

DP KONTAKT

**Dopravní nehodovost
v Dopravním podniku v roce 2006**
(06)

**Za zničení dokumentů
hrozí vysoká pokuta**
(09)

Midibusy – řešení pro mnoho lokalit
(16)

Orientace ve městě je těžký oříšek
(20)

Reklama

Petr Malík, šéfredaktor

Samozřejmě bych teď mohl začít psát rozsáhlou stať o rozmarech letošní zimy, o tom jak čekáme na sních a on stále nepadá. A když se náhodou někam chystáme, republiku zaplaví sněhové přivaly a plány na daleké cestování se mění v cáry roztrhaného papíru. Ale to už je stokrát obehnaná písnička...



Reklama nás provází doslova na každém kroku. Foto © Petr Malík

Rád bych se s vámi podělil o několik postřehů z poslední doby na téma reklama. Skutečnost, že žijeme ve světě doslova prošípaném reklamou, si snad uvědomuje každý. Vzbudíte se, pustíte si rádio nebo televizi a už se na nás valí nabídky různých firem. Při cestě do práce či za zábavou je to totéž.

Vždyť je to normální a samozřejmé. Každý se snaží nalákat zákazníky, ať již je to pekařství v sousední ulici, restaurace na rohu nebo telefonní operátor. Čím více lidí mohu zasáhnout, tím je má reklamní kampaň masivnější.

Sektor veřejné dopravy osob se k propagaci a reklamě dlouhá léta stavěl minimálně hodně rezervovaně. Většina dopravních firem si říkala, že lidé stejně nemají na výběr a služeb bezmála monopolistů musí stejně využívat. K čemu došlo? O dopravních téměř nebylo slyšet, a kom není slyšet, jako by nebyl. Nejlépe by o této skutečnosti mohli vyprávět lidé ze šoubyznysu.

O Jiřím Menzelovi jste v posledních letech téměř neslyšeli, stejně jako o Zdeňku Svěrákovi a jeho synovi. Všichni jmenovaní ale uvádějí na plátna kin nové filmy, a tak je třeba patřičná publicita, aby sedadla kin nezůstala prázdná. Proto uvedení muži poskytují jeden rozhovor za druhým a objevují se na místech, kam by před několika dny ani nevstoupili.

Časy se však mění. Města, zejména ta na západ či sever od našich hranic, si začínají uvědomovat, že veřejná doprava je účinný lék na současné dopravní problémy, a tak opět můžeme vidět reklamu dopravních společností. Už je to nějaký ten pátek, co Paříž hostila mistrovství světa v lehké atletice, jedním z nejvýznamnějších sponzorů byl RATP, tamní dopravní podnik. Partnerem loňského mistrovství světa ve fotbale byly německé dráhy, jejichž reklamu můžete vidět i na dresech jednoho z předních klubů nejvyšší německé fotbalové soutěže. Navštívili jste v poslední době zápas v basketbale, volejbale či turnaj v tenise? Pokud ano, určitě jste si všimli velké reklamy Českých drah, partnera pro cestování za sportem...

Pražský Dopravní podnik je nejen partnerem pro cestování za sportem, ale uvědomují si to všichni Pražané? A navíc jsme dobrým partnerem, jak píše Zdeněk Došek ve svém příspěvku navazujícím na ten z minulého měsíce. Dvojice Daniela Kočí a Pavel Fojtík zpracovali téma midibusů a taxilinek.

Zajímá vás, kolik Dopravní podnik zaplatil za energie v minulém roce nebo kolik nehod zaznamenala vozidla v barvách Dopravního podniku? Neváhejte a začtěte se do následujících stránek, které se snaží věrně postihnout dění posledního měsíce.

Příjemné čtení a ať vám přicházející jaro přináší zajímavé výzvy a nápady, ale také pevné zdraví!



Obsah

Aktuálně

(03)

Z podniku

(04)

Tramvaje

(13)

Téma na březen

(16)

Zajímavosti

(20)

Ptáte se

(22)

Metro

(23)

Školní střípky

(23)

Z podniku

(24)

Odjinud

(25)

Zajímavosti

(28)

Než vystoupíte...

(29)

Titulní strana: Tramvajová trať v Braníku. 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: 1. března 2007

Výstavba metra trati IV. C2

Text: Ing. Pavel Krejčí, IDS

Foto: Inženýring dopravních staveb

Stavba nového úseku metra, zahájená v roce 2004, prošla svým důležitým mezníkem. Dokončení pokládky kolejového svršku umožnilo, aby se 15. února 2007 uskutečnila, za účasti představitelů hlavního města Prahy, Dopravního podniku a všech, kdo se na výstavbě přímo podílejí první technická jízda celým úsekem od Ládví do Letňan.

Při projektování a realizaci stavby bylo myšleno i na negativní vliv provozu metra na okolí. Konstrukce jízdní dráhy je opatřena, v místech předpokládaných negativních účinků provozu metra na okolní zástavbu, antivibračním zařízením – antivibračními matracemi vloženými do konstrukce kolejových betonů. Jak stavba pokračuje, je vidět výrazně i na povrchu. Stále konkrétněji se rýsuje podoba výjimečné budovy stanice Střížkov architekta Patrika Kotase, která při své ocelové konstrukci a skleněném opláštění bude výraznou dominantou stavby oblasti Střížkova.

Pro obyvatele bylo určitě kladným krokem obnovení parku Přátelství a přilehlých komunikací v oblasti Proseka. Tam je posledním nepřijemným zásahem do dopravy a života obyvatel budování druhé části podchodu pod Vysočanskou ulicí u stanice Střížkov.

I na zbývajících stanicích, Prosek a Letňany, se začíná rýsovat podoba jejich nadzemních částí. U stanice Prosek bude na povrchu výrazným prvkem především

vstup od parku Přátelství a skleněné prvky prosvětlení stanice. Pro pěší jsou budovány podchody pod Proseckou a Vysočanskou ulicí. U stanice Letňany bude vybudován velký terminál pro integrovanou dopravu a dvoupodlažní parkoviště P + R. Zde je ale hlavní část prací soustředěna v současné době do podzemí. Probíhají práce PSV a stejně jako na celé trati se v souladu s jejím harmonogramem rozbíhá montáž technologických celků a zařízení.



Prezentace Dopravního podniku na Holiday World 2007

Text a foto: Daniela Kočí

Únor je kromě nejkratšího měsíce také obdobím, kdy se setkávají příznivci cestovního ruchu, představitelé cestovních kanceláří a především dopravci. Již každoročně byl na veletrhu zastoupen i pražský dopravní podnik.

Již první den konání veletrhu byl pro pracovníky velmi zajímavý z hlediska obchodních kontaktů, kdy probíhala jednání s našimi partnery. Pátek, sobota a neděle byly ve znamení informování cestujících veřejnosti, kdy jsme cestujícím kromě veškerých informací nabízeli tiskové materiály s poslední aktualizací MHD. Můžeme konstatovat, že naše účast byla ruku v ruce s vývojem stavu městské dopravy v Praze a nabídkou nestandardních služeb, jakými je například pronájem historické tramvaje či možnost zájezdové dopravy, o které je ze strany klientů stále větší zájem.



Stánek Dopravního podniku na Výstavišti v Holešovicích.

Potěšující bylo poznání, že mnozí z řady pravidelných návštěvníků tohoto veletrhu již konkrétně zamířili k našemu stánku. Velmi pozitivním jevem je zjištění, že náš potenciální zákazník klade důraz nejen na sortiment nabízených služeb, ale též na okruh kvalitativního zájmu, který je stále vzrůstající.



Vůz 8251 svezl své první cestující

Ing. Jan Šurovský, Ph. D.,
jednotka Provoz Tramvaje

DP-KONT@KT již několikrát informoval o vozech T3R.PLF, tedy o komplexní modernizaci vozu T3, při níž je doplněna nízkopodlažní část v prostoru druhých dveří. Dne 1. února 2007 byl vůz prezentován médiím a bezprostředně poté bylo zahájeno proškolení řidičů na nový typ. Největší změnou je, vzhledem k větší délce vozu o 1,1 metru, jiný průjezdný průřez. Řidiči jsou tedy především seznamováni s touto změnou a také s obsluhou plošiny pro vozíčkáře.

V půli února 2007 je již proškolená přibližně polovina řidičů provozovny Vokovice. Cvičné jízdy tedy intenzivně probíhají, vůz pendluje mezi vozovnou Vokovice a Podboubou. V pátek 9. února 2007 bez pozornosti médií vůz poprvé zasáhl do běžného provozu s cestujícími. Stalo se tak na dělené směně linky 2. Ráno to bylo pořadí 9, odpoledne pořadí 8. Reakce cestujících byly veskrze pozitivní, a proto přejme typu T3R.PLF (nazývanému „vana“ nebo „stříbrný šíp“) mnoho spokojených cestujících.



Rozestavěná stanice metra Střížkov.

Tramvaj T3R.PLF nazývaná „vana“ nebo „stříbrný šíp“.



Rozvoj jazykových a komunikačních dovedností pracovníků městské hromadné dopravy

Bc. Jan Pospíchal,
oddělení Vnitřní komunikace

Ačkoli je Praha jednou z nevyhledávanějších turistických destinací Evropy, je častým výstupem z analýz cestovního ruchu závěr, že její potenciál není zatím plně využíván. Za jednu z příčin tohoto jevu je označována úroveň služeb v cestovním ruchu, která má sice stoupající tendenci, ale přesto ještě nedosáhla úrovně očekávané turisty od členské země Evropské unie.

K dalšímu rozvoji služeb v Praze lze využít zdrojů, které ve formě dotací a grantů poskytují fondy EU. Jedním ze čtyř strukturálních fondů, kterými EU podporuje tzv. politiku soudržnosti, je Evropský sociální fond, jehož primárním posláním je rozvíjení zaměstnanosti, snižování nezaměstnanosti a podpora sociální integrace. Děje se tak prostřednictvím podpory vzdělávání a modernizace služeb a spoluprací mezi vzdělávacími a výzkumnými institucemi. Jednou z aktivit financovaných ESF v rámci Jednotného programového dokumentu pro Cíl 3 (JPD 3) je i projekt **Vstřícná a přístupná Praha – rozvoj jazykových a komunikačních dovedností pracovníků městské hromadné dopravy**, jehož realizátorem je firma Odyssey Performance Enhancement Network s.r.o. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (DPP) zastává roli partnera projektu, tj. zaměstnanci DPP jsou cílovou školenou skupinou. Projekt navržený v celkové délce trvání 24 měsíců byl schválen v červenci 2006 a úspěšně odstartován již 1. srpna téhož roku. Jeho ukončení je tedy plánováno na červenec 2008.

Náplní projektu je vzdělávání zaměstnanců DPP v oblasti jazykových znalostí a komunikačních dovedností. Účastníci absolvují kurzy anglického a německého jazyka, obsahově přizpůsobené jejich pracovní náplni. V oblasti komunikačních dovedností se program soustřeďuje hlavně na problematiku přímého kontaktu se zahraničními turisty, kdy se účastníci kurzů učí uvědomovat si, jak jejich chování působí na okolí, lépe a včas zachycovat zdroje možných nedorozumění a účinně, jasně a srozumitelně komunikovat s nejrůznějšími protějšky a v nejrůznějších situacích – to vše v rámci zásad slušného a zdvořilého vystupování v kontaktu se zákazníkem. Program vzdělávání pracovníků městské hromadné dopravy je určen konkrétní cílové skupině – 240 zaměstnancům DPP, kteří

v rámci své pracovní náplně přicházejí do přímého kontaktu se zahraničními turisty. Jsou to pracovníci středisek dopravních informací (**informační centra – SDI**), pracovníci přepravní kontroly (**revizoři – PK**) a staniční personál metra (**dozorčí turisticky frekventovaných stanic v centru města – M**). V současnosti je do projektu zapojeno 100 zaměstnanců a v období března a dubna 2007 se do projektu zapojí dalších 80 účastníků. Na přelomu roku 2007/2008 pak zbylých 60.

Každý účastník absolvuje **24týdenní jazykový kurz** a následně **4týdenní kurz komunikačních dovedností**. Pracovníci středisek dopravních informací (SDI) a staniční personál metra (M) věnují celých 24 týdnů jazykového vzdělávání anglickému jazyku; pracovníci přepravní kontroly (PK) pak polovinu této doby anglickému a polovinu německému jazyku.

Efektivita kurzů je monitorována prostřednictvím jazykových testů a slovního hodnocení účastníků lektory. Již prosincové průběžné hodnocení jazykových znalostí pracovníků přepravní kontroly ukázalo, že během prvních měsíců realizace projektu u nich došlo k výraznému rozšíření slovní zásoby z oblasti dopravní terminologie a ke zlepšení komunikačních dovedností v cizím jazyce. Pracovníci přepravní kontroly jsou tak nyní díky absolvovaným kurzům lépe jazykově vybaveni a mohou při výkonu svého povolání lépe zvládat situace, v nichž přicházejí do kontaktu se zahraničními turisty.

„...V prostředí současné Prahy, kdy turistický ruch je jedním z jejich hlavních fenoménů, se pro zaměstnance pracující ve službách veřejnosti jeví alespoň základní znalost angličtiny



jako nezbytná. Městskou hromadnou dopravu, a z ní v největší míře metro, využívá veliký počet turistů ať již z anglicky mluvících zemí nebo zemí, kde je angličtina druhým jazykem. Jazykové kurzy pro staniční personál metra tedy představují přínos pro zaměstnance samotné – často potřebují zodpovídat dotazy týkající se dopravního spojení, umístění významných památek apod. Jejich schopnost komunikace v cizím jazyce také zároveň přispívá ke zlepšení vnímání veřejných služeb v Praze ze strany jejich návštěvníků...“, řekl **vedoucí odboru Správy stanic Dopravního podniku Pavel Třeboňák**.

Veškeré informace o průběhu realizace projektu jsou k dispozici na internetových stránkách realizátora www.odyssey.cz, a také na internetu a intranetu DPP (www.dpp.cz).



Současné opravy autobusů v Hostivaři

Stanislav Linhart, Ústřední dílny BUS

Přestože se rozšiřuje síť linek metra i tramvají, nenastává výrazné snížení přepravní potřeby na obsazení autobusových linek kloubovými autobusy. Současná obnova vozového parku v tomto ohledu potřeby nenaplnuje, a tak bylo v roce 2005 rozhodnuto zahájit v Ústředních dílnách BUS v Hostivaři rozsáhlejší opravy dosluhujících desetiletých kloubových autobusů tak, aby byla prodloužena jejich životnost a předešlo se i zvýšení jejich odstavení na nutné opravy během provozu. Současně byla vzata v úvahu i dostupná možnost modernizace jejich vybavení s ohledem na ekonomické náklady.

První opravy tohoto typu byly provedeny ve 2. čtvrtletí 2005. Vytypované kloubové autobusy byly odstrojeny na holou skříň karoserie a odkryt podvozek. Přitom byla demontována výbava interiéru, včetně podlahy a obvodového oplechování. Opraveny byly zkorodované příčky a stojiny bočnic, zjištěná poškození podvozkového rámu, včetně zesílení namáhané zadní části, a podle nálezu při příjmu do opravy byly provedeny i běžné opravy brzd, motoru, převodovky, mechanismů točny a další práce podle požadavků garáží, nebo opravy vad zjištěných při demontáži jednotlivých skupin. V rámci modernizace byly v roce 2005 do vozů montovány elektronické panely orientací (vytěžené z likvidací), namísto původních rámečků na plastové orientace, klimatizační jednotky L COOL, chladničky IDEAL B a schrány pro řidiče. Kromě nové protiskluzové podlahy ALTRO, schodů ze slizkového plechu korunoval opravu nový lak v barvách Dopravního podniku.

Souběžně byla v roce 2005 provedena v obdobném rozsahu oprava jednoho speciálu pro invalidy. Ani za tyto autobusy zatím není náhrada.

Po zkušenostech se stoupajícími požadavky na rozsah prováděných prací byly již v roce 2006 vždy prováděny i kompletní opravy motorů a převodovek. Současně byly montovány nové informační panely se světelnými diodami, sedačky cestujících byly přečalouněny, byly zahájeny výměny značně zkorodovaných bočnic za nové a prováděna úplná výměna oplechování střechy. V zájmu snížení úniků chladicí kapaliny byla do opravy zahrnuta i výměna chladiče a topné skříň za novou.

Do konce roku 2006 bylo takto zrekonstruováno 32 kloubových autobusů a tři krátké autobusy pro nasazení na linky pro invalidy. Při opravách se objevily případy lomů hlavních podélníků zadní části vozu, a to



V Ústředních dílnách BUS v Hostivaři probíhají opravy kloubových autobusů.

i u mladších autobusů, a proto stav tohoto dílu podvozku vykazoval stále větší poškození, bylo rozhodnuto provádět u dalších modernizací v roce 2007 výměnu rámu zadního vozu za nový. Tím se zvýšila předpokládaná životnost autobusu po opravě i hospodárnější využití vložených nákladů. V souvislosti s odkládanou obnovou vozového parku byly v letošním roce zahájeny opravy krátkých standardních autobusů vyráběných v roce 1995 a v roce 1996. U těchto autobusů budou podvozek a bočnice po demontáži vnitřní výbavy očištěny a poškození ať mechanická, nebo korozní opravena. Ostatní vybavení bude opraveno či doplněno obdobně jako u oprav kloubových autobusů. V roce 2007 je plánována oprava s modernizací na patnácti kloubových autobusech a patnácti krátkých standardních autobusů, což vyčerpá veškerou současnou výrobní kapacitu Ústředních dílen BUS, proto bude nezbytné rozšířit i objem práce polských pracovníků, kteří se na opravách podílí v rámci kooperace. Kromě uvedených oprav jsou v hostivařských Ústředních dílnách BUS prováděny především záruční opravy autobusů, opravy havárií, lakování autobusů i běžné opravy autobusů většího rozsahu, a to i pro externí odběratele dle momentální opravárenské kapacity. Provádění těchto oprav však bude v tomto roce nesmírně obtížné, vzhledem k rostoucímu objemu prací na modernizacích autobusů pro náš podnik. Jako další činnosti provozovny Ústřední dílny BUS, uvádím například opravy manipulační techniky STILL, opravy a výrobu staničních sloupků a v neposlední řadě i autobusových agregátů ve specializovaných dílnách. To jsou však již témata na samostatný článek.



Vzpomínka

*Ing. Ladislav Špitzer,
ředitel Transformačního projektu*

**Vážení čtenáři,
s hlubokým zármutkem a lítostí jsme na konci ledna přijali smutnou zprávu. V pondělí 29. ledna 2007 podlehl ve věku 62 let v dlouhém a nerovném souboji zákeřné nemoci pan doc. Ing. Jan Petr, Dr.Sc., ředitel společnosti CS-PROJECT.**

Protože nejen v posledních letech svého života byl doc. Petr profesně spjatý s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, dovoluji mi, při této smutné příležitosti, alespoň krátkou vzpomínku a ohlednutí za životem tohoto výjimečného, charakterního a pracovitého člověka.

Doc. Petr promoval v roce 1967 na Českém vysokém učení technickém, stavební fakultě, v roce 1976 ukončil postgraduální studium a stal se kandidátem technických věd v oboru teorie a konstrukce inženýrských staveb, v roce 1984 se stal docentem v oboru automatizované systémy řízení a v roce 1991 doktorem technických věd v oboru teorie systémového projektování. V roce 1991 také dokončil studium na Sheffield Business School (Course of Market Economy). V letech 1967 až 1991 byl vysokoškolským učitelem, od roku 1991 do svého úmrtí ředitelem Masarykova ústavu vyšších studií ČVUT v Praze a jednatelem a ředitelem konzultantské společnosti CS-PROJECT. V roce 1990 se jako konzultant zúčastnil několika projektů se společností Forum Europe Ltd. London a od roku 1991 se jako hlavní konzultant zúčastnil téměř 100 projektů společnosti CS-PROJECT

z oblasti řízení a organizace, systémového inženýrství a řízení projektů.

V našem podniku se jméno doc. Petra stalo známým pro většinu zaměstnanců především v souvislosti s realizační fází Transformačního projektu. Doc. Petr však spolu se svými kolegy spolupracoval s Dopravním podnikem již předtím. Nejprve počátkem 90. let minulého století se společností Forum Europe Ltd. London, kdy se podílel na zpracování návrhu změn Dopravního podniku v hektickém porevolučním období. Od roku 1991 pak se společností CS-PROJECT, pro kterou byl náš podnik jedním z významných klientů.

Nejvýznamnějším projektem z pohledu obou společností se však bezesporu stal Transformační projekt DP Praha (TP). Již v roce 1997 byl konzultant CS-PROJECT zpracován „Strategický záměr DP na období 1998-2002“. Ten sice nebyl vlastníkem oficiálně přijat, ale některá z jeho doporučení byla v průběhu let realizována. Už v tomto materiálu bylo uvedeno, že „jeho úspěšné naplnění je závislé na překonání přetrvávajících tendencí vidět některé složky podniku jako autonomní jednotky s vlastními cíli a politikou“.

Se společností CS-PROJECT byla obnovena spolupráce na počátku nového tisíciletí. Výsledkem byl materiál obsahující plán restrukturalizace DP „Aktualizace strategického záměru na období 2004-2008“ z října 2003, který byl přijat jak představenstvem, tak i valnou hromadou DP a doporučen k realizaci dozorčí radou. V následujícím období došlo se společností CS-PROJECT



k dohodě o převzetí odborné garance rozsáhlého TP. V letech 2004 až 2006 tak v DP proběhly v rámci realizační fáze TP razantní strategické změny včetně rozsáhlé reorganizace společnosti s cílem zvýšení výkonnosti podniku.

Velmi si vážím toho, že jsem měl tu čest s doc. Petrem nejen konzultovat v období let 1991 až 2002 celou řadu problémů a názorů, ale zejména podílet se od roku 2004 intenzivně s ním a vedle něho na řízení průběhu TP. Nezapomenu, jak doc. Petr na sebe bral nevděčnou úlohu konzultantů, kterou je sdělovat zaměstnancům, ale i managementu, některé nepřijemné informace, které neradi posloucháme. Úzkým a prakticky každodenním kontaktem s velkým odborníkem a pragmatickým člověkem jsem získal cenné zkušenosti. Ztrácím v něm, a jsem přesvědčen, že nejenom já, dobrého a spolehlivého kolegu, jehož zásluha o přeměnu naší společnosti bude plně doceněna teprve v budoucnosti. Čest jeho památce!



Dopravní nehodovost v Dopravním podniku v roce 2006

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

V meziročním srovnání došlo v roce 2006 k 2 725 nehodám, což je o 77 více než v roce 2005 (nárůst o 2,9 %). O celých 5 % však vzrostly nehody zaviněné našimi zaměstnanci. Tento trend pokračuje bohužel již delší dobu, a proto bude v další části tohoto článku rozebrán podrobněji.



Špatné odhadnutí velikosti prostoru vedle projíždějící tramvaje. Foto © Dopravní úsek

Nehodovost vozidel Dopravního podniku měla vloni za následek 7 usmrcených osob (o 9 méně než v roce 2005), 24 těžce zraněných (také o 9 méně) a 389 lehce zraněných (o 51 více). Zde se vývoj jeví jako částečně příznivý a nelze si přát nic jiného, než aby nenahraditelné ztráty na životech a zdraví osob byly v dalších obdobích minimální.

Potěšitelné je, že při žádné nehodě nebyl u zaměstnance Dopravního podniku zjištěn alkohol (viz tabulka).

Jak je patrné z tabulky, mimo provoz tramvají došlo k navýšení zaviněných nehod, zvláště v provozu autobusů, kde jejich podíl na celkovém počtu dosáhl 49,4 %, tedy téměř každá druhá nehoda byla našeho zavinění.

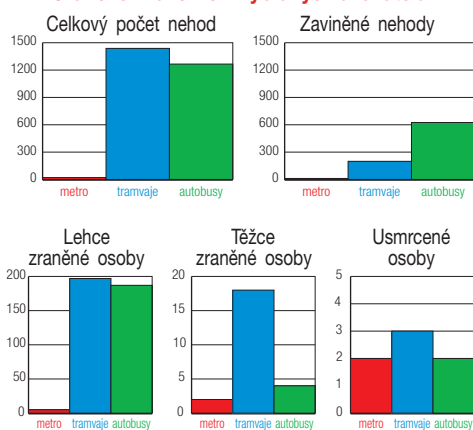
Řidiči tramvají i řidiči autobusů mají jako právní předpis pro řízení vozidla Zákon č. 361/2000 Sb. Tuto normu není jistě třeba

podrobně představovat, je základem výkonu práce řidiče v silničním provozu. Také je často „rozebírána“ ve sdělovacích prostředcích s více či méně odbornými komentáři. Nevěříme ale všemu, co někteří lidé bez hlubší znalosti věci někde napíší. Důležité je, zvláště v hromadné dopravě, příslušná ustanovení zákona znát tak, jak jsou v něm obsažena, a hlavně je respektovat za každých okolností, nejen v případech, že je jízda někým nebo něčím kontrolována. Nejčastějším důvodem zavinění dopravních nehod bylo **neodhadnutí průjezdného profilu**. Tento jev, vyskytující se zejména ve složitějších situacích, vyžaduje od řidiče velmi přesný odhad vzdálenosti od jiného vozidla nebo od překážky. V tom

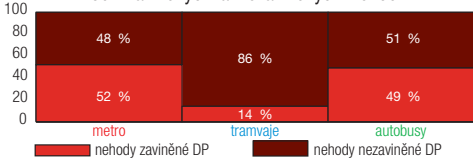
osob je vždy na prvním místě. A kdo nemá toto zažito, neměl by žádné vozidlo řídit. Samostatným problémem jsou nehody při **couvání**. Snad proto, že k nim dochází většinou v obratištích nebo v uzavřených objektech, věnujeme tomuto úkonu menší pozornost, než si zaslouhuje. Chci zdůraznit, že i tento jev může nejen způsobit hmotné škody a nepravidelnost provozu, ale i ohrozit bezpečnost okolních osob.

Tolik tedy k častým příčinám zaviněných nehod. Již vloni jsem na tomto místě zdůraznil, že tyto nehody mají nejen nepříznivé ekonomické dopady, ale snižují dobré jméno dopravce nejen mezi veřejností, ale i v konkurenčním prostředí silniční dopravy. Ani tento aspekt bychom neměli opomíjet.

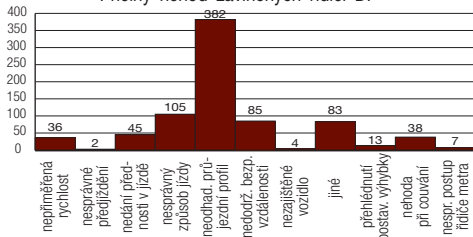
Grafické znázornění vybraných ukazatelů



Podíl zaviněných a nezaviněných nehod



Příčiny nehod zaviněných řidiči DP



základní statistické údaje	DP		metro		tramvaje		autobusy	
	2006	2005	2006	2005	2006	2005	2006	2005
celkový počet nehod	2 725	2 648	21	21	1 438	1 513	1 266	1 114
zaviněné nehody	835	795	11	9	199	235	625	551
škoda DP (mil. Kč)	26,2	21,0	0,2	0,1	12,4	9,7	13,5	11,2
škoda DP u zav. nehod (mil. Kč)	12,8	10,0	0,01	0	6,4	3,7	6,4	6,3
lehce zraněné osoby	389	338	5	1	197	183	187	154
těžce zraněné osoby	24	33	2	4	18	23	4	6
usmrcené osoby	7	15	2	6	3	9	2	0
alkohol zaměstnance DP	0	2	0	0	0	0	0	2

se bezesporu projeví profesionalita řidiče a nakonec i platnost starého přísloví „2 x měř, jednou řež“, jinými slovy více rozvahy a méně nepodložených domněnek, že vozidlo profilem projede bez úhony. Dalším častým důvodem dopravní nehody bylo **nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem**. I když zákon zakazuje bezdůvodné snížení rychlosti jízdy, obsahuje též ustanovení, podle kterého je **řidič povinen ponechat za vozidlem takovou vzdálenost, aby se mohl vyhnout srážce v případě náhlého snížení rychlosti jízdy nebo náhlého zastavení vozidla, které jede před ním**. Zvláště na kluzké koleji nebo vozovce na to nesmíme zapomínat.

Stále četným jevem je též **nedání přednosti v jízdě**. Zde snad nejde ani tak o neznalost prakticky ustálených pravidel, spíše o nesprávné vyhodnocení situace, například rychlosti jízdy jiných vozidel nebo někdy i o snahu „ještě projet“. Toto jednání se skutečně nevyplácí a není pro ně žádný omluvitelný důvod – například vyrovnání zpoždění. Bezpečnost provozu a zdraví

Byvá častým zvykem přesouvat zodpovědnost za chaos na pražských silnicích na řidiče individuální osobní dopravy, jejich nezkušenost, nerozhodnost nebo naopak hazardérství a podobně.

To je jistě z velké části pravda, ale nerozmnoužujeme tyto jevy vlastním nezodpovědným jednáním. Nikdy se to nevyplácí. Bodový systém, který zahrnuje i řidiče autobusů, by některé méně zodpovědné pracovníky mohl připravit o oprávnění řídit vozidlo a v tomto případě i o profesi řidiče autobusu DP. Jistě není třeba rozebírat problémy, které tím vzniknou a nikdo by v té situaci být nechtěl. I to mějme na paměti. Dopravní situaci v Praze, která se nikomu z nás nelíbí, nelze vyřešit ze dne na den. Přesto však všichni chceme, aby DP měl renomé dopravce, který je spolehlivý a může cestujícím nabídnout nejen například dobrý informační systém, ale bezpečnou přepravu na dobré úrovni. Na tom záleží cestujícím a musí na tom záležet i každému z nás.



Péče o životní prostředí v roce 2006

Text a foto: Mgr. Martin Koliáš, Dr. Stanislav Pavlík, oddělení Životního prostředí

V roce 2006 se oddělení ŽP zabývalo vedle své personální stabilizace i sjednocením přístupu k ochraně životního prostředí v jednotlivých provozovnách a na samotných pracovištích. Tím se podařilo vytvořit v rámci celého DP srovnatelné podmínky pro plnění jednotlivých zákonných ustanovení legislativy ŽP.

Hlavním úkolem oddělení ŽP bylo dopodrobna se seznámit se všemi provozovny v areálech DP a s riziky, které tyto provozovny představují pro životní prostředí, a to hned z několika hledisek. Ukázalo se, že vytvoření oddělení ŽP jako centra, které vykonává na úseku ochrany životního prostředí jednotnou odbornou kontrolní činnost a metodickou pomoc na všech pracovištích DP bylo nanejvýš žádoucí. Toto řešení umožňuje ucelené srovnání přístupu k otázkám a potřebám ŽP v bývalých oddělených závodech či divizích – autobusy, elektrické dráhy a metro. To, že tyto přístupy byly v minulosti rozdílné a že za standard bylo považováno pro jednoho něco jiného, než pro druhého, bylo užitečné zjištění. Z tohoto hlediska bylo sjednocení podniku rozhodně potřebným krokem, protože umožňuje jednotně prosazovat požadované zákonné normy a z nich vyplývající standardy. Nejen z těchto důvodů, ale i z potřeby konkrétní aplikace environmentální legislativy na podmínky DP oddělení ŽP vypracovalo v roce 2006 novou směrnici GR č. (36/2006) – Ochrana životního prostředí, která jednotně určuje pravidla pro ochranu ŽP. Jako ne zcela optimální nám připadá rozdělení kompetencí v jednotlivých provozovnách, garážích a depech, kde jsou minimálně tři rovnocenní vedoucí, a to správce areálu, vedoucí provozu a vedoucí správy vozidel, příp. další. Rozmělňuje se tak odpovědnost a mnohem obtížněji se vyžaduje stejně odpovědný přístup všech vedoucích.

Kontrolní orgány České inspekce životního prostředí, Magistrátu hl. m. Prahy a městských úřadů vnímají naše areály vždy jako celky bez ohledu na organizační strukturu. Velice jsme byli potěšeni přístupem naprosté většiny pracovníků, pro které sice mnohé požadavky legislativy na zajištění provozu z hlediska ochrany ŽP byly novinkou, ale rychle pochopili jejich nutnost. Především díky nim drtivá většina kontrol ze strany státních orgánů i orgánů samosprávy, kterých bylo nesrovnatelně více než v minulých letech, proběhly bez připomínek a vážnějších závad.

Loňský rok byl náročný i tím, že oddělení ŽP muselo v krátkém čase vypracovat

neběvalé množství dokumentů, abychom dostali požadavkům environmentální legislativy.

Dnem 1. května 2006 nabyla účinnosti vyhláška o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, která jasně vymezuje povinnost vypracovat plány opatření pro případ havarijního zhoršení jakosti vod (havarijní plány) pro všechny objekty, ve kterých se nachází nadlimitní množství látek pro vody závadných. Proto muselo být v průběhu roku 2006 vypracováno 14 nových havarijních plánů, které popisují místa uložení a manipulace s těmito látkami, stanovují preventivní protihavarijní opatření a následně další činnosti nezbytné pro zmírnění následků havárie a její způsob hlášení dotčeným orgánům státní správy a samosprávy. V letošním roce budeme pokračovat v aktualizaci již vypracovaných havarijních plánů a dopracujeme tyto dokumenty pro ta místa, na kterých se nadlimitní množství závadných látek vyskytuje. V současnosti dochází ke schvalování havarijních plánů pracovníky Magistrátu hl. m. Prahy. V rámci tohoto procesu probíhají na areálech místní šetření skutečného stavu. S potěšením lze konstatovat, že tyto externí kontroly probíhají bez zjištění větších nedostatků. Další obsáhlou a administrativně náročnou záležitostí byla příprava podkladů pro nová vodohospodářská povolení k odběru podzemních a povrchových vod, jejichž platnost končí v roce 2007.

V okrajové části areálu ÚD ED Hostivař jsme zjistili výskyt zvláště ohrožených živočichů, a to konkrétně čolka obecného a kuňky ohnivá. Tito obojživelníci se vyskytují v přirozených mokřadech, které zde jako jediné po léta přetrvaly nedotčené výstavbou areálových objektů a odstavných ploch. Protože se jedná o živočichy s velmi omezenou možností migrace, kteří jsou

závislí svým způsobem rozmnožování na stojatých mělkých tůních a rybníčcích, a kteří z naší přírody mizí hlavně z důvodů ubývání jejich přirozeného prostředí, snažili jsme se udělat pro zachování této lokality maximum. Vzhledem k tomu, že zmíněný prostor bude využíván jako deponie panelů a tramvajových pražců, iniciovali jsme jednání o zachování mokřadů v tomto místě. Ve spolupráci se správcem areálu a pracovníky provozu Vrchní stavby došlo po konzultaci s Českou inspekcí životního prostředí k dohodě, že zmíněné mokřady budou zachovány a prohloubeny (ochrana proti vyschnutí). Nakolik se nám snaha o záchranu těchto druhů v našem areálu povedla, ukáží až následující léta. Také na úseku odpadového hospodářství jsme v loňském roce zaznamenali značný posun. Během roku byly vypracovány plány odpadového hospodářství pro jednotlivé areály a nyní jsou ve schvalovacím procesu na Magistrátu hl. m. Prahy. Podařilo se uzavřít smlouvu na odvoz tříděného a směsného odpadu z areálu vozoven tramvajů se společností Pražské služby, a. s., která v blízké době vybaví vozovny nádobami na tříděný odpad (papír, plasty, sklo). V oblasti zpětného odběru některých výrobků se podařilo uzavřít smlouvy na bezplatný odběr např. baterií a monočlánků s firmou Ecobat, která umístí boxy na použité monočlánky v každém areálu. Zvláštní kategorií zpětného odběru je oddělený sběr elektrických výrobků (elektroodpadů). Vzhledem k tomu, že se tento systém v České republice teprve rozvíjí a řada firem ho snad z neznalosti nebo složitosti nevyužívá, je velkým úspěchem, že se podařilo úspěšně navázat kontakty s firmami, které jsou do systému odděleného sběru elektrických výrobků zapojeny. Ušetří se tak nemalé finanční prostředky za odstranění elektrických zařízení a výrobků.



Kuňka ohnivá (*Bombina orientalis*) je klasifikována jako ohrožený druh.



Samec čolka obecného (*Triturus vulgaris*) je silně ohroženým druhem.

Zbývá jen zajistit prostory pro dočasné ukládání vyřazených elektrických zařízení a věřím, že se tento systém v roce 2007 rozběhne naplno.

Pokroku se dosáhlo také ve vedení evidence odpadů. Program EVI 8 sloužící k evidenci odpadů a umožňující zpracování souhrnných ročních hlášení byl nainstalován všem správcům areálů, kteří zajišťují odstranění odpadů a zodpovídají za vedení jejich evidence v jednotlivých areálech.

V ochraně ovzduší se podařilo sjednotit kategorizaci zdrojů znečišťování ovzduší, zajistit všechna zákonem předepsaná měření těchto zdrojů a pro velké zdroje vypracovat nové provozní řády. Postupně zavádění sjednocené evidence spotřeb nátěrových hmot, ředidel a dalších produktů obsahujících těkavé látky v provozech lakoven umožní průběžné vyhodnocování množství vypouštěných škodlivin do ovzduší. V souladu s novými požadavky legislativy ochrany ozonové vrstvy byla provedena inventarizace zařízení, která obsahují vyhláškou specifikované freony a návazně i předepsané revize.

Jako jednu z nejužitečnějších věcí, která se v loňském roce podařila, považujeme softwarové zpracování databáze bezpečnostních listů (BL) chemických látek a přípravků a její umístění na Intranetu DP. Nyní databáze čítá přibližně 800 BL, je neustále doplňována o nové a celá databáze je průběžně aktualizována. BL je možno vyhledávat podle názvu výrobku, nebezpečné vlastnosti a symbolu nebezpečnosti, nově pak podle skladových čísel. Zatím databáze obsahuje BL, které byly dodavateli přípravků předány. V roce 2007 provádí oddělení ŽP inventarizaci veškerých chemických látek a přípravků, které se nacházejí na pracovištích. Srovnáním s databází BL zjistíme, pro které výrobky BL

chybějí a ve spolupráci s příslušnými útvary Jednotky zásobování požádáme dodavatele o zjednání nápravy.

Maximální informovanost všech pracovníků o složení, nebezpečných vlastnostech a správném zacházení s nesčetnými chemickými látkami nebo přípravky tyto látky obsahujícími, je v době, kdy se každoročně dostává na trh velké množství nových látek a přípravků s novým složením, nezbytná. Vstupem České republiky do Evropské unie od 1. května 2004 se velmi zpřísnila legislativa a vykazování nebezpečných chemických látek nebo přípravků (NCHLaP). V loňském roce nabyla účinnosti nová legislativní norma č. 59/2006 Sb. – zákon o prevenci závažných havárií, který ukládá povinnost zpracovat a na příslušný krajský úřad odevzdat za DP seznam areálů a objektů, kde se skládají nadlimitní množství vybraných NCHLaP. Vzhledem k tomu, že se tyto látky vyskytují téměř ve všech areálech a objektech, musel se prvotní přezkum výskytu NCHLaP týkat všech našich areálů.

Svoji snahu o zmiřování dopadů některých činností podniku na životní prostředí obecně i postupně zlepšování životního prostředí na pracovištích nezakládáme jen na kontrole dodržování příslušných legislativních předpisů, ale především na přímém metodickém vedení ve snaze o co největší informovanost zaměstnanců podniku. Za tímto účelem byly vytvořeny intranetové stránky oddělení ŽP, na kterých jsou aktuální informace a vysvětlení některých nových požadavků legislativy. Dále tyto webové stránky slouží jako informativní doplnění směrnice GR č. 36/2006, kde jsou podrobněji rozpracovány a pravidelně aktualizovány některé její aspekty podle neustále se měnící legislativy.



Mýtné a jednotka Vnitropodniková doprava

Jiří Urválek, Vnitropodniková doprava

Systém mýtného je v ČR provozován firmou Kapsch a umožňuje dva způsoby placení poplatků. Je to systém pre-pay a post-pay, což znamená placení předem formou zálohy nebo následně, až dle skutečně prokazaného užití zpoplatněných komunikací. Jednotka Vnitropodniková doprava přistoupila na systém placení mýtného post-pay, tedy následně po vykonání dopravy.

Proč jsme vybrali tuto možnost? Tento způsob se nám jevil jako jednodušší než sledovat čerpání z jednotlivých jednotek a včas tyto jednotky dobíjet – platit zálohy na jednotlivé jednotky. Způsob post-pay vyžaduje pouze buď potvrzení od banky nebo kartu nějaké společnosti, která umožňuje placení mýtného. Vzhledem k naší dlouhodobé spolupráci se společností CCS, která takovými kartami disponuje, jsme náš systém nastavili platbou prostřednictvím této společnosti. Palubní jednotky PREMID jsme závěrem minulého roku pořídili na vybraná vozidla a v současnosti dovybavujeme další vozidla dle potřeb provozu. Po zkušenosti prvního měsíce provozu mýtného jsme nezaznamenali žádné problémy. Jedinou nejasností je legislativní úprava kategorizace vozidel podléhajících placení mýtného. Tento problém je bohatě diskutován nejen v médiích, ale i v legislativní sféře. O co vlastně jde? Jde o to, že oproti dálniční známce je jedním z určujících parametrů přípustná hmotnost jízdní soupravy, tedy údaj uvedený v technickém průkazu vozidla. Tento údaj vychází od výrobce jako konstrukční parametr pro případnou montáž závěsného zařízení a připojení přívěsu. V praxi to znamená, že placení mýtného se vztahuje i na vozidla do 12 tun celkové hmotnosti, i když nemají přívěs a ani závěsná zařízení! I tato vozidla mají v technickém průkazu údaj o maximální hmotnosti jízdní soupravy, což přesahuje 12 tun. I když se to jeví naprosto nelogické platit za vozidlo, které nedosahuje limitu hmotnosti 12 tun a bez tažného zařízení ani nemůže dosáhnout tohoto limitu, legislativně tato povinnost platí i pro tato vozidla. Doufáme, že se tento problém legislativně vyjasní a upraví tak, aby se náklady dopravců zbytečně nenavýšovaly. Co říci závěrem? Po vyúčtování mýtného za leden 2007 lze usuzovat, že se naplňuje náš očekávaný předpoklad navýšení nákladů. Lze konstatovat, že u vybraných vozidel mýtné poplatky budou tvořit navýšení nákladů o 100 až 150 procent oproti nákladům na dálniční známky. A to uvažujeme pouze při dnešním rozsahu zpoplatněných komunikací. Při rozšíření počtu těchto úseků o silnice I. třídy dojde k dalšímu nárůstu.



Kampaň na předprodej jízdenek přinesla ovoce

Ing. Marie Lásková,
odbor Jízdní doklady a tržby

Prodej jízdních dokladů na rok 2007 byl zahájen již 23. října 2006 prodejem 365denních jízdenek s volitelnou dobou platnosti (tzv. klouzavých). Volitelný začátek doby platnosti byl omezen na období od 1. prosince 2006 do 31. ledna 2007, cestující měli možnost zakoupit tuto jízdenku až 90 dní před započítáním její platnosti. Stejně jako v průběhu celého roku bylo možné koupit s 60denním předstihem jízdenku klouzavě 30denní nebo 90denní.

Předprodej časových kuponů byl podpořen od samého počátku propagační kampaní, která měla především přilákat naše stálé zákazníky ke koupi kuponu co nejdříve, a tím eliminovat rozsáhlé fronty na počátku roku. Cestující byli proto v informační kampani upozorněni na výhody klouzavých jízdenek a zejména 365denního kuponu. V případě ztráty či krádeže lze k těmto jízdenkám, pokud její držitel vlastní průkazku PID občanskou s evidencí nebo žákovskou, studentskou či důchodcovskou, vyrobit jednou za 24 měsíců duplikát, poplatek za vystavení duplikátu činí 60 Kč. Plynulému prodeji jízdních dokladů přispěly deník Metro, internet, hlášení v metru, tisková mluvčí, metrovision, letáky ve vozidlech a na zastávkách i informace bezplatné telefonní linky provozované odborem Jízdních dokladů a tržeb.

Kampaň byla doprovázena i **bonusy za včasný nákup** – soutěží pro ty, kdo si koupí 365denní klouzavou jízdenku v období **od 23. října do 25. listopadu**.

Soutěž měla čtyři kola, v každém kole se vylosovanému cestujícímu proplatila tato jízdenka a další čtyři vylosovaní obdrželi věcné ceny. Výherci jednotlivých kol byli zveřejněni v deníku Metro a na internetových stránkách Dopravního podniku hl. m. Prahy. Cestující, kteří si přišli koupit roční jízdenku (klouzavou i klasickou) v **období od 27. listopadu do 16. prosince**, obdrželi propisovací tužku a prvních 2 000 zákazníků, kteří si kupovali jízdenky ve střediscích dopravních informací, obdrželo křížovky. Od pondělí 27. listopadu byl zahájen prodej všech druhů kuponů na rok 2007 s výjimkou kuponů měsíčních, ty se začaly prodávat dne 11. prosince 2006. Jako každoročně se kupony prodávaly ve všech **prodejních místech** firmy Šoch, v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti, ve střediscích dopravních informací, v pobočkách České pošty (99 poboček), trafikách a vybraných železničních stanicích. Hromadně pro své zaměstnance si odebralo časové jízdenky roční nebo čtvrtletní 48 podniků.

V rámci předprodeje na rok 2007 byla rozšířena **možnost platby jízdních dokladů pomocí platební karty** o další prodejní místa. Kromě prodejních míst Roztyly, Centrální dispečink a středisek dopravních informací je možné platit kartami v předprodejních místech ve stanicích metra Hůrka, Karlovo náměstí, Hloubětín, Nádraží Holešovice a Želivského.

Za období od 23. října do 31. ledna 2007 bylo přes platební terminály utrženo 120 184 996 Kč. Z celkové výše nominálních tržeb za jízdní doklady v tomto období v částce 956 481 243 Kč to je 12,56 %. Celkem se v období od 27. listopadu 2006 do 31. ledna 2007 prodalo 392 763 kusů **standardních kuponů** (bez kuponů s volitelnou dobou platnosti), z toho 135 617 kusů kuponů ročních. Čistě tržby z těchto prodaných kuponů činily 692 162 460 Kč. Pro srovnání uvádíme údaj o prodeji na rok 2006. Celkem se za období od 28. listopadu 2005 do 31. ledna 2006 prodalo 412 968 kusů kuponů v celkové hodnotě 767 305 805 Kč. Pokles počtu prodaných standardních kuponů proti roku 2006 je dán „přesunem“ cestující veřejnosti k nákupu jízdenek s volitelnou dobou platnosti již v průběhu roku 2006 i brzkému zahájení prodeje kuponů s volitelnou dobou platnosti.

Vzrůstajícímu počtu prodaných **časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti** přispěla nemalou měrou i zvýšená propagační kampaň těchto jízdenek.

Celkem se v období od 23. října 2006 do 31. ledna 2007 prodalo 389 101 kusů jízdenek s volitelnou dobou platnosti, z toho 8 800 kusů jízdenek 365denních, tržby z „klouzavých“ časových jízdenek připadající na toto období činí 152 633 869 Kč. Pro srovnání, ve stejném období roku 2006 (od 23. října 2005 do 31. ledna 2006) se prodalo 306 237 kusů časových jízdenek

s volitelnou dobou platnosti. Nárůst počtu prodaných časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti oproti roku 2006 je ve výši 82 864 kusů, tj. nárůst o 27,05%.

I tyto údaje svědčí o tom, že je přínosem využít vhodného marketingového nástroje (soutěž, rozdávání drobných dáreků). Ke zvýšení prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti přispěly nemalou měrou i pravidelné informace o „klouzavých jízdenkách“ v deníku Metro v průběhu celého roku.

V pěti **střediscích dopravních informací** (Muzeum, Anděl, Jungmanovo náměstí, Holešovice a Magistrát) se v rámci předprodeje na rok 2007 prodalo celkem 20 859 kusů standardních kuponů v celkové hodnotě 65 135 750 Kč, z toho 14 590 kusů kuponů ročních. Z celkového počtu 392 763 kusů prodaných standardních kuponů na rok 2007 to je 5,3 %. Ve srovnání s rokem 2006 (v SDI prodáno celkem 19 507 kusů ročních kuponů) poklesl počet prodaných ročních kuponů o 4 917 kusů. Tento pokles je způsoben již zmíněným „přesunem“ cestující veřejnosti k nákupu jízdenek s volitelnou dobou platnosti i rozšířením počtu terminálů pro příjem platebních karet na prodejních místech.

Další prodejní místa, jako je Česká pošta, České dráhy, případně přímý rozvoz na podniky se na celkovém objemu podílela zanedbatelným způsobem.



Za zničení dokumentů hrozí vysoká pokuta

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, odd. Archiv

Před rokem jsme na stránkách **DP-KONT@KTU** naznačili, že práce v archivu není jen zasněným a klidným prohlížením zažloutlých papírů a fotografií. Archiv – to není jen ohlazené se do minulosti, ale i nezbytným uchováváním současnosti, je odkazem pro budoucí generace.

Ale netýká se jen těch badatelů, kteří budou za padesát či sto let zpracovávat další kapitoly z historie pražské městské hromadné dopravy či jejího organizačního začlenění. Archiv by měl pochopitelně umožnit uchovat pro potřeby Dopravního podniku dokumenty z doby relativně nedávné. Najdeme v archivu DP opravdu vše, co potřebujeme?

Najdeme v archivu vše?

Před čtvrt stoletím vznikl dokumentární filmový cyklus *Potomci a předkové*. V jeho úvodním komentáři se říká: *My všichni jsme současně potomci i předkové*. Touto jedinou větou, aniž by si to autoři filmu uvědomovali, vystihují i určitou podstatu práce archivu. Jako potomci s úctou a záj-

...blíží informace o předprodeji a soutěži získáte na www.dpp.cz

Od 23. října si můžete zakoupit 365denní jízdenky na rok 2007 v předprodejních místech ve stanicích metra a v budově Centrálního dispečinku DP v ulici Na Bojišti, Praha 2!
Ve stanicích metra Roztyly, Hůrka, Karlovo náměstí, Hloubětín, Nádraží Holešovice a Želivského a dále v budově Centrálního dispečinku DP v ulici Na Bojišti, Praha 2 můžete platit platebními kartami.



Jedna z několika místností spisovny. Na tomto snímku je vidět část starých mzdových listů. Vpravo jsou „mladší“ z osmdesátých let, „knihy“ vlevo jsou z konce padesátých let. Mzdové listy se uchovávají minimálně 45 let.

mem hledíme do minulosti, co nám naši předkové zachovali, co dokázali. Budou naši potomci na své předky (tedy na nás) pohlížet se stejnou úctou a zájmem? Nebo budou nemile překvapeni, jak málo pramenů z dnešní doby zůstalo. Pramenem míníme původní archivní dokument, nikoliv článek v literatuře či na internetu.

V Dopravním podniku je situace organizačně poměrně komplikovaná. Organizační řád DP pověřuje mnoho útvarů ukládáním, archivací, uchováváním „něčeho“ – technické dokumentace, jízdních řádů, smluv, přehledů nemovitého majetku a mnohého dalšího. V případě dokumentů, kterým budeme říkat „živé“ (slovem dokument se podle zákona označuje vlastně vše: dopisy, faktury, fotografie, technické výkresy a další) je to celkem logické a správné. Příslušné útvary potřebují mít například aktuální platné výkresy tramvajových tratí, staveb, platné jízdní řády atd. Zkrátka vše, co je nezbytné pro základní úkol DP, tj. provozovat městskou hromadnou dopravu. Dříve nebo později se ale každý dokument stane historií. A co pak? Pak by měl okamžitě přijít do archivu. A to buď přímo nebo přes spisovnu. Není nejmenší důvod, proč by měly některé dokumenty zůstat u příslušného útvaru deset, patnáct či třicet let. Vyřízené spisy (spis je svazek dokumentů postupně vzniklých k jedné věci) musí vždy přijít do spisovny DP, tj. do oddělení 300120 Archiv v Hostivaři, kde jsou uloženy buď trvale nebo na dobu, kterou ukládá tzv. spisový archivní plán. Protože v případě DP se na takovém plánu teprve začíná pracovat, posuzují se skartační lhůty dokumentů podle Typového skartačního rejstříku, který vydalo Ministerstvo vnitra ČR v novelizovaném znění v roce 2005.

Útvary určené organizačním řádem k archivaci určité dokumentace ale zásadně nedávají po uplynutí určité doby dokumenty ani do spisovny DP, ani do archivu DP. Pokud

dokumenty samy skartují nebo vyhazují, dopouštějí se vážného prohřešku.

V nejbližší době začne platit nový Spisový, skartační a archivní řád DP, který do poloviny února procházel „kolečkem“ připomínkového řízení. V době, kdy vzniká tento článek, byla uzávěrka na dodání připomínek, které se urychleně vyhodnocují a jsou-li odůvodněné, případně zda spadají do dané problematiky, budou do definitivního znění zapracovány. Tato vnitropodniková norma má ještě jednu zvláštnost. Aby mohla vstoupit v platnost po podpisu generálního ředitele, musí její výsledné znění ještě po odborné stránce schválit i nadřízený archivní orgán, v našem případě Archiv hlavního města Prahy.

Spisový, skartační a archivní řád DP určuje řadu náležitostí spojených se vznikem a pohybem dokumentů v DP, jejich evidencí a ukládáním.

Schovávat na pracovišti staré spisy, které vznikly v DP (nebo EP) jako památku na naše předky je nejen nezákonné, ale samo o sobě ohrožuje i jejich zachování pro budoucnost. Mnohé kanceláře, příruční registry, pomocné sklady a sklepy nesplňují technické odborné náležitosti na uchovávání archiválií – především teplotu a vlhkost vzduchu. Představy o tom, že starým papírům prospívá uzavřená a dobře vytopená suchá místnost, někdy bez oken, jsou zpravidla mylné. Naproti tomu archiv má k dispozici prostory, které splňují náležitosti stanovené zákonem, tj. například klimatizované depozitáře pro trvalé uložení archiválií.

Na otázku položenou v úvodu musím bohužel konstatovat – v archivu nenajdete vše. Například informace o vozovém parku, předávání nových tramvají apod. do archivu po roce 1971 (!) nikdo nikdy neodevzdal. Bohužel. Možná někde stále leží v nějakém sklepě, možná je někdo vyhodil, možná si je uschoval nějaký dopravní fanda. Je to hrubá chyba.

Pár řádků o pokutách

Archiv a výkon spisové služby jako takové (nyní nemáme na mysli jen náš odbor Spisová služba) podléhá podle zákona č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě a o změně některých zákonů (dále jen archivní zákon) a podle dalších právních předpisů státní kontrole. Tu vykonávají nadřízené státní archivy. Ty jsou orgánem státní správy, do jejichž působnosti spadá specializovaná kontrola, odborný dozor nebo inspekce. Státní kontrolu mohou nadřízené archivy provádět u všech právnických i fyzických osob, u kterých podle archivního zákona vznikla povinnost vykonávat spisovou službu. Takovou právní osobou bezesporu je i náš Dopravní podnik. A pokud se zjistí nedostatky a vyvolá se správní řízení?

Archivní zákon hovoří jasně. Například kdo neuchovává dokumenty nebo neumožní oprávněné osobě provést výběr archiválií, může dostat pokutu až 5 tisíc korun.

(Oprávněnou osobou, která rozhoduje, co je archiválie, není vedoucí některého z útvarů DP, které dlouhodobě uchovávají určené dokumenty). Pokud Dopravní podnik nezajistí odbornou správu dokumentů vzešlých z jeho činnosti nebo z činnosti jeho předchůdců, může mu být ve správním řízení uložena pokuta až 50 tisíc korun. Pokud by Dopravní podnik nevydal skartační a spisový řád, může být „odměněn“ pokutou až 100 tisíc korun. **A pokud by někdo zničil dokumenty bez souhlasu příslušného archivu**, mohla by být ve správním řízení udělena **pokuta až 250 tisíc korun – tedy čtvrt milionu**.

Žádný z útvarů DP nemá právo samostatně rozhodnout o likvidaci dokumentů! Toto spadá výlučně do pravomoci oddělení 300120 Archiv v úzké součinnosti s Archivem hlavního města Prahy.

Abychom jen nestrašili pokutou...

Na archiv DP si nevzpomenou jen badatelé v historii pražské dopravy, ale často i lidé, kteří se o tento útvar nikdy nezajímali. Jednoho dne totiž se náš čas navrší a odcházíme do důchodu. Zdánlivě rutinní věc. Dojde se na „důchodák“, tam se vše snadno vyřídí – a je to. Omyl! Několikrát ročně různí žadatelé o důchod dohledávají některé náležitosti, o kterých se na Pražské správě sociálního zabezpečení dovědí, že jim chybí. A pak přijde – třeba i dvacet let po odchodu z DP k jinému zaměstnavateli – archiv DP k dobru a hledají se i případné různé doklady o zaměstnání před nástupem k DP. V loňském roce jsme například u jednoho bývalého zaměstnance hledali i podklady pro zjištění příčin rozdílu pouhých tří dnů v evidenci pracovní neschopnosti, která se odehrála v roce 1980, tedy před čtvrt stoletím. (A pak,



Skartace. Uzamčené kontejnery s materiály DP se vydávají na svoji poslední cestu. Pro Dopravní podnik přestaly existovat, záhy skončí v drtičce papíru. Jen pro zajímavost – do sedmnácti kontejnerů v tomto automobilu se vejde asi 3 a půl tuny písemností.

že se na důchod „dělá“ jen posledních deset let...)

Osobní spisy bývalých i současných zaměstnanců podléhají zvláštnímu režimu, protože kromě archivního zákona existuje také zákon na ochranu osobních údajů. Přesto se kromě zmíněných a vlastně rutinních pracovních záležitostí sledujeme právě v oblasti osobních spisů se zajímavou badatelskou činností, kdy různí lidé, kteří v DP nepracují, hledají informace o svých předcích, kteří byli před dvěma i více generacemi zaměstnáni u někdejších Elektrických podniků. Mají velkou radost, když pro ně najdeme jakýkoli biografický údaj. Hledali jsme údaje o jednom pradědečkovi, o kterém nebyl znám ani rok narození. Kromě jména byl na počátku jen jediný údaj tradovaný v rodině, že „prý jezdil u pražské koňky“. V osobních spisech jsme našli nejen chybějící přesné datum narození pradědečka (narozen 5. srpna 1861), ale objevili jsme i jednoho jeho zapomenutého potomka. Zajímavé bylo pátrání jedné paní po informacích o nehodě, která se odehrála v roce 1938, při níž zahynula sestra její maminky. (O této nehodě jsme shodou okolností svého času na stránkách DP-KONTAKTu také psali.)

Nezapomínejte na archiv!

Stále platí, že v archivu najdeme jen to, co se do něho dá. A to je možné jen při řádném výkonu spisové služby. Pokud si někdo myslí, že za to odpovídá jen vedoucí útvaru 300100 – odbor Spisová služba a vedoucí útvarů 300110 – oddělení Podatelna a 300120 Archiv, má pravdu jen částečně. Chod spisové služby jsou povinni kontrolovat i vedoucí ostatních útvarů. A tou kontrolou rozhodně není jen stížnost na pozdní dodání nebo vyřízení dopisu, ale i dohled nad tím, aby po určité době byly dokumenty DP uloženy ve spisovně DP, případně následně trvale v archivu. Takže, na závěr už jen tradiční větu: **Nezapomínejte na archiv!**



Revizoři v uplynulém roce a spolupráce s Městskou policií

*Josef Hocek,
vedoucí odboru Přepravní kontrola*

V roce 2006 byla práci přepravní kontroly věnována mimořádná pozornost a to nejen z pohledu managementu Dopravního podniku, ale i představitelů Magistrátu hl. m. Prahy, kteří mají nejen tarifní, ale i bezpečnostní problematiku města na starosti. Přepravní kontrola tak sehrála nemalou úlohu při zajišťování přepravně tarifní kázně cestujících především na nočních tramvajových linkách, ale i při zajišťování bezpečnosti řidičů tramvají v této době.

Naplánované akce se konaly vždy ve spolupráci s Městskou policií, která se tak v poslední době stala neodlučitelou složkou přepravní kontroly na všech nočních linkách a při rozsáhlejších akcích v metru. Vůbec nejdůležitějším rozhodnutím vedení Dopravního podniku týkajícím se pracovníků přepravní kontroly bylo na začátku roku navýšení dosavadního stavu revizorů o 30 %, tedy na celkový počet 150 pracovníků. O tomto kroku jsme již informovali v zářijovém čísle DP-KONT@KTU a jen připomínám, že se tehdy do výběrového řízení přihlásilo více jak 900 uchazečů, fyzicky se přišlo prezentovat 650 a nakonec po závěrečných zkouškách bylo vyřazeno 33 nových revizorů, kteří posílili řady pracovníků přepravní kontroly. Tento krok se jednoznačně promítl v konečném bilancování na konci roku a výrazně ovlivnil konečné statisticko-hospodářské výsledky odboru Přepravní kontrola. Navýšení počtu revizorů přineslo s sebou mnoho problémů, které bylo nutné řešit za pochodu. Výraznou úlohu v tomto směru sehrály aktivity odborových

organizací, které v tomto roce vyvinuly nebyvalou aktivitu v okruhu přepravní kontroly.

V oblasti legislativy došlo k pozitivnímu posunu a od 1. července 2006 dle novelizovaného zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, mohou dopravci pro účely podání návrhů na zahájení řízení o zaplacení jízdného a přírážky k jízdnému vyžadovat doplnění, popřípadě upřesnění zjištěných osobních údajů z informačního systému evidence obyvatel. Nápravou tohoto problému, který se hlavně díky Sdružení DP ČR podařilo vyřešit, je jednoznačně pozitivní, nicméně neúplně pro účely velkých dopravců, kteří zabezpečují i závislou trakci. Druhý zákon, o který se opírá činnost přepravních kontrol – Zákon č. 266/1996 Sb., o drahách, tuto možnost totiž neumožňuje. Metodický pokyn, který na základě jednání představitelů Sdružení dopravních podniků České republiky byl dojednaný na Ministerstvu vnitra ČR, je administrativně složitý, a tak nahlížen do Centrálního registru obyvatelstva pravděpodobně využije jen málo DP. To ale neznamená, že ti, kteří se touto záležitostí zabývali, neodvedli dobrou práci. Naopak. Jen ti zasvěcení dobře ví, že prosadit jakoukoliv legislativní změnu, která by v samém konci měla zajistit práva dopravcům a těm co městskou dopravu zneužívají více znepříjemnit život, je mnohdy nadlidský úkol. Problémů je v této oblasti více a teprve čas ukáže, kam směřuje legislativa v této oblasti. V samém začátku tohoto článku jsem se zmínil o spolupráci s Městskou policií v loňském roce a bylo by nefer nezmínit se o ní více. Byla dobrá a pod vedením policejního rady Bc. Karla Kreuzera – vedoucího útvaru metra, který má „naši“ spolupráci v popisu práce, došlo vždy k dohodě i v případech předem neplánovaných společných akcí, které byly mimořádné a vynuceny momentální potřebou DP. V roce 2006 tak s přepravní kontrolou spolupracovalo 932 městských policistů při 160 kontrolních akcích, což bylo o 76 % více než v roce předcházejícím. Kdyby byl tento článek i o společných nočních kontrolách v současné době, musel bych ho ještě doplnit o další vzájemné vazby spolupráce, ale to až někdy příště. Celkově však lze říci, že současná spolupráce s Městskou policií byla a je na vysoké úrovni, ke které přispívají nyní i pravidelné schůzky, na kterých se řeší problémy, které se během spolupráce vyskytnou. Snahou obou zúčastněných však je, aby se neustále zvyšoval komfort a bezpečnost cestování v PID. Všichni poctivě platící cestující mají na ně právo a je naší povinností ho v co největší míře zabezpečit. Nelze také v žádném případě tolerovat nepoctivce, kteří se přepravují na úkor všech poctivě platících cestujících. Je to nedílná součást naší práce.

Stručná statistika výsledků odboru přepravní kontroly v roce 2006

Počet zkontrolovaných cestujících přibližně	6,5 milionu
Počet postihů celkem	258 859
Počet postihů placených na místě kontroly	102 998
Vybráno na postizích na místě kontroly	52,4 milionu Kč
Počet postihů zaplacených v doplatkové pokladně	68 500
Vybráno na postizích v doplatkové pokladně	26,9 milionu Kč
Vybráno na postizích celkem (ve spolupráci s advokátní kancelář)	108,3 milionu Kč
Počet podaných žalob	58 900
Počet akcí s Městskou policií	160
Počet napadení přepravních kontrolorů	56



Systémy řízení kvality v Dopravním podniku

Ing. Jan Barchánek, Mgr. Martin Lutr, oddělení Kvalita a technika řízení

Jednoznačnou podmínkou pro úspěch firmy v konkurenčním prostředí je dobře fungující systém kvality, který je součástí řízení podniku a nástrojem k udržení a zlepšování postavení na trhu.

Problematice řízení kvality věnuje Dopravní podnik značnou pozornost, a to jak přímo v rámci provozování veřejné dopravy, tak i u souvisejících podpůrných aktivit. Systémy řízení kvality obecně vycházejí z normy ČSN EN ISO 9001 a jsou nastaveny pro sledování a plnění oprávněných požadavků zákazníků, dále jsou sledovány požadavky smluvních a jiných partnerů a požadavky právních předpisů a technických norem. V oblasti provozování veřejné dopravy je hlavním nástrojem pro řízení kvality poskytované služby Program kvality služby (dle normy ČSN EN 13 816) a jeho jednotlivé standardy kvality, které reprezentují strategické cíle DP. Rozvoj systémů řízení kvality v DP byl zahájen v polovině 90. let minulého století, kdy začaly práce na přípravě dílčích systémů řízení kvality v divizích Elektrické dráhy a Autobusy a zároveň byly položeny základní kameny Programu kvality služby. Významnými mezníky v jednotlivých systémech bylo získání příslušných certifikátů v roce 1998 pro opravnu tramvají, v roce 1999 pro opravnu autobusů (DOZ Hostivař) a v roce 2002 pro obchodně-zásobovací odbor divize ED. Rozvoj uvedených systémů řízení kvality samozřejmě neskončil

certifikačním auditem, ale pokračoval dále. V následujícím období započaly v divizi Metro přípravné práce pro certifikaci hlavního předmětu činnosti – provozování veřejné přepravy osob. Realizace Transformačního projektu měla také výrazný vliv na řízení kvality. V jednotlivých dílčích systémech kvality byly postupně provedeny významné úpravy, které reagovaly na organizační a procesní změny v rámci transformace DP. Zároveň byla v rámci subprojektu D8 – Systém řízení kvality připravována strategie rozvoje řízení kvality pro další období. Začátkem roku 2006 byla úspěšně certifikována Stanice technické kontroly (součást jednotky Vnitropodniková doprava), pro jejíž provozování je certifikace dle ČSN EN ISO 9001 nutnou podmínkou. V červnu 2006 byla završena první fáze budování systému řízení kvality v bývalé divizi Metro certifikací provozování veřejné přepravy osob na lince C. V rámci systému řízení kvality jednotky Provoz Metro došlo poprvé k propojení řízení kvality procesů dle ČSN EN ISO 9001 a řízení kvality poskytované služby dle ČSN EN 13816 prostřednictvím Programu kvality služby a standardů kvality. Další rozvojovou etapou bylo rozšíření platnosti certifikátu o linku A v prosinci 2006, přičemž systém řízení kvality dle ČSN EN ISO 9001 v rámci jednotky Provoz Metro je v současné době plně funkční (i když zatím necertifikovaný) i pro linku B. Práce subprojektu D8 – Systém řízení kvality byly završeny k 1. říjnu 2006 vytvořením oddělení 900430 – Kvalita a technika řízení, které je odpovědné za další rozvoj systémů řízení kvality v DP. Pro následující období je klíčovým úkolem dokončení změn jednotlivých systémů řízení kvality v návaznosti na transformaci DP a postupný další rozvoj těchto systémů. V oblasti kvality poskytované služby se jedná o pokračování a rozšíření Progra-

mu kvality služby včetně případných úprav a doplnění jednotlivých standardů kvality podle strategických cílů DP. Zároveň budou pokračovat přípravné práce pro certifikaci dílčích systémů i z pohledu kvality poskytované služby (podle ČSN EN 13816). Další rozvoj systému řízení kvality dle ČSN EN ISO 9001 bude spočívat v posouzení možností rozšíření stávajících dílčích systémů, případně vybudování nových dílčích systémů v rámci hlavních procesů (Provoz Tramvaje, Provoz Autobusy) i vybraných obslužných a štábních činností. Zejména u provozních útvarů je důležitým cílem propojení řízení kvality procesů a řízení kvality poskytované služby pro maximalizaci synergických efektů. Celospolečenský vývoj vyzývá nejen k poskytování kvalitních produktů, ale i odpovědnosti firem za vlivy na životní prostředí v rámci zásad trvale udržitelného rozvoje. Vhodným nástrojem může být například implementace norem ČSN EN ISO 14001 (životní prostředí) a OHSAS 18001 (bezpečnost a ochrana zdraví při práci), případně i dalších. V organizační rovině řízení kvality bude finálně dořešeno jmenování představitele vedení společnosti pro kvalitu. Tuto funkci nyní dočasně vykonává generální ředitel. Termíny a postupná etapizace prací budou samozřejmě respektovat technické a ekonomické možnosti, přičemž cílem je postupně vybudování funkčního systému řízení kvality pro celý DP. Strategická rozhodnutí vedení společnosti o certifikaci jednotlivých částí systému řízení kvality budou vycházet z požadavků právních předpisů na vykonávané činnosti, požadavků zadavatelů či odběratelů služeb a výrobků a vývoje konkurenčního prostředí. Všem zainteresovaným zaměstnancům, kteří se přímo nebo nepřímo podíleli a podílejí na zavádění, udržování a naplňování jednotlivých dílčích systémů řízení kvality, patří upřímné poděkování za dosud vykonanou práci.



Tabulka: Certifikované činnosti v systémech řízení kvality

Organizační složka	Certifikované činnosti	Datum vydání prvního certifikátu	Certifikační společnost
jednotka Správa vozidel Autobusy – provozovna Ústřední dílny BUS	Opravy a modernizace dieselových motorů, opravy kompresorů, převodovek, náprav a brzd, vzduchových a elektrických dílů pro motorová vozidla	15. 11. 1999	Det Norske Veritas
jednotka Vnitropodniková doprava – středisko Stanice technické kontroly	Provozování činnosti Stanice technické kontroly	24. 1. 2006	Det Norske Veritas
jednotka Správa vozidel Tramvaje – provozovna Opravna Tramvají	Opravy a modernizace - elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel - podvozků a vozových skříní tramvají, převodovek a dílů pro kolejová vozidla	5. 11. 1998	Det Norske Veritas
jednotka Zásobování	Nákup, skladování a vydávání náhradních dílů, produktů a oděvů pro opravárenské a provozní potřeby DP	15. 1. 2002	Det Norske Veritas
jednotka Provoz Metro, linka A a C	Veřejná přeprava osob	8. 1. 2007 (trať A a C) / 19. 6. 2006 (trať C)	Lloyd's Register Quality Assurance

Modernizace tramvají

Text a foto: oddělení Opravy a údržby tramvají jednotky Správa vozidel Tramvaje

Vzhledem k tomu, že vozy typu T3 již byly jak technicky tak i morálně zastaralé, jejich průměrná stáří v roce 2000 přesahovalo 30 let a tvořily přitom třetinu celého vozového parku, bylo rozhodnuto, že v následujících letech projdou celkovou rekonstrukcí spojenou s modernizací.

Důvodem, proč se přistoupilo k tomuto řešení, byl jednak nedostatek finančních prostředků na nákup nových vozů a zároveň i neschopnost bývalého monopolního výrobce tramvají ČKD Praha vyvinout a vyrobit nový typ tramvaje. Z toho vyplynula nutnost vybrat výrobce nového typu tramvají v nízkopodlažním provedení, což znamenalo poměrně značnou prodlevu od výběru výrobce až po zahájení sériové výroby. Dodávka prvního nového vozu, typ 14T, pro pražskou MHD, se uskutečnila v samém závěru roku 2005. Rozhodnutí zahájit modernizaci zastaralých vozidel tak pomohlo překlenout období do nákupu nových tramvají a jejich plného zařazení do provozu.

Na modernizaci vozů T3 byla po dobu rekonstrukce Ústředních dílen (nyní Opravná tramvají) vybrána šumperská firma Pars nova, kde bylo koncem roku 2000 a v průběhu roku 2001 provedeno prvních 35 modernizací na typ T3R.P. V téže roce zahájil modernizaci Dopravní podnik Praha v Opravně tramvají, která pak modernizaci vozů T3 zcela převzala. V závislosti na dodávkách nových tramvají 14T a 15T a jejich úspěšném zařazení do pravidelného provozu je předpoklad, že rekonstrukce budou pokračovat do roku 2011. Celková doba modernizace a počet zmodernizovaných vozů se bude odvíjet od počtu nově nakoupených vozů 14T a 15T. Pokud se nákup plně uskuteční v plánovaném množství, bude modernizace vzhledem

Složení vozového parku k 31. lednu 2007

typ vozu	počet
T3	60
T3M	92
T3SU	289
T3R.P	253
T3R.PV	30
T3R.PLF	1
T6A5	151
KT8D5	33
KT8D5.RN2P	10
RT6N1	4
14T	8
Provozní vozy celkem	931
Probíhající modernizace v OT	25
Probíhající modernizace v Pars	4
Celkový počet vozů	960

k dané kapacitě dopravních provozoven utlumená, případně část modernizovaných vozů odprodána.

Modernizace na typ T3R.P, jak bylo již dříve podrobně popsáno, spočívá zejména v generální opravě skříňe, osazení vozu trakční výzbrojí TV-Progress, nahrazení motorgenerátoru statickým měničím a dalších drobnějších úpravách přispívajících k bezpečnému a spolehlivému provozu. Vnější vzhled vozu se prakticky nezměnil, pomineme-li nový lak na generálované karoserii, zakryté podvozky a nové infor-

novým, částečně nízkopodlažním, který dodávají Krnovské opravný a strojírny. Na vozidle je provedena generální oprava podvozků, osazena trakční výzbrojí TV Progress od firmy Cegelec a původní pantografy jsou nahrazeny polopantografy firmy Stemmann. K ovládání vozu je použito ručního řadiče, řidič má k dispozici kamerový systém ke sledování vnitřního i vnějšího prostoru. Pracoviště řidiče je klimatizováno. Teplotu v prostoru cestujících zajišťují teplovzdušné agregáty umístěné v podstavcích sedadel a střední článek je temperován topnicemi



Vzhledem k tomu, že některé typy vozů byly zastaralé, v následujících letech projdou celkovou rekonstrukcí spojenou s modernizací.

mační prvky pro cestující. K nejviditelnějším změnám došlo v interiéru vozů. Kabina řidiče je prostornější a je vybavena pohodlnou pneumaticky odpruženou sedačkou. Laminátové sedačky cestujících byly nahrazeny čalouněnými, zakotvenými do boku vozu, nově jsou upevněny i zadržovací tyče, což umožňuje strojové čištění podlahy. Cestující jsou informováni moderními oboustrannými informačními panely.

Některé vozové skříňe jsou ve velmi špatném stavu a jejich rekonstrukce byla prakticky nemožná, proto jsou k modernizaci využívány i nové vozové skříňe VarCB3 z Krnovských oprav a strojírny. Tramvaje rekonstruované s použitím nové vozové skříňe jsou označeny jako typ T3R.PV. Rozsah modernizace elektrovýzbroje, interiéru i ostatních prvků je shodný s typem T3R.P. Nejnovější variantou modernizace je typ T3R.PLF, kdy byla použita částečně nízkopodlažní skříň VarCB3LF od stejného výrobce. První tramvaj tohoto typu byla v Opravně tramvají vyrobena koncem roku 2006 s předpokladem pokračování shodnou rekonstrukcí dalších deseti vozů v roce 2007.

Po zkušebnostech s modernizací vozů KT8D5 v Brně a Ostravě přistoupil pražský Dopravní podnik k modernizaci těchto vozů v šumperské firmě Pars nova v roce 2004. Oba krajní články vozu procházejí generální opravou a střední článek je nahrazen

pod schody. Cestující jsou informováni moderními informačními panely a digitálními transparenty. První vůz byl zprovozněn na jaře roku 2005, dokončení modernizace všech vozů na typ KT8D5.RN2P je plánováno do roku 2014.



Co přináší DORIS a jeho další výhled

*Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,
jednotka Provoz Tramvaje*

O řídicím systému DORIS jsme již psali již v červencovém DP-KONT@KTu před pěti lety. Od té doby prošel řídicí systém mnoha změnami, ale filozofie stanovená při jeho vzniku zůstává zachována. Mění se však počítačové prostředí a rozšiřuje se množství funkcí, které řídicí systém dispečerskému řízení poskytuje. S tím samozřejmě vzrůstá i množství výstupních dat, které je možno využít při vyhodnocování provozu tramvají, ale i např. při tvorbě jízdních řádů, především při optimalizaci jízdních dob.

V roce 2003 proběhla změna počítačového prostředí – MS DOS byl nahrazen MS Windows. To přineslo především nové možnosti v grafickém zobrazení a ovládání dispečerských pracovišť. Další zásadní

změna probíhala od roku 2005 a byla završena 22. května 2006. Dopravní podnik byl nucen opustit analogovou rádiovou síť, proto byla nutná celková změna technologie, a to nejen řídicího systému, ale i vybavení tramvajových vlaků. Byla zvolena cesta, kdy je k radioprovozu a přenosu dat mezi tramvajovým vlakem a dispečinkem tramvají využíván městský radiový systém Tetra. V tramvajových vozech byly vyměněny radiostanice, radiokomunikační adaptéry a upraveny programy palubních počítačů.

Po dobu výměny komponentů byly v provozu dva systémy: původní analogový DORIS a nový digitální DORIS 2005T (2005 – rok uvedení do provozu, T – Tetra). Některé vozy byly již vybaveny digitálním zařízením, zbylé ještě měly zařízení analogové. Bylo nutné, aby oba systémy byly plně kompatibilní. Souběh obou systémů kladl na řídicí systém i dispečery provozního dispečinku tramvají vysoké nároky. Oba systémy pracovaly souběžně na dispečerském pracovišti na jednom počítači tak, aby bylo možno sledovat a komunikovat s vozy s naprosto odlišným systémem. Dispečer přepínal na jednom monitoru dvě obrazovky podle vybavení tramvajového vozu, s jehož řídicím vedl hovor nebo

jehož polohu chtěl sledovat. Dne 22. května 2006 byly do sítě vypraveny všechny vlaky vybavené pro provoz v digitální síti a provoz analogové sítě byl ukončen.

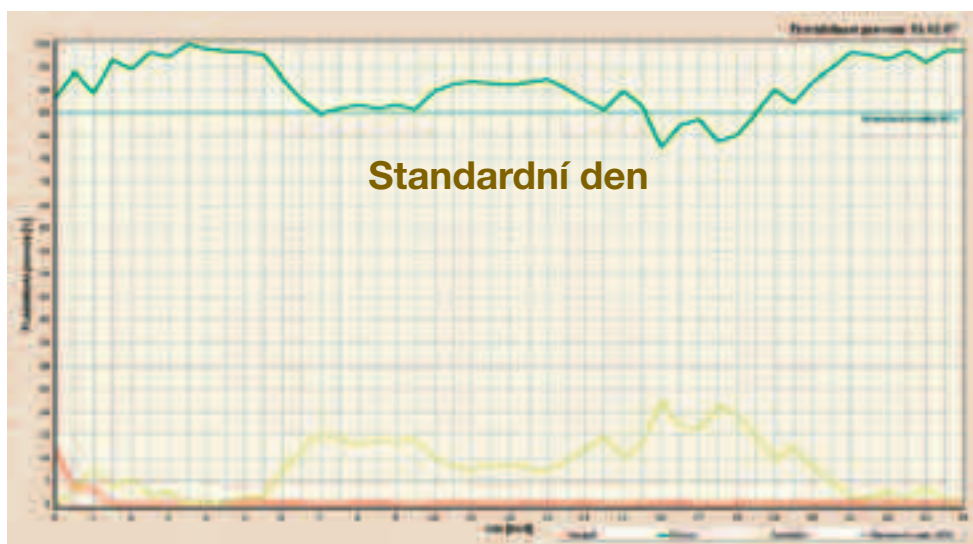
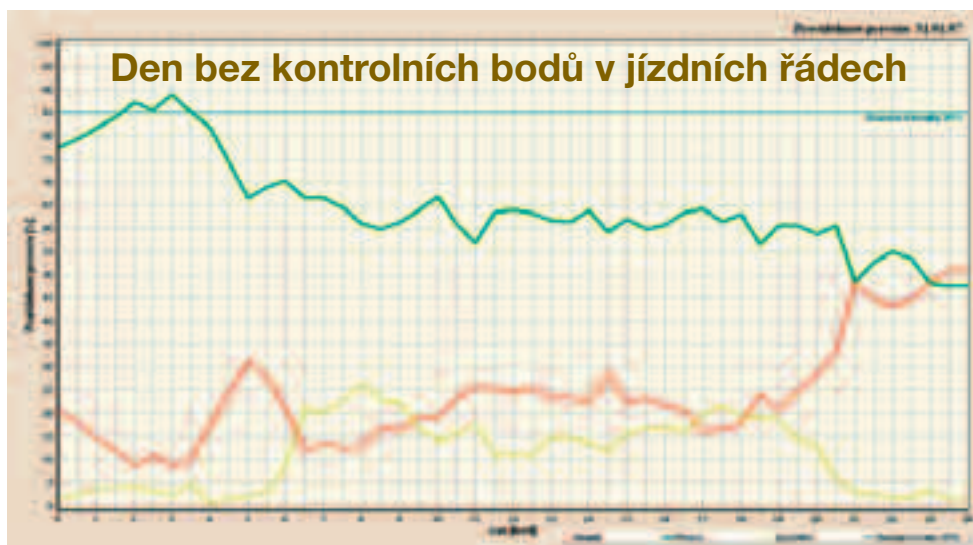
Digitální síť Tetra umožňuje přenos informace o vyhlášení zastávky prostřednictvím SDS zprávy (obdoba SMS zprávy mobilní telefonní sítě). Tato zpráva je během několika málo sekund přijata řídicím systémem, vyhodnocena a zobrazena na dispečerském pracovišti v obrazovce DORIS 2005T. Aktuálnost polohy tramvajového vlaku na základě vyhlášení zastávky je tím oproti původnímu systému mnohem vyšší. Toto zpřesnění, respektive zvýšení rychlosti přenosu zpráv, má i pozitivní vliv na vyšší přesnost informace o příjezdu spoje na zastávkovém informačním systému na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov a v zastávce Malostranská.

Jak již bylo uvedeno, změny řídicího systému přináší nové možnosti sledování řízení tramvajového provozu. DORIS 2005T přenáší prostřednictvím městské radiové sítě Tetra nové údaje o hardwarovém a softwarovém vybavení vlaku i o aktuálních nahraných datech, což umožňuje dispečerovi okamžitou kontrolu v případě pochybnosti o správné funkci zařízení nebo o aktuálnosti nahraných dat nebo kódů pro

palubní počítač. Vybavení vlaků obousměrnými Ircomy zajišťuje datový infračervený přenos mezi vozidlem a stacionárním bodem oběma směry. Umožňuje například i automatické měření průměrné rychlosti, obdobně jako začala na některých komunikacích v automobilovém provozu používat Policie ČR. Rychlost je v současné době měřena v úsecích klesání mezi zastávkami Geologická – Hlubočepy a v Trojské ulici. Přípravuje se měření na tramvajovém mostě mezi zastávkami Krejčířka a Palmovka v obou směrech. Přínos nového systému a vlakového vybavení je i v řešení automatického ovládání rádiem ovládaných výhybek, kdy se v mezizastávkovém úseku nachází více rádiem ovládaných výhybek, a je tedy v průběhu jízdy nutné měnit směr povelu. Do mezizastávkového úseku bude umístěn obousměrný Ircom, který zajistí informaci pro palubní počítač o průjezdu tramvaje, a tím i změnu požadavku na směr pro povelový vysílač.

Řídicí systém DORIS 2005T dnes také umožňuje zobrazení systémových hlášek o funkci zařízení tramvajového vlaku pro pracovníky depa. Například zda vůz má synchronizován čas, který je v novém systému synchronizován prostřednictvím přijímače GPS, a zda tedy zařízení pracuje v pořádku. Dispečer má na obrazovce DORIS 2005T informaci o nájezdových, pravidelných a zatahovacích kódech, což zrychluje komunikaci v případě vyžádané informace o nastavení palubního počítače řídicím. Dispečerovi se nově zobrazují informace o plánovaném typu vozu a informace, který řidič vykonává službu na voze. Při vypravování vlaků z vozoven se dosud nedalo zcela vyloučit, že některý vlak nevyjel včas a výpravčí tento nedostatek zjistil pozdě. Řídicí systém nově umožňuje výpravčímu i dispečerovi přehledně v jednom pohledu sledovat, zda již nastoupil řidič na vůz a přihlásil se do systému DORIS 2005T a následně může zkontrolovat, zda vlak ve stanovený čas opustil prostor provozovny a vyjel na pravidelnou trasu. Lépe funguje kontrola odjezdu nočních spojů. V případě, že řídicí systém neobdrží v určeném časovém úseku informaci o odjezdu spoje z konečné zastávky, upozorní na tuto skutečnost službukonajícího dispečera, který zjistí skutečný stav věci a případně zajistí nápravu. Tato změna je i přínosná z hlediska osobní bezpečnosti řidičů nočních tramvají.

Pokrok zaznamenali i řidiči: jsou automaticky upozorněni, že za jednu minutu je plánovaný odjezd z konečné zastávky. V nočním provozu je toto upozornění pak odesíláno dvakrát (dvě a jednu minutu před odjezdem). Přípravují se programové změny, které by umožnily předání informace řidiči prostřednictvím SDS zprávy a zobrazení formou textu na displeji palubního počítače. Řidičům bude pro informaci odesílána i odchylka při průjezdu okolo majáku DORIS, který není určeným kontrolním bodem, bez



akustického vyhlášení případného nadjetí. Řidič tramvaje pak bude moci pružněji přizpůsobit svůj způsob jízdy aktuální odchylce od jízdního řádu i mimo zastávky s kontrolním bodem. DORIS 2005T také umožnil propojením s programem SQL Služby řidičů spustit SMS službu pro řidiče, o čemž již DP-KONT@KT informoval loni v listopadu. Připomínáme, že řidič se může prostřednictvím formátované SMS zprávy z mobilního telefonu dotázat na své naplánované služby. Automaticky obdrží prostřednictvím mobilní sítě informaci o naplánované službě na tři dny (dnešní den a dva následující). Připravuje se rozšíření informace o další dva dny, tedy na informaci o naplánovaných službách na nejbližších pět dní. V případě potřeby, čeká-li řidič například na střídacím bodě, se může obdobným způsobem dotázat na aktuální polohu očekávaného vlaku. Řídicí systém DORIS 2005T byl v loňském roce propojen s elektronickou podobou dispečerského tabla. Na vozovny byly instalovány monitory, které zobrazují dispečerského tabla zprostředkovávají. Umožňují zobrazení aktuálního stavu v síti jednotky Provoz Tramvaje, včetně úseků, kde je provoz narušen mimořádnou událostí. Formou běžícího textu lze v dolní části displeje zobrazit i aktuální informace pro řidiče tramvají. Do konce roku 2007 se předpokládá vybavení všech tramvají palubním počítačem DT01, což umožní automatické stavění vlakové cesty všem řidičům. K tomu, aby automatické stavění vlakové cesty řádně fungovalo, je nutné, aby všichni řidiči správně vyhlášovali zastávky. O problematice automatického stavění vlakové cesty již DP-KONT@KT také informoval. Ve vazbě na mnohokrát diskutované jízdní doby tramvají, proběhl dne 31. ledna 2007 další „den bez kontrolních bodů“. O výsledcích tohoto dne budeme čtenáře informovat v některém z dalších čísel podnikového měsíčníku. Již dnes však čtenářům předkládáme dva grafy. První je ze středy 31. ledna 2007, tj. ze dne bez kontrolních bodů. Druhý je z následujícího dne. Je velmi pravděpodobné, že kdybychom neměli DORIS, tak by se reálná pravidelnost spíše blížila výsledkům z 31. ledna než-li z 1. února... Upozorňujeme i na zajímavý článek v Dopravě č. 5/2006, kde ing. Petra Haluzová z CDV pracoviště Praha ukazuje na konkrétních případech aplikaci metod dolování dat (data mining). Jde o zajímavé metody, při kterých jsou data analyzována pomocí metod popisné statistiky a také pomocí asociačních pravidel, která by mohla v datech odhalit zajímavé a užitečné souvislosti. Zde je třeba vyjádřit víru, že z DORISu budou data opravdu efektivně dolována a že budou využita ve prospěch zkvalitňování tramvajové dopravy v Praze. V době, kdy Dopravní podnik disponuje takto velkou databází, je třeba, aby ustoupily do pozadí metody subjektivní a empirické.



Trolejové vedení a pevná technická zařízení, která jsou jeho součástí

*Text a foto: Michal Nepilý,
jednotka Dopravní cesta Tramvaje*

Trolejové vedení, skládající se z podpěr (stožárů trolejového vedení nebo sloupů veřejného osvětlení) nebo závěsů na fasádách budov, nosné konstrukce (lan, drátů), různých typů izolátorů, úsekových děličů, upevňovacích prvků, trolejový drátů apod., je nedílnou součástí dopravní cesty tramvají.

Součástí trolejového vedení jsou i elektrická zařízení, sloužící k ovládání výměn, jejich ohřevu, a vstupy do světelných signalizačních křížovatek. Ty jsou v podstatě podpůrnými prvky, zajišťujícími pravidelnost a plynulost městské hromadné dopravy. Elektrické ovládání výměn usnadňuje řidičům tramvají jejich náročný pracovní výkon. Přihlášení tramvaje do řadiče křížovaty pomocí kontaktů a tramvajových detektorů zase zlepšuje plynulost průjezdů tramvajovým vlakům přes světelně řízené křížovaty. Ohřev výměn snižuje opotřebení pohyblivých částí ovládání výměny a současně zabezpečuje uzamčení výměny rozpuštěním sněhu z prostoru výměny. Při letošním extrémním krátkodobém spadu sněhu však ohřev byl nedostačující a způsoboval značné komplikace v tramvajové dopravě. Trolejové vedení se používá buď pevné, polokompensované, plněkompensované nebo řetězovkové. Poslední jmenované je použito v Praze na trati Braník – Modřany. Jinak se běžně používá u Správy železniční dopravní cesty. Lze konstatovat, že tento typ není moc poruchový, avšak z hlediska údržby a oprav není moc ekonomický. Plněkompensované se v současnosti jeví jako nejvýhodnější a je také v Praze nejrozšířenější. Zajišťuje optimální styk uhlíkové lišty sběrače proudu s trolejovým drátem, a tím i co nejméně ztrátový odběr trakčního proudu. Polokompensované je použito



tam, kde se nedá využít plněkompensované. Nejméně vhodné pro optimální styk lišty sběrače a trolejového drátu je pevné, na něm se nejvíce projevuje roztažnost materiálů v závislosti na povětrnostních podmínkách. V současné době provozuje Dopravní podnik tramvajovou dopravu na přibližně 332 km tratě jednokolejně. Z toho pevné je na přibližně 40 km, polokompensované na 130 km, plněkompensované na 148 km a řetězovkové na 14 km. K plynulosti provozu využívá tramvajová doprava v současné době celkem 230 elektricky ovládaných výměn. Z toho nejstarší typ „EMP1“ je používán u 15 výměn. Novější systém, typ R92, je používán u 31 výměn. Další systém, typ R95 je používán u 33 výměn. Všechny tyto typy používají k ovládání a blokování pouze trolejové kontakty. Systém R96, který následoval, je již vybaven kolejevými obvody, k ovládání a k blokování však ještě používá trolejové kontakty, je používán u 19 výměn. Proto, aby bylo možné ovládat elektrickou



výměnu pomocí rádiového signálu, se objevuje systém TMP. Jeho výhodou je i záznam dějů ve výměně, což umožňuje zpětné dohledání možné závady. Tyto systémy ovládají 92 výměn. Poslední typ elektrického ovládání, který je v Dopravním podniku úspěšně používán (TSC 3.x), nejen že umožňuje to, co předchází, ale je schopen zajistit on-line komunikaci pomocí modulu GSM. To umožní okamžité zjištění stavu EOV. Předchozí typ sice záznam provedl a umožnil po té data odečíst ze záznamové karty, avšak nový typ je z hlediska operativního řízení tramvajové dopravy mnohem výhodnější. Umožní totiž nejen načtení zaznamenaných dat, ale i sledování současného děje na výměně. Tyto systémy jsou používány u 40 výměn. Také přihlašování tramvají do řadičů křížovatek vybavených světelnými zařízeními zlepšuje plynulost v tramvajové městské hromadné dopravě. Zavádění přihlašování tramvají je postupné, může se na první pohled zdát, že až moc pomalé. Avšak 101 křížovatek s různým stupněm preference lze považovat za malý zázrak pokud vezmeme v úvahu to, že tramvajová doprava je určitý druh drážní dopravy a světelné křížovaty jsou určeny hlavně pro automobilový provoz. Už teď je však jasné, že se preference tramvajové hromadné dopravy musí i nadále rozšiřovat.



Midibusy – řešení pro mnoho lokalit

Daniela Kočí

Problémy dopravy, financování a životní prostředí ve městech vyžadují inovované ideje a přístupy k řešením – a to jak u výrobců autobusů, tak také u obcí, kterým přísluší odpovědnost za veřejnou MHD. Vedle výzkumu a vývoje efektivnějších a pro životní prostředí šetrnějších systémů pohonu patří používání mini- a midibusů pro speciální přepravní situace k úspěšným postupům.

Na základě záměrů uplatněných při zpracování Územního plánu hl. m. Prahy a s přihlédnutím k obsluze centrální části Prahy linkami metra, tramvají a veřejnou i zvláštní autobusovou dopravou byla navržena linka obsluhující horní Nové Město a Karlov. V této oblasti je soustředěna řada nemocnic a jiných zdravotnických zařízení a zdejší uliční síť neumožňuje provoz běžných velkých autobusů používaných v MHD.

Linka 291 spojuje nemocnice

V dubnu 2003 byl zahájen provoz autobusové linky č. 291 I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova. V této oblasti je soustředěna řada nemocničních zařízení a pracovišť Všeobecné fakultní nemocnice a zdejší uliční síť neumožňuje provoz běžných autobusů, používaných standardně v MHD tak, aby byla současně zabezpečena základní dopravní obsluha celé oblasti, kde jsou neúměrně dlouhé docházkové vzdálenosti. „Je to perfektní spoj, využíváme ho prakticky všichni, procházku po celodenní šichtě v nemocnici si uděláme málokdy, na to už nám nestačí síly,“ světuje se zdravotní sestra z porodnického oddělení. „Co tu velice postrádáme, jsou lavičky, na které by se dalo při čekání sednout,“ dodává. Je pravda, že na celém



Linka č. 291 spojuje především řadu nemocničních zařízení v této oblasti. Foto © Daniela Kočí.

úseku nenajdeme jedinou, a jestliže je zastávka na I. P. Pavlova zároveň zastávkou linky 1, která je určena pro občany se sníženou pohyblivostí, určitě je to návrh více než podnětný.

V zájmu bezproblémové průjezdnosti trasy v úzkých ulicích s množstvím parkujících automobilů byly požádány oba policejní sbory (Policie ČR a Městská policie Praha) o zvýšený dohled nad dodržováním dopravního režimu, který byl upraven ve prospěch provozu autobusové linky. Dnes jsou tyto záležitosti již v kompetenci městské policie, a situace se bohužel zhoršila. Jsem pravidelným cestujícím na této lince a je na denním pořádku, že na zastávkách překážejí auta, řidiči se jim musí s největší zručností mistrně vyhýbat. „To nemá cenu,“ odpovídá odevzdaně řidič na můj dotaz, proč to okamžitě nenahlásí. „Když to měla na starosti státní policie, řešila to, měšťáky to nijak zvlášť nezajímá,“ dozvídám se. Podle jejich názoru by tu museli někde v okolí stát, aby to uhlídali, než přijedou

po nahlášení, auto už je pryč. Stačilo by pár dní v roce tu řidiče postrašit, a oni by si to příště rozmysleli, ale když jim to desetkrát prochází, proč by to neudělali po jedenácté?

Zájem o linku 291 je velký z řad lidí cestujících do nemocnice jako pacientů, ale za svou ji pojal rovněž zdravotní personál. Skupinka sestřiček z urologie si posteskla, že spoj končí v půl sedmé večer a ony mají směnu do sedmi. Řidiči na lince 291 jsou už poloviční doktoři, denně nechťce vyslechnou tolik problémů od pacientů, lékařů a především sestřiček, že zde mají cestující první pomoc při náhlé nevolnosti zcela jistě zajištěnou. Možná by měli dostávat i infekční příplatek! Jeden z řidičů se díky midibusu téměř zasnoubil, když do něj nacouvala sličná dáma, se kterou se v zápětí na policejní stanici blíže seznámil. A co řidičům vadí nejvíce? Kromě neohleduplných řidičů osobních automobilů, jejichž auta vadí v průjezdnosti a kromě policistů, kteří to nijak moc neřeší, by uvítali obnovení žlutých čar u zastávek, které už nejsou dobře vidět, jinak jezdí trasu rádi a neustálé otáčení kolem dokola jim nevádí. „Je tu prima, že nastupující lidé většinou pozdraví, převážná většina jsou stálí klienti, a tak je to tu mnohem osobnější než v jiných linkách,“ říká řidič Hanuš Kovárník. V současné době se maximální obsazenost vozidla pohybuje mezi 25–30 cestujícími. Největší zájem je o úseky I. P. Pavlova – Dětská nemocnice – Apolinářská, neboť tato zdravotnická zařízení jsou nejvíce vzdálena od dopravního uzlu I. P. Pavlova. Vysoký zájem je rovněž o dopravu ze zastávky „U Nemocnice“, tedy od hlavního areálu Všeobecné fakultní nemocnice ve směru I. P. Pavlova. V současné době probíhají jednání o eventuálním posílení ranního provozu, kdy je bus pravidelně zcela obsazen.



Paní Rubínová ze Žvahova si linku č. 128 nemůže vynachválit. Foto © Daniela Kočí.



Midibus na lince č. 128 spojuje Hlubočepy s kopcovitým Žvahovem. Foto © Daniela Kočí.

Žvahovští si pochvalují

Dobré zkušenosti s provozem linky č. 291 vyústily ve zřízení linky č. 128, která zajišťuje spojení Hlubočep a Žvahova. Městská část Praha 5 projevila už v minulosti zájem o dopravní obslužnost, ale vzhledem k tomu, že klasický autobus tam díky velikosti tunelu neprojde, byl řešením až midibus. „No to je něco, to vám řeknu, bydlím tady sedmdesát let a celý život jsem chodila jako všichni ostatní pěšky, ale tohle je opravdu pohoda,“ pochvaluje si linku paní Rubínová, rodačka ze Žvahova. „Vždyt si to vyšlápnete a uvidíte, jaký to je kopec, ať máte představu,“ pobídla mě paní, a protože jsem zvyklá starší lidi poslouchat, zkusila jsem si to jednou pěšky, abych vzápětí zjistila, že to není dobrý nápad. No bydlet tady dřív, to by byl dietní program! Nedivím se, že jsou tady sto dvacet osmičkou doslova nadšení! Linka je v provozu od půl šesté ráno až do půl dvanácté v noci. „Je to proto, že tady nemají lidé možnost alternativní dopravy, je to prakticky jediná možnost, jak se dostat z Hlubočep nahoru,“ vysvětluje mi na dotaz rozdílných jízdních řádů Ing. Vodrážka z oddělení Rozvoje a preference dopravy. Je pravdou, že v okolí Karlova, resp. I. P. Pavlova je možnost jízdy alternativním druhem MHD, metrem nebo několika z mnoha tramvají, z Hlubočep na Žvahov jiný způsob dopravy neexistuje, proto je tamní linka v provozu až do půlnoci. „Nejvíce lidí jezdí samozřejmě ráno do práce a děti do školy,“ říká řidič Břetislav Chot.

Dopravu v oblasti Karlova i Žvahova zajišťují nízkopodlažní midibusy, které umožňují i přepravu vozíčkářů pomocí plošiny. Na linkách platí tarif Pražské integrované

dopravy, tedy běžný městský tarif jako na ostatních linkách.

Projekt Trendsetter

Linka č. 291 byla zavedena v rámci projektu Trendsetter, což je iniciativa Evropské unie zaměřená na zlepšení kvality životního prostředí, zejména kvality ovzduší a hladiny hluku za použití progresivních řídicích schémat v kombinaci s „čistým“ vozidlovým parkem, podporující užívání veřejné osobní dopravy, linka č. 128 byla zřízena na žádost Prahy 5 o dopravní obslužnost této lokality.

Jedním z úkolů výše zmiňovaného projektu Trendsetter je právě zavedení midibusů

v centru města pro cílené skupiny obyvatel. Složitost projektů a jejich úspěšné zpracování vyžadovalo aktivní účast několika odborů Magistrátu hlavního města Prahy (MHMP) a odborných pracovišť městem řízených organizací. K tomuto účelu bylo zřízeno samostatné pracoviště na odboru rozvoje dopravy MHMP (RDO MHMP), jehož úkolem je organizovat zahraniční aktivity hlavního města Prahy v oblasti dopravy, komunikovat a koordinovat aktivity s městskými organizacemi v oblasti dopravy, a to s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy, ROPIDem, TSK hl. m. Prahy a dále úzká spolupráce s odborem zahraničních vztahů MHMP a sekci Útvaru rozvoje hl. m. Prahy při realizaci mezinárodních projektů. Projekt Trendsetter podporuje používání veřejné osobní dopravy a ukazuje nové cesty ke zlepšení logistiky a efektivnosti, obsahuje rozsáhlou studii experimentálního zapojení linky midibusů v centru města k zajištění lepší kvality dopravy pro cílené skupiny obyvatel, jako jsou těhotné ženy, starší lidé a občané se sníženou schopností orientace a pohybu. Jeho cílem v oblasti dopravy je podporovat používání veřejné osobní dopravy a ukazovat nové cesty ke zlepšení logistiky a efektivnosti.

Budoucnost midibusů

Midibusy jsou výborným řešením v dopravní obslužnosti dalších lokalit, ale je to závislé především na nákupu vozidel. Jedním z návrhů bylo zřízení linky v oblasti nemocnice Pod Petřínem na Malé Straně, ale zatím je tam z hlediska prostorových možností nedořešeno otáčení vozidla. Pokud se podaří najít řešení, zajistilo by se dopravní spojení k Nemocnici Pod Petřínem ve Vlašské ulici a obsluha domovní zástavby v oblasti Jánského vršku v návaznosti na



„Je příjemné, když lidé při nastupování pozdraví,“ říká řidič Hanuš Kovárník. Foto © Daniela Kočí.



V zimním období využívají midibusy i ti, kteří jinak chodí pěšky. Foto © Petr Malík.

systém kolejové dopravy (metro ve stanicích Malostranská a tramvaj v zastávkách Malostranské náměstí a Malostranská). Na území vlastního historického centra zatím neexistuje pro další linku tohoto typu prostor a uplatnění. Za centrum však lze považovat poněkud širší oblast s hustou zastávkou a osídlením, kde dosud existují lokality s relativně nižší hustotou sítě hromadné dopravy, a to zejména v kolmých směrech k existujícím radiálním stopám metra a tramvaj.

Takovou oblastí je i lokalita vymezená Seifertovou a Táborskou ulicemi na severu, Vínohradskou na jihu, Riegrovými sadami na západě a Olšanskými hřbitovy na východě. Toto území bylo po dlouhou řadu let obsluhováno trolejbusovou linkou vedenou z Vysočan na náměstí Míru, později pak autobusovou linkou číslo 140. Návrh linky v této lokalitě by do určité míry nahrazoval zrušené dopravní spojení v nižší kapacitě i četnosti spojů a dával mu nový obsah spočívající kromě vlastní doplňkové obsluhy území i v obsluze nemocnice v Kubelíkové ulici a v rozšíření obsluhovaného území do oblasti Vršovců včetně obsluhy nemocnice v Obloukové ulici, tak uvidíme, zda se prosadí právě tady či v jiné části města. V některých lokalitách by byly midibusy výhodným řešením už nyní, protože standardní autobusy tam jezdí nevytíženě. Z těch stávajících se jedná např. o linku č. 116 z Dejvické do Nebušic, linku č. 216 ze Špejcharu do Nových Vokovic nebo linku č. 256 z Nových Butovic do zastávky Nádraží Radotín.

Každopádně lze jednoznačně říci, že midibusy si našly velké uplatnění, že jsou velkými pomocníky svých větších kamarádů, mezi lidmi si získaly velkou oblibu, a tak jsou do budoucna jistým řešením pro mnoho dalších lokalit. Impuls pro jejich zřízení musí dát v první řadě příslušné městské části, které jsou si vědomy, že jejich rozšiřování může napomoci k lepší obslužnosti, pohodlnějšímu cestování, a tím samozřejmě i lukrativnějšímu bydlení.



Víte, že v Praze jezdily mikrobusy už před 46 lety?

Mgr. Pavel Fojtík, oddělení Archiv

Skoro zapomenutou kapitolou v historii pražské městské dopravy je zavádění zvláštních mikrobusových, ale i pravidelných automobilových taxi linek. Objevily se na krátkou dobu v první polovině šedesátých let minulého století. Jejich úkolem bylo zkvalitnit dopravní spojení do některých oblastí, ať již turisticky (či lépe – pro zahraniční návštěvníky) exponovaných nebo takových, kde by z ekonomických či praktických důvodů nebylo možné zavést běžné autobusové linky.

O těchto linkách existují jen velmi stručné a neúplné informace. Přesto si tento zajímavý střih z pestré mozaiky historie našeho hlavního města, i v jeho neúplné podobě, připomeneme.

V neděli 4. září 1960 se v Praze konal tradiční letecký den, který přilákal do oblasti ruzyňského letiště a jeho okolí tisíce zájemců. To kladlo velké nároky na městskou hromadnou dopravu. Posilovaly se zvláštními vlaky tramvajové linky do Divoké Šárky a na Bílou Horu, v Ruzyni se posilovala i autobusová linka č. 108. Na parkovištích zřízených v Praze, na Kladně a v Hostivících parkovalo 484 zájezdových autobusů, 2 380 osobních automobilů, 737 motocyklů a 188 jízdních kol. Tehdejší samostatný podnik Autoslužba hlavního města Prahy, provozující osobní i dodávkovou a nákladní taxislužbu, „v rámci snah o zavádění a rozvoj nových forem služeb pro obyvatelstvo“ zavedl „linkové autotaxi“. Tato zvláštní linka vedla z Václavského náměstí na letiště a její trasa měřila 14 km. Podnik Autoslužba počítal, že dopravu bude obstarávat 8 vozů Tatra 603 a 2 mikrobusy Nysa. Jízdné bylo po dohodě s městskými orgány stanoveno na 7 Kčs za jednu osobu a cestu při

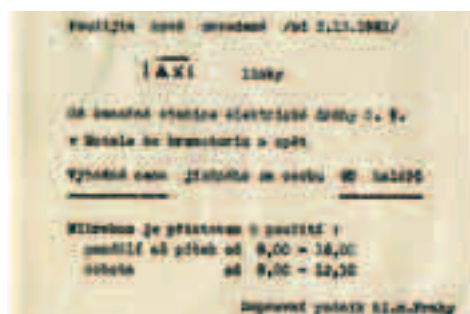
plném obsazení vozu. Na Václavském náměstí byl instalován velký poutač, na nádražích, v rozhlasu po drátě, v městském rozhlasu i v novinách Večerní Praha byla tato zvláštní linka náležitě propagována.

A výsledek? Pro velký zájem bylo na linku mezi 8 a 10 hodinou nasazeno proti plánu 11 „šestsettrojek“ a 1 mikrobus. Dochovaná zpráva o akci pak uvádí: „Kolem 10 hodin se shromáždilo na Václavském náměstí velké množství lidí, dožadujících se dovezení na letiště linkovým autotaxi. ... O svezení naším linkovým autotaxi projevovali zájem i lidé, kteří nikdy se taxikem nesvezli a většina z nich kladně hodnotila novinku, kterou náš podnik zavedl, i poměrně nízkou cenou. Na letiště bylo odvezeno 1 400 až 1 500 osob“. Aby byl nápor zájemců zvládnut, musely být na linku nasazeny další vozy Tatra 603, Volhy, Pobědy a několik Sedanů, takže nakonec na lince jezdilo až 50 automobilů!

O dalších přípravách na zvláštní linky podobného charakteru pak najdeme zmínku v komplexním rozboru podniku Autoslužba za rok 1960, ve kterém bylo uvedeno: „Aby byly zajištěny úkoly roku 1961 a zlepšovány služby obyvatelstvu, budou v průběhu roku 1961 provedena tato opatření: 1) Mikrobusy budou dávány v první řadě k dispozici obyvatelstvu a to zejména tam, kde zřízení autobusové linky by bylo nerentabilní a kde použití autotaxi je pro pracující příliš nákladné. 2) Bude pokračováno ve zřizování taxilinek podle potřeb obyvatelstva. ...“

Už 26. listopadu 1960 se na poradě ekonomického úseku Autoslužby projednávalo možné zavedení linky taxi na letiště v trase Kotva – Letiště. Plánovalo se jízdné 30 Kčs, přistavování dvou automobilů Tatra 603 a jednoho mikrobusu. Zároveň bylo plánováno, že nebude zaveden jízdní řád, ale bude se jezdit podle potřeby.

Na gremiální poradě vedení Autoslužby 28. listopadu 1960 bylo konstatováno, že ředitelé navštívili zástupci odboru dopravy Národního výboru hlavního města Prahy a doporučili k úvaze zavedení taxilinky k motolské nemocnici o návštěvních dnech s jízdným 60 haléřů, tedy shodným s jízdným na linkách MHD provozovaných Dopravním podnikem. V té době byla stanovena normální sazba za jízdu taxikem takt: základní sazba 3 Kčs, cena za 1 km v obvodu Prahy 2,10 Kčs, mimo obvod města 1,70 Kčs. Noční příplatek byl 2 Kčs a za čekání se platilo 20 Kčs. Do další gremiální rady bylo provedeno zaměření trasy a podána zpráva odboru dopravy NVP.



Skromný cyklostylový letáček DP upozorňoval v roce 1963 na novou linku k motolskému krematoriu.



Časopis Nová Praha přinesl v roce 1961 jedinou zatím známou fotografii mikrobusu některé z pražských taxi linek, dokonce právě té první k nemocnici Motol.

První mikrobusová linka v Praze

Nová linka byla zavedena od 1. ledna 1961 a byly na ni nasazeny mikrobusy Nysa. (Zda jezdily jeden nebo dva, o tom nejsou zprávy.) Linka jezdila od tramvajové zastávky Kotlářka vždy ve středu, sobotu a neděli odpoledne, v době, kdy byly v nemocnici Motol povoleny návštěvy. Přestože se setkala se zájmem veřejnosti, byl její provoz později pravděpodobně omezen jen na středu a neděle. Bohužel další údaje nejsou k dispozici. Zdá se ale, že přece jen nová služba přinášela Autoslužbě nějaké problémy. V rozboru činnosti za první čtvrtletí 1961 se dočteme, že při zavádění nových služeb – taxilinek, ať již na akce nárazové (Strahov, ZOO, Šárka a podobně), nebo trvalé (letišť Ruzyň nebo nemocnice Motol) – dochází ke zhoršení hospodářského výsledku, protože se jedná zejména o přepravu osob jedním směrem. Poprvé se zde dozvídáme o jiných „nárazových“, čili mimořádných, linkách taxi. Vzhledem k tomu, že se jedná jen o jednodenní linky, nepřikládáme jim příliš velký význam. Zajímavá je ovšem zmínka o lince na letiště. Pokud je z ojedinelých pramenů známo, její zavedení neproběhlo podle plánu, a tak i zmínky o nárazových linkách musíme zatím brát s rezervou.

V komplexním rozboru činnosti podniku Autoslužba za první pololetí 1961 je zmíněno, že „ve zřizování taxi linek se pokračuje a bude dána do provozu linka z Malostranského náměstí k nemocnici Pod Petřínem.“ Komplexní rozbor za celý rok 1961 potvrzuje, že ve druhém pololetí, snad v září, byla opravdu zavedena mikrobusová linka k nemocnici Pod Petřínem. „Tato nová služba obyvatelstvu se plně osvědčuje,“ uvádí se v rozboru. Zjevně je rozlišováno mezi mikrobusovými linkami a taxilinkami. V rozboru totiž najdeme i konstatování, že

„pravidelná taxilinka, s výjimkou dočasně linky Náměstí Republiky – Letiště Ruzyň, nebyla v roce 1961 zřízena, poněvadž při prováděných průzkumech nebyla zatím zjištěna trasa, na které by zřízení linky bylo účelné.“

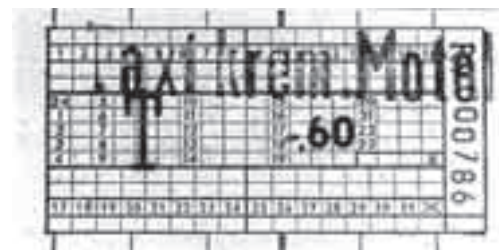
Od 1. ledna 1962 byl podnik Autoslužba začleněn do Dopravního podniku hlavního města Prahy a ten se tak stal i provozovatelem obou taxilinek.

V dubnu 1962 se připravovalo zavedení další taxilinky z Václavského náměstí k barrandovským Terasám. V té době měl závod 1620, který v rámci DP provozoval dopravu taxi, k dispozici 5 mikrobusů a jeden autobus (v závorce počet míst): 3 Barkasy (6+1), 2 Nisy (8+1) a 1 Avalu (15+1). Z důvodů poruch nebo nasazení na jiné objednané jízdy bývaly u nemocnice Pod Petřínem přistavovány místo mikrobusu i běžné osobní automobily. Pro zavedení další linky by bylo nutné rozšířit vozový park. V rukopisné poznámce u jednoho spisu se uvádí, že již dříve byl uskutečněn podobný způsob dopravy do ZOO, ale s neekonomickým výsledkem pro DP. Přes opatrný až odmítavý postoj DP byl nakonec pokus o víkendovou rekreační taxilinku z Jiráskova náměstí k Terasám v srpnu 1962 proveden s jednotnou sazbou 20 Kčs za vůz (v případě Tatry 603 24 Kčs). Celková tržba od dvou řidičů za tři pokusné dny byla jen 320 Kčs. Na Barrandov podle řidičů jezdili vždy maximálně dva lidé. V září byla proto linka zrušena. O něco dříve, v srpnu 1962, skončila také taxilinka na letiště, protože její provoz byl označen za neekonomický a neplnil předpokládaný účel této služby.

Nicméně v plánu na druhé pololetí roku 1963 se objevují plány na další taxilinky: „Počínaje 20. červencem 1963 o sobotách a nedělích uvedena zkušební do provozu taxilinka ze středu Prahy na terasy Barrandov a letiště Ruzyň.“ (!) Od stejného data měla

být zkušebně zavedena taxilinka ze středu Prahy k hostivařské přehradě a na podzim k ZOO. Došlo však ke znovuzavedení neúspěšných linek? Na Barrandov se začalo zřejmě jezdit až 10. srpna 1963 (a v tom samém roce opět přestalo...), existenci dalších uvedených linek zatím potvrzenou nemáme. Nicméně další mikrobusové linky přece jen vznikly.

Když byly na podzim 1963 Dopravnímu podniku dodány další čtyři mikrobusy Nysa, navrhlo vedení provozovny taxi v Trojické ulici, aby byla zavedena nová linka od konečné tramvaje v Motole ke krematoriu. Linka byla od 2. prosince zkušebně provozována s jízdným 1,25 Kčs, což se vzhledem k nepatrné vzdálenosti (600 m) ukázalo jako příliš vysoké, a proto bylo 12. prosince 1963 jízdné sníženo na 60 haléřů. Od 17. prosince 1963 byla zavedena taxilinka z náměstí Republiky na Pražský hrad, s konečnou u Jízdárny. Z neúplných podkladů vyplývá, že na Hrad se přestalo jezdit hned v roce 1964, kdy zanikla linka ke krematoriu, není známo. Jen v neveřejném knižním plánu Prahy z roku 1965 jsou ještě uvedeny dvě mikrobusové linky k nemocnicím v Motole



Autor článku před přibližně 30 lety měl možnost v jedné soukromé sbírce v nepříznivých podmínkách černobíle odfotografovat unikátní jízdenky pražských mikrobusových linek, pro které se používaly starší nebo týdenní tramvajové a trolejbusové jízdenky opatřené přetiskem. Škoda, že tehdy nebyly skenery nebo kopírky. Majitel sbírky dávno zemřel, a kdo ví, kam se poděla...

a Pod Petřínem. Tím ale veškeré informace o taxilinkách končí. V denním tisku se jen objevilo přání, aby Praha zavedla po vzoru Moskvy „maršrutnoje taxi“ (tj. linkové taxi), čili speciální mikrobusové linky jezdící v pravidelných trasách, ale na kterých si mohl cestující vlastně zřídít pro sebe na okamžik vlastní zastávku. Takové taxi linky byly v Moskvě, ale i v jiných městech bývalého Sovětského svazu velmi oblíbené a rozšířené. V Praze ale kromě výše uvedených pokusů k zavádění podobných linek už nedošlo. Věříme, že se o pražských taxilinkách podaří jednou objevit více údajů.



Orientace ve městě je těžký oříšek

Daniela Kočí

Projekt na podporu samostatnosti a soběstačnosti mentálně postižených lidí vytvořilo Centrum pro podporu samostatnosti OSA, jehož aktivity usilují o rozvoj dovedností těchto občanů. Dopravní podnik hl. m. Prahy je tohoto projektu účastníkem, jelikož lidé využívají jeho služeb, a tak je potřeba, aby jim pohyb a celková orientace ve městě dělaly co nejmenší problémy. Jedním z témat pravidelných setkání byla tedy městská hromadná doprava neboli kurz cestování.

Využívat běžné služby, orientovat se ve městě, komunikovat s okolím, sociální dovednosti, sebeobsluha, používání veřejných míst a služeb nebo použití školních dovedností. To jsou činnosti, které děláme

víjet, aby potom mohli podle svého zájmu a možností v různých situacích postupovat samostatně nebo s co nejmenší pomocí. Dalším významným cílem je kompenzovat nedostatky dovedností tak, aby uživatel mohl s pomocí asistenta provádět takové aktivity, které by dělal, kdyby postižení neměl, poskytnout takovou podporu, která by lidem s mentálním postižením umožnila žít co možná neaktivnější život takovým stylem, jaký si zvolí.

Bezpečné cestování

Semináře se uskutečňují na různá témata, a jedním z nich je nácvik bezpečného cestování v pražské hromadné dopravě. To znamená, jak cestovat do školy, do práce, ve volném čase a podobně. Občanské sdružení OSA se obrátilo na Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, který mu v jeho prospěšné akci velice pomohl, a tak při seminářích byly využity obrázky, piktogramy i navigační cedule, které jsou podle slov konzultantky Dity



Katka je stále usměvavá. Nyní je jejím důvodem k radosti správné zvládnutí nastupování do tramvaje s tlačítkovým systémem otevírání dveří.

a tak byl téměř zážrak, když jednu středu v lednu napadl v Praze sníh, všude bylo krásně bílo a my jsme se se skupinou účastníků kurzu cestování vypravili na Petřín. Vyzkoušeli jsme za jedno odpoledne všechny druhy městské hromadné dopravy v Praze, nejprve metro, potom tramvaj, pak následovala lanovka, ze které byli všichni nadšení a cestu jsme zakončili po malé procházce nahoře na Strahově jízdou autobusem zpět dolů do centra města.

Zdraví dospělí by měli jít příkladem

V rámci spolupráce s organizací na podporu samostatnosti si mohli během kurzů cestování všichni zúčastnění pečlivě a hlavně v klidu vyzkoušet i nastupování a vystupování do a z tramvaje, protože cvičebním místem byla přímo vozovna, jednotka Provoz Tramvaje nám k tomuto účelu poskytla prostory na Pankráci. „Paní redaktorko, to je můj největší zážitek, půjdeme tam ještě někdy?“, zeptal se mne nadšený Jakub, který měl při výuce spoustu všetečných otázek. Zejména ho zajímalo, co se stane, když zmáčkne znamení k řidiči jen proto, že chce zastavit lidem mimo zastávky, kteří tam chudáci stojí. Řidička mu velice trpělivě a názorně předvedla, jaká by ho čekala reakce za bezdůvodné zastavení soupravy. Pro lidi s mentálním postižením prohlédnutí tramvaje v klidu a vše, co k cestování patří, znamenalo opravdu hodně. Seznámili se s interiérem, všemi tlačítky, vyzkoušeli si vystupování v určité stanici. Hlasové zařízení je pro ně největším vodítkem, a tak nás zajímalo, zda se nemůže nějakou chybou hlášení zpozdit, jako se to někdy stává v autobusech. „U tramvají by se to stát opravdu nemělo, protože je to nastaveno ve vztahu k výhybkám, a tudíž s jejich kontrolou jde ruku v ruce hlášení,“ vysvětluje paní Stádlarová. Laicky řečeno, tramvaj by jela úplně jinak, což je prakticky vyloučeno.



Dita Vojřívová a Radek Kalfus se svými svěťenci Katkou, Jakubem a Čestmírem probírají teorii cestování.

automaticky a vůbec si neuvědomujeme, že některým lidem mohou působit značné potíže. A proto je potřeba, aby jim byly tyto záležitosti co nejvíce usnadněny. Cílem projektu je, aby lidé s mentálním postižením dostali prostor a podporu k tomu, aby se mohli ve zmíněných dovednostech roz-

Vojřívové velmi dobře a srozumitelně zpracované. Velkou výhodou této spolupráce je, že během výuky mohli klienti kurzu používat reálné prostředky pro orientaci v dopravním systému hlavního města. Říci, že letošní zima byla na sníh velmi skoupá, je ještě hodně silné tvrzení,



Semafor na křižovatce u stanice Pražského povstání Jakuba zlobí – v polovině přecházení tam naskakuje červená.



Praktické cvičení ve vozovně Pankrác.

Navštěvovala jsem kurzy pro mentálně postižené v roli koordinátorky jako zástupce Dopravního podniku pravidelně dva měsíce. Za tu dobu jsme si vytvořili mezi sebou určitý vztah. Poznala jsem, jak moc naši pomoc potřebují a jak sebedůležitější chyba, která nám nepřipadá důležitá, je ve víru velkoměsta může zavát úplně jinam. Katka s Čestmírem přecházejí na křižovatce na zelenou, a ještě ani nedojdou do poloviny, když se náhle rozsvítí červená. Oba se leknu a nevědí co dělat, když si z kurzu pečlivě zapamatovali, že na červenou se nesmí. A je tu problém, zmatky a náhlý



Jeden z mála zasněžených dní patřil výletu na Petřín. Během cesty jsme vyzkoušeli všechny druhy pražské hromadné dopravy. Zvláště z lanovky byli všichni nadšeni.

strach. „Jsou schopni si zapamatovat určitá pravidla, kterými se řídí, a když je něco jinak, jsou pochopitelně zmateni,“ říká Dita Vojířová. Okolí se chová v rozporu s tím, co se naučili. „Na jezdících schodech se držíme vpravo a nechodíme po nich,“ naučila se pečlivě Katka. Ale když přijdeme do reálu, lidé pobíhají po eskalátorech sem a tam a Katka nerozumí, a tak následuje vysvětlování, že ona to dělá dobře a ostatní špatně. Na to se ozve zvědavá a všetečný Jakub a ptá se vlastně zcela oprávněně. A proč? A kolotoč začíná znovu...
Spolupráce s OSA na pomoc mentálně postiženým bude pokračovat i nadále, vypravíme se do autobusové garáže a také nás čeká podrobné vysvětlování používání

jízdenek, protože ne všichni z kurzu mají invalidní legitimaci. Práce s Čestmírem, Katkou, Jakubem a jím podobnými je pro člověka psychicky náročná, ale posouvá člověka vždy o kousek jinam. Do světa nezištné lásky, porozumění, oddanosti a vděčnosti za každou maličkost...



Vnitřní komunikace podle normy 9001 : 2001

Jan Pospíchal, oddělení Vnitřní komunikace

Vnitřní komunikace, na první pohled neviditelný a neměřitelný prvek podniku, která má za úkol propojit všechny zaměstnance firmy tak, aby dostali ve správný čas tu správnou informaci potřebnou pro svou práci. Tento fenomén přímo souvisí s výkonností společnosti, a tím i úspěšným podnikovým řízením.

V současné době máme k dispozici pro práci na vnitřní komunikaci normu **ČSN EN ISO 9001:2001 – Interní komunikace**.

První část normy hovoří o tom, že „vrcholové vedení musí zajistit vytvoření příslušných komunikačních cest v organizaci“.

Ve druhé části klade důraz na „fungování komunikace“. Ze samotného členění normy lze vyčíst, že důležité není jen zavedení a nastavení technických a systémových prvků komunikace (například intranet, systém porad, podnikové e-mail), ale i zajistit „skutečné“ fungování komunikace, většinou toto znamená změnu ve vnímání komunikace a to jak managementem, tak zaměstnanci.

Co to tedy znamená?

V první fázi je nutností přemístit vnitřní (interní) komunikaci do bezprostřední blízkosti top managementu.

Ve druhé fázi, která je podle mého mínění nejnáročnější, je nutné vstřípnit manažerům, že jsou ve společnosti pro zaměstnance, nikoliv naopak. Management si musí uvědomit, že pokud zaměstnancům zprostředkuje informace potřebné pro výkon jejich práce,

zaměstnanci budou motivováni a připraví se tím kvalitní prostředí pro výkon a bude docházet k zlepšování pracovního procesu. Největším bohatstvím každého podniku jsou jeho zaměstnanci a jejich potenciál.

Je namístě zdůraznit nutnost obousměrnosti proudu informací a komunikace, ještě lépe vícesměrnosti, komunikace musí proudit horizontálně i vertikálně a vždy v obou směrech.

Velmi důležitým prvkem ve vnitřní komunikaci je přesvědčit zaměstnance, že s vedením firmy lze komunikovat otevřeně, bez obav a strachu.

V případě obav a strachu se diskuze odehrává v úzkém kolektivu, na nedostatky není upozorňován vrcholový management, problém je řešen polovičatě nebo není řešen vůbec.

Pro drtivou většinu zaměstnanců je velmi důležitý pocit, že je někdo informuje o tom, co se v podniku děje, jak oni osobně přispívají k rozvoji společnosti a že si jejich práce někdo všimá a oceňuje ji.

Psychotherapeut Bert Hellinger říká: „Vztah dvou lidí může fungovat jen tehdy, existuje-li oboustranná rovnováha mezi bráním a dáváním.“ Domnívám se, že tento příměr lze aplikovat i na komunikaci „firma – zaměstnanec“.

Cílové skupiny podnikové komunikace

– často se definuje vnitřní komunikace jako komunikace, která se týká pouze zaměstnanců. Podle některých odborných materiálů, ke kterým se názorově přikláním i já, je to velmi nebezpečné zjednodušování pohledu na problematiku vnitřní komunikace. Cílovými skupinami musí být nejen zaměstnanci, ale také představenstvo firmy, dozorcí rada, odbory a rodiny zaměstnanců. Je velmi důležité je mít na paměti při plánování všech komunikačních aktivit. Spolupráce vnitřní a vnější komunikace je nezbytností.

Vnitřní komunikace je velmi účinným nástrojem při budování firemní kultury a vztahu mezi zaměstnancem a firmou.

A závěrem pár zásad komunikace: Zaměstnanci by měli vědět, co se v jejich firmě děje!

Kdo jim to má říct. A jak.

Zaměstnanci se nesmějí o změnách a novinkách dozvědět z médií, média se o nich nesmějí dozvědět od zaměstnanců.

Motivace zaměstnance se zvyšuje, pokud zaměstnanec rozumí tomu, v čem spočívá prospěšnost a význam jeho práce a jaký má vliv na úspěšnost firmy.

Motivovaní zaměstnanci nemusejí, ale chtějí. Myslím si, jestliže bude prioritním zájmem všech úspěšnost firmy, jsme na dobré cestě.

Pokud jste si pozorně pročteli v minulém čísle vyjádření generálního ředitele a odborných ředitelů, na některé problémy týkající se komunikace jste našli určitě odpověď.

Těším se na Vaše názory na pospichal@dpp.cz.



Možnosti snížení daně a daňové paušály

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Počínaje rokem 2006 byly zrušeny nezdanitelné částky, které se odpočítávaly od základu daně. Jednalo se například o základní nezdanitelnou částku na každého poplatníka 38 040 Kč ročně, vyživovanou manželku 21 720 Kč ročně, částečný invalidní důchod 7 140 Kč ročně, plný invalidní důchod 14 280 Kč ročně, studium 11 400 Kč ročně.

Pro zdaňovací období roku 2006 platí nové slevy na dani. **Tyto slevy se odečítají až od vypočtené daně.** Slevu na dani mohou zaměstnanci uplatnit u svého zaměstnavatele nebo v daňovém přiznání podávaném k 31. březnu 2007 za obdobných podmínek jako zrušené nezdanitelné části základu daně a na základě obdobných průkazů.

Přehled slev:

Sleva podle §35ba odst. 1 a 2 ZDP	Roční
1. Na poplatníka	7 200 Kč
Na poživitele starobního důchodu, jehož výše převyšuje 38 040 Kč	-
3. Na poživitele starobního důchodu, jehož výše nepřevyšuje 38 040 Kč	7 200 Kč
4. Na manželku(-la), jejíž vlastní příjem je nižší než 38 040 Kč za rok	4 200 Kč
5. Částečný invalidní důchod	1 500 Kč
6. Plný invalidní důchod	3 000 Kč
7. Sleva pro studenta	2 400 Kč

Daňové zvýhodnění na vyživované dítě dle § 35c a 35d (sleva na dani, daňový bonus)

8. Daňové zvýhodnění na každé vyživované dítě v domácnosti ROČNĚ	6 000 Kč
Z toho:	Max. do výše
- sleva na dani	vypočtené daně
- daňový bonus	- alespoň 100 Kč - max. 30 000 Kč ročně

Daňové paušály na výdaje

Pokud poplatník – fyzická osoba nebude uplatňovat výdaje skutečné, tj. v prokázané výši, může uplatnit výdaje paušální částkou ve výši procentní části z dosažených příjmů, a to:

- 30 % u příjmů z pronájmu,
- 60 % u příjmů z živností řemeslných,
- 50 % u příjmů z jiných živností,
- 40 % u příjmů z jiného podnikání nebo nezávislého povolání,
- 40 % u příjmů z užití autorských práv nebo práv průmyslového vlastnictví,
- 80 % u příjmů ze zemědělské výroby či lesního a vodního hospodářství.

Je třeba správně určit, zda je konkrétní živnost živností řemeslnou. Přitom lze vyjít z Nařízení vlády č. 469/2000 Sb., v jehož přílohách č. 1 až 4 jsou uvedeny obsahově náplně jednotlivých živností řemeslných, vázaných, koncesovaných a volných. Řemeslnou živností tak například nejsou malířské a natěračské práce, elektrovizy, průvodci v cestovním ruchu, výroba vína, krejčovství a kožešnictví, knihařství, čalounictví, sklenářství, dlaždičské práce (ale zednické práce jsou řemeslnou živností), pokládání koberců (ale ne podlahářské práce). Jsou-li výdaje uplatňovány paušální částkou, jsou v ní zahrnuty veškeré výdaje kromě:

- pojistného na sociální zabezpečení,
- pojistného na zdravotní pojištění,
- případného individuálního nemocenského pojištění u soukromé pojišťovny u OSVČ, která není přihlášena k nemocenskému pojištění u OSSZ.

Přechod na paušální výdaje

Poplatníci, kteří dosud uplatňovali výdaje ve skutečné výši a chtějí uplatnit výdaje procentem z příjmů za zdaňovací období roku 2006, nesmí zapomenout na to, že je nutné upravit základ daně za předcházející rok 2005 ve smyslu § 23 odst. 8 písm b) daňového zákona o určité položky. Jedná se zejména o:

- zvýšení o skladované zásoby, pohledávky (kromě zaplacených záloh), rezervy na opravy,
 - snížení o neuhrazené závazky.
- Zpětné úpravy se promítnou v dodatečném daňovém přiznání, z čehož může vyplynout časové penále, dojde-li úpravami ke zvýšení daně. Dodatečné přiznání je povinen podat poplatník do konce měsíce následujícího po zjištění, na jehož podkladě tak činí. Dodatečné daňové přiznání se podává na daň vyšší i nižší.



Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Jak je to se souběhem výdělků a důchodu? Souběh starobního důchodu s příjmem z výdělečné činnosti

Výplata řádného (ne předčasného) starobního důchodu náleží osobám, které vykonávají výdělečnou činnost na základě pracovněprávního vztahu, jen pokud je tento vztah sjednán na dobu určitou, nejdéle však na dobu 1 roku, lze-li jej podle zvláštních právních předpisů na tuto dobu sjednat.

Výplata předčasného dočasně i trvale kráceného starobního důchodu nenáleží do dosažení důchodového věku, pokud je vykonávána výdělečná činnost nebo je

poskytována podpora v nezaměstnanosti nebo podpora při rekvalifikaci. Ode dne dosažení důchodového věku platí stejná pravidla jako v případě řádného starobního důchodu.

Výše předčasného dočasně kráceného starobního důchodu (§ 30 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění) – z důvodu částečné nebo plné invalidity

Výše důchodu se stanoví obdobně jako v případě řádného starobního důchodu ale s tím, že se procentní výměra odpovídající získané době pojištění krátí o 1,3 % výpočtového základu za každých i započatých 90 kalendářních dní z doby ode dne přiznání důchodu do dosažení důchodového věku.

Po dosažení důchodového věku vzniká nárok na řádný (nekrácený) starobní důchod, nikoli však automaticky, ale vždy na žádost poživitele důchodu. Po dosažení řádného důchodového věku může poživitel důchodu vykonávat výdělečnou činnost, ale vždy na dobu určitou, maximálně na dobu 1 roku.

Výše předčasného trvale kráceného starobního důchodu (§ 31 zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění)

Výše důchodu se stanoví obdobně jako v případě předčasného dočasně kráceného starobního důchodu s tím, že procentní sazba snížení procentní výměry činí 0,9 % výpočtového základu za každých i započatých 90 kalendářních dnů z doby ode dne přiznání důchodu do dosažení důchodového věku. Důchod je však krácen trvale. Po dosažení řádného důchodového věku může již poživitel vykonávat výdělečnou činnost, ale vždy na dobu určitou, maximálně na dobu 1 roku.

Jak je to s termínem výplaty důchodu, případně-li výplata na svátek?

Na základě oznámení České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, dojde v roce 2007 z důvodu svátků, státních svátků a dnů pracovního klidu ke změně některých výplatních termínů důchodů:

důchody splatné	budou v roce 2007 splatné
6. 4. 2007	5. 4. 2007
8. 4. 2007	6. 4. 2007
8. 5. 2007	9. 5. 2007
4. 7. 2007	3. 7. 2007
6. 7. 2007	4. 7. 2007
20. 12. 2007	19. 12. 2007
22. 12. 2007	20. 12. 2007
24. 12. 2007	21. 12. 2007

V každém kalendářním měsíci je celkem 13 výplatních termínů důchodů. Od 2. do 24. dne v měsíci vždy v sudé dny, a také 15. den v měsíci, kdy je důchod zaslán pojištěncům do ústavů sociální péče.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Telefon 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz



Opravy a výměny pohyblivých schodů v roce 2007

Text a foto: Ing. Viktor Baier, jednotka Dopravní cesta Metro

Pohyblivé schody (eskalátory) jsou důležitou součástí technického vybavení pražského metra. V hluboko uložených stanicích jsou jedinou možností, jak dopravit cestující, v požadovaném počtu, z povrchu na nástupiště a zpět. V metru je 233 ramen eskalátorů od šesti výrobců. Nejvíce je jich v přestupní stanici Můstek na lince A – dvacet jedna, ve dvanácti stanicích není eskalátor ani jeden.

Zajištění provozu eskalátorů je finančně náročné. Vzhledem k životnosti zařízení je žádoucí ročně vyměnit 10 až 12 ramen eskalátorů. Věcné plnění plánu, tedy konkrétní eskalátory navržené k výměně v tom kterém roce se ale upravuje v návaznosti na technický stav, s přihlédnutím na další okolnosti v souvislosti s investiční výstavbou při přestavbě některých stanic metra, například stanice Palmovka. Postupně se nahrazují původní eskalátory novými moderními typy s podstatně nižší energetickou spotřebou a menšími nároky na údržbu. Opravy rozdělujeme podle druhu a rozsahu na plánované generální opravy a ostatní opravy, vyvolané zhoršeným technickým stavem, nutností odstranit následky havárií nebo poškození způsobené vandalizmem. Generální oprava je určena skutečným průběhem v toleranci stanovené výrobem. Mimořádné opravy plynou z nálezů z revízi nebo prohlídek a zkoušek, dále z faktického opotřebení nebo z nedostatků z provozu eskalátorů (provozní závady, havárie apod.). S ohledem na termíny objednávání a dodací lhůty specifických náhradních dílů se opravy většího rozsahu včetně oprav generálních musí plánovat s dostatečným předstihem. Objednávky



Eskalátor ve stanici Hradčanská je jeden z prvních „nových“ eskalátorů, který je v generální opravě. Je ještě potřeba osadit tažný řetěz se schodovým pásmem a eskalátor zakrýt balustrádou.

jsou závazné a „nespotřebované“ náhradní díly zůstávají na skladových zásobách. Některé mimořádné opravy se provádí v nezbytném rozsahu, pro zachování bezpečného provozu, ještě před plánovanou výměnou eskalátorů. Z toho důvodu jsou některé eskalátory opravovány a udržovány v provozu i s použitím náhradních dílů, vytěžených při předchozích výměnách a poté renovovaných v dílnách oprav služby 244000. Vytěžené náhradní díly tak lze znovu použít, mají však kratší životnost než díly nové.

V roce 2007 je plánováno 12 výměn, 3 generální opravy a 12 oprav ostatních. Realizace tohoto plánu je závislá na přidělení potřebných finančních prostředků v celkové výši okolo 130 milionů korun. U plánovaných výměn je také podmínkou včasné zpracování projektové dokumentace, úspěšné stavební řízení a výběr dodavatele technologie i stavebních prací. Případné zredukování plánu ovlivní předepsaný hodi- nový proběh na hranici povolené tolerance a překročení stanovené životnosti, což se může projevit na spolehlivosti zařízení a kumulování oprav v dalším období. Zkušenosti z provozu nových eskalátorů, výměných prvně v roce 1993, naznačují, že budou muset být také v nejbližších letech opraveny v rozsahu analogicky k opravám dřívějších typů eskalátorů.

V přiložené tabulce je uveden plán harmonogramu výměn a oprav eskalátorů do- bíhajících a začínajících v roce 2007 (u výměn není v době psaní článku ještě schválen investiční plán).



ŠKOLNÍ STRÍPKY

Studenti z Hamburku v naší škole

RNDr. Jindra Bizová

Několičetá spolupráce technické školy G18 z Hamburku s naší školou vyústila v realizaci stáže skupiny jedenácti německých studentů u nás ve dnech 8. až 28. ledna.

Cílem projektu bylo instalovat dvacet počítačů, které G18 získala od firmy Siemens, studenti je repasovali a připravili podle našich požadavků pro využití v různých prostorech školy, kde jsou volně přístupné našim žákům. Celý program byl zčásti hrazen grantem organizace Tandem, která se podílí na česko-německých výměnách studentů a učňů.

Na začátku pobytu hosté absolvovali tří- denní animační program, při kterém se učili základní fráze v češtině. Naši studenti jim v jejich úsilí vydatně pomáhali. Zažili tak spoustu úsměvných situací a legrace. Ve volném čase samozřejmě objevovali krásy Prahy, vyjeli lanovkou na Petřín, prošli Pražský hrad, navštívili divadelní představení ve Švandově divadle, zaspotovali si při mezinárodním turnaji v Bum bac ballu, zahráli si bowling a zašli si i zaplavit. O náš projekt se zajímalo i Rádio Praha a 23. ledna redaktorka Anke Streckfuss natočila s našimi praktikanty interview. V nejbližších dnech si zprávu můžete najít a poslechnout na www.radio.cz, německá redakce.

Vzájemná spolupráce našich studentů a studentů z Hamburku přinesla oběma

Harmonogram oprav a výměn pohyblivých schodů (PS) v roce 2007

I.Q												II.Q												III.Q												IV.Q																					
48	49	50	51	52	53	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
3.1. - 30.3. NA 251 S												2.4. - 29.6. NA 250 S												30.7. - 5.10. FR-C 216 S																																	
20.11. - 28.2. HR 070 S												26.2. - 4.5. FL 125 S												7.5. - 13.7. FL 123 S												16.7. - 12.10. JP 120 S																					
PA 307 P 2.1. - 26.1. NR-M 218 P												29.1. - 23.2. NR-K 232 P												26.2. - 23.3. NR-K 231 P												26.3. - 20.4. IP 320 S																					
23.11.06 - 16.2.07. MS 088 P												26.3. - 20.4. IP 321 S												23.4. - 1.6. IP 322 S												4.6. - 13.7. IP 323 S																					
3.1. - 23.3.07. MS 084 P												Termin neurčen HA 143,144 P												07.-09.07. NR 230 P												08.-10.07. MS 242, 243, 244 S																					
												KN 253,254 P												08.-10.07. MS 245, 248 P																																	

Generální opravy PS ve stanicích Národní, Florenc, Flora, Jiřího z Poděbrad.

Opravy PS ve stanicích Hradčanská, I. P. Pavlova, Palmovka, Náměstí republiky.

Výměny PS zajišťuje IDS ve stanicích Háje, Můstek, Náměstí rep., Karlovo nám.

S - staniční PS; P - podchodové PS

stranám jistě spoustu zajímavých zkušeností, nových zážitků i milých přátelství, a proto doufáme, že se v příštím roce opět za podpory Tandemu skupina našich studentů vypraví do Hamburku na podobnou stáž a že se tam budou moci sejit se svými novými přáteli.



Z PODNIKU

Knihovna informuje

-red-

Knihovna Dopravního podniku již dlouhodobě zpracovává výstřižky z oblasti dopravy, hraničních témat i informace týkající se hlavního města Prahy z veškerého denního tisku, který do knihovny dochází.

Jedná se o tiskoviny: AHA, Blesk, Haló noviny, Hospodářské noviny, Lidové noviny, Metro, Mladá fronta Dnes, Právo, Pražský deník a Šíp. Jedenkrát měsíčně je zpracováván i tematicky stejný Přehled tisku z periodik, které knihovna odebírá. Pro zlepšení přístupu k této přehledům je od února letošního roku nově zavedena rubrika na Intranetu ve složce „Informace – všeobecné – denní tisk“, kde jsou přehledy umístěny každý den kolem 8.00 ráno.



Rok 2006 v dozorčí radě

Daniela Kočí

Dozorčí rada se při svých pravidelných jednáních zabývala mnohými tématy podle předem schváleného rámcového plánu činnosti. V uplynulém roce zastupoval nově zaměstnanec Dopravního podniku Jiří Obítok, který je jejím členem od ledna 2006.

Působíte v dozorčí radě zhruba rok. Jak vnímáte svoji funkci s ohledem na zaměstnance?

To je správná otázka, protože já i členové dozorčí rady zvolení za zaměstnance do tohoto kontrolního orgánu akciové společnosti zde zastupují a jednájí v jejich zájmu. Jsme vnímání optikou zastupovat zájmy i potřeby zaměstnanců, které nemusí vždy kopírovat prioritně zájmy akcionáře.

Rámcový plán činnosti pro rok 2006 obsahoval základní, dlouhodobě sledovaná témata. Můžete přiblížit, která byla nejvýznamnější?

Jednalo se o průběžné sledování hospodaření Dopravního podniku včetně kontroly plnění závěrů minulého výroční valné hromady a sledování výsledků hospodaření a kontrolu plnění závěrů výročních valných hromad společností s kapitálovou účastí.

Samozřejmě byla velká pozornost věnována Transformačnímu projektu, finančnímu plánu pro rok 2006, dozorčí rada průběžně sledovala vývoj cen energií a pohonných hmot ve vztahu k nákladům MHD, dále projednávala materiály a přijaté závěry z představenstva společnosti a z běžných valných hromad. Mezi další úkoly dozorčí rady patřilo průběžné sledování zajištění dodávek nových vozů metra a přípravy zajištění budoucích dodávek pro obnovu vozového parku tramvají i účast v hodnotitelských komisích pro posuzování nabídek zhotovitelů a v neposlední řadě pečlivě sledovala postup výstavby tratě metra IV. C2. provozního úseku včetně jeho financování a postup výstavby stanice metra Depo Hostivař, která se slavnostně předala cestující veřejnosti v květnu 2006. Vážným tématem, jemuž se dozorčí rada opakovaně věnovala, je i aplikace směrnice 1191/1969 EHS (EU).

Co tato směrnice přesně stanovuje?

Je to směrnice novelizovaná nařízením Rady č. 1893/1991 EU, regulující poskytování veřejných podpor dopravcům provozujícím služby v městské, příměstské a regionální dopravě. Doporučila informovat akcionáře, aby společně s příjemcem podpory garantoval, že nedojde k neoprávněnému poskytnutí této podpory ve smyslu Nařízení Rady EU.

Co považujete za největší úspěch v uplynulém roce?

Dozorčí rada jako celek začala velmi pozorně vnímat financování v oblasti oprav a údržby. Pro mne je tato problematika spojena hlavně s jednotkou Dopravní cesta Metro, kde je vzhledem k obrovskému počtu technologií velmi významné do budoucna vyřešit systémově financování této oblasti. Dlouhodobá restrikce finančních prostředků v provozních nákladech bez systémové změny by vedla k oslabování technologií souvisejících s provozem. Považuji osobně za úspěch sledování úkolů problematiky finančních zdrojů na údržbu a opravy, provádění analýzy s kalkulací důsledků provedených restriktivních opatření v údržbě a opravách a nastavení aktuálních informací o dopadech rozpisu finančního plánu včetně metody predikční diagnostiky. Dlouhodobě se také dozorčí rada věnuje pozornost postupu výstavby provozního úseku metra IV. C2 včetně financování.

Co bylo největším oříškem pro dozorčí radu?

Kromě budování nových stanic metra, nakupování autobusů a tramvají nebo opravy kolejového svršku to byla jednoznačně transformace. Dominovala nad tím vším, protože ovlivňovala dění v celém podniku. Bylo zaměstnanci rozporuplně vnímáno, zda se mají zrušit fungující odštěpné závody a jejich samostatnost. Co přinese narušení dlouholetých organizačních vazeb, podaří se řídit takový kolos, jakým je Dopravní podnik, přes odborné úseky? Podaří se organizačně a provozně transformaci přes jednotlivé fáze zvládnout?

A jak to dozorčí rada zhodnotila?

Dozorčí rada zprávu představenstva DP „Vyhodnocení průběhu a výsledků Transformačního projektu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti“ vzala na vědomí a požádala představenstvo společnosti o průběžné informace k dalšímu průběhu optimalizační fáze Transformačního projektu Dopravního podniku. Z mého pohledu je transformace kontinuální proces, který prakticky vždy bude navazovat na nové potřeby v Dopravním podniku.

Jak lze charakterizovat obecně činnost dozorčí rady v uplynulém roce?

Jako aktivní týmovou spolupráci při plnění jejího poslání jako kontrolního orgánu společnosti. V souladu s platnými zákony, ostatními předpisy stanovami společnosti a zájmy akcionáře hlavního města Prahy dozorčí rada dohlížela na výkon působnosti představenstva i na podnikatelskou činnost společnosti.



Představenstvo projednalo

-red-

Představenstvo se v letošním roce sešlo již na dvou zasedáních, a to 15. ledna a 5. února, na kterých kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály.

Rozbor nehodovosti. Představenstvo bylo seznámeno s rozбором nehodovosti za měsíce prosinec 2006 a leden 2007. Současně vzalo na vědomí přehled mimořádných událostí za období leden až prosinec 2006.

Informace o průběhu Kolektivního vyjednávání v DP na rok 2007. Členové představenstva byli seznámeni s průběhem a výsledky Kolektivního vyjednávání pro rok 2007.

Zpráva o variantách zadání výběrového řízení na vymáhání pohledávek z přírážek k jízděmu. Představenstvo projednalo návrhy variant zadání výběrového řízení na vymáhání pohledávek z přírážek k jízděmu a rozhodlo, že Dopravní podnik bude postupovat podle varianty 1, to znamená systém vymáhání bude zachován stejný jako doposud a bude vypsáno jedno komplexní výběrové řízení. Na březnové zasedání představenstva bude předložena zpráva o postupu při zadávání výběrového řízení.

Návrh rozpočtu na rok 2007. Představenstvo schválilo návrh rozpočtu pro rok 2007 a uložilo obchodně ekonomickému řediteli zabezpečit u jednotlivých úseků a jim přiřazených jednotek efektivní čerpání finančních prostředků s cílem splnění plánem stanoveného hospodářského výsledku v souladu se zaslavněným objemem výkonů společnosti.

Členové představenstva byli také pravidelně informováni o aktuálním vývoji cash flow.



Databáze mobility ve městech

Ing. Zdeněk Došek, oddělení Oborové vztahy

Článek je pokračováním textu, jehož úvodní část byla uveřejněna v minulém DP-KONT@KTu č. 2/2007 pod názvem „Zlepšování kvality v sektoru veřejné dopravy“. V ní byl věnován prostor především způsobu poskytování náhrad za závazky veřejné služby v rozvíjejícím se kokurenčním prostředí, který bude stěžejní částí smluvních vztahů mezi veřejnými úřady a dopravci.

Druhá polovina textu, která vychází pod názvem „Databáze mobility ve městech“ přináší pohled na konkurenceschopnost systému pražské veřejné dopravy z hlediska mezinárodního srovnávání, které se vstupem do nového tisíciletí zprostředkoval UITP – Mezinárodní svaz veřejné dopravy. Z celkové analýzy výsledků databáze, jejíž plnou verzi bude možné vyhledat na intranetových stránkách oddělení Oborových vztahů, přinášíme především **srovnání z hlediska provozních nákladů.**

Minulý článek upozorňoval též na zvýšenou potřebu propagace veřejné dopravy. Ve zmíněném interview pana Z. Schwarze pro MF Dnes z 26. října 2006 se tvrdí, „že kdo má dneska auto, už tramvají nejedzí. A nemusí to být žádní VIP, vždyť je to autem přijde po městě skoro levněji“.

UITP plně uznává, že automobil je základním faktorem hospodářské aktivity a zůstává pro obyvatele měst jedním z přednostních spotřebitelských předmětů. Nicméně „přilíš mnoho aut zabíjí auto a ubíjí město – too many cars kill the car and kill the city“. Téměř všichni experti jsou zajedno, že během ani ne celé jedné generace dojde k zastavení meziročního růstu světové produkce ropy a křivka začne klesat. Zatímco pesimisté si myslí, že k tomuto převrácení trendu označova-

nému jako „naftová špička“ dojde v roce 2010, optimisté věří, že k tomu dojde mezi lety 2020 a 2030. Ať už tomu bude jakkoli, mezi současností a datem naftové špičky bude nezbytné vymyslet odlišné modely hospodářského růstu, stejně jako alternativní podoby urbanistického rozvoje. Autoři databáze konstatují, že živelný růst měst a snižování hustoty jejich obyvatelstva bije do očí: pro města ve vzorku databáze UITP se snížila mezi lety 1995 a 2001 v průměru z 62,5 na 59 obyvatel na hektar.

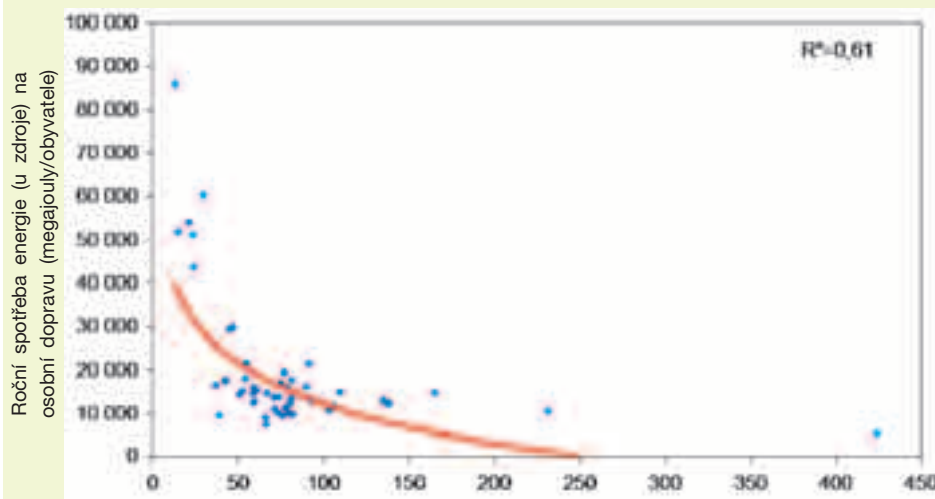
Přesto je několik měst, která udržela svůj růst na uzdě zachováním dostatečné hustoty obyvatelstva a uspěla v redukování podílu cest realizovaných za použití soukromých automobilů. Z toho pohledu vynikají Singapur, Helsinky, Mnichov, Vídeň a švýcarská města a to tím, že trvale rozvíjejí své systémy veřejné dopravy, efektivně zklidňují automobilovou dopravu a mají účinnou parkovací politiku.

Z hlediska nákladů pak analýza výsledků DMM jasně ukazuje, že veřejná doprava ve městech spotřebuje na **osobokilometr** 2,25 krát méně energie a společnost na ni vynaloží 1,75 krát méně než na automobil.

Databáze mobility ve městech (DMM) obdržel Dopravní podnik od UITP na CD-Romu. DMM byla poskytnuta řadě zájemců, k nimž patří Ministerstvo dopravy ČR, Magistrát hl. m. Prahy, Ústav dopravního inženýrství hl. m. Prahy, Fakulta dopravy ČVUT. Tato nová databáze pokrývá demografii, ekonomiku, městskou strukturu, automobilizaci a používání automobilu, taxi, silniční síť, parkování, síť veřejné dopravy (infrastrukturu a vozový park, nabídku, počty cestujících, náklady a příjmy), individuální mobilitu a modální nabídku, náklady na dopravu pro společnost, spotřebu energie, znečištění ovzduší a nehodovost. Celkově byl proveden sběr 120 hrubých ukazatelů pro rok 2001 ve vzorku 52 měst, z nichž 45 jsou evropská města a téměř všechna patří do rozvinutých zemí. Jsou v nich reprezentovány všechny možné velikosti aglomerací, od 250 tisíc obyvatel jako Graz, Gent a Clermont-Ferrand až k 17 milionům obyvatel v případě Sao Paula. Převážná většina vzorku zahrnuje aglomerace s počty obyvatelstva mezi 1 a 5 miliony obyvatel.

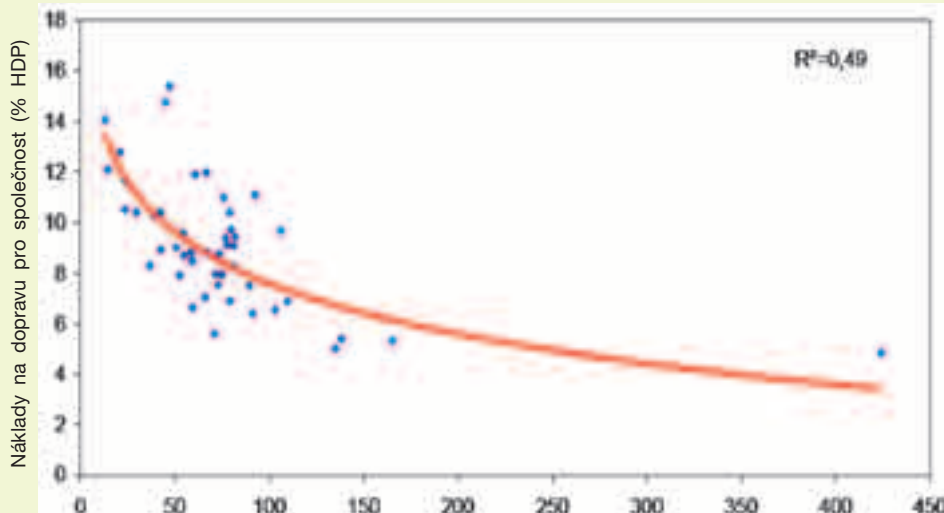
Mezi ně patří i Praha a DMM umožňuje poněkud odlišný pohled na úlohu pražské

Spotřeba energie na osobní dopravu vs hustota



Hustota (počet obyvatel + pracovní místo na hektar)

Náklady na dopravu pro společnost vs hustota



Hustota (počet obyvatel + pracovní místa na hektar)

veřejné dopravy na rozdíl od expresivního názoru pana Schwarze.

Povaha dat byla převážně kvantitativní a na jejich základě bylo vypočítáno celkem 130 standardizovaných ukazatelů umožňujících relevantní srovnávání mezi městy. Srovnávání kvantitativních dat mezi aglomeracemi, jako je délka sítě, přepravené objemy a roční náklady na dopravu mají význam jen tehdy, jsou-li data vyjádřena ve vztahu k počtu obyvatelstva a/nebo k hrubému domácímu produktu aglomerace. Databáze UITP proto obsahuje přesnou definici každého za standardizovaných ukazatelů.

Pro některá města bylo možno též získat informace o politikách a opatřeních zavedených v období 1990 až 2001 a o výhledech v koordinaci tří pilířů městského



Foto © Petr Malík

plánování a dopravy, tj. dopravních objemů a parkování a veřejné dopravy až do roku 2010. Tato kvalitativní data pak umožnila vyhodnocení vývoje mobility mezi lety 1995 a 2001. Je záhodno zdůraznit, že předávání tak obrovského objemu dat je prakticky o mnoho snadnější při existenci dlouhodobé databáze, tak jak je k dispozici díky systematické práci ve sběru dat prováděném Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy a jeho ročenkám.

První informaci o DMM přinesl DP-KONT@KT č. 9/2005 ve stati, která byla součástí reportáže z kongresu UITP o veřejné dopravě ve Věčném městě. Praha patří v analýze mezi nejčastěji citovaná města. Zopakujme jen nejdůležitější fakta z kapitoly „**Konkurenceschopnost veřejné dopravy**“.

Města, která dopravní podniky obsluhují hustou sítí linek, nabízejících dostatečnou přepravní kapacitu, jsou ta nejatraktivnější, jak to ilustrují příklady měst jako jsou Londýn, Vídeň, Praha, Budapešť, Helsinky, Paříž, Madrid, Řím a hlavně Hong Kong a Singapur.

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

Města jako Budapešť, **Praha**, Lisabon, Vídeň, Hong Kong, Singapur a další, kde je podíl veřejné dopravy na trhu vyšší než 35 %, vykazují **velmi vysoký koeficient „náklady osobokm automobilem / náklady osobokm veřejnou dopravou“**, který je vyšší než 6, zatímco v Manchesteru a Glasgow, kde je podíl na trhu nižší než 15 %, je koeficient nákladů pouze 2.

Mezi lety 1991 a 2001 se průměrné výdaje na investice pohybovaly kolem 0,45 % HDP městských aglomerací, se značnými rozdíly mezi městy. Některá města stačila jen na udržení svého potenciálu, **nejvyšší úrovně investování** v tomto desetiletém období ve výši **mezi 0,6 a 1,2 % HDP** byly zaznamenány v Madridu, Londýně, Vídni, Praze, Lille a Singapuru. Velká část textu z únorového DP-KONT@KTu o veřejné dopravě v Praze a úloze Dopravního podniku jako majoritního dopravce byla věnována otázkám nákladů na veřejnou dopravu a požadavkům na jejich kalkulaci. Alespoň ve stručnosti přinášíme srovnání, která DMM přináší v otázce provozních nákladů.

Provozní náklady

K měření účinnosti systémů veřejné dopravy byly použity čtyři ukazatele provozních nákladů:

- náklady na produkci vozokm,
- náklady na produkci místokm,
- náklady na cestu,
- náklady na osobokm.

Provozní náklady byly kalkulovány bez odpisů. První dva ukazatelé ukazují možnost jak hodnotit účinnost provozních procesů, nereflakují

však schopnost provozovatele přitáhnout zákazníky. **Náklady na cestu a náklady na osobokm** vnášejí do rovnice údaje o počtu cestujících, neboť se jedná o **ukazatele technické produktivity a obchodní efektivity**.

DMM konstatuje, že sektor veřejné dopravy v letech 1995 až 2001 úspěšně kontroloval výrobní náklady a přitom dokázal uchovat svůj podíl na trhu mobility ve velmi konkurenčním prostředí.

Tabulka 1: Provozní náklady bez odpisů, v roce 2001 a vývoj mezi 1995 a 2001; průměr pro všechna města v DMM, vyjádřeno v eurech

	Hodnoty 2001 (euro centy)	Roční variace mezi 1995 a 2001 (%)		Hodnoty 2001 (euro centy)	Roční variace mezi 1995 a 2001 (%)
Náklady na vozokm	330	+ 0,55 %	Náklady na cestu	98,5	+ 1,2 %
Náklady na místokm	3,32		Náklady na osobokm	18,0	+ 0,25 %

Autoři analýzy DMM, pánové Jean Vivier a Jérôme Pourbaix upozorňují na skutečnost, že při srovnávání nákladů mezi městy je třeba mít na paměti, že **provozování veřejné dopravy je průmysl s intenzivně využívanou pracovní silou**, a proto jsou výrobní náklady nezbýtně vázány na výši platů. Zde je mezi městy ve vzorku velký rozdíl: HDP na obyvatele v Chicagu, Oslu, Zurichu a Mnichově je sedmkrát vyšší než v Moskvě a čtyřikrát vyšší než v Seville a v Budapešti. Proto v následujících tabulkách vázali tyto náklady na HDP na obyvatele. Nákladové ukazatele pro dané město jsou adjustovány použitím násobícího koeficientu „relativního blahobytu“ rovnajícího se průměrnému HDP na obyvatele ve městech ze vzorku DMM, děleno HDP na obyvatele daného města, tak aby se vytvořilo to, co autoři nazvali „standardizované“ ukazatele nákladů.

Tabulka 2: „Standardizované“ provozní náklady (bez odpisů) pro rok 2001 pro různá města západní Evropy a USA z nejučinnějších, pokud jde o náklady na osobokm

	„standardizované“ náklady na osobokm (euro centy)*	„standardizované“ náklady na vozokm (euro centy)*
Mnichov	8,9 (16,2)	214 (388)
Helsinky	9,4 (13,5)	173 (249)
Stockholm	11,3 (14,6)	189 (244)
Madrid	12,3 (9,8)	336 (267)
Kodaň	13,1 (17,6)	196 (264)
Barcelona	13,2 (8,9)	343 (232)
Vídeň	14,4 (19,5)	317 (430)
Paříž	15,0 (22,0)	386 (568)
Chicago	18,0 (28,4)	324 (512)
Londýn*	18,3 (26,3)	293 (421)
Nantes	19,8 (19,7)	342 (341)

Tabulka č. 3: „Standardizované“ provozní náklady (bez odpisů) pro rok 2001 pro města střední a východní Evropy a Asie

	„standardizované“ náklady na osobokm (euro centy)*	„standardizované“ náklady na vozokm (euro centy)*
Singapur	4,4 (5,0)	126 (144)
Moskva	5,8 (1,4)	203 (49)
Hong Kong	7,1 (7,8)	154 (168)
Praha	9,0 (5,4)	298 (178)
Budapešť	11,0 (4,3)	375 (146)

* mezi závorkami „*nestandardizované*“ *reálné náklady*

K výsledkům měst střední a východní Evropy připojili autoři analýzy poznámku, že za svoji produktivitu vděčí do stejné míry existenci rychlé, rozsáhlé a většinou moderní sítě metra, stejně jako nízkým nákladům na pracovní sílu.

Jízdné a financování provozních výdajů

Ukazateli pro příjem a finanční rovnováhu veřejné dopravy jsou:

- průměrný příjem vybraný za jízdu,
 - stupeň krytí provozních výdajů (bez odpisů) prostřednictvím ročních příjmů provozovatele z jízdného (včetně kompenzačních náhrad za snížené jízdné a příjmů jako jsou reklamy, pronájem prostorů).
- Mezi roky 1995 a 2001 stouvalo jízdné průměrně ve městech DMM více než o 2 % nad inflaci, což umožňovalo dostatečné udržování stability stupně krytí nákladů provozovatelů z jejich vlastních příjmů.

Tabulka č. 4: Průměrný příjem za jízdu a stupeň krytí provozních nákladů provozovatele jeho vlastními příjmy v roce 2001, a vývoj mezi lety 1995 a 2001

	Hodnoty 2001	Roční variace mezi 1995 a 2001
Průměrný příjem za jízdu**	52,2 (euro centy)	+ 2,2 %*
Stupeň krytí provozních nákladů příjmy***	0,605	+ 0,8 %

** – příjem z jízdného bez kompenzačních náhrad za snížené jízdné

*** – příjem provozovatele včetně kompenzačních náhrad za snížené jízdné; provozní výdaje bez odpisů

Při použití metody standardizace navázáním na místní HDP na obyvatele jsou nejnižší jízdné pro obyvatele v Římě, Gentu a městech střední a východní Evropy, nejvyšší ve Velké Británii. Autoři analýzy konstatují, že není žádná přímá souvislost mezi výší jízdného a atraktivitou veřejné dopravy. Tabulka č. 5 tento fakt potvrzuje a též ukazuje, že není žádná vazba mezi stupněm krytí provozních nákladů a účinností provozovatele, i když připouští, že příklady Hong Kongu a Singapuru ukazují, že finanční výnosnost a ekonomická účinnost mohou jít ruku v ruce. Je skutečností, že stupně krytí nižší než 50 % jsou u provozovatelů s uspokojivými úrovněmi účinnosti (ve Francii Nantes a Paříž; Vídeň; Praha; italská města)

Tabulka č. 5: Průměrný příjem z jízdy, stupeň krytí provozních nákladů, podíl veřejné dopravy na trhu a „standardizované“ náklady za osobokm

	„Standardizovaný“ průměrný příjem za jízdu* (euro centy)	Podíl veřejné dopravy na přepravní práci motorizované dopravy (%)	Stupeň krytí provozních nákladů příjmy**	„Standardizované“ náklady na osobokm (euro centy)
Praha	12,9	54,2	0,305	9,0
Budapešť	20,0	55,9	0,725	11,0
Vídeň	31,6	46,6	0,485	14,4
Helsinky	36,7	34,6	0,530	9,4
Singapur	36,7	45,7	1,260	4,4
Marseille	44,9	17,2	0,540	36,1
Paříž	47,5	27,5	0,455	15,0
Madrid	59,9	30,2	0,615	12,3
Berlín	59,9	33,2	0,425	32,4
Kodaň	70,2	15	0,680	13,1
Hong Kong	78,7	73,9	1,570	7,1
Londýn*	89,6	26,8	0,810	18,3
Manchester	112,4	11,8	0,960	26,3

* příjem z jízdného bez kompenzačních náhrad za snížené jízdné

** příjem provozovatele včetně kompenzačních náhrad za snížené jízdné; provozní výdaje bez odpisů

V závěrečných doporučeních, v kapitole nazvané „Za města bez automobilových zácp“ uvádí autoři následující srovnání:

„Mimo řídké osídlené oblasti je automobil jasně méně účinný než veřejná doprava. Na základě vzorku měst z DMM je možné vyvodit,

že na osobokm spotřebuje veřejná doprava 2,25x méně energie a společnost na ni vynaloží 1,75x méně nákladů než na automobil. Výhody veřejné dopravy jsou ještě větší, když se do úvahy vezmou externí náklady na mobilitu (spotřeba prostoru, znečištění, hluk, dopravní nehody).



Z činnosti Sdružení dopravních podniků ČR v roce 2006

Ing. Antonín Macháček,
výkonný ředitel Sdružení dopravních podniků ČR

Sdružení dopravních podniků ČR (SDP ČR) je největším zájmovým sdružením právnických osob v oboru městské hromadné dopravy v ČR. Jeho řádnými členy jsou městské dopravní podniky všech krajských měst a dále měst Děčína, Chomutova – Jirkova, Mostu – Litvínova, Mariánských Lázní, Opavy a Teplic. Všichni tito dopravci (s jedinou výjimkou Dopravního podniku Teplice) jsou v majoritním vlastnictví příslušných měst a mimo Děčín a Karlovy Vary jsou všude provozovány autobusy i elektrická trakce, to znamená tramvaje nebo trolejbusy. V případě Brna, Ostravy a Plzně dokonce všechny tři druhy dopravy.

Kromě řádných členů má SDP ČR ještě statut tzv. ostatních členů, což jsou jakékoliv společnosti, které vyvíjejí činnost v oblasti MHD a projeví o členství zájem. Jejich seznam je poměrně reprezentativní výčet českého, ale v několika případech i zahraničního průmyslu a v roce 2006 jejich počet dosáhl 108.

V roce 2006 proběhlo celkem pět řádných zasedání správní rady SDP ČR, která sestává z ředitelů členských dopravních podniků. Z programů zasedání můžeme vybrat především problematiku legislativy, týkající se MHD. Zde jsou tvořena společná stanoviska k novelám zákonů o silniční dopravě a o drahách a navazujících norem. V roce 2006 proběhla také rozsáhlá diskuze o účinnosti nového zákoníku práce v MHD. Důležitou roli sehrálo SDP ČR zejména při



Tramvaj jedoucí na liberecké lince č. 2 do Lidových sadů. Foto © Petr Malík

tvorbě nařízení vlády, kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě, kdy se podařilo prosadit zásadní připomínky. Je potřeba zmínit se i o dobré spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR, jehož zástupci se jednání správní rady často účastní. Dvě ze zasedání správní rady jsou každoročně organizována jako rozšířená a k účasti na nich jsou zváni zástupci ostatních členů. Tito mají možnost zde přednést své prezentace či jiné firemní informace. V současné době se uvnitř SDP ČR vede diskuze, jak zlepšit organizaci těchto zasedání tak, aby co nejlépe splňovaly svůj účel – to znamená vzájemnou informovanost provozovatelů MHD a dodavatelů zařízení, komponentů a technologií. Dále se správní rada zabývá Programem státní podpory obnovy vozidel MHD, když zpracovává podklady a návrhy pro Ministerstvo dopravy ČR. I když se nedaří prosadit zvýšení finančních prostředků na tento dotační titul do státního rozpočtu a příspěvek dopravním podnikům je spíše symbolický, znamená jistou motivaci i pro finanční spoluúčast měst na pořizování moderních, zejména nízkopodlažních dopravních prostředků. V roce 2006 čerpaly členské dopravní podniky 150 milionů Kč, v roce 2007 to bude pouze necelých 139 milionů Kč. Požadavky, vyvolané skutečnými nákupy vozidel, se pohybují kolem 500 milionů Kč. Při zachování současných dotačních pravidel by tedy půl miliardy Kč, určené pro dopravní podniky ve státním rozpočtu, pokrylo dotační potřebu na obnovu vozidel celého významného dopravního oboru. Jak malá je to částka ve srovnání s minulými ztrátami státního rozpočtu v bankovním sektoru, v různých arbitrážích apod.

V rámci SDP ČR pracuje 8 odborných skupin. Jsou to OS Autobusy, OS Trolejbusy, OS Tramvaje, OS Tramvajové tratě, OS Dopravně provozní, OS Přepravní kontrola, OS Ekonomika a OS Pevná trakční zařízení. Tyto se na svých plenárních zasedáních, konaných zpravidla dvakrát ročně, i v rámci různých pracovních skupin, organizovaných dle potřeby, detailně zabývají dle svého zaměření řešením technických problémů a setkávají se zde odborníci z dopravních podniků s odborníky dodava-

telských organizací. Odborné skupiny pracují samostatně a připravují podklady pro rozhodování správní rady. Řada materiálů je pak vydávána jako doporučující norma pro členské podniky – například Standardy kvality MHD, předpisy pro svařování na drážním svršku a drážních vozidlech. SDP ČR spolupracuje rovněž s příbuznými asociacemi v zahraničí. Velmi úzká vazba existuje pochopitelně na slovenské Združenie prevádzkovateľov hromadnej dopravy osôb v aglomeráciách Slovenskej republiky, zakotvená v Dohodě o vzájemné spolupráci. Prakticky veškeré akce obou Sdružení jsou organizovány se společnou účastí. Každoročně se uskutečňují rovněž společná jednání s německou asociací VDV – zemská skupina jihovýchod. Tato slouží především ke vzájemné výměně informací a zkušeností z legislativy a používání nových technologií. Nyní se například nejvíce akcentuje téma nových odbavovacích systémů. Dobrá spolupráce a vzájemné kontakty jsou i s UITP a jeho bruselským Euroteamem. SDP ČR vydává každoročně výroční zprávu, která jednak obsahuje informace o organizaci a struktuře Sdružení, shrnuje činnost za uplynulý rok ve všech oblastech a sumarizuje nejdůležitější ukazatele dopravního, přepravního, investičního a personálního charakteru za všechny členské dopravní podniky. Pro čtenáře DP-KONT@KTu každoročně připravujeme základní informace z této výroční zprávy. Za rok 2006 bude výroční zpráva k dispozici během měsíce dubna, pak se k problematice SDP ČR jistě vrátíme. Prozatím si mohou zájemci o již vydané výroční zprávy i další informace prohlédnout internetové stránky www.sdp-cr.cz.



Pražská strojirna se přestěhovala

-red-

Od 20. února sídlí Pražská strojirna v novém areálu společnosti ve Vnoři na adrese Mladoboleslavská 133, 190 17, Praha 9 – Vnoř, pro korespondenci P. O. Box č. 23.



Rok jednotky Zájezdové dopravy

Miroslav Marek,
vedoucí jednotky Zájezdová doprava

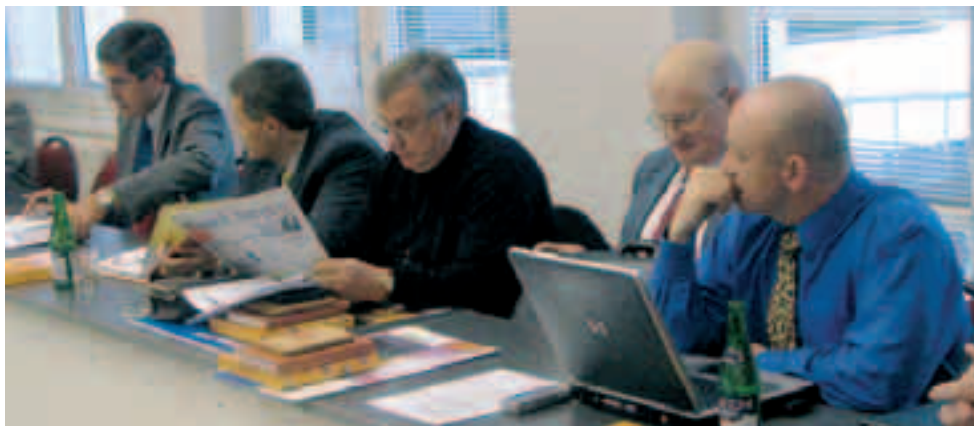
Jednotka Zájezdová doprava má za sebou ucelený rok činnosti jako samostatný ekonomický subjekt.

V loňském roce prováděla jednotka přepravy v Česku a po celé Evropě pro řadu renomovaných českých i zahraničních cestovních kanceláří, například Avanti, Čedok, VEGA tour, Jihotrans, ČSAD České Budějovice, Bohemia servis, Srdece Evropy, Welcome, Global (korejská klientela), Ramalugo Tenerife (španělská klientela), různé sportovní jednoty a další společenské organizace a v neposlední řadě provádíme třikrát týdně přepravu dětí z fondu ohrožených dětí Klokánek. Dále jednotka provedla



Foto © Jednotka Zájezdová doprava

řadu přeprav pro některé odborové organizace Dopravního podniku za zvýhodněnou cenu. Nabídku našich služeb prezentujeme na veletrhu cestovního ruchu Holiday Word a v informačních střediscích DP a na reklamních místech v prostředcích MHD. Za celé uplynulé období neměla jednotka od klientů žádnou stížnost na kvalitu řidičů, nebo na technický stav vozidel. V rámci nehodovosti měli řidiči jednotky jednu zavinenou nehodu s minimální škodou. Jednotka nyní prochází obdobím stále silnějšího konkurenčního prostředí a v současné době již za ostatními přepravci pokulhává ve stáří vozového parku. Technika z let 1997–1998 již pro řadu zákazníků nespĺňuje požadované parametry a naše nabídky na provedení přepravy jsou odmítány. V roce 2006 se jednalo o odmítnuté zakázky ve výši přibližně 3 miliony Kč. Přesto se podařilo zvýšit tržby za zájezdovou dopravu proti roku 2005 o 1,2 milionu Kč. Konkuruje především kvalitou lidských zdrojů a v neposlední řadě také cenou. Naší snahou je nasmlouvání většího množství méně lukrativních zakázek, kde není požadována technika nejvyšší úrovně, kterou nedisponujeme.



Z jednání Sdružení dopravních podniků. Foto © Daniela Kočí

Stáří vozového parku se samozřejmě projevuje ve vyšších nákladech vynaložených na jeho údržbu a provoz. Vyšší náklady vznikají i v dalších položkách vyvolaných kolektivní smlouvou. Všechny tyto aspekty se projevily v hospodářském výsledku v roce 2006.

V roce 2007 budeme hledat další zdroje úspor ve vlastních řadách, které by vedly ke zlepšení hospodaření jednotky. V letošním roce se již podařilo uzavřít několik předběžných smluv a předpokládáme, že tržby budou nejméně na stejné úrovni jako v roce 2006.



NEŽ VYSTOUPÍTE

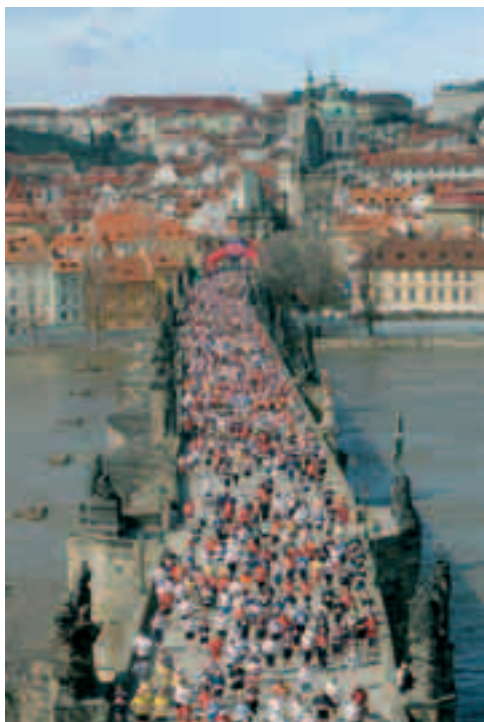
PIM běžecký seriál 2007 začíná

Daniela Kočí

Praha brzy opět ožije sportem. 9. ročník Hervis 1/2Maratonu odstartuje letošní běžeckou sezónu. Od roku 1999, kdy se 1/2Maraton konal poprvé, stále stoupá jeho popularita mezi sportovci i mezi diváky. Je to i díky tomu, že se může pyšnit jednou z nejkrásnějších běžeckých tras na světě. Ředitel PIM Carlo Capalbo všechny srdečně zve.

Kdy je první start letošního ročníku?

Letošní Hervis 1/2Maraton startuje v sobotu 24. března v pravé poledne na Karlově mostě, odtud pokračuje přes centrum města do letos nově umístěného cíle na atraktivním krásném místě budovy Rudolfiny.



1/2Maratonská atmosféra roku 2006. Foto © PIM

Na co se mohou diváci těšit?

Všechny Pražany srdečně zveme, aby vyšli do ulic nasát tu pravou 1/2Maratonskou atmosféru a povzbudit na 5 tisíc odvážlivců, kteří se vydají zdotat 21,0975 km dlouhou trať.

Hervis 1/2Maraton Praha také přinese ve městě určitá dopravní omezení, avšak organizační tým Pražského mezinárodního maratonu vyzývá všechny Pražany, aby v den konání závodu nechali své automobily doma a přišli se procházkou městem na závod podívat, fandit a pobavit se do centra města.

Diváci na trati potkají též kapely Marathon Music Festivalu hrající běžcům pro povzbuzení a divákům pro pobavení.

V místě cíle před Rudolfinem bude od 12 hodin probíhat doprovodný program spojený s přímým přenosem na velkoplošné obrazovce. Při ideálních podmínkách a výkonu spatříte vítěze 9. ročníku několik málo sekund před 13 hodinou.

Více informací o všech akcích PIM běžeckého seriálu 2007 najdete na www.pim.cz.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

MF Dnes (16. 2. 2007)

Přibudou další moderní tramvaje

Tři miliony Pražanů každý den vyrazí na metro nebo na zastávku tramvaje či autobusu. Není se proto čemu divit, že drtivou většinu obyvatel metropole zajímají změny týkající se právě hromadné dopravy. A letos se mají na co těšit. Nejvýznamnější událostí letošního roku bude bezesporu zahájení výstavby nové tramvajové trati v Radlicích za 120 milionů korun. Zatímco dnes končí tramvaje ve stanici Laurová, za rok se lidé svezou až ke stanici metra Radlická. „Současná konečná je poslední trať, která není ukončena smyčkou,“ podotkl ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek. Cestující hromadnou dopravou potěší i desítky nových tramvají. Právě do obnovy vozového parku hodlá letos Dopravní podnik investovat stovky milionů korun. „Průměrně stáří pražských tramvají je šestnáct let. Do pěti či šesti let bychom chtěli, aby ve městě jezdily jen nové nebo modernizované vozy,“ přeje si pražský radní Radovan Šteiner.

Blesk (16. 2. 2007)

Metro do Letňan: Poprvé tudy projel vlak!

Tři nové stanice metra C čekají na své otevření. Včera se už zkoušely první technické jízdy v tunelu, který spojuje Ládví a Letňany. Stanice Prosek, Střížkov a Letňany zatím zdobí jen betonový plášť. Nová trať metra do Letňan bude zprovozněna příští rok v červnu. Náklady na vybudování nových stanic se vyšplhají až na 15,5 miliardy korun. „Konečně je hrubá stavba dokončena. Déle než rok ještě bude trvat

opláštění a instalace technického zázemí,“ uvedl radní pro dopravu Radovan Šteiner. Úsek je dlouhý 4,6 km. Obyvatelé Letňan ale nebudou mít metro v dosahu. Stanice totiž stojí na zelené louce, kousek od výstavního areálu. „Stanice bude obklopena autobusovým terminálem, velkým parkovištěm P+R pro šest set automobilů. Stanice je prostě koncipována jako stanice pro návaznou dopravu. Měli by ji využívat lidé, kteří dojíždějí ze středních Čech, Hradce Králové a Liberce,“ vysvětlil Šteiner.

Pražský deník (12. 2. 2007)

Městská doprava se zkomplikuje

Nástup a výstup z autobusu bude v některých zastávkách MHD vyžadovat mnohem větší pozornost cestujících než dosud. Zhruba 150 zastávek změní totiž od března režim z dosavadních stálých na zastávky, kde řidič zastaví jen na znamení. Změna režimu v praxi znamená, že autobus zastaví, jenom když dá cestující na zastávce znamení zvednutím ruky, respektive při vystupování na řidiče zazvoní. „Přeměna se bude týkat zastávek, kde je frekvence nástupů a výstupů obecně velice malá. Jsou to místa, kde řidiči zastavují v podstatě z povinnosti,“ říká ředitel Dopravního podniku Tomáš Jílek. Dopravní podnik má pro zavedení novinek dva důvody. „První je ten, že brzdění a rozjezd vozidel způsobuje hluk a do ovzduší se dostává více výfukových zplodin, což je nepříjemné hlavně pro lidi žijící v okolí zastávek. Druhý důvod je ekonomický. Čím více autobusy zastavují, tím mají větší spotřebu a zvyšují se tak i náklady na jejich provoz,“ dodává Jílek.



Kulturní tipy na březen

-mis-

Ani jsme se v letošní mírné zimě nenadáli a je tu březen. Mnozí z vás ho možná mají stále ještě, podobně jako já, v podvědomí zafixovaný jako měsíc knihy, ale my se tu opět budeme věnovat spíše nadcházejícím filmovým či divadelním premiérám a výběru ze zajímavých hudebních akcí.

Kino

Vratné lahve se jmenuje nejnovější film z autorské dílny Zdeňka a Jana Svěrákových. Hlavní postavou je bývalý učitel Josef Tkaloun, který se nehodlá smířit s pozicí důchodce, trávicího čas na lavičce v parku. Tkaloun je plný aktivity, nápadů i chlapských tužeb a nemíní zestárnout v nečinnosti. Navzdory nesouhlasu ženy Elišky, která se sarkastickým nadhledem komentuje všechny aktivity svého muže, Tkaloun přijímá brigádnické místo ve výkupu lahví menšího supermarketu. Malý prostor, kde se potkávají lahve s lahvemi a lidé s lidmi, je svébytným mikrosvětlem, plným tragikomických osudů. Ve filmu režiséra Jana

Svěráka uvidíte mimo jiné Zdeňka Svěráka, Danielu Kolářovou, Tatanu Vilhelmovou, Jiřího Macháčka, Pavla Landovského, Jana Budaře, Nelu Boudovou, Ondřeje Vetchého, Miroslava Táborského, Božidaru Turzonovovou a další.

V kinech od 8. března.

Divadlo

Divadlo na Vinohradech připravilo na 23. března premiéru hry francouzského dramatika Jeana Giraudoux **Bláznivá ze Chaillot**. Děj hry se odehrává v ulicích Paříže. Hlavní hrdinkou je Aurélie, všemi nazývaná „bláznivá“. Nikdy nepřestává věřit v lásku a dobro a obklopuje se stejně bizarními figurkami podobného smýšlení, pro něž přátelství a laskavost znamenají víc než peníze a moc. Aurélie se svými přáteli se postaví skupině tvrdých finančníků, kteří zjistili, že pod základy Paříže jsou ohromná naleziště ropy a neváhali by kvůli svému zisku zničit celé město. Aurélii a jejím přátelům se však podaří Paříž zachránit... V titulní roli se představí Daniela Kolářová a dále budete moci na jevišti vidět například Ladislava Freje, Oldřicha Vlacha, Marii Málkovou, Svatopluka Skopala, Jaroslava Satoranského, Hanu Maciuchovou, Lucii Juříčkovou, Jiřinu Jiráskovou, Martina Stropnického, Pavla Rímského a další.

Hudba

Podíváme-li se na nadcházející hudební události chronologicky, pak první větší březnovou akcí bude nepochybně koncert countryové legendy, zpěváka (ale i herce známého například z kultovních filmových hororů Blade) **Krise Kristoffersona** ve čtvrtek 8. března v Kongresovém centru Praha. Po dlouhých jedenácti letech se jeho diskografie aktuálně rozrostla o nové album *This Old Road* a tak se návštěvníci koncertu mohou dočkat i novinkových písní. O den později (tedy 9. března) se v Sazka Aréně představí americký zpěvák, skladatel a pianista **Lionel Richie**, známý především díky svým hitovým baladám z poloviny osmdesátých let 20. století jako byly třeba skladby *Hello* nebo *Say You Say Me*. A něco pro příznivce tvrdší muziky?



V sobotu 10. března se v Rock Café představit legendární metaloví Brazílci, kapela **Sepultura**.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V minulém čísle došlo k uvedení nesprávného počtu odpracovaných let oslavence pana Zdeňka Polišenského (PT, provozovna Žižkov), který je v Dopravním podniku již 37 let, a pana Jaroslava Stránského (PT, provozovna Vokovice), který je v Dopravním podniku již 38 let. Velice se omlouváme za nepřijemnou chybu, ke které došlo vinou chybného automatického zápočtu.

V březnu 2007 oslavují 67. narozeniny:

Jiří Kříž – VD, prov. Nákladní vozidla (11), Zdeněk Michalíček – PA, prov. Řepy (10).

V březnu 2007 oslavují 66. narozeniny:

Olga Soukupová – DCT, provozovna Měničny a kabelová síť (14), Ladislav Stan – PT, prov. Kobylisy (13), Rudolf Šála – PA, provozovna Klíčov (33).

V březnu 2007 oslavují 65. narozeniny:

Jiří Cikler – PA, provozovna Vršovice (36), Jiří Karel – DCM, provoz Elektronická technika (34), Jan Kolář – DCM, provoz Traťová mechanizace (23), Jaroslav Kunzendörfer – PA, provozovna Řepy (21), Petr Lachman – DCM, provoz Traťová mechanizace (31).

V březnu 2007 oslavují 60. narozeniny:

Josef Bílek – DCM, provoz Dopravní zařízení (20), Jaroslav Bláha – PA, provozovna Kačerov (16), Pavel Blažek – SVA, prov. Vršovice (38), Antonín Boháč – SVA, provozovna Ústř. dílny BUS (37), Josef Černohorský – D, odb. Marketing a informační servis (40), Jiří Fuchman – DCM, provoz Dopravní zařízení (33), Josef Hrdlička – SVA, prov. Klíčov (19),

Stanislav Jedinák – PA, provozovna Vršovice (10),

Oldřich Jenšovský – SVT, provozovna Hloubětín (12),

Jiří Jeřábek – T, odb. Technický dozor (36), Miloš Jirouš – B, Hasičský záchranný sbor (22), Ladislav Kumpere – SVA, prov. Řepy (10), Milan Másilko – PA, provozovna Klíčov (10), Jan Mužík – DCM, provoz Opravy dopravního zařízení (19),

Jan Paul – DCT, provozovna Měničny a kabelová síť (38),

Ladislav Podlipný – SVA, prov. Kačerov (38), Karel Polák – T, odb. Technický dozor (32), Jindřich Rakovec – PA, prov. Kačerov (41), Jiří Roubal – PA, provozovna Hostivař (10), Miloš Rybín – PA, provozovna Klíčov (22), Jiří Sýkora – DCM, provoz Traťové hospodářství C (32),

Jarmila Šplíchalová – PM, provoz Trať B a DZ (24),

Jan Šubr – DCM, odb. Elektrodispečink (22), Tomáš Urban – SVA, prov. Hostivař (35), Tomáš Včelák – PT, prov. Strašnice (22), Milan Vorlíček – PA, provozovna Klíčov (23), Hana Vosková – DCT, provoz Měničny a kabelová síť (35).

V březnu 2007 oslavují 50. narozeniny:

Zdeněk Bardoun – PM, provoz Obsluha vozidel C (28),

František Černý – DCM, provoz Trať A (23), Jiří Dřeza – PA, provozovna Kačerov (10), Jaroslav Gubič – DCM, provoz Tunely (18), Petr Hájek – PA, provozovna Vršovice (15), Jiří Hübner – SVA, prov. Kačerov (25), Josef Krátký – DCM, provoz Automatizační technika (26),

Zdeněk Obdržálek – DCM, provoz Stavby (26), Zdeněk Simon – HV, jednotka Historická vozidla (22),

Jindřich Šmejkal – DCT, provozovna Měničny a kabelová síť (30),

Jiří Šusta – PA, provozovna Kačerov (19), Ota Šváb – SVT, provozovna Strašnice (22), Vojtěch Valocký – VD, provozovna Nákladní vozidla (12),

Václav Výborný – DCT, provozovna Měničny a kabelová síť (14).

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

Do starobního důchodu odešli:

Jiří Bašek – PA, provozovna Vršovice (27), Milan Dobeš – PA, prov. Kačerov (39),

Eva Hájková – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (17),

Josef Jiřík – SVA, provozovna Klíčov (41), Petr Kameš – VD, provozovna Nákladní vozidla (27),

Václav Mikeš – Zás., odb. Skladové hospodářství (40),

Petr Smolař – SNM, odb. Technická správa objektů (43),

Pavel Sommer – VD, provozovna Nákladní vozidla (22),

Eduard Tomeš – PA, odb. Řízení provozu (38),

Vladimír Valach – PA, provozovna Klíčov (37),

Libuše Vimmerová – OE, odb. Manažerská ekonomika (34).

Do invalidního důchodu odešel:

Jiří Mrázek – VD, provozovna Nákladní vozidla (37).

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



Poslední zastávka

Klobouk dolů...

Daniela Kočí

Nehoda tram, osobní vozidlo na kolejovém pásu, bez zranění, napadení řidiče. Podobných hlášení přichází z dispečinku dnes a denně desítky. Nezasvěcený člověk si ani nedovede představit, co všechno obnáší řídit tramvaj či autobus, ale rozhodně je potřeba kromě umu spousta psychické odolnosti.

V periferních oblastech Prahy na některých linkách řidiči své klienty už znají, vzájemně se pozdraví, a tak by se mohlo zdát, že řídit autobus právě v těchto oblastech je mnohdy příjemnější než v anonymitě města. Ale je tu i druhá strana mince. Nastupovala jsem do jednoho takového autobusu, který z devadesáti devíti procent využívají ke své cestě za poctivou odměnou zaměstnanci velkých skladů na okraji Prahy, z poloviny občané hovořící rusky. Autobus v nástupní stanici praská ve švech a tak řidič hlásí, že zavírá dveře. Mladíkům stojícím venku se to nelíbí, a tak kopou do dveří rozjíždějícího se autobusu a sprostě nadávají. Ti, co zůstávají v autobuse se chovají příšerně. V konečné stanici zůstávám značně konsternována sedět a jdu za řidičem, abych mu vyjádřila obdiv a uznání, že to ukočírjuje. Ujišťuje mne, že si člověk zvykne a vypráví mi, že když chtěl nedávno od jednoho z nich jízdní doklad, rozsvěkla se pouze bunda, ve které na řidiče zcela jasně koukala zbraň. Když jsem se rozhlížela po voze, byl to smutný pohled. Rozřezaná sedadla a v sedačkách spousta odpadků. Pan řidič to na konečné uklízí v rukavicích, ale je už velice opatrný, protože jednou se bohužel píchнул o injekční jehlu. Po pátrání v okolí skladů jsem zjistila, že tady se potulují opravdu zvláštní živly, a že vloupání do aut jsou tu na denním pořádku. Z počátku jezdil na lince policejní doprovod, ale dnes už bohužel nejedí. Teď již chápu, proč v autobuse nebyli „ostatní“ cestující, já jsem jela také naposledy. Příště vyměním rychlé spojení za zastávkovou linku, to se nedá srovnat. Jen přemýšlím, co by takové osazenstvo asi udělalo s tím krásným novým modrým autobusem, který tu občas vidám a jen doufám, že zrovna na této lince jezdit nebude.

Řidiči tramvajů čelí zase jiným problémům. Zapáchající bezdomovci v nočních soupravách, opilí a agresivní cestující nejsou výjimkou, a tak napadení řidičů nejsou žádnou vzácností. Taková služba je potom dost stresující záležitostí a vyžaduje velkou psychickou odolnost, v mnohých případech je plusem i odolnost fyzická. V poslední době sice časté dohledy policie na nočních linkách tyto skutečnosti eliminují, ale hlídky nemohou jezdit všude a ohlídat všechno. Člověk si v teple domova vůbec neuvědo-

muje, co se děje v centru města, když ho zahálí černá tma.

Když člověk nahlédne pod pokličku nějaké profese, vždy se na ni potom dívá jinými očima.

Já dnes a denně zjišťuji, jak náročná je práce řidičů, kteří jsou hnacím motorem každého dopravního podniku. Možná jsou některá rčení jen fráze, ale to, že před nimi smekám svůj růžový klobouk, je naprostá pravda...



Písmenná křížovka

Vylučnění z čísla 2/2007: ...koněspřežné tramvaje.

ENĀ, KÍ, PAVP	BIOL.SPOTŘ. KYSLÍKU	TAKÉ ONO	KREVNÍ TRUBICE	ENCYKLO-PEDIE BRITAN-NICA	DRAHÝ KOV	VÍKENDOVÝ DEN	Od roku 1925 jezdí...				
SVAL							PLÁŠT BEDUÍNŮ	PŘEDLOŽ-KA	PŘESTAT BDÍT	POTOMEK	
NOSNÁ ČÁST KLASU											
KUJNÝ MATERIÁL				POČETNÍ TABULKA KOUŘEM KONZERV.							
	BOHYNĚ URODY	1. DÍL TAJENKY 3. DÍL TAJENKY									
TROPICKÝ SAVEC			ŽENSKÉ JMÉNO MANSTVÍ					NÍZKÉ NAPĚTÍ 2. DÍL TAJENKY			
KUSY KLÁD							PŘEDLOŽ-KA DOBYTEK			ZNAČKA STRONCIA	
DIVADELNÍ JEVIŠTĚ						VÝZDOBA SKLA KOPCE					
	STAROŘEC. VÍLA ARAB. OS. OTCE				SOURO-ZENEC CÍL						
POBÍDKA				CHOVÁNÍ KVANT. ZESILOVAČ					NEUCTÍVAT	ZESILENÝ ZÁPOR	
CITOSLOVCE BEČENÍ			TĚLNÍ ORGÁN VODNÍ ROSTLINA								
BAKŠÍŠE						24 HODIN PORTUGAL. TISK.AGENT					
	RANNÍ VLÁHA NĀR. VÝ-BOR PRAHA					DRUHY KAMEN KOŽEŠIN. ŠÁL					
TUMÁTE					SEVER. MOŘE SPZ KOMĀRNO					JAPONSKĀ DÉLKOVĀ JEDNOTKA	
SOUPIS VZORKŮ											
PŘÍTEL ČLOVĚKA				NEKLID							

