval IDS, a. s.

Florenc B

Ve stanici Florenc B již značně pokročily práce na jejím bezbariérovém zpřístupnění realizovaném za finanční podpory Strukturálních fondů Evropské unie z programu JPD 2.

Výtah spojující nástupiště s úrovní přestupní chodby je již od února hotov a do dokončení stavby zakryt ochrannými deskami. U výtahu z úrovně přestupní chodby na povrch (výška 36,5 m) již byla dokončena ražba i vyzdívka výtahové šachty a přístupové chodby ke spodní stanici výtahu. V současnosti jsou dokončovány obklady přístupové chodby a připravována montáž konstrukce výtahu. Souběžně jsou prováděny silnoproudé a slaboproudé instalace, ASDŘ a osvětlení. Byla již též dokončena betonáž povrchového kiosku výtahu. Dokončení stavby a zprovoznění bezbariérového zpřístupnění stanice Florenc B a tím i celé přestupní stanice Florenc se předpokládá v 1. čtvrtletí 2007.



Přeprava jízdních kol v metru

Pavel Třeboňák, jednotka Provoz metra

Od 1. května 2006 došlo ke změnám v přepravě jízdních kol v metru. Od tohoto dne je lze přepravovat bez časového omezení v maximálním počtu dva kusy na poslední plošině ve směru jízdy každého vozu vlaku metra.

Přeprava není možná v případech, kdy je na zmíněné plošině již přepravován dětský kočárek, vozík pro invalidy, plošina je obsazena tak, že není umožněno bezpečné uložení kola nebo v případech, kdy dopravce tuto přepravu ve smyslu Smluvních přepravních podmínek nepovolí. Staniční a jízdní personál jednotky Provoz Metro se samozřejmě setkává s případy nedodržování závazných podmínek u některých cyklistů. Tyto případy však nevybočují z běžného rámce nekázně ostatních skupin cestujících.

Změna ve způsobu přepravy jízdních kol nevyvolala jedinou stížnost zákazníků Dopravního podniku. Po čtyřměsíční zkušenosti lze konstatovat, že při řádném dodržování stanovených podmínek ze strany cyklistů nedochází k výraznějším komplikacím v provozu metra.



Výtah ve stanici Florenc B, povrchový kiosky – hrubá stavba.

Náměstí Republiky se nemění poprvé

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Foto: Autor a Archiv DP

V sobotu 16. září jsme se po čtyřech měsících opět svezli tramvají přes náměstí Republiky. Toto známé pražské veřejné prostranství sice ještě nemá svoji definitivní novou podobu – tramvaje zatím například jezdí kolem ohrad ukryvajících staveniště – přesto už zatím provedené úpravy naznačují zajímavé změny proti předchozímu stavu. Než se díky obchodnímu centru Palládium budovaném v bývalých Josefských kasárnách náměstí zaskví v definitivní nové podobě, uplyne ještě přibližně rok. Rozhodně to ale není poprvé, co se náměstí Republiky (kdysi pojmenované Josefské) proměnilo.

Nemáme dost místa, abychom se věnovali všem stavebním změnám, které se do vzhledu náměstí promítly (například zboření areálu někdejšího arcibiskupského semináře s kostelem sv. Vojtěcha, od roku 1776 sloužícího vojsku jako kasárny a kadetní škola v letech 1902–1903 a následná stavba Obecního domu v letech 1905–1912, nebo stavba obchodního domu Kotva v letech 1969–1975), všimněme si proto alespoň těch, které souvisejí s Dopravním podnikem, respektive s Elektrickými podniky hlavního města Prahy.

Josefské náměstí, pojmenované podle zdejšího kostela sv. Josefa, mělo to štěstí, že vlastně stálo u počátků městské kolejové dopravy v Praze, a tak se tu s tramvajemi potkáváme už 131 roků. Původní nejstarší pražská trať koňky tady byla v roce 1875 jednokolejná a právě na náměstí byla výhybna. Koleje tehdy propojovaly ulice Na Poříčí a Na Příkopě. Teprve v roce 1883 zde tramvaj jezdila po dvou kolejích. V roce 1884 na náměstí přibýly koleje i ve směru do Eliščiny (dnešní Revoluční) třídy, po kterých jezdila linka do Královské obory. Koleje vedly podél kasáren a kostela a pro čekající „obecenstvo“ byla přibližně před kostelem postavena dřevěná čekárna. V té době „uprostřed“ náměstí stály typizované veřejné záchodky. Typickou ozdobou náměstí byl v té době také velký plynový kandelábr veřejného osvětlení.

Když Elektrické podniky převzaly v roce 1898 od Pražské Tramwaye, soukromého dopravního podniku Eduarda Otleta, tratě koněspřežné dráhy, byla jako první přestavěna na elektrickou dráhu právě trať do Stromovky. Koleje „elektriky“ se přestěhovaly západněji (na opačnou stranu záchodků) a vedly nyní rovnoběžně s areálem královských kasáren. Na náměstí se objevily výrazné typické dvouramenné stožárky trolejového vedení a stará karlínská trať koňky byla s holešovickou propojena

na jiném místě. V roce 1899 se počet stožárů na náměstí rozrostl, protože probíhala elektrifikace tratě směrem k Národnímu divadlu a v roce 1900 přes náměstí jezdily už jen elektrické tramvaje.

V té době Elektrické podniky na mnoho let vtiskly náměstí typickou tvář, když v letech 1899–1900 postavily velkou budovu čekárny, ve které byla také zapínací stanice veřejného osvětlení a přepínací stanice kabelového vedení vysokého napětí 3 kV a také první dispečink městské dopravy, i když se toto označení ještě nepoužívalo. Stará čekárna, plynový kandelábr a posléze i záchodky se staly minulostí. V dalších letech na náměstí přibývaly jen manipulační tramvajové koleje – ať již jde o třetí kolej u nové čekárny (1901) nebo spojku kolem kostela sv. Josefa z Poříčí do Eliščiny třídy (jednokolejná 1907, dvoukolejná 1913). Kolem roku 1910 byly z náměstí odstraněny dvouramenné stožáry trolejového vedení a místo nich byla trolej převěšena většinou na růžice ukotvené na okolních budovách, počet stožárů se výrazně snížil. Josefské náměstí bylo od roku 1912 výchozím místem pro vyhlídkové okružní jízdy, které tramvajemi pořádaly Elektrické podniky. V roce 1914 na náměstí vznikl pro směr do Holešovic (v levostranném provozu) jeden z prvních pražských nástupních ostrůvků.

Znovu se Elektrické podniky do vzhledu náměstí zásadním způsobem podepsaly v roce 1919, kdy uprostřed náměstí byla



Na tomto snímku jede tramvaj v roce 1983 na prvním, ještě dvoukolejném provizoriu, postaveném při stavbě stanice metra.

že tramvaje ve směru od Revoluční třídy jezdily kolem kostela sv. Josefa a obloukem odbočovaly vpravo k Prašné bráně. Opačný směr zůstal zhruba v původní poloze. Druhá kolej před kostelem byla jen manipulační. Trať ve směru na Poříčí měla na náměstí přibližně dvojnásobnou osovou vzdálenost než dříve. Během náročné přestavby byl tramvajový provoz podle potřeby stavby převáděn na provizorní povrchové koleje položené na dlažbu. Tak se jednak uvolňoval prostor pro stavební práce a současně se tak dočasně propojovaly staré a nové koleje. Za zmínku možná stojí skutečnost, že v roce 1929 se v rámci příprav na zmíněnou rekonstrukci uvažovalo o vybudování kruhové tramvajové křižovatky, jejíž součástí měla dokonce být dvojitá anglická výhybka. Z této varianty ale nakonec sešlo.



Dobová pohlednice nám ukazuje, jak vypadalo Josefské náměstí v roce 1898: Přestupní stanice mezi koňkou a elektrickou tramvají, je tu ještě plynový kandelábr, domek veřejných záchodků a za koněm je trochu vidět i stará čekárna koňky.

v sousedství čekárny postavena provizorní transformační stanice 22/3 kV a rozvodna. To už náměstí neslo nové jméno. Velké dopravní i vzhledové změny se na náměstí odehrály v roce 1930, kdy byla uskutečněna zásadní změna organizace dopravy. Tomu předcházelo už v roce 1926 odstěhování staré tramvajové čekárny do Vršovic. Místo ní byl zřízen menší pavilon na rohu budovy Zemského finančního ředitelství (ta přiléhá k paláci U Hybernů). V roce 1929 skončila činnost i transformační stanice, kterou bylo možné zbořit. V srpnu 1930 bylo za plného tramvajového provozu přestavěno kolejiště tak,

Po rekonstrukci vzniklo uprostřed náměstí velké parkoviště osobních automobilů a taxíků. Mnoho let se tu pravidelně jednou za měsíc odstavovala pojízdná prodejna předplatních jízdenek. V letech 1932–1939 bývalo náměstí Republiky významným přestupním uzlem nočních autobusových linek.

V roce 1939 Elektrické podniky připravovaly uprostřed náměstí stavbu velkého kruhového přístřešku, ve kterém měla být čekárna, ale stavba se nakonec nerealizovala. Místo toho byla na začátku 40. let zřízena nová prodejna předplatních jízdenek a dopravní kancelář s čekárnou



Projekt kruhové čekárny uprostřed náměstí, připravený v roce 1939 se sice neuskutečnil, ale alespoň nám zůstal snímek, který dokladuje, jak náměstí na sklonku třicátých let vypadalo. Za projektovanou čekárnou a tramvaj je vidět i dopravní kancelář z roku 1926.

ve dvoře Zemského finančního ředitelství, protože byla prolomena (zatím v omezené podobě) ulice V Celnici a stará kancelář z roku 1926 musela být odstraněna. Mělo se jednat o provizorium, ale nakonec tato budova sloužila od roku 1941 bezmála čtyři desetiletí! Mnozí z nás si tam jistě jízdenky kupovali.

Další reorganizace dopravy se odehrála v roce 1951 v souvislosti s výstavbou nového Švermova (dnes Štefánikova) mostu. Současně se rekonstruovala Revoluční ulice, jejíž výšková úroveň se přizpůsobovala novému mostu. Samotná přestavba kolejíště na náměstí se tentokrát odehrála za úplné výluky, která ale trvala pouhé tři dny. Koleje před kostelem sv. Josefa od té doby byly jen manipulační. Ve směru od Prašné brány byla zřízena třetí rozřadovací kolej. To je ostatně úprava, kterou mnozí z nás dobře pamatují, protože vydržela téměř další tři desetiletí. V letech 1959–1972 na náměstí Republiky končila rychlíková autobusová linka č. 225 (od roku 1966 přeznačená na 119), zajišťující dopravu na ruzyňské letiště. Výstavba metra přinesla na dlouhých pět let na náměstí Republiky nepřijemný stavební ruch a četná dopravní omezení a dlouhodobé výluky. Tramvaje se v několika etapách přestěhovaly na dlouhodobé provizorní přeložky, od roku 1983 při ústí ulice Na Poříčí jednokolejné (zde se „jednokolejka“ zajímavým způsobem rozvětvovala do čtyř kolejí – jeden pár vedl podél kasáren do Revoluční, druhý pár k Prašné bráně. Stavba stanice vyvrcholila v létě 1985, kdy byl nejdříve od 4. července trvale zrušen tramvajový provoz od náměstí Republiky k Prašné bráně, v Hyberské i Na Příkopě, a v srpnu byla za úplné výluky trať přestavována do podoby, v jaké jsme ji znali do nedávné doby. V listopadu 1985 byla stanice metra Náměstí Republiky

uvedena do provozu s prvním úsekem tratě B a náměstí ozdobily výstupy z podchodu. Bohužel ve velmi frekventovaném směru k obchodnímu domu Kotva podchod postaven nebyl.

A tak jsme ve zkratce dospěli do současnosti. Několikaměsíční výluku a rekonstrukci tramvajové tratě máme za sebou a náměstí se blíží ke své nové podobě. Snad si můžeme jen postesknout, že příští rok tu zase tramvaje nebudou poměrně dlouho jezdit, protože bude probíhat rekonstrukce Štefánikova mostu. Ale to už je zcela jiná kapitola.



Lanovka na Petřín oslavila 115. narozeniny obnovením provozu

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Větší část letošní letní sezony se Pražané a návštěvníci našeho hlavního města museli ke svému zármutku obejít bez pozemní lanové dráhy na Petřín. Bez mála čtvrt roku zůstaly její vozy skryty v obou koncových stanicích. Co se po tu dobu na Petříně dělo?

Dne 5. června 2006 začala po deseti letech od poslední významnější rekonstrukce opět rozsáhlejší výluka petřínské lanovky. Výsledky geotechnického průzkumu v nedávné době ukázaly, že zárubní zdi, které zajišťují terénní zářezy podél tratě již nejsou v uspokojivém stavu a mohly by ohrozit bezpečnost provozu dráhy. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost využil možnosti finanční podpory ze Strukturálních fondů Evropské

unie a požádal o příspěvek z Evropského fondu pro regionální rozvoj v rámci tzv. Jednotného programového dokumentu pro Cíl 2 (JPD 2). Výhodné podmínky ovšem znamenaly, že se rekonstrukce musí uskutečnit v přesně určeném termínu, i když to z hlediska průběhu turistické sezony nebylo příliš ideální. Celkové náklady na rekonstrukci byly spočteny na 62,6 milionu Kč, z toho polovina je hrazena zmíněným Evropským fondem pro regionální rozvoj a zbytek ze státního rozpočtu (33,9 %) a z rozpočtu hlavního města Prahy (16,1 %).

Během prací byly rozebrány nevyhovující části stávajících zárubních zdí a nahrazeny novým zdívkem, zajistila se jejich statika a odvodnění. Opraven byl i průjezd pod středověkou Hladovou zdí. Zásadní rekonstrukcí prošly také oba mosty vedoucí přes trať lanovky, nové je i oplocení tělesa lanovky. Součástí prací jsou i sadové úpravy, především nový trávník a vysazení 1 600 nových keřů.

Běžnou (a povinnou) součástí provozu petřínské lanovky bývá její pravidelná jarní a podzimní revize. Aby nebylo nutné na přibližně 14 dní na podzim opět lanovku odstavit, proběhla letošní „podzimní“ revize v předstihu v rámci stávající výluky už v posledních srpnových dnech.

V době, kdy se vzpomínalo 115. výročí zahájení provozu petřínské lanovky (25. července) byly stavební práce v plném proudu, a proto vlastní malá oslava tohoto výročí se odehrála až při slavnostním obnovení provozu v neděli 3. září 2006, které proběhlo za účasti primátora hlavního města Prahy Pavla Béma, radního pro dopravu Radovana Šteinaera a generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Tomáše Jílka.

Úplné dokončení prací bylo naplánováno na říjen.



Pohled na rekonstruované zárubní zdi a most nad dolní stanicí lanovky.

Rekonstrukce tramvají pokračují

odbor technicko-provozní jednotky
Správa vozidel Tramvaje

Modernizace tramvajových vozů typu T3R.P úspěšně probíhá v Opravně tramvají. V letošním roce má Opravna tramvají v plánu modernizovat dalších 50 tramvajových vozů, z toho je hotovo 29. Celkový počet modernizovaných tramvají typu T3R.P v Hostivaři dosáhne 203. V Pars nova, a. s. Šumperk bylo pilotně modernizováno 35 vozidel.

Modernizace provedené v Opravně tramvají jsou kvalitou práce minimálně srovnatelné s novými tramvajemi, neboť v rámci jednotky SvT je kvalita sledována především s ohledem na provoz.



Hrubá stavba vozu T3 po otryskání.

Při přípravě vozu na modernizaci je nutné podle technického stavu rozhodnout, mimo jiná kritéria, i o efektivnosti opravy karoserie (rámu vozu). Jsou skříň vozů, u kterých je taková oprava ekonomicky a časově nevýhodná. Tento stav je řešen nákupem nové karoserie z KOS, s. r. o. (Krnovské opravny a strojírny). Těchto karoserií bylo od začátku rekonstrukcí použito 27 kusů. Takový vůz je odlišný na vzhled pouze tím, že přední a zadní čelo vozu je lepené. Novinkou v rekonstrukcích tramvajových vozů v letošním roce je modernizace dvou vozů typu T3 na nízkopodlažní „tétrajku“. Pro rok 2007 se uvažuje o pěti takových vozech. Vzhledem ke vzdálenosti otočných čepů 7,5 m (o 1 m více než T3), tedy průjezdnímu profilu je nutné důrazně odlišit toto vozidlo od ostatních modernizací. Ve spolupráci s atelierem ing. arch. Patrika Kotase vznikl návrh designu. Jistě vyvolá řadu diskusí, ale především v provozu odliší ostatní T3. První vůz bude mít evidenční číslo 8251.

Hrubé stavby těchto nízkopodlažních karoserií budou dodávány opět z Krnova. Od letošního roku jsou na všech modernizovaných vozech zakryty podvozky z důvodu snížení hluchosti.



Spára u lepeného předního čela.

Modernizace tramvajových vozů typu KT8D5.RN2P probíhá v Pars Nova a. s. v Šumperku. Od samého začátku provází tuto modernizaci určitá nekalita provedených prací, opakování závad a nedodržování termínů dodávek. Vozy po modernizaci přebírá za pražský Dopravní podnik oddělení 220110 Technická kontrola (jednotka SvT). Tyto kontroly jsou na hotovém voze připraveném pro převzetí zákazníkem často opakovány z důvodu značné nekaloty provedených prací. Několikrát dokonce bylo přistoupeno k nepřebírání takového vozidla. K rekonstrukci je určeno všech 47 vozů KT8D5. Zrekonstruováno a legislativně schváleno do provozu je zatím 7 vozů. Na celkové rekonstrukci se podílí i KOS s. r. o. výrobou nového nízkopodlažního článku.

Z důvodu rozsáhlých technických úprav a změn, které byly provedeny na těchto vozidlech v rámci rekonstrukce, byl sledován a vyhodnocován průběžně technický stav vozidla v provozu a zjištěné nové pozitivní i negativní poznatky byly řešeny v rámci kontrolních dnů za účasti zástupců Dopravního podniku a všech zúčastněných

stran podílejících se na zrodu tohoto typu tramvajového vozu. Prototypové vozidlo vykazovalo nedostatky, které v provozu snižovaly efektivnost modernizace. Podněty na úpravy vzešly na základě zkušeností s řízením a provozem vozidla i ze strany řidičů, zejména v provozovně Hloubětín. Na vozech jsou dodatečně realizovány úpravy tak, aby tato vozidla byla jednotná, spolehlivá a příznivá pro údržbu, řidiče a cestující veřejnost. Na voze evidenční číslo 9090 byly použity pohony dveří od firmy IGE.

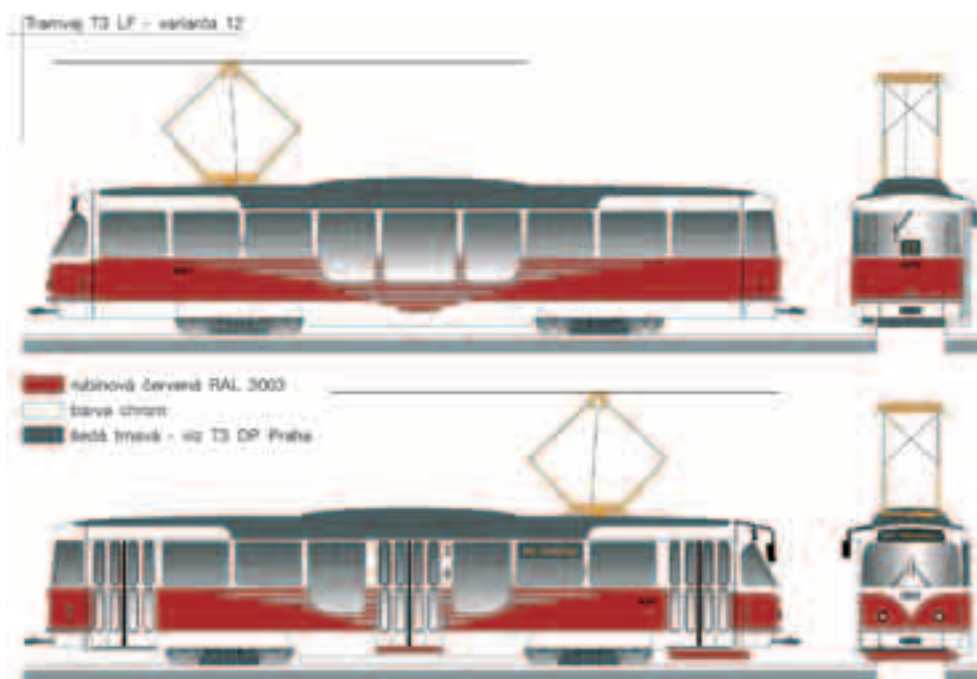
Úpravy se týkají například:

- Zvýšení výkonu topení v prostoru pro cestující a řidiče.
 - Bazopojení bezpečnostního čidla na výklopnou plošinu pro vozíčkáře a jiné.
- Přetrvávají problémy s dveřmi kabiny řidiče. V roce 2007 proběhne modernizace tohoto vozidla i v Opravně tramvají v rozsahu jednoho vozu pro ověření technologie a kapacit.



Plošina pro invalidy na KT8D5.RN2P.

Na základě našich zjištění a zkušeností s některými výrobními a opravárenskými firmami můžeme konstatovat názor technické kontroly, že Opravna tramvají může kvalitou, technologií a řízením čelit konkurenci jiných výrobců a opraven v kolejové dopravě, ale často je i kvalitativně převyšovat.



Tramvajové postřehy z UITP

Daniela Kočí

Letošní rok je pro odborníky z oblasti tramvajové dopravy zvláště významný. V dubnu se v USA v Saint Louis konala světová tramvajová konference, v říjnu bude zasedání příslušného výboru UITP. Na otázky DP-KONT@KTU odpovídá jeho člen ing. Michal Pospíšil.

DP-K: V únorovém čísle DP-KONT@KTU jste se zmiňoval o přípravě konference. Jaký byl její průběh?

Pro Prahu a náš Dopravní podnik je podle mne mimořádně významné, že příprava konference započala právě v Praze na 41. zasedání výboru UITP pro tramvajovou dopravu (Light Rail Committee) v dubnu 2005. 45 účastníků z 19 zemí projednalo programy konference, odbornou náplň a harmonogram realizační přípravy. Pražské zasedání výboru tak podstatně přispělo k úspěchu letošní konference.

Ta se konala ve dnech 9. – 11. dubna 2006. Byla uspořádána jako společná akce UITP a organizace APTA (American Public Transportation Association). Hostitelem bylo město Saint Louis ve státě Missouri. Spolupracovala i další města – Dallas, Salt Lake City a kanadské Calgary. Odbornými garanty, kromě pořádajících UITP a APTA, byly americké a kanadské univerzity a federální ministerstvo dopravy ve Washingtonu. Americký zájem na konferenci byl velmi zřetelně vyjádřen, a to jak prestiží a postavením účastníků, tak i množstvím odborných přednášek a referátů. Ve Spojených státech dochází k rozsáhlé renesanci tramvajových systémů, které tak umožňují odlehčit provozu na městských komunikacích, často přeplněných osobními auty. Dalším, zřejmě geopolitickým důvodem pro preferenci dopravy, napájené elektrickou energií, je situace na světovém trhu s naftou. Na konferenci zazněly příspěvky, konstatující, že rozhodující podíl dopravy v USA je přímo či nepřímo závislý na naftě. Řešení nachází federální podporu a americká města již dosáhla určitých úspěchů, dnes existuje tramvajová doprava ve 24 městech. V dalších 3 (Phoenix, Seattle, Charlotte) jsou nové tratě ve výstavbě. Stávající linky budou prodlouženy v Denveru, Dallasu, San José, Saint Louis, San Franciscu a Pittsburghu. Města také koordinují objednávání a nákup vozidel a tak snižují náklady na tyto činnosti. Domnívám se, že Spojené státy se snaží rychlým tempem vyrovnat následky útlumu tramvajové dopravy, která byla až do roku 1975 vytlačována osobními auty a tratě rušeny. Na konferenci byl patrný široký zájem o zkušenosti ze zemí, kde k útlumu nedošlo, mezi nimi velmi výrazně o Českou republiku.

DP-K: Na konferenci přednesli odborníci provozovatelů, výrobců, měst, univerzit a vládních orgánů celkem padesát přednášek a referátů. Můžete nám přiblížit jejich témata?

Pro představu o rozsahu této problematiky uvedme všech dvanáct tematických okruhů, k nimž se přednášky vztahovaly:

1. Výroba tramvajových vozidel, výrobci, dodavatelé a analýza jejich nabídky.
2. Inovace infrastruktury.
3. Projektování nové infrastruktury.
4. Normy, standardy, předpisy a regulace v tramvajové dopravě.
5. Zlepšování přístupnosti pro cestující.
6. Financování, řízení a kontrola nákladů tramvajových systémů.
7. Plánování a urbanistická integrace tramvajových systémů.
8. Bezpečnost a její zajišťování.
9. Metody veřejné soutěže, tendrů a zadávání zakázek.
10. Analýzy a porovnání výhod tramvajových a autobusových systémů.
11. Tramvajová vozidla a jejich rekonstrukce, modernizace a inovace.
12. Provoz, řízení a zajišťování kvality služby v tramvajové dopravě.

Bylo by nad rámec a možnosti tohoto příspěvku zmiňovat podrobnosti jednotlivých

rekonstrukcí a modernizací tramvajových vozů jsme byli již na loňském pražském zasedání UITP vyzváni, abychom se zúčastnili řízení odborné pracovní skupiny a připravili zmíněnou přednášku. Ta shrnuje a analyzuje vše, co bylo v tomto oboru dosaženo v těchto zemích, nosným jádrem jsou modernizace tramvajů realizované v našich ústředních dílnách. Příspěvek shrnuje situaci v 18 zemích střední a východní Evropy (včetně Balkánu, Pobaltí, Kavkazu, Turecka, Ruska a Ukrajiny). Ve 169 městech těchto zemí je provozována tramvajová doprava v celkové délce 7 750 km. V převážné většině měst sehrává významnou úlohu v dopravních systémech. Tramvaje v tomto regionu pochází od 10 výrobců. Zásadní podíl na počtu vozidel má naše ČKD Tatra, poté závod Ust-Katav v Rusku. Ostatní výrobci mají pouze místní význam. Jako malý příklad uvádím, že jen mezi lety 1963 až 1987 dodal ČKD Tatra do bývalého Sovětského svazu 11 353 tramvajů. Naše přednáška se pak zabývala řešením situace vozového parku po roce 1989 a po rozpadu Sovětského svazu. Pro mnohé země nebyl z ekonomických důvodů možný nákup nových vozidel a udržení provozu spočívalo v oblasti velkých oprav, modernizací a rekonstrukcí. Zvláštní část přednášky



Nízkopodlažní tramvaj v německém Ulmu. Foto © Daniela Kočí

vých témat. Z odezvy a reakcí přítomných odborníků bylo zřejmé, že konference byla mimořádně úspěšná, umožnila výměnu zkušeností a odborných poznatků v rozměru kontinentů. Bude na dlouhou dobu inspirací pro širokou odbornou veřejnost.

DP-K: Můžete uvést podrobnosti o našem příspěvku na této konferenci?

Náš příspěvek byl přednesen v rámci tématu 11 „Tramvajová vozidla a jejich rekonstrukce, modernizace a inovace“, kde vystoupili pánové Lyndon Henry (Austin – Texas), James Graebner (Denver – Colorado) a prof. Shalaby (University of Toronto – Canada). Název naší přednášky byl „Modernizace tramvajů v zemích střední a východní Evropy“ a vychází ze širších souvislostí. Na základě zkušeností a výsledků, kterých DP Praha dosáhl při

jsem věnovali prezentaci modernizací realizovaných v našich ústředních dílnách. Ohlas mezi účastníky byl značný, řada z nich požádala o možnost navštívit náš Dopravní podnik.

DP-K: Jaké další události proběhly nebo nás ještě očekávají v letošním roce v UITP v oboru tramvajové dopravy?

Další událostí byla účast na „Salonu veřejné dopravy“ v Paříži. Byla podrobně popsána v DP-KONT@KTU číslo 7. Výstava sice nebyla věnována výlučně tramvajím, přesto jsme i zde přispěli. Spolu se zástupci firem TRANSDEV a KEOLIS jsme se u kulatého stolu zúčastnili moderovaného diskusního pořadu na téma „Tramvaje mění dopravní společnosti a města“. V těchto dnech jsme obdrželi poděkování a pozvání do diskuzí na dalším ročníku „salonu“.

Dále pokračuje naše účast v pracovní skupině UITP pro modernizace tramvajových systémů v zemích střední a východní Evropy. Cílem je mapování a analýza situace, hledání společných styčných bodů, resp. zájmů, výměna zkušeností v prostoru, který bude v budoucnu součástí Evropské Unie nebo v jejím sousedství.

Na podzim se také bude konat 43. jednání výboru UITP pro tramvajovou dopravu.

Kromě pokračování činnosti jeho pracovních skupin bude toto zasedání významné tím, že musí připravit tu část světového kongresu UITP (koná se příští rok), která se týká tramvajové dopravy.



Standard kvality Přesnost provozu tramvají

Ing. Jan Šurovský, Ph. D.

Programu kvality služby věnoval DP-KONT@KT vždy velkou pozornost.

V posledních dobách však na tomto poli zaznamenáváme stagnaci. Jednotka Provoz Tramvaje (JPT) se v průběhu 1. čtvrtletí 2006 rozhodla, že je třeba dále zlepšit výsledky standardu Přesnost provozu. Vítaným impulsem bylo zavádění nových technologií v přenosu dat při řízení provozu. Úvodem si vymezíme základní pojmy:

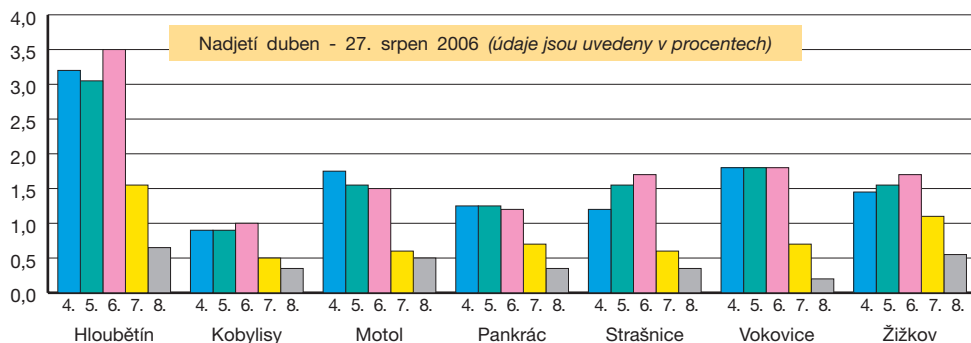
- vozový jízdní řád – to je jízdní řád, který má k dispozici řidič a podle něj pracuje. Tento dokument patří do tzv. výpravných náležitostí, ty řidič dostane ráno ve výpravně a tam je také po zatažení odevzdá.

- kontrolní body – časy uvedené ve vozovém jízdním řádu. Počet kontrolních bodů na průměrné lince je obvykle 6 až 9, a to včetně konečných zastávek.

- měřené body – body vybavené infra-měřicími. Na těchto místech probíhá vyhodnocení vlaku vůči jízdnímu řádu. Počet kontrolních bodů je o dost menší než měřených bodů. V síti je i pár kontrolních bodů, které zatím měřeny nejsou (například Krejčířák, Národní třída).

Od 1. července 2006 byl v JPT zaveden nový způsob vyhodnocování nadjetí v kontrolních bodech. Od dosavadní praxe, kdy služební hlášení na nadjetí bylo vystavováno od 20 vteřin, bylo ustoupeno. Služební hlášení oddělení dopravní kontroly vystavuje až od 61 vteřin a nadjetí v rozsahu 1 až 60 vteřin si zjišťují sami vedoucí provozoven z programu Nadjetí řidičů. Výhodou je razantní snížení administrativy, větší volnost vedoucího provozovny při hodnocení nadjetí do 60 vteřin a především radikální pokles nadjetí jako takového. Z grafu číslo 1 je pokles nadjetí v kontrolních bodech více než zjevný. Za výrazné zlepšení výsledků našim řidičům tímto děkujeme.

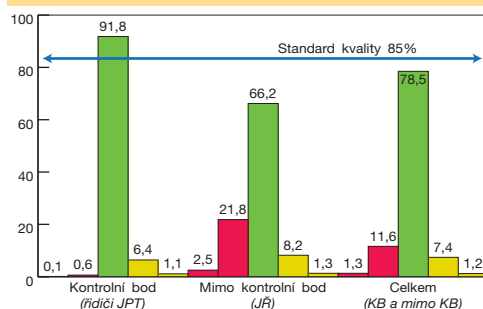
Ne všechny měřené body jsou zároveň body kontrolními. V kontrolních bodech



(malý graf) jsme měli za období od 1. července do 14. srpna 2006 vyhovujících spojů 91,8 %, nadjetých 0,7 % a zpožděných 7,5 %. Jedná se tedy o více než bezpečné splnění úrovně náročnosti, která je stanovena na 85 %. Ve zbylých měřených bodech je situace výrazně horší. Tam však nelze dávat žádnou vinu ani řidičům a ani JPT. Řidič totiž nemá informaci, zda je na odjezdu opožděn nebo naopak. Navíc ne všude je vhodné kontrolní body umístit, protože někde není příhodné čekat do času. Příkladem budiž zastávka bez nástupního ostrůvku nebo zastávka v blízkosti světelně řízené křižovatky vybavené preferencí. A jak vypadají výsledky mimo kontrolní body?

Jednoduše řečeno: spokojeni být nemůžeme. Standardu vyhovuje 66,2 % (tedy hluboko pod požadovanými 85 %), nadjetých je 24,3 % a zpožděných 9,5 % spojů. Ani při zahrnutí všech měřených (tedy včetně kontrolních) bodů se situace nezachrání, vyhovujících je pouze 78,5 %, nadjetých 12,9 % a zpožděných 8,6 % spojů. Při rozboru těch nejkrivějších případů zjistíme, že nejvíce nedostatků registrujeme na tramvajové trati Barrandov – Hlubočepy v uvedeném směru, tedy do centra. Všechny zastávky na této trati jsou totiž měřeny body, kdežto kontrolními pouze Sídliště Barrandov a Hlubočepy. Zjištění, že 86,8 % spojů je nadjetých (vyhovujících je pouze 12,1 %) je zcela alarmující. Na Chaplinově náměstí ujíždíme 84 % cestujících, v zastávce K BARRANDOVU 76,2 % cestujících a na Geologické „jen“ 65,8 % cestujících. Úprava jízdních dob na barrandovské trati je nezbytně nutná, mimo jiné i díky tomu, že rychlejší průjezd má negativní vliv na zastávkový informační systém, prostřednictvím kterého pak cestující dostává zkrácené údaje.

Pravidelnost provozu ve dnech 1. 7. - 14. 8. 2006 (údaje jsou uvedeny v procentech)



Smutným příkladem je i zastávka Koh-i-noor do centra. Na jaře zde byl zrušen kontrolní bod a přesunut do zastávek Oblouková a Vršovické náměstí. Od té doby na tomto významném přestupním uzlu ujíždíme 40,6 % cestujících a proto se nabízí otázka, zda zrušení kontrolního bodu bylo to správné „řešení“ a nebo spíše mělo dojít k úpravě jízdních dob. A kde ještě hrubě neplníme standard kvality? Jiřího z Poděbrad z centra (33,5 % vyhovujících spojů), Albertov od Botanické zahrady (43,8 %), Červený Vrch z centra (46,5 %), Orionka z centra (47,4 %), Obchodní dům Petřiny z centra (50,2 %), Florenc z centra (50,4 %), Kavalírka z centra (50,9 %) a podobně. Vždy je hlavním viníkem nadjetí, nikoliv zpoždění.

Stále platí, že statistika nás dožene. Přesnost provozu se měří již dlouhá léta, a jen v roce 2005 bylo provedeno více než 9 100 000 měření. S výsledky naměřenými systémem DORIS je třeba systematicky pracovat, což je trvalá výzva pro 100500 – odbor jízdní řády. Doufejme, že v příštím článku na téma přesnost provozu tramvají budeme moci prohlásit, že pokrok byl dosažen a že hranici 85 % vyhovujících spojů ve všech měřených bodech překonáme.



Zastávka	Směr jízdy	Pravidelnost provozu v procentech				
		Předjetí nepřijatelné	Předjetí nevyhovující	Standard kvality	Zpoždění nevyhovující	Zpoždění nepřijatelné
Poliklinika BARRANDOV	Hlubočepy	0,2	86,6	12,1	0,8	0,3
Chaplinovo nám.	Hlubočepy	1,1	82,9	14,8	0,9	0,3
K BARRANDOVU	Hlubočepy	1,5	74,7	22,7	0,8	0,3
Geologická	Hlubočepy	1,5	64,3	33,0	0,9	0,3
Jiřího z Poděbrad	Flora	26,2	38,7	33,5	1,4	0,2
Albertov	od Moráně	11,2	33,6	43,8	9,8	1,6
Červený Vrch	Divoká šárka	9,4	30,5	46,5	12,3	1,3
Orionka	Flora	13,9	27,8	47,4	10,2	0,7
OD PETŘINY	Petřiny	0,1	43,5	50,2	5,7	0,5
Florenc	Palmovka	4,2	32,1	50,4	7,5	5,8
Kavalírka	Sídliště Řepy	7,1	25,2	50,9	12,4	4,4
Albertov	od Výtoně	9,3	35,7	52,4	2,2	0,4
Olšanské nám.	od Hlavního nádr.	4,1	34,2	53,4	4,2	4,1

Cizinci v Praze

Text a foto: Daniela Kočí

Letní měsíce přilákaly do Prahy tisíce turistů ze všech koutů světa. Většina z nich si z hlavního města jistě odveze spoustu nezapomenutelných zážitků, bohužel někteří i ty v negativním slova smyslu. Oslovili jsme některé z nich v pražských ulicích a s potěšením jsme zjistili, že vcelku dobře hodnotí i cestování prostředky městské hromadné dopravy.

Paní Majewska se přijela s dcerou podívat na mezinárodní turnaj na pražskou Štvanici. Protože mají hotel na Florenci, chodí většinou pěšky, nejbližší stanice metra k největšímu pražskému tenisovému stánku je totiž právě zde nebo mohou vystoupit na Vltavské. „Škoda, že není tramvajová zastávka někde mezi Těšnovem a Vltavskou, je to poměrně daleko a cesta není ve večerních hodinách zrovna moc bezpečná. Všude pod tím mostem je spousta záhadných existencí,“ říká paní Majewska a zároveň chápe, že zastávky nemohou být všude. Stejná věc se nám během reportáže potvrdila vícekrát, některé zastávky se zdají cizincům moc daleko od sebe, ale to je způsobeno tím, že v cizím městě se vám zdá vše příliš složité a nepřehledné, po několika dnech je to již jiné. Rodina z Frankfurtu nad Mohanem je v Praze již potřetí a všichni shodně tvrdí, že se zde velmi dobře vyznají, že je Praha poměrně malé město a orientace není tak složitá. Jejich dospívající syn studuje dopravní školu a navrhuje nám, abychom udělali trochu jednodušší označení linek. Kdyby prý byly tramvajové linky označené různými barvami pro větší přehlednost, určitě by se v takovém systému orientovali lépe cizinci, starší lidé i zrakově postižení stejně jako malí školáci.

Všeobecně se většina turistů shodovala, že máme velmi čisté a pěkné metro, mnozí postrádali v některých stanicích výtahy pro vozíčkáře a pro matky s dětskými kočárky. Francouzský turista naopak chválil, že jsme v tomto směru velmi pokročili a že v Paříži je metro pro občany se sníženou pohyblivostí a kočárky téměř zapovězeno. Pozařadil se spíše nad tím, že výstupy z metra v centru města často zdobí bezdomovci a policie je tam klidně nechá být. „Policie by u vás měla být všeobecně více přísná právě na takové věci a ne že se stará jen o to, zda nemá nějaký řidič prošlou lékárníčku. Od té doby, co se u vás zavedl ten bodový systém, o nic jiného se nestaráj, než jak někoho načapat. Je v pořádku, že se všemožně snažíte omezit nehodovost, ale tohle to nespraví.“ K tomu se připojuje i švýcarská turistka, která přijela do Prahy autem a během týdne ji třikrát stavěla policejní hlídka. „Na dálnicích opilí

z diskoték ve starých autech bez technické kontroly nejezdí, a na okresních silnicích o půlnoci, kde je jeden hrobeček vedle druhého, policisté stát nebudou. Takže ta čísla stejně rapidně nesnížíte.“ Bohužel, musím s oběma turisty souhlasit. V Německu jede každý po dálnici minimálně sto čtyřicet a protože tam tak jedou všichni, provoz je krásně plynulý a vůbec vám nepřipadá, že jedete rychle. Ale u nás, kde řidiči neumí jezdit v pravém pruhu a blokují prostřední pruh, je to spíš o bezohlednosti. První, co by měli policisté postihovat, jsou závody kamionů na dálnici, kdy jedou stejnou rychlostí oba vedle sebe a zablokuje celou dálnici. V cizině se řidiči mnohem více respektují a jsou k sobě ohleduplnější. V současnosti je pro cizince opravdu lepší cestovat městskou dopravou nebo si vzít taxi. Elegantně oblečený pán ze Švýcarska se svěří, že dříve si při příletu do Prahy hned na Ruzyni půjčoval auto, ale letos už tak neučinil.

MHD očima turistů

Na tramvajové trati na Barrandov jsme potkali skupinu mladíků z Polska s velkými batohy, kteří dělají turistickou šňůru po střední Evropě. „Z této trati jsme vysloveně nadšeni, je úžasně zakomponována do krajiny a skvěle architektonicky řešena“, shodují se. „Jen je velká škoda, že všude nemáte ten informační digitální servis



jako tady. V Německu je to samozřejmě v každém městě s kolejovou dopravou a je to pro cestujícího obrovská výhoda. Člověk jen přijde na zastávku a hned vidí, za jak dlouho mu jede jaká linka, je to mnohem pohodlnější a přehlednější než hledat v jízdním řádu.“

V metru jsme potkali cizince na každém kroku. Soupravy na lince B a A byly stále plné, oslovení turisté se vesměs shodovali na tom, že se při cestování metrem obávají především o svoji bezpečnost a osobní věci, protože ve vagoněch je mnoho lidí, a tudíž je to ráj pro kapsáře. Společnost starších dam si stěžovala na velký průvan v soupravách na trati B. Je to prý o nastydnutí. Naopak velmi chválily řidiče autobusů, kteří jsou velmi ohleduplní v okrajových částech Prahy, kam jezdí na výlety, a nikdy se jim nestalo, že by jim

zavřeli před nosem, jak se jim to stávalo v minulosti. Také se prý velmi zlepšilo cestování autobusy, jsou mile překvapené, kolik jezdí nízkopodlažních vozů! Střediska dopravních informací všichni turisté velmi vítají. Většina z nich je ráda využívá a jsou startovním bodem jejich cestování po Praze. Chválili ochotné pracovníky i vybavení informačními materiály. „Jen je škoda, že jich v hlavním městě není více, třeba u vchodů do metra apod. Snažila jsem se získat informace ve stanici metra v centru, ale pracovníci jsou zde za černým sklem a člověk se nemá na koho obrátit s dotazem,“ říká turistka z Holandska. Měla na mysli přepravní manipulanty, kteří mají jinou náplň práce, ale je určitě škoda, že nemohou podávat alespoň základní informace pro cestující a prodávat třeba některé druhy jízdenek. U řadových prodejních míst se člověk málokdy domluví cizím jazykem.

Pohádkový zážitek

Zatímco někteří zahraniční návštěvníci mají se zloději v prostředcích MHD neblahé zkušenosti, jedna turistka má mimořádně dobrou zkušenost, téměř jako z pohádky. V metru jí z kapsy vyklouznul mobil, dveře se zavřely a ona ho viděla zvedat z nástupiště už jen nějakou paní. Jaké bylo její překvapení, když ji ihned po příjezdu domů volá její sestra, že ji kontaktovala

paní z České republiky perfektně hovořící německy a oznámila jí, že by chtěla vrátit mobilní telefon paní, které vypadl v pražském metru ve stanici Muzeum a že volá na nejvíce volané číslo, aby ji vypátrala. „Připadalo mi to neuvěřitelné v dnešní době, dnes jsou z nás přítelkyně a pravidelně se navštěvujeme, takových lidí je nutno si vážit a dnes jsem vlastně ráda, že jsem telefon tehdy ztratila,“ přiznává paní Finger.

Jistě je dobré vědět, jakým dojmem působí pražská městská hromadná doprava na cizince a jaké věci by z úplné jiného úhlu pohledu změnili. Našinec ze zvyku některé zdánlivé maličkosti totiž již ani nevnímá, a tak je každý názor motivem i inspirací zároveň a žádný obor se mu nemůže bránit.



Záhřeb dobývají nízkopodlažní tramvaje

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph. D.

O tramvajích v hlavním městě Chorvatska již DP-KONT@KT podrobně referoval v lednu 1999. Od té doby však ZET, resp. Zagrebački električni tramvaj, prošel mnoha změnami, a proto nadešel čas, kdy je třeba toto významné město čtenářům dnešního DP-KONT@KTu připomenout.

Rozhodně bychom rádi upozornili, že od prosince 2005 existuje velmi praktické železniční spojení expresem Jože Plečnik Praha – Lublaň, ze kterého existuje přípoj Zidani most – Záhřeb. Zpáteční jízdenka se dala pořídit v dubnu 2006 přibližně za 2 100 Kč.

Tramvaje v Záhřebu jezdí na rozchodu 1 000 mm. Vozový park je velmi pestrý. Záhřeb je jedno z mála měst, kde dosud masivně jezdí dvounápravové vozy s vlekem. Nejstarší vozy, tzv. typ 101 od firmy Đuro Đaković ze Slavonského Brodu pochází z roku 1957 (prototyp 1951) a jezdí v soupravě s jedním čtyřnápravovým vlekem. Zdokonalená verze, typ 201, je už čtyřnápravová a pochází z let 1973 až 1974. Tyto vozy jezdí v soupravách s dvěma vlekem, pohled na trojce je impozantní. Počínaje rokem 1977 se v Záhřebu objevily tramvaje T4YU (v Záhřebu označovány jako typ 401) s vlekem B4YU, vyrobené ve smíchovské Tatrovce. Jezdí stabilně v soupravách motor+vlek s výjimkou sklonově náročnější linky č. 15, kde jezdí sólo T4YU. Dlužno podotknout, že jízdní vlastnosti soupravy motor+vlek jsou dosti bídné a u vozu T4YU je skluz spíše pravidlem než výjimkou. V souvislosti se značným rozšířením tramvajové dopravy do oblasti Nového



Záhřebu bylo od roku 1985 dodáno 50 vozů KT4YU. Vozy přezdívané „katica“ jsou v Záhřebu velmi oblíbené a počítá se s nimi do modernizace. I v Záhřebu jsou v provozu vozidla z druhé ruky, konkrétněji typ GT6 (místní označení typ 901) z německého Mannheimu.

Obnova vozového parku

Skutečná obnova vozového parku tramvajů byla zahájena v devadesátých letech typem 2100. Jde o tříčlankové jednosměrné vyso-

kopodlažní vozidlo ze Slavonského Brodu. Střední podvozky nejsou pod klobouy, ale pod středním článkem. S vozidly se setkáme zejména na lince 17 (Borongaj – Prečko). Zásadní změna však přichází až s nízkopodlažní tramvají Crotram (typ 2200). Pětičlankové vozidlo přináší do ulic Záhřebu zásadní změnu. Potkat současně novou tramvaj a zástupce typu 101, to je stejné jako kdyby v Praze na lince 3 jezdily současně vozy 14T a Mevra. Kontrakt zní na 70 nízkopodlažních vozů, v současnosti disponuje společnost ZET už dvaceti vozy, které rutinně jezdí. Více informací naleznete na www.koncar.hr. K vozům poslední údaj: před dodávkou Crotrams bylo k dispozici 253 motorových vozů a 162 vleků.



Turisté mají na vybranou

V síti se pohybuje celkem deset tramvajových linek s různými intervaly. Linky 3 a 8 jezdí pouze v pracovní dny. Vytížení linek je značné, zejména v centru a na tratích do sídlišť. Kuriozitou je autonomní linka č. 15 Mihaljevac – Dolje. Při cestě z města musíte přestupovat ve smyčce Mihaljevac z linek 8 nebo 14. Koordinace při nuceném přestupu přílišná není. Dále se pokračuje linkou 15 (již zmíněné sólo T4) stoupáním do smyčky Dolje. Trať pochází z roku 1950 a nikdy nebyla celá dokončena. Pozůstatkem je velký tunel, kterým dnes vede hlavní přístupová pěší trasa k lanovce na Sljeme, nejvyšší vrch pohoří Medvednice. Lanovku provozuje také společnost ZET (za zvláštní jízdné). Jedná se o velmi pěknou kabinkovou lanovku z roku 1963 o délce 4 017 metrů. Úsek je to dlouhý, a proto je v polovině napínaví stanice nosného lana. Svým uspořádáním značně připomíná lanovku Janské Lázně – Černá hora v podobě z 80. let 20. století. Společnost ZET provozuje ještě kratičkou pozemní dvoukolejnou lanovku v Tomičevoj ulici, nedaleko náměstí Bana J. Jelačića. Tam lze cestovat i na denní síťovou jízdenku. Pochází z roku 1890 (parní pohon) a v roce 1934 byla elektrifikována. V roce

1969 dosloužila a po rozsáhlé rekonstrukci se znovu rozjela v roce 1974.

Příjemné překvapení

Stav tratí nás překvapil v dobrém slova smyslu. Křížení jsou vesměs ve velmi dobrém stavu a vlaky je projíždějí výrazně rychleji než u nás. Žádný úsek nebyl ve výluce. Rozsáhlá oprava v okolí zastávky Ravnice probíhala za provozu. Velká část tratí je vedena po okrajích ulic, stejně jako trať na Slovany v Plzni. Důsledkem toho jsou poměrně krkolomná křížení, resp. vedení spojovacích oblouků. Podnětné je okolí zastávky Draškovičeva, kde tramvaj jedoucí vpravo si napřed musí najet vlevo

až do poloviny ulice. Síť tramvajů se stále rozšiřuje, naposledy v roce 2000 o úseky Jarun – Prečko a Dubrava – Dubec. Plánuje se prodloužení z terminálu Čnomerec západním směrem.



Velikou pochvalu si Záhřeb zaslouží za dostupnost jízdenek. Téměř na všech zastávkách tramvajů je stánek s otevírací dobou 6-23 hod (v zásadě i o víkendy), kde lze koupit jízdenku celodenní za 18 kn nebo jednotlivou za 6,50 kn (1 kn = cca 4 Kč). Jednotlivá jízdenka platí 90 minut, ale pouze ve směru A nebo B. Linky mají na orientaci vyznačeno, zda jedou ve směru A nebo B, je to však nepřehledné a zavádějící. Záhřebský provoz velmi příjemně překvapil, a proto lze jeho návštěvu rozhodně doporučit. Staré vozy rychle mizí z provozu, takže neváhejte.





MOTTO MĚSÍCE: Strom nemá dar řeči. Jsme něco jako strom.
Jsou pravdy, které jsou zřejmé, ač se nedají vyjádřit.
Antoine Saint-Exupéry, francouzský spisovatel, letec

KVALITA A TECHNIKA ŘÍZENÍ

Dobře fungující systém řízení kvality, který je přímou součástí řízení společnosti, se v poslední době stává jednou ze základních podmínek pro úspěch v konkurenčním prostředí. Význam systému řízení kvality spočívá zejména v efektivním řízení činností a procesů, postavených na jasně definovaných cílech orientovaných na vnějšího i vnitřního zákazníka a na zvyšování spokojenosti všech zainteresovaných stran.

Rozvoj řízení kvality v Dopravním podniku byl i jedním ze základních cílů Transformačního projektu. Klíčovým úkolem bylo udržení a další zlepšování vysokých standardů v kvalitě poskytované služby. Mezi další cíle patřilo vytvoření organizační a odpovědnostní struktury pro další rozvoj řízení kvality ve společnosti a propojení evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě s mezinárodními normami kvality řízení řady ISO.

Členové subprojektu D8 (Systém řízení kvality) pod vedením pana Jiřího Blodka provedli podrobnou analýzu situace v oblasti systémů řízení kvality v celé transformující se společnosti. Závěry této analýzy a návrhy dalšího postupu rozvoje řízení kvality v Dopravním podniku byly týmem subprojektu D8 zpracovány v materiálu „Koncepte systému řízení jakosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti“ a v červnu 2006 projednány a schváleny Řídicí radou Transformačního projektu.

V návaznosti na závěry práce subprojektu D8 dochází k 1. říjnu 2006 ke zřízení oddělení Kvalita a technika řízení v odboru Strategie a řízení. Vedoucím oddělení je ustanoven ing. Jan Barchánek. Stávající oddělení Organizace a technika řízení je k 30. září 2006 zrušeno a v souvislosti s převody vybraných činností (zejména

systemizace pracovních míst) do působnosti personálního úseku (dle rozhodnutí Řídicí rady a následně porady vedení Dopravního podniku) dochází k příslušným změnám i v odboru Zaměstnaneckém.

Činnosti zabezpečované oddělením Kvalita a technika řízení lze rozdělit do dvou základních skupin – činnosti řízení kvality a činnosti pro podporu řízení.

V rámci řešení problematiky kvality bude hlavním úkolem tohoto oddělení postupné naplňování schválené koncepce systému řízení kvality, a to jak v oblasti kvality procesů, tak i v oblasti kvality poskytované služby.

Práce budou vycházet ze zkušeností a dosavadního vývoje dílčích systémů řízení kvality. V první fázi by měl nový útvar napomoci k dokončení postupného přizpůsobování stávajících systémů řízení kvality transformované struktury Dopravního podniku. Následně bude připravován další rozvoj řízení kvality, a to jak v rámci stávajících systémů, tak i v dalších oblastech s významnými dopady do kvality poskytovaných služeb pro zákazníka a řízení společnosti. V neposlední řadě bude řešen rozvoj řízení kvality (ať už plného nebo u vybraných klíčových principů) do servisních a štábních útvarů společnosti s cílem posílit kvalitu a efektivitu podpory provozních útvarů.

Vzhledem k základnímu poslání Dopravního podniku, kterým je provozování veřejné dopravy osob, bude jedním z klíčových úkolů navázat na dosavadní práci a výsledky celopodnikové skupiny kvality služby vedené ing. Zdeňkem Doškem v rámci Programu kvality služby Dopravního podniku. Práce budou zaměřeny na pokračování v dalším rozvoji tohoto programu a také na integraci s dalšími systémy řízení.

Významným momentem pro podporu systémů kvality je i rozhodnutí generálního ředitele ing. Tomáše Jílka z 18. srpna 2006, že bude dočasně osobně vykonávat funkci Představitele vedení společnosti pro kvalitu.

Druhou skupinou činností útvaru je problematika techniky řízení, kde budou zajišťovány vybrané činnosti bývalého oddělení Organizace a technika řízení. Jedná se zejména o činnosti spojené s procesním uspořádáním a základní strukturou společnosti, řízením dokumentů a organizačními a řídicími normami. V odpovědnosti útvaru zůstává zpracování obecné části organizačního řádu včetně základních působností úseků a jednotek. I nadále bude zajišťována správa Organizačních a řídicích norem včetně poskytování podpory zpracovatelům a uživatelům. Obdobně se předpokládá i postupné řešení dalších oblastí řízených dokumentů ve společnosti. Dle potřeby a požadavků výkonných i štábních útvarů bude útvar dále zajišťovat zpracovávání analýz procesů a činností.

Koordinace přípravy a realizace organizačních změn a související systemizace pracovních míst je převedena od 1. října 2006 do odpovědnosti personálního úseku, přičemž oddělení Kvalita a technika řízení bude s personálním úsekem spolupracovat v případech zásadnějších změn, které se budou týkat základní struktury společnosti (základních působností úseků a jednotek).

Věřím, že oddělení Kvalita a technika řízení bude zajišťovat potřebnou podporu a služby všem ostatním útvarům společnosti dle jejich potřeb a představ.

Ing. Jan Barchánek,
oddělení Kvalita a technika řízení

VYHODNOCENÍ V LISTOPADU

Realizační fáze Transformačního projektu po více než dvou letech končí. Vedení projektu v současnosti připravuje vyhodnocení celé přeměny, které bude předloženo na říjnová jednání představenstva a dozorčí rady. Následně vás s výsledky projektu sezná-

míme i na stránkách DP-KONT@KTu. Pokud vše půjde podle představ, v listopadovém čísle bude poslední, třicátá, příloha věnovaná průběhu nejvýznamnější poválečné změny organizační struktury podniku, kterou doplníme anketou s řediteli. **-bda-**

Helsinky

Text a foto: Ing. Zdeněk Došek,
oddělení Oborové vztahy

Jako člen pracovní skupiny WG 5 „Osobní doprava“ CENU – výboru pro evropskou normalizaci, jsem v červnu 2005, při příležitosti projednávání závěrečného návrhu evropské normy s názvem „Veřejná doprava osob – Základní požadavky a doporučení pro systémy, které měří kvalitu poskytované služby,“ navštívil hlavní město Finska. Vedle výsledného návrhu normy, shrnující dosavadní evropské zkušenosti s měřením kvality služby ve veřejné dopravě, přinesla návštěva i zajímavé poznatky o pokroku MHD v Helsinkách.

Stalo se už téměř tradicí, že Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost ve zhruba 4 až 6letém intervalu má příležitost přivítat na svých pracovištích skupiny zaměstnanců Dopravního podniku Helsinky – HKL. Poslední takovou návštěvou byla 25členná skupina autobusových a tramvajových řidičů, mistrů a administrativních pracovníků z jednoho z odborových svazů HKL. Ti si v roce 2004 zvolili Prahu jako cíl říjnové studijní cesty, jednou za dva roky organizované pro vítěze celopodnikové soutěže HKL. Na dvoudenní exkurzi v našem podniku je doprovázel generální ředitel pan Matti Lahderanta a další vedoucí pracovníci HKL. Z vysvětlení jejich tlumočnice, profesorky Karlovy univerzity a znalkyně finských poměrů je to součástí vysokého stupně demokracie, která panuje v této severské zemi, a snahy vést podniky v symbióze mezi zaměstnavateli a zaměstnanci. Hluboký trvalý zájem našich kolegů z Helsinek o naše zkušenosti bychom měli opěťovat. MHD v Helsinkách nabízí řadu inspirací a toto je pokus o stručný pohled na jejich úspěchy.

Z historie města

Helsinky založil švédský král Gustav Vasa v roce 1550 jako obchodní centrum soutěžící s Tallinem o Baltické moře. Ani námořní pevnost Suomenlina postavená v roce 1748 v helsinském zálivu nezábránila připojení Finska k Rusku v roce 1809. Finsko získalo nezávislost v roce 1877 a Helsinky se staly hlavním městem mladé republiky. Architektura města je typická severskou rezervovaností a elegancí a nabízí fascinující cestu styly jako jsou neo-klasicismus, tradiční byzantsko-ruská architektura, neo-renesance, Art Nouveau, stejně jako severský klasicismus, završené odvážnými příklady funkcionalismu. Sem patří Olympijský stadion z roku 1940 stejně jako díla světoznámého finského architekta Alvara Aalto. Z nich Univerzitní knihovna (1969) a hala Finlandia (1974)



Umění pracovat i odpočívat – klidová zóna u zastávky tramvaje.

patří k nejčistším realizacím modernismu. Muzeum současného umění z roku 1998 od amerického architekta Holla představuje to nejlepší z dnešní architektury. Finové jsou známi jako dokonalí organizátoři velkých akcí světového významu. Tuto mezinárodní reputaci jim získala již Olympiáda v Helsinkách v roce 1952, památná pro nás čtyřmi zlatými medailemi Dany a Emila Zátokových. Pověst efektivního, přátelského a hostitelského města, ve kterém lze vyměřovat názory v konstruktivním a pozitivním duchu činí z Helsinek a její Finlandia Hall místo četyř mezinárodních summitů, jakým byla např. Konference pro bezpečnost a spolupráci v Evropě v roce 1975. Červnové zasedání pracovní skupiny CENU se konalo krátce před srpnovým 10. mistrovstvím světa v atletice, které bylo největší spor-

tovní událostí v roce 2005. I když mezi 6. a 14. srpnem prakticky nepřestávalo lít z temných mračen, soutěže proběhly úspěšně a tato událost se stala prvořadým průlomem i z ekologického hlediska. Byl to první světový šampionát v atletice probíhající v rámci programu udržitelného rozvoje, podle kterého byl zaveden systém managementu životního prostředí této události. Výsledky byly široce zveřejňovány v průběhu her a „Příručka pro ekologicky účinné masové události“ bude využívána organizátory příštích světových atletických šampionátů, i jiných masových událostí ve sportu a v kultuře. Od 1. července 2006 se Finsko, podruhé od svého přistoupení v roce 1995, ujalo funkce předsednictví EU. S výhledem na tuto velkou zodpovědnost stojící před Českou republikou za tři roky bude zajímavé sledovat zkušenosti této pětimilionové „zemičky“ (s rozlohou 338 145 km² je čtyřikrát tak velká jako Česká republika).

HKL – dopravní podnik Helsinky a jeho restrukturalizace

HKL je od roku 1995 stoprocentně městem vlastněným komerčním podnikem, jehož úkolem je zabezpečovat veřejnou dopravu v hlavním městě. V roce 2004 byla završena reorganizace podniku a z účetních důvodů byly HKL Bus, HKL Tram, HKL Metro a provozní jednotky obchodně odděleny od zbytku podniku. Toto účetní oddělení odpovídá požadavkům Nařízení 1191/69 a jeho nového, aktualizovaného návrhu a vývoji na trhu. Nebylo doprovázeno dalším organizačním dělením metra a tramvají, jak o tom svědčí pohled na internetové stránky HKL.

Na základě studie proveditelnosti z jara 2004 bylo na podzim téhož roku městskou



Jízdenkový automat ve stanici metra.

radou rozhodnuto vytvořit novou městskou autobusovou společnost spojením HKL Bus a Suomen Turistiauto. Tato nová společnost pod názvem Bussiliikenne Oy zahájila činnost od 1. ledna 2005. HKL má nadále plnou zodpovědnost za plánování a poskytování služeb metra a tramvají s odlišným modelem vztahu zákazník – poskytovatel v porovnání s autobusovými službami, kde HKL opustil svoji dřívější kritizovanou dvojí roli nakupovatele výkonů od subdodavatelů, při současném provozování autobusových služeb vlastními kapacitami.

Plánovací jednotka HKL zodpovídá za plánování a rozvoj helsinské veřejné dopravy a spolupracuje s odborem dopravy města Helsinek na přípravě a zavádění konkurenčního procesu do autobusových služeb. Společný Výbor komerčních služeb vybírá autobusové provozovatele na základě konkurenčních výběrových řízení. Jednotka HKL – Dopravní cesty a nemovitosti byla rozpuštěna a její činnosti rozděleny. HKL Tram a HKL Metro převzaly zodpovědnost za údržbu tratí a nově byla vytvořena HKL – Stavební jednotka, která zajišťuje veškeré stavební práce v oblasti tratí a nemovitostí, projektově – stavební management a management nemovitostí. Helsinská veřejná doprava je součástí systému veřejné dopravy v Helsinské metropolitní oblasti (HMU) s integrovaným tarifem. Rada HMU odpovídá za plánování a vypisování výběrových řízení regionálních služeb provozovaných za městskými hranicemi.

Autobusové linky – dříve HKL Bus

HKL Bus byl v roce 2004 stále lídrem na trhu místní autobusové dopravy v Helsinkách s podílem 56 % všech ujetých vozokilometrů.



Poslední upozornění před vstupem do placeného prostoru – s jízdenkou nebo s rizikem pokuty 60 €.



Centrum města – terminál mořských cest.

Mezi lety 1995 a 2004 HKL Bus provozoval jako samostatná účetní jednotka uvnitř podniku linky získané v konkurenčních výběrových řízeních, jichž bylo za tuto dobu deset.

Od 4. ledna 2005 došlo k zmíněnému spojení HKL Bus a Finských turistických autobusů do akciové společnosti vlastněné městem.

bylo 55,4 milionu cestujících, při celkovém finančním obrátu 18,5 milionu €.

V pravidelné anketě spokojenosti cestujících získalo metro za své provozní výkony výbornou známku 8,64 v celkové stupnici od 4 do 10 bodů. Zároveň je pravidelně organizována anketa spokojenosti zaměstnanců, kterou zajišťuje město Helsinky, podle které byli zaměstnanci



Na konci roku 2004 byl stav 444 vozidel, z toho 339 nízkopodlažních v průměrném stáří 7,02 roků. Celkový počet zaměstnanců HKL Bus byl 1 028 zaměstnanců, z toho 926 řidičů. Za rok 2004 bylo přepraveno 65,15 milionu cestujících při výkonu 26,3 milionu vozkm a celkovém finančním obrátu 62,9 milionu €.

V Helsinkách je autobusovému provozu vyhrazeno téměř 50 km zvláštních autobusových pruhů. Stále větší počet autobusů je postupně zapojován do systému preference na světelně signalizovaných křižovatkách.

HKL Metro

První provozní úsek helsinského metra byl otevřen v roce 1982. Dnes jde o jednu linku v délce 21,1 km, která se ve východní části města štěpí do dvou větví. Pouze 6,5 km z celkové délky je vedeno v tunelu (celkem 16 stanic, 7 v tunelu). Vozový park tvoří 54 dvouvozových souprav, které v roce 2004 ujely 13,0 milionů vozokm s plněním grafikonu 99,98 %. Celkový počet zaměstnanců v roce 2004 byl 216, z toho 95 strojvůdců, přepraveno

HKL Metro se svými pracovními podmínkami relativně spokojení, i když po řadu let požadují zlepšení podnikového managementu.

HKL Tram

Historie městské veřejné dopravy v Helsinkách začala tramvajemi v roce 1891, kdy byla zavedena koňská, a od 4. září 1900 pak elektrická tramvaj. Zlatý věk tramvaje zažily mezi oběma světovými válkami, dnes celkem 122 vozidel (40 vozidel nízkopodlažních) na síti v délce 84,5 km (54 km na vlastním tělese) a 11 linkách přepravuje kolem 56 milionů cestujících ročně při celkovém obrátu 34,8 milionu €. HKL má celkem 3 depa, z nichž největší Koskela je zároveň ústřední opravárenskou základnou. Počet zaměstnanců je 486, z toho 300 řidičů, z nichž téměř jedna třetina jsou ženy. V anketách spokojenosti cestujících jsou známky po léta stabilní, v roce 2004 HKL Tram obdržel ohodnocení 8,09. HKL zavedl v celém tramvajovém systému technologii preference tramvají na SSZ a postupně zavádí informování v reálném čase na zastávkách.



Dívčí dvojice v zelených halenkách nabízí turistické informace: konstruktivnost, pohostinnost a přátelskost v ulicích města.

Tarif HKL

Rozvoj integrovaného dopravního systému – IDS v oblasti Helsinek probíhá úspěšně zásluhou Rady metropolitního helsinského regionu – YTV. V roce 2004 bylo srovnání helsinského a pražského integrovaného systému tématem úspěšné diplomové práce jednoho ze studentů dopravní fakulty ČVUT. Region je tvořen čtyřmi městskými oblastmi – Helsinky, Espoo, Kauniainen a Vantaa. Mezi úkoly YTV patří nejen plánování dopravního systému a zajišťování veřejné regionální dopravy, ale i odpadové hospodářství, monitorování kvality ovzduší a udržování regionálních databází.

Vysoce úspěšným nástrojem integrace, jako výsledek úzké spolupráce YTV a HKL, se stala čipová karta, nazývaná Travel Card. Tato karta funguje jako předplatní jízdenka, do níž je možno nabít v jakékoli délce období od 14 dnů do jednoho roku (14 – 365 dnů), a to i přerušovaně, na jedno či dvě následná období, s dobou maximálně 60 dnů mezi nimi. Cena každého období je počítána odděleně, a lze si ji spočítat použitím počítačky na www.matkakortti.net.

Předplatní jízdenky jsou buď regionální, s kterými lze cestovat v regionu přes hranice jednotlivých municipalit, nebo tzv.

vnitroměstské, pro jízdy uvnitř hranic každé z nich.

Přestupovat mezi linkami lze i s papírovou jednotlivou jízdenkou a nebo v rámci hodnoty nabité do Travel Card pro účely jejího používání pro jednotlivé jízdy.

Nabít pro tyto účely lze hodnotu od 5 do 400 €, přičemž lze na jedné kartě mít současně nabito jak zvolenou určitou hodnotu, tak předplacené období. Pro cestující užívající městské předplatní jízdenky pro Helsinky, Espoo a Vantaa se doporučuje nabít do karty jak předplacené období, tak zvolenou hodnotu. Z této hodnoty potom platí pouze doplňkové jízdné při jízdách přes hranice do sousedního města, což

Papírová jízdenka na jednotlivou jízdu pro dospělou osobu v regionu vyjde na 3,40 €, pro Helsinky 2,00 €. Obdobné jednotlivé jízdenky v rámci Travel Card vyjdou pouze na 2,90 € a 1,70 €. Mimo špičkové denní období (mezi 9 hodinou ranní a 14 hodinou odpolední) čtečka automaticky odečítá ještě lacinější cenu jednotlivé jízdy (2,70 € region, 1,40 € Helsinky). Stejně tak je odlišný tarif pro noční jednotlivé jízdy.

Nabíjet karty lze v četných místech ve městě i regionu označených logem Travel Card. Doporučuje se schovat si účetní doklad pro případ ztráty karty.

YTV vydalo pro používání Travel Card



Autobusový terminál v těsné vazbě na hlavní nádraží – do ulic společně vyrážejí autobusy HKL, Connexu a dalších dopravců.

vyjde laciněji než regionální předplatně. Jednotlivá přestupní jízdenka pro region, stejně jako pro každou ze tří municipalit mimo Helsinky, je platná 80 minut, pro Helsinky platí 60 minut.

Existují dětské jízdenky pro děti od 7 do 16 let a řada diskontních jízdenek pro osoby oprávněné ke slevám.

Jsou dva typy Travel Card. Je možné koupit osobní kartu, kterou smí užívat jen její majitel, buď obyvatel regionu (normální či diskontní), anebo i nerezident, který zde pravidelně užívá veřejnou dopravu. Ale i u této osobní normální karty může její majitel v rámci nabité hodnoty platit cesty dalších doprovázejících osob (maximálně 30 osob). Druhým typem je multiuživatelská Travel Card a ta může být používána nejen jejím majitelem, ale i dalšími osobami. Je proto výhodná pro společné využívání v rámci rodiny či podniku.

Příklady cen jízdenek (Travel Card):

- čtrnáctidenní regionální jízdné pro dospělou osobu stojí 39,50 € (děti 19,80 €), roční 832,70 € (416,40 €).
- čtrnáctidenní jízdenka pro Helsinky stojí 20,50 € (děti 8,70 €), roční 441,70 € (184,20 €).

stručnou, přehlednou brožurku, informace lze získat též po telefonu či na internetových stránkách.

Nákup jízdenky mobilním telefonem

Jízdenku pro jednotlivou jízdu lze koupit též prostřednictvím SMS z mobilního telefonu. Jízdenka je platná v tramvajích, metru a na přívozu Suomen. Jízdenka se zakoupí odesláním textové zprávy A 641 (jízdenka ve finštině) nebo AS 641 linn (ve švédštině) na udané číslo. Odesílatel zpětnou zprávou obdrží jednotlivou jízdenku platnou 60 minut od doby provedení nákupu. Zpráva ukazuje dobu a zónu platnosti jízdenky, identifikační číslo a číslo odesílatele. Cena za jízdenku je zahrnuta do účtu za telefon.

Za toto řešení obdržel HKL cenu premiéra finské vlády za nejlepší příklad praxe, kterých bylo v roce 2004 přihlášeno celkem 198. Cena je součástí vládního programu rozvoje informační společnosti udělujícího ceny za řešení, která lidem usnadňují každodenní život a zlepšuje kvalitu života. Helsinští odborníci své řešení předvedli před lety i v pražském Dopravním podniku

CITY TRANSPORT COMMITTEE

Helsinki City Transport (HKL)
Managing Director

HKL ENTERPRISE
Planning and orders

Planning Unit

Support services and orders

Administrative &
Economic Unit

Building project management

Building Unit

PRODUCTION

HKL Bus

HKL Tram

HKL Metro

Organizační struktura HKL z 31. prosince 2004



Vlaky příměstské železnice hrají v regionální dopravě významnou úlohu.

a nabídli své zkušenosti při jeho uplatnění v Praze.

Životní prostředí, kvalita služby zákazníků, lidské zdroje

Strategie ochrany životního prostředí HKL vychází z vize udržitelného rozvoje založeného na co největším podílu veřejné dopravy s elektrickým pohonem, a autobusů na přírodní plyn.

HKL vytvořil tým složený z členů všech podnikových útvarů, zabývající se studiem spotřeby a nákladů na elektřinu, termální energie, zlepšováním odpadového hospodářství a recyklací. HKL Bus a HKL Metro jsou certifikovány na ISO 14001.

HKL pravidelně od roku 1995 sleduje kvalitu svých služeb měřením spokojenosti zákazníků. V anketním průzkumu probíhající v tramvajích, metru a autobusech odpovídá zhruba 10 000 cestujících a známky jimi udělené se za celkovou kvalitu služeb vyskytují při škále od 4 do 10 bodů pravidelně nad osmi body.

HKL, stejně jako pražský Dopravní podnik, je též členem mezinárodního projektu BEST, v němž dosahuje ve většině kritérií velmi dobrých výsledků. V telefonické anketě spokojenosti s tisícovkou dotazovaných se z devíti měst umístily Helsinky v roce

2005 na druhém místě v kritériu hodnota za peníze (těsně za Prahou), a na třetích místech u kritérií sociální image, komfort, spolehlivost/přesnost a spokojenost obyvatel.

V průběhu vlastní ankety HKL jsou cestujícími hodnoceni i přepravní kontrolóři, kteří za kontroly prováděné v tramvajích, autobusech a metru obdrželi v roce 2004 známky ve výši 8,17 respektive 8,46 a 8,80. Procento neplatičů je v Helsinkách relativně nízké. Z kontrolovaných cestujících byly pokuty uděleny pouze 2,56 % z nich, přičemž v tramvajích představovali neplatiči 2,88 % v metru 2,72 %, a v autobusech pouze 0,26 %. Nejvíce jich bylo na přívozu, 2,9 %.

V rámci rozvoje personální politiky jsou v HKL organizovány pravidelné ankety spokojenosti zaměstnanců o poměrech na pracovištích. Návratnost je mezi 33 % a 37 %. Spokojenost se mírně zlepšuje, jako největší nedostatek byla konstatována malá zpětná vazba od vedoucích pracovníků.

Na základě takto zjišťovaných poznatků je zpracována každoroční tzv. Zpráva zaměstnanců, která je určena pro vnitropodnikové využití. Od roku 2004 jsou zaměstnancům udělovány ceny na základě hodnocení jejich pracovních výsledků.

Helsinky – dějiště příštího světového kongresu UITP

HKL bude v květnu 2007 hostitelem 57. světového kongresu UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy, za jehož vůdčí téma bylo vybráno „Veřejná doprava“: přepravujeme lidi, hýbáme městem (Moving people, moving cities). Po čtyřech velkoměstech se tak světový kongres a výstava příští rok přesune do středně velkého města.

Zvolené Centrální téma kongresu plně odpovídá politice udržitelného rozvoje Helsinek. Města a regiony s touto politikou odvisí od dynamického a účinného systému veřejné dopravy, na druhou stranu mohou být systémy veřejné dopravy dynamické a účinné jenom tehdy jsou-li plně integrovány do městských politik.

Téma Veřejná doprava: „přepravujeme lidi, hýbáme městem“ tak vyjadřuje dvojí roli, kterou veřejná doprava plní: umožňuje lepší mobilitu obyvatelům a přispívá k hospodářské vitalitě měst a aglomerací.

Aby plnila tyto cíle, veřejná doprava musí být efektivně organizována a řízena, zákaz-



Stanice metra – součást společenských a komerčních center. Nad vstupem – časové informace o odjezdech souprav.

nicky orientována a finančně životaschopná. V Databázi mobility ve městech, vydané UITP a zahrnující srovnání 52 světových měst na základě 120 „standardizovaných“ ukazatelů, patří Helsinky mezi tři města, spolu s Vídni a Singapurem, označená za nejlepší příklady progresivní dopravní politiky. Určitě bychom zájem kolegů z Helsinek o nás měli ve vlastním zájmu opětovat.



Nové supermoderní autobusové nádraží Kamppi, racionální dispoziční řešení a důsledný informační systém tvoří z Kamppi modelový případ.



Kamppi – prodejní a informační středisko.

Cestování u protinožců

Text a foto: Oldřich Hanuš

Pracuji v našem Dopravním podniku na pozici strojvedoucího trati C. Setkávám se na stránkách DP-KONTA@KTu s velice zajímavými články o dopravě z různých koutů světa, a tak se chci podělit o své postřehy.

Společnost Tranz Scenic provozuje tři úseky tratí určené pro přepravu cestujících na Novém Zélandu. Vlaky jsou o rozchodu 1 064 mm, vozy pro tyto tratě byly dovezeny z Austrálie a zrekonstruovány pro místní provoz.

Jeden z úseků je na severním ostrově Overlander spojující Auckland v severní části ostrova s hlavním městem Wellingtonem, které se nachází na jižním cípu severního ostrova, a tedy asi uprostřed Nového Zélandu. To byl také jeden z důvodů, že se Wellington stal hlavním městem. Další dvě tratě jsou na jižním ostrově, které se používají pro osobní dopravu. Jednou z nich je



Raurimu Spiral. Trať do spirály kopíruje bývalou sopku.

spoju za celý den. Možná také proto jsme během sedmi týdnů najezdili autem jedenáct tisíc kilometrů.

Pro jízdenku mimo nádraží

Absolvoval jsem dvoudenní výlet vlakem, abych otestoval Novozélandskou železnici. Provoz na této trati je velice malý, protože jedou jen dva vlaky za celý den, a to z Aucklandu do Wellingtonu a druhý opačným směrem. Jízdenka se musí zakoupit minimálně 24 hodin před jízdou. Já jsem si zakoupil jízdenku ze stanice Papakura, pro kterou jsem musel jet do 20 km vzdáleného Aucklandu, do stanice National Park za 142 NZD (v přepočtu asi 2 300 Kč) pro vzdálenost 286 km. Vlak tuto vzdálenost překonává více než pět hodin, ceny jízdenek jsou i na místní poměry velice vysoké. Obdržíte jen vytištěný papír, na kterém je mimo jiné i vaše jméno. Teprve po příchodu k vlaku vám průvodčí u zavazadlového vozu, kam naložíte bagáž (což je povinné a je to v ceně), oznámí, kam se máte posadit. Jestliže průvodčí nemá na svém seznamu cestujících u žádného ces-

tujícího určitou stanici jako cílovou, takže není zapsán nikdo na vystoupení a nikdo rovněž nenastupuje, tak se takovou stanicí projíždí. Není tedy možné přijít na nádraží a zakoupit si jízdenku v době, kdy vlak již vyrazil na trať. Jízdenky se prodávají ve specializovaných pobočkách, a ještě k tomu mimo nádraží.

Spirálová trať okolo sopky

Nastoupil jsem v Papakuře, která leží asi 20 km jižně od Aucklandu, kde jsem bydlel, a mířil do stanice National Park, která se nachází zhruba uprostřed celé trati. Před touto stanicí se nachází největší zajímavost celé tratě – Raurimu Spiral.



Téměř všechna sedadla jsou situována ve směru jízdy.

Je to část do spirály a kopíruje bývalou sopku. Nejdřív se dostane obloukem na její vnější obvod a po něm stoupá, poté tunelem do jejího vnitřního obvodu a opět obkrouží celou sopku, až se dostane na její hrot a přemostěním vjede do další vyvýšené krajiny. Vlaková souprava má čtyři vozy, tři pro cestující a jeden zavazadlový. V prostředním voze, ze tří určených pro cestující, je polovina vozu s barovým pultem. Vozy

Nový Zéland: dva hlavní ostrovy a několik malých v okolních mořích

Hlavní město: Wellington
Plocha: 270 000 km²
Obyvatel: 4 miliony / 14 obyvatel na 1 km²
Úřední řeč: maorština a angličtina
Počet vlakových spojů: 6 / den
Délka tratí s přepravou: 1 206 km

TranzAlpine, vedoucí přes hory napříč jižním ostrovem z Christchurch do Greymouth. Druhá trať jižního ostrova TranzCoastal vede podél západního pobřeží pacifického oceánu z Christchurch do přístavního města Picton, kde je možný přestup na trajekt, který vás dopraví na severní ostrov do Wellingtonu. Je také možné si zakoupit jízdenku z města Christchurch až do Wellingtonu, tedy vlakem a trajektem za 129 NZD (2 000 Kč). Na těchto tratích jedou také jen dva spoje proti sobě, to znamená, že na celém Novém Zélandu jede jen šest

Tranz Scenic

Toll NZ Consolidated Ltd
P O Box 1424, Wellington, New Zealand
Tax Invoice for GST
GST No. 36 122 864

TICKET AND RECEIPT

Wednesday, 19 October 2008

Booking Ref: 1519316
Passenger Name(s): HANUS

ITINERARY

Leg	From/To	Service	Departs/Arrives	Fare-type	Adult	Child	Infant
1	Papakura/National Park	O201-The Overlander	25 Oct 2005 08:15 a.m. 25 Oct 2005 12:50 p.m.	Economy	1	0	0
2	National Park/Papakura	O200-The Overlander	26 Oct 2005 01:40 p.m. 26 Oct 2005 06:30 p.m.	Economy	1	0	0

Jako jízdenka slouží vytištěný papír, kde je uvedeno i jméno cestujícího.

jsou krátké, asi poloviční oproti našim rychlíkovým vozům (jen s 12 řadami sedadel). Vlaky tvoří jednotku a musejí se tedy otáčet celé na trianglu, protože poslední vůz je vyhlídkový a musí být na konci vlaku. Téměř všechna sedadla jsou situována ve směru jízdy. V prvním zavazadlovém voze je diesel agregát pro napájení elektrickým proudem pro všechny vozy, běží po celou dobu jízdy a stále se ve vozech svítí. Ve vlaku je vlakový rozhlas, kde po každém nastoupení vítají nové cestující, hlásí zajímavosti v okolí a problémy na trati, jako je pomalá jízda z důvodů opravy nebo mimořádné zastavení na trati, a omlouvají se za ně. První tři stanice jsou určeny jen pro nástup a poslední tři jen pro výstup, to platí pro oba spoje, a tedy v obou směrech.

Cestou z Papakury do National Park byl vlak poměrně zaplněn, opačným směrem bylo jen 27 cestujících. Jízdní řád se moc nedodržuje, to jsem zjistil při cestě tam a i druhý den při návratu. Při cestě do National Parku byl nutný přepřah v Hamiltonu z diesellové lokomotivy na elektrickou, ale elektrická nebyla připravena, tak se muselo čekat, až dorazí k našemu vlaku. Tam jsme nabrali asi hodinové zpoždění a cestou ještě další půl hodinu, takže jsme dorazili s více než hodinovým zpožděním. Ve stanici National Park se oba vlaky setkávají a stojí zde oba 45 minut, to je bezpečnostní přestávka pro posádku a je nutné ji dodržet. Při zpáteční cestě přijely oba vlaky do stanice National Park pozdě, očekával jsem, že pojedou ihned, aby zkrátily zpoždění, stály tam celých 45 minut. Odjeli jsme tedy se zpožděním a vlak nabral další půl hodinu cestou, takže jsme do mé cílové stanice přijeli opravdu dost pozdě. Jak jsem se dozvěděl, není to na této trati žádnou zvláštností. Ve stanici Papakura, kde jsem byl očekáván, nebyl staniční personál schopen odpovědět, kdy asi vlak přijede, pouze sdělili, že bude opožděn o 2, možná i o 3 hodiny!

I nemožné je zde možné

Ve stanici National Park se posádky obou vlaků mezi sebou kompletně vyměňují (tři průvodčí, obsluha barového pultu a strojvedoucí), tak aby posádka, která přijela z Aucklandu, opět večer dorazila do Aucklandu a naopak. Ve stanici National Park je jen jedno nástupiště u první koleje, takže oba vlaky musejí stát na této koleji společně, každý den se opakuje stejný scénář. Vlak, který přijede do stanice jako



Stanice National Park. Místo pro zastavení je na nástupišti vyznačeno bílou čarou.

první (nelze to brát podle jízdního řádu, protože dle sdělení vlakového personálu není nikdy jisté, který vlak přijede první, protože nikdo neví, kde a jak dlouho se zpozdí), najede na první kolej k nástupišti a v té době je v posledním voze průvodčí s vysílačkou a hlásí strojvedoucímu, kde má zastavit posledním vozem. Místo pro zastavení je vyznačeno na nástupišti bílou čarou. Vlak, který přijede jako druhý, projede stanicí po druhé koleji a nacouvá na první, již obsazenou kolej k nástupišti, to vše s plně obsazeným vlakem cestujícími, při

šest metrů, takže vlaky stojí od sebe jen v tomto rozmezí. Věci, které jsou u nás téměř vyloučeny, jsou na této železnici zcela běžnou záležitostí!

Zasněžené sopky

Ze stanice National Park jsem musel ujít 17 km do místa pro přespaní v Holiday parku, protože jiná doprava na Novém Zélandu téměř neexistuje. Byla nádherna vidět zasněžené vrcholky sopek v Tongaruru – národním parku Nového Zélandu.



couvání je také v posledním voze průvodčí s vysílačkou a hlásí strojvedoucímu vzdálenost k první vlakové soupravě, která tam již stojí a místo pro zastavení posledního vozu, které je také vyznačeno bílou čarou na nástupišti. Vzdálenost těchto čar je asi

Tyto sopky jsou ještě někdy činné, např. v roce 1994 sněhem zaplněný kráter vybuchl. Lyžaři sem míří po celý rok, mají k dispozici 7 sedačkových lanovek (žádný vlek), 11 sjezdovek a vybavení se převážně půjčuje na místě.

Závěrem musím konstatovat, že jízda tímto vlakem je opravdu nezapomenutelným zážitkem a přírodní scénérie viděná z okna je pro člověka dostatečnou náplastí na trochu problematické cestování. Zároveň musím konstatovat, že hromadná doprava na Novém Zélandu je minimální, a tak existence bez auta je téměř nemožná.



Společnost Tranz Scenic provozuje tři úseky tratí určené pro přepravu cestujících na Novém Zélandu.

Životní úkaz

Daniela Kočí

V malebné přírodě nedaleko Berouna najdeme nádherně upravenou zahradku, ke které nás navede každý. Není mnoho takových, kde vytrvalou celoživotní prací vzniklo malé město, kde najdeme vojenskou či hasičskou základnu, letiště, autobusové i vlakové nádraží a dokonce i tramvajovou trať s dokonalými napodobeninami svých velkých sester.

Pan Ivo Kravák je inženýr vodohospodář a jeho známí o něm říkají, že to není člověk, ale životní úkaz. Celý život se věnuje svému životnímu hobby, navíc je to velký Sokol, pravidelně cvičí, na chatě mu visí sokolská vlajka a v podstatě je to hyperaktivní člověk, na chvíli se nezastaví. Ráno vstane a jde si zaplavat do rybníka, přestože voda je poměrně chladná. Celé léto chodí pan Kravák po své zahradě do půl těla, a tak vypadá, že se právě vrátil z tropické Afriky.

Srdeční záležitost

Fanda do dopravy je od mládí. Jak sám říká, tento nápad je starý asi šedesát let, kdy měl jako dítě u svého dědy odřezky trámečků, které povýšil na mašinky a inkoustovou tužkou na ně kreslil okénka. Trámečky začaly docházet, a tak začal vymýšlet papírové verze z různých krabic a ze všeho, co mu přišlo pod ruku. S bráčkou pak vyrobili modely svého mládí, které měly nevýhodu v tom, že nebyly voděodolné, a tak se před každým deštěm musely uklízet.

Po vojně se oženili, neměli na svůj koníček čas a tak jejich modely zůstaly na nějakou chvíli ležet ladem ve sklepě. Když se svým synem občas zašel pro brambory, malý kluk si vždy přinesl nějaký ten úlovek nahoru do pokoje.

Pryskyřice, novinový papír, dřevo

„Když jsme koupili tuto chatu, oprášil jsem modely ze sklepa a tehdy osmiletý syn mě vyzval, abychom vytvořili modely nové a přidali k nim ty, co opravdu jezdí. Takovému bláznovi, jako jsem já, stačil pouhý impuls, a tak vzniklo postupně dílo, které tu dnes vidíte. Měřítka je dodatečně odvozené, letiště je však viditelné menší. Vymýšleli jsme takový postup, aby byl odolný dešti i jiným povětrnostním vlivům. Celé nynější dílo je zhruba z roku 1975, nejstarší je nádraží. Jednou přijel pan Kravák na víkend a zhrozil se. Zahradka rozkopaná, všude haldy hlíny a v jámě jejich syn s krumpáčem a lopatou. Rozhodl se předělat k dokonalosti dílo tak, že



Na zahradě u pana Kraváka jezdí vlaky, tramvaje i autobusy. Foto © Daniela Kočí

vybudoval podzemní garáže, což znamenalo udělat také odvodnění. „Nedoufal jsem, že se to tehdy dvanáctiletému klukovi podaří, ale opravdu vybudoval systém drenáží a celé to zvládl. V budoucnu jsme však od podzemních garáží upustili, protože vlhkost jim spíše škodila, vysvětluje pan Kravák. Samozřejmě největšími obdivovateli tohoto kousku zahrady jsou děti, které dokáží stát za plotem hodiny, takže tu většinou všechny procházky končí. Vždyť tu jezdí vlakové soupravy tunelem i za hranici plotu, a to je vážně parádní podívaná! Odborníci oceňují různé vzácné kousky, jako je například dražní brejlovec, kátéčko, Albatros, dokonalé garáže Dopravního podniku nebo Irisbus.

Použitými materiály jsou prkýnka napuštěná impregnací, fermeží proti vlhkosti a dřevomorce, tuhý papír, který je zevnitř natřený lakem, vše je potom spleno alkaprénem, uvnitř je pěnový polystyrén, použity jsou někde i novodurové trubky a podobně. Vše je potom zabaleno do novinového papíru, nakrájeného na nudličky, který dříve sytili kuchyňským škrobem, nyní Herkulem a přesto je vrstva epoxidové pryskyřice.

Škola preciznosti a trpělivosti

Pan Kravák má štěstí, že jeho manželka má pro jeho vášeň pochopení. Jak ale sama říká, kdyby nesvítilo sluníčko tak jasně jako dnes, viděli bychom nad její hlavou svatozář. Nebylo to jednoduché vyhnout se celý život všem možným nástrahám jak na zahradě, tak doma. Vždyť jedno letiště, hasičská základna, vlakové nádraží, šest autobusových a tři tramvajové linky a k tomu spousta domečků, stromčeků, semaforů a sloupečků, to znamenalo stříhat trávník okolo nůžkami a našlapovat téměř po špičkách. Když byl syn malý, měli s manželkou u všech

mašinek dokonce i jízdní řády a tak občas šla, a ty soupravy jim přesunula, takže vlak z Budějovic přemístila třeba do Brna, to se pak rozčilovali! „Občas jsem je takhle škádli. Ale je pravda, že kdo si hraje nezlobí, a tak náš syn se naučil neuvěřitelně hospodařit s časem a využít každé volné chvíli. Dalším obrovským přínosem je, že se naučil obrovské trpělivosti a především preciznosti. K Vánocům si vzájemně připravovali překvapení v podobě nového kusu do sbírky, což bylo krásné, a přestože oba dva vzájemně tušili, co ten druhý chystá, bylo to vždy nádherné,“ říká s pochopením v hlase paní Kraváková a nám nezbyvá při pohledu na tu krásu nic jiného než souhlasit.



Pohlédnutí za táborem

-red-

Vratte se o pár týdnů zpět na druhý turnus letního tábora v Nuzicích.

První turnus jsme vystřídali 22. července za úmorného vedra, které vydrželo celý týden. Celý běh tábora provázela celotáborová hra (CETE) Cesta do světa filmů. Každá etapa CETEHu představovala jeden ze známých filmů. Takže děti zachraňovaly Egypt od strašlivé mumie, prokletého piráta Karibiku, zdárně zničily Sarumanův prsten ve Středozemí. Dokonce se dostaly i do Westernu, kde pomohly pochytat bandity a získaly orlí vejce pro indiána. Bojovaly s Obelixem a Panoiramixem proti Římanům. Nakonec si zahrály Famfrpál v etapě Harry Potter. Mimo CETEHu měly děti i jiný program. Učily se táborovým dovednostem (práce s busolou, orientace v mapě, práce s pilou, sekerou), byly zasvěcovány do tajů šifer



a Morseovy abecedy. Pořádaly se výlety pěšky i na lodích. Pod vedením zdatného a skvělého DJ Bašuly se uskutečnily dvě diskotéky, jež sklídily velice kladné ohlasy. Zúčastnili jsme se tradičního bechyňského závodu koloběžek, kde nás zastupovali tři borci. Přestože nám hodně času propršelo, byl program bohatý a dětem se zřejmě líbil, což jsme poznali z ohlasů na naší internetové stránce.



PTÁTE SE...

Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Jsem narozen v listopadu 1944, do základní školy jsem nastoupil v roce 1950, když mi ještě nebylo 6 roků. Vyšel jsem z 8. třídy v roce 1958 – bylo mi tedy 13,5 roku, a pak jsem nastoupil do dvouletého učebního poměru. Vyučil jsem se v roce 1960 a pak dále pracoval až dosud. Prosim o sdělení, zda se mi pro můj důchod bude počítat doba od 15, 16 nebo až od 18 roků?

Pro zápočet pojištěné doby pro důchod – obecně – se započítává doba od prvního vstupu na studia, do učení, do pracovního poměru a podobně, **po ukončení povinné školní docházky**. Někdo ukončí základní školu ve 14, v 15, či v 16 letech. Ve vašem případě bude započítána pojištěná doba od 1. září 1958, tedy od necelých 14 roků.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočtení 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 zabez-

pečení v Praze 5, Křížová 25. Nemáte-li tento výpis, požádejte si písemně ČSSZ v Praze 5, Křížová 25 o jeho zaslání – nezapomeňte uvést své rodné číslo. (Případně můžete o tento výpis požádat osobně přímo na ČSSZ, kde jej na počkání obdržíte). Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků, aby měl každý přehled o pojištěné době a výdělcích pro svůj budoucí důchod. 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 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.



Význam plateb na dobrovolné důchodové pojištění

Ing. Alena Vařková, úsek služeb

Je třeba, aby se občané o své důchodové pojištění starali v každé etapě svého života. Bohužel se stává, že teprve až po zamítnutí žádosti o důchod chtějí chybějící dobu doplatit, ovšem takovou možnost zákon už nepřipouští.

Pokud osobě chybí určitá doba pojištění nutná k přiznání starobního, invalidního či pozůstalostního důchodu, nemusí žádat o odstranění tvrdosti zákona, ale je možné „doplatit“ si chybějící dobrovolné důchodové pojištění. Musí tak ale být učiněno ještě **před podáním žádosti o důchod a nesmí uplynout doba, za kterou je možno pojištění doplatit zpětně.**

Příhlášku k dobrovolnému důchodovému pojištění je možno podat u příslušné okresní správy sociálního zabezpečení, a v Praze u Pražské správy sociálního zabezpečení. Mohou ji podat osoby starší 18 let, pokud chtějí být dobrovolně pojištěny v době, kdy nejsou výdělečně činní a ani jim neplyne žádná z tzv. náhradních dob pojištění (péče o dítě, studium po dobu prvních 6 let po 18. roce věku, pobírání plného invalidního důchodu a podobně).

Dobrovolné důchodové pojištění si mohou platit například uchazeči o zaměstnání evidovaní na úřadu práce, studenti středních a vysokých škol, kteří už nejsou účastní „normálního“ důchodového pojištění. Dále pak občané, kteří odešli pracovat do zahraničí po 31. prosinci 1995 nebo

vykonávají dlouhodobou dobrovolnickou službu, a všichni ostatní, avšak maximálně po dobu 10 let.

Minimální měsíční pojistné činí v letošním roce 2 548 Kč.

Zpětně si osoba může doplatit jeden rok.

Abyste měli přehled o svém pojištění a případné chybějící doby si mohli včas doplatit, mohou jednou ročně písemně požádat ČSSZ o zaslání **informativního osobního listu důchodového pojištění**, který obsahuje přehled o dobách pojištění v evidenci ČSSZ.



NEŽ VYSTOUPÍTE

Došlo do redakce

Zapomenutý batoh

Mgr. Pavel Novák

Rad bych touto cestou poděkoval dvěma řidičům tramvají. V pátek 8. září 2006 jsem v předním voze tramvajové soupravy číslo 17 na jednom z předních sedadel zapomněl batoh.

Cestova jsem se svými dvěma dětmi – dvojčaty ze školy ze zastávky Sídliště Modřany do Nádraží Modřany. Měl jsem na starost dvě děti, dvě školní brašny, dva dětské deštníky a igelitovou tašku s oblečením. Soustředil jsem se na své dva prvňáčky, protože obě holčičky jely tuto trasu poprvé a na batoh jsem úplně zapomněl. Za pár minut přijela další linka, a tak jsem požádal řidiče, jestli by mi nepomohl. S úsměvem mi řekl, že tramvaj není „letadlo“ a přes vyslačku se spojil s dispečinkem.

Jelikož jsme v Praze a bohužel krádeže jsou v prostředcích MHD v Praze na denním pořádku, nedoufal jsem, že se se svým batohem shledám. Moje radost byla o to větší, když se to panu řidiči společně s dispečinkem nakonec podařilo.

Při vystupování jsem mu věnoval své rozečtené noviny a byl velice vděčný, že si nebudu muset obíhat veškeré doklady po úřadech.

Dlouho jsme tramvaji s dětmi mávali a vzpomínali na to, jak nám pomohl. Díky patří oběma pánům řidičům, určitě se bude moci podle grafikonu a rozpisu služeb zjistit jmenovitě, o koho jde. Poděkování patří i dispečerům, kteří zprávu předali, a tím nám také velmi pomohli.

V podvečer jsem s dcerkami o celé záležitosti hovořil. Měl jsem možnost jim vysvětlit na konkrétním případě, co znamená lidská pomoc a ochota.

Poděkování patří řidičům Petru Jandovi z vozovny Pankrác a Zbyňku Tichému z Hloubětína a dispečerů Petru Hrdličkovi, který celou situaci mapoval.



Školní střípky

Text a foto: -sou-

Po několika měsících se vrací na stránky podnikového periodika zajímavosti ze Střední průmyslové školy dopravní, vzdělávacího zařízení zřízeného Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.

Léto budiž pochváleno...

Dnes již sedí v lavicích. Možná ještě nejsou plně soustředění na to, co je v příštích měsících ve škole bude čekat, ale všechny

ti, kteří ve škole rozdávají pětky a trvají na plnění povinností.

Bylo to prima a za rok jedeme zase!

Nový školní rok

V pondělí 4. září bylo v naší škole rušno. Návrat do lavic nebyl problémem pro žáky vyšších ročníků, kteří přicházeli do známého prostředí. Vedle nich však do školy nastoupilo i 425 „nováčků“. Pro ty přechod na střední školu nebude tak snadný. Začínají v novém prostředí, neznají spolužáky ani učitele, změní se jejich denní program. Mnozí z nich budou do školy dojíždět, někteří i z okolí Prahy. Budou muset vstávat dříve, než byli dosud zvyklí, cesta do školy bude

delší, ve škole stráví více vyučovacích hodin než na základní škole, budou hledat nové kamarády i své místo v novém třídním kolektivu, přibudou jim nové, hlavně odborné předměty.

216 učňů, kteří se chtějí stát aranžéry, automechaniky, autoelektrikáři, mechaniky elektronických zařízení a elektrikáři pro silnoproud, nastoupilo do tříletých oborů. 118 žáků si zvolilo obory autotronik a obchodník (tedy obor, který je ve škole novinkou) a budou zde studovat čtyři roky. 91 studentů mají první ročníky SPŠD v Motole.

Zájem byl i o nástavbové denní a dálkové studium. V prvním ročníku máme nyní 186 posluchačů.

A co nové žáky přivedlo právě do naší školy? Tuto otázku jsme položili několika z nich a v listopadovém vydání si budete moci přečíst, co jsme se od nich dozvěděli. Všem studentům naší školy přejeme, aby se jim tento školní rok vydařil a aby si ověřili, že obor, pro který se rozhodli, je ten pravý.

Rekonstrukce školní budovy

Sotva se za žáky 30. června 2006 zavřely dveře školy v Moravské, začala tu probíhat druhá vlna rekonstrukce, která se tentokrát týkala elektroinstalace a také datových a telefonních sítí. Kdo do budovy vstoupil v průběhu prázdnin, viděl, že opravy byly skutečně rozsáhlé. Probíhaly téměř ve všech prostorách školy. Celá budova byla následně vymalována. Ještě krátce před zahájením školního roku se zdálo nemožné, že by tu žáci mohli usednout do lavic už 4. září. Všude vládl chaos a nepořádek.

Ale přece se vše podařilo včas dokončit a zmodernizovaná škola opět funguje.



prázdninové zážitky jsou již jen vzpomínkami, které ožíví fotografie či videokazety. Naše škola již řadu let pořádá zahraniční zájezdy, které studentům nejen prodlužují prázdniny, protože probíhají v závěru školního roku nebo na samém začátku školního roku nového, ale dopřejí jim také prožít týden u moře ve společnosti vrstevníků. Jejich rodiče tak mohou svým pubertálním potomkům dopřát pobyt v přímořských letoviscích za relativně levný peníz, a to ještě s dozorem. Jinak tomu nebylo ani letos, kdy se pět autobusů vydalo za hranice všedních dnů. Dva z nich mířily do Chorvatska, tři do Itálie.

Ubytování: apartmány s vybavenými kuchyňkami.

Strava: vlastní kulinářské kreace (věřte, že skvěle zvládnuté).

Program: fotbal, volejbal, plavání, povolení na plážích, rozhovory v cizích jazycích, sledování jiného životního stylu, večery s kamarády, poznání, že učitelé nejsou jen



Kulturní tipy na říjen

-mis-

Ani jsme se po prázdninách nenadáli a máme tu říjen, měsíc, kdy už přeci jenom může být v kině, divadle nebo nějakém hudebním klubu rozhodně příjemněji než venku. Pokusíme se v následujících řádcích podívat na to, jaké novinky nás čekají. Do kin půjde nový film režiséra Samotářů Davida Ondříčka, žižkovský klub Matrix přivítá zajímavý festival souborů vyznávajících spíše temnější hudební žánry a na inscenaci Shakespearovy Bouře budete moci zavítat do Divadla pod Palmovkou.

Kino

Grandhotel

Inspirací k natočení filmu byla režiséru Ondříčkovi próza Jaroslava Rudiše, mj. autora úspěšné knihy Nebe pod Berlínem. Dějištěm filmu je Liberec nebo ještě přesněji hotel Ještěd, který se nad městem tyčí. V něm pracuje údržbář Fleischman (Marek Taclík), amatérský meteorolog, který pozná, že bude pršet, ještě než začne, a není schopen opustit své rodné město. Liberec je totiž pro něj klec, místo, které ho svazuje dávným slibem a nechce ho pustit za své hranice. Každý den myslí na jediné, vznést se k nebi a uletět z hotelu,



z Liberce, ze života... Blázen by sestrojil křídla, Fleischman si šije balon. Do života mu ale vstoupí Ilja (Klára Issová), která se zatím trápí ve vztahu s arogantním číšníkem Patkou (Jaromír Plesl)... V dalších rolích komedie s hudbou Jana P. Muchowa uvidíte třeba Ladislava Mrkvičku nebo Jaromíra Dulavu.

V kinech od 12. října.

Divadlo

Na říjen (konkrétně 21. a 28.) připravilo Divadlo pod Palmovkou premiéru nového nastudování hry Williama Shakespeara Bouře v úpravě a režii Petra Kracíka. Pokud bychom ji měli co nejstručněji charakterizovat, lze říci, že se jedná o příběh o kruté bouři, ztroskotancích, kouzelném ostrově a jeho podivuhodném vládcí, jenž

v sobě nese témata snad ze všech velkých shakespearevských dramát. Je o lásce čisté i sobecké, touze po moci a ovládnání druhých, zradě a pomstě, ale především o velikosti a věčné síle usmíření a odpuštění. Na jevišti budou k vidění například René Přibil, Karel Vlček, Ladislav Frej, Jan Révai, Kateřina Macháčková nebo Barbora Valentová.

Hudba

V sobotu 7. října se v klubu Matrix sejdou příznivci žánrů gothic, darkwave či EBM na druhém ročníku festivalu **Prague In Dark**. Hlavní hvězdou festivalu je holandský



legendární soubor Clan Of Xymox (skupina, jejíž kořeny sahají až do roku 1984). Spolu s nimi se na scéně představí vídeňští gothic rockoví Floodland, polští elektronici Monstergod, kyjevská kultovní undergroundová kapela Komu Vnyz a zástupci domácí scény – EBM/cyberpunkovi Neural Implant a po delší koncertní pauze se vracející brněňští Alvaréz Peréz.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Metro (18. 9. 2006)

V Praze bude jezdit

další typ nízkopodlažní tramvaje

Tramvaj vzniká celkovou obnovou standardní tramvaje T3. Rekonstruovaný vůz je asi o metr delší než původní a zhruba třetinu je nízkopodlažní. Podobné tramvaje již jezdí v Liberci a Ostravě. V pražských ulicích by se měly podle radního Radovana Šteinerja objevit do konce roku dva vozy. Dopravní podnik předpokládá, že příští rok se takto obnoví dalších pět tramvajů T3. Cena jednoho rekonstruovaného vozu činí zhruba sedm milionů korun. Příští rok v Praze začnou jezdit další nové tramvaje ze Škody Transportation, které jsou nízkopodlažní z poloviny. Jeden vůz stojí 56 milionů korun. Dopravní podnik také obnoví dalších šest kloubových tramvajů, které jsou pak rovněž částečně nízkopodlažní. Modernizace jedné přijde asi na 18 milionů korun. „Cílem je, aby do pěti let byla polovina vypravených tramvajů nízkopodlažní,“ uvedl Šteiner.

MF Dnes (16. 9. 2006)

Pražané jezdí MHD nejvíc v Evropě

Nikde jinde v Evropě nejedou hromadnou dopravou více lidí než osobními auty, tak jak je tomu v Praze. Zatímco za volant sedne každý den 43 procent Pražanů, celých 57 procent odejde na zastávku veřejné dopravy. „Ve srovnatelných evropských městech je tento poměr opačný,“ potvrdil primátor Pavel Bém. Například v německém Stuttgartu používá k cestě po městě osobní auto 58 procent lidí, v Drážďanech 65 procent, ve francouzském Nantes dokonce plných 80 procent. Podle představitelů města lidé dávají přednost autobusům, tramvajím či metru před osobními auty především kvůli časové výhodnosti. Důležitým faktorem, který Pražané před cestou do práce zohledňují, je i vysoký komfort cestování a nízká cena jízdného. Pražská podzemní dráha je například považována za jednu z nejčistších.

MF Dnes (13. 9. 2006)

Omezení v centru trvá

Ani osm týdnů po zřízení části vnitrobloku rekonstruovaného domu číslo 31 ve Vodičkově ulici nestačilo, aby se na nejfrekventovanější uzel města vrátil obvyklý provoz. Tramvaje mezi zastávkami Václavské náměstí a Vodičkova jezdí dosud rychlostí pouhých deset kilometrů za hodinu. A tak to zůstane nejméně do konce září. „Původně stacioni chtěli, aby tudy vozy projížděly rychlostí maximálně pěti kilometrů za hodinu, ale to řidiči odmítli s tím, že tramvaje v tak malé rychlosti cukají,“ řekl František Polák, mluvčí Metrostavu, který má stavbu na starosti. Stacioni budou s Dopravním podnikem opět jednat na začátku října. „Můžeme se domluvit. Nová budova sice ještě nebude stát, ale myslím, že ji v případě nutnosti dokážeme zajistit tak, aby ve Vodičkově už mohl být běžný provoz,“ ujistil mluvčí Metrostavu Polák.



Genius loci – 9. část

Bílá hora

Text: Marek Šebeš

Foto: Petr Malík

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

Za několik týdnů si připomeneme tři sta osmdesát šest let od bitvy, která bývá v českých dějinách řazena k těm nejtragičtějším. 8. listopadu roku 1620 v ranních hodinách se na vrchu Bílá hora nedaleko Prahy střetlo české stavovské vojsko s vojskem Katolické ligy a císařskou armádou. Po sotva dvouhodinové bitvě, při níž zahynulo několik stovek vojáků katolické aliance a na 2 000 vojáků stavovské armády (celkový počet účastníků bělohorské bitvy se

odhaduje na padesát tisíc), vojsko českých stavů kapitulovalo. Výsledek bitvy se do paměti českého národa zapsal nesmazatelným písmem: i po čtyřech stoletích je porážka na Bílé hoře vnímána jako tragická prohra a symbol národního neúspěchu. Přesto jen málo Pražanů zná místo, kde se onoho mlhavého listopadového rána roku 1620 rozhodovalo o osudu českých zemí na příštích několik set let.

Samotnou bitvu dnes připomíná kamenná mohyla, obklopená několika stromy a keři na jinak holém vrcholu Bílé hory. Najdete ji několik stovek metrů od tramvajové smyčky severozápadním směrem. Po čtyřech stoletích byste pozůstatky bitvy hledali marně, stejně jako jakoukoli informační desku či tabuli, kterou by si toto místo rozhodně zasloužilo. Musíte si tak vystačit pouze s poznatkem, že prostranství kolem pomníku tvoří jen malou část tehdejšího bitevního pole (zbytek pohltila okolní vilová zástavba) a vzít zavděk krásným výhledem na letohrádek Hvězda, Liboc, Divokou Šárku, Ruzyni a Hostivice, při pěkném počasí i na Říp a Milešovku. Pokud se vydáte směrem k letohrádku, po nějakých třech stech metrech narazíte na zeď obory – někde v těchto místech prý kladla vojska „Moravanů“ nepříteli největší odpor.

Na Bílou horu se vyplatí vyrazit nejen kvůli památce dávné bitvy. Za návštěvu stojí určitě i půvabný barokní poutní komplex s kostelem Panny Marie Vítězné, rozkládající se přímo u konečné tramvaje. Původně na jeho místě stála kaple svatého Václava, vybudovaná v roce 1624 jako památka na padlé v bělohorské bitvě – lidé z okolí do ní dokonce nosili kosti padlých vojáků, jež nacházeli na rozoraném bojišti. Obdélníkový poutní areál s kostelem křížového půdorysu uprostřed byl vybudován v první polovině 18. století a na návštěvníka působí velmi přátelským dojmem, který umocňují ovocné stromy obklopující kostel. Dnes je spravo-



ván benediktýny z kláštera v nedalekém Břevnově.

Při návštěvě Bílé hory si nelze nevšimnout velkého a rozlehlého bílého stavení při hlavní silnici. „Velká hospoda na Bílé hoře“ je prastarou českou hospodou, díky své poloze na významné obchodní cestě patřila dokonce mezi nejvyhlášenější zájezdní hostince v českých zemích. Paradoxně má i toto stavení církevní původ: původně zde vznikl klášter řádu servitů, jehož stavba však byla z finančních důvodů zastavena, a budovy tak začaly po roce 1637 sloužit zcela světským účelům. Hospoda proto i dnes překvapuje svou velikostí a díky ní může nabídnout zázemí hned několika restauračním podnikům. Při vstupu do dvora se vám tak otevře nevšední pohled na několik různých zahrádek lákajících k posezení. Je pouze na vás, které ze zdejších kuchyní dáte přednost.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V říjnu 2006 oslavuje 78. narozeniny:

Jindřich Kochrda – DCT, odb. Zastávky (21).

V říjnu 2006 oslavují 65. narozeniny:

Ladislav Chudáček – DCM, provoz Stavby (33), Jaroslav Mysliveček – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (48),

Rudolf Tuma – DCM, provoz Trať A (28).

V říjnu 2006 oslavují 60. narozeniny:

Karel Bartl – DCM, provoz Trať B (32), Jan Čížinský – D, odb. Přepravní kontrola (14), Hana Hamouzková – PT, prov. Pankrác (24), Miroslav Joudal – DCM, provoz Elektrické stanice (31),

Pavel Kapek – PA, provozovna Řepy (12),

Břetislav Knobloch – PA, prov. Řepy (32),

Antonín Kurz – DCM, provoz Traťové hospodářství C (32),

Jaroslav Ladman – SVT, provozovna Opravná tramvaj (38),

Milan Mašek – DCT, provozovna Měničny a kabelová síť (32),

Karel Miksa – SVT, provozovna Opravná tramvaj (14),

Oldřich Plecháček – DCM, odb. Odborný technický dozor (22),

Antonín Rotsch – SVM, odb. Provozně-technický (23),

Václav Stibor – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (42),

Bohumil Škach – PA, prov. Řepy (10),

František Šlais – DCM, provoz Trať B (13),

Antonín Tří – SVT, provozovna Opravná tramvaj (37),

Otakar Zýka – PA, provozovna Klíčov (11).

V říjnu 2006 oslavují 50. narozeniny:

František Bárta – SVA, prov. Hostivař (31),

Karel Chotětický – SVM, odb. Opravy vozů (30),

František Jonáš – SVM, odb. Opravy vozů (10),

Katarína Juříčková – SVA, provozovna Hostivař (16),

Zdeněk Koliha – DCM, provoz Dopravní zařízení (15),

František Kubinec – PA, prov. Klíčov (23),

Miloš Látal – SVA, provozovna Klíčov (31),

Zdeněk Leiner – PA, prov. Klíčov (14),

Ladislav Lipan – DCM, odb. Měření a defektoskopie (31),

Ing. Jan Mátl – DCM, odb. Hlavní inženýr (25),

Josef Pospíšil – SVT, provozovna Pankrác (13),

Jiří Souček – VD, prov. Oprávenství (31),

Miroslava Svašková – SVA, provozovna Klíčov (12),

Milan Šibrava – SVM, odb. Údržba vozů (12).

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

Do starobního důchodu odešli:

Josef Adámek – SVT, provozovna Opravná tramvaj (39),

Josef Daněk – PA, provozovna Klíčov (23),

Jiří Dvořák – SVT, provozovna Opravná tramvaj (20),

Libuše Fučíková – DCT, odd. Provoz-správa JDCT (38),

Vladimír Holada – SVT, odb. Technicko-provozní (45),

Josef Huso – PA, provozovna Klíčov (13),

Milan Klement – SVT, odb. Technicko-provozní (37),

Vladimír Macfelda – SVT, prov. Pankrác (41),

Marie Novotná – OE, odb. Financování (29),

Jiří Pejsar – SVT, prov. Hloubětín (45),

Ludmila Placatková – SVT, provozovna Opravná tramvaj (20),

Jindřich Sláma – SVT, prov. Hloubětín (13),

Marta Straková – OE, odb. Účetnictví (23),

Vladimír Trpišovský – SVT, provozovna Hloubětín (45).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



Poslední zastávka

Daniela Kočí

Podvod

Když člověk vyrazí do přírody, kochá se krásami a je omámen čerstvým vzduchem. Když vyrazí do přírody „Pražák“, může se čerstvým ozónem téměř otrávit. Jsou tací jedinci, kteří ztrácejí při pobytu v přírodě ze samé radosti racionální myšlení zcela pravidelně.

Využila jsem slunečného babího léta, vybavila se nejrůznějšími repelenty pro boj s klíšťaty, vzala jsem si dokonce úžasnou kšiltovku, kterou jsem dostala od svých kolegů k narozeninám, abych nenechala nic náhodě, a pod tíhou důkazů, že rostou „šílený hříby“ jsem přivítala manželův nápad, že vyrazíme na prodloužený víkend na hrady a zámky. Můj houbový plán však netušil, protože nesnáší lítat po lese a hledat cosi, co u nás doma stejně nikdo nekonzumuje. Moje lesní vybavení bylo tedy uloženo hluboko v batohu a čekalo na svůj okamžik.

Ten příšel, když jsme měli vyrazit na hrad Sovinec. Přesvědčila jsem manžela, že je krásné počasí, že je přeče hrozná škoda jet autem, když pěšky po modré stezce je to zhruba šest kilometrů, že budeme na čerstvém vzduchu a měla jsem spoustu dalších argumentů, které nešly neakceptovat. Byl potěšen mým zájmem o pěší turistiku, v který vůbec nedoufal a také způsobem obutí a oblečení, kterým jsem se vybavila. Když jsem si chtěla náhle ještě více zkrátit cestu na hrad úplně opačným směrem, vytušil nějakou zradu, a když jsme po pár metrech doslova narazili na hříby jako z pohádky a já se k nim sklonila, prohlásil zúčastněně: „Škoda, že na ně nic nemáme, tak se „kochni“ a pojď“. Jaké bylo jeho překvapení, když jsem z kapsy vydala perfektně složenou hadrovou tašku! Protože bych se od svého úlovku nehнула, musel mi slíbit, že cestou z hradu se pro ně vrátíme. Mohli jsme být klidní, v těchto končinách nám je opravdu nikdo nevybírá.

Jak už to chodí v pohádkách, když někdo na někoho ušije boudu, je po zásluze potrestán. A tak, když jsem uspokojena dvěma vrchovatými taškami plnými nádherných hříbů odcházela z lesa, když už mi i můj manžel odpustil moji malou lest, protože sám uznal, že takový úlovek se poštěstí jednou za život, vidím v dálce něco se hýbat. Se slovy „vidíš miláčku, ještě máme štěstí na srnku“ mi najednou mizí úsměv z tváře, když se mi moje drahá polovička snaží oponovat že to není štěstí, ale smůla, protože to není srnka, ale

divočák. Dostala jsem jasný pokyn, že se nemám otáčet a v případě, že se za námi rozeběhne, že mám pustit houby, které za nic nemohoucí dostaly jména nepublikovatelná v žádném seriózním periodiku, co nejrychleji běžet k nejbližšímu stromu a vylézt na něj! Myslela jsem, že můj manžel ví, že neumím běhat a vylézt na strom že je pro mě stejně zbytečný pokyn jako pro slona, aby léta! Zbytek cesty jsem už strachy

nepromluvila ani slovo, což byl jediný klad, o který se divočák zasloužil. Houby jsme donesli do cíle v pořádku a všechny, a tak mě neskutečně rozčílilo, když mi maminka, které jsem je 500 kilometrů slavnostně přivezla, řekla, že je snad ani nechce, jestli prý nejsou radioaktivní, když jsou tak podezřele velké.

Kdyby věděla, jakou lstí jsem je nasbírala a že mi při tom šlo skoro o život...



Písmenná křížovka

Vyluštění z čísla 9/2006: Poslední trolejbusy značky Škoda...

	OBILÍ SETÉ NA PODZIM	2.DÍL TAJENKY	SPZ TŘEBÍČE	POHODNÝ	ČÁST MOLEKULY	PÍCNINA	CHEMICKÁ ZNAČKA ASTATU		UHELNÝ PRACH	1.DÍL TAJENKY
MORAVSKÉ MĚSTO								INICIÁLY PĚVKYNĚ PODVALOVÉ		
POZBYT								KŮŇ (BÁSNIC.) 3.DÍL TAJENKY		
INICIÁLY HEREČKY ANDRLOVÉ			SOUPEŘ SMĚROVAT (KNIŽNĚ)				FRANC. ULICE NEVIDANÝ JEV			
ANGLICKÝ TITUL VDNANÉ ŽENY				MUŽSKÉ JMÉNO MRAVOUKA						
	SPZ OPAVY BELGICKÉ LÁZNĚ				SLOVESNÁ KATEGORIE SLOVENSKY "JINĚ"			ŠTÍM ZHOTOVENÁ	ZAKALOVAT	
MÍTI DOVOLENO						SYŇUV SYŇ DÍRKOVÝ EFEKT NA TEXTILÍCH				
ČÁST CELKU							JMÉNO SKLADATELE KREJČÍHO			
CHEMICKÁ ZNAČKA ARSENU			NECHTĚ ŘECKÉ PÍSMENO				ŘÍMSKÝMI ČÍSL.149 HLAVNÍ MĚSTO PERU			
	OPAK SVĚTLA NĚMECKÉ MUŽ.JMÉNO				LITÍM UBRATI INŽENÝR Z KRAKATTITU					
ŘECKÉ PÍSMENO				SOUKROMÝ BYT (HOVOR.) ANGL."ČAJ"						
SLOVENSKY "JESTLÍŽE"			MILOVNIK PŘÍRODY INIC.HER. SYSLOVÉ					ZBRAŇ PRAČLOVĚKA	LATINSKY "PROTI"	
KOVBOJSKÁ SLAVNOST						VOJENSKÁ PRODEJNA ZKR.AKAD. MUZUMĚNÍ				
HLAVNÍ MĚSTO ZAMBIE						NITRID HLINÍKU VĚTNÁ SPOJKA				
Dnes si jen těžko představíme tramvaje...					NAMAZAT KOLEM					
					RAŠITI					

