

DP KONTAKT



Ukončete prosím
výstup a nástup
(08)

Zlepšení
preferencí tramvají
(12)

Radlice se dočkají
(16)

Metrobusy – efektivnější
autobusová síť pro metropole
(22)

Dvanáctý rok

Petr Malík, šéfredaktor

Úvodní řádky DP-KONT@KTu vznikají vždy dva týdny před tím, než si je drtivá většina čtenářů může přečíst, a tak je někdy hodně náročné odhadnout atmosféru, která bude v podniku, ale i ve společnosti za dva týdny, kdy budete otvírat další číslo podnikového měsíčníku.



Věřte, nevěřte, takhle to vypadalo v Hostivaři 15. prosince 2006... Foto © Pavel Fojtík

V době vzniku těchto řádků jsou pražské ulice plné vánočních stromků, kaprů a provoněné vůní svařeného vína. Vánoční čas působí na nás všechny, nejen svým pověstným shonem, ale také svou podmanivou atmosférou. Doufám, že jste našli alespoň několik hodin, abyste se v klidu posadili a několik minut rozjímali v blízkosti vánočního stromku.

Vánoce už jsou minulostí stejně jako rok s letopočtem 2006. Jako vždy bychom si mohli postesknout, že jsme zase o rok starší... Naprosto přesně toto tvrzení platí pouze u koní, kterým se bez ohledu na skutečné datum narození mění věk první minutou nového roku. Podle mého nový rok není důvodem k přílišnému pesimismu, ba právě naopak. Můžeme sice litovat, že něco krásného skončilo, ale proč? Snad každý viděl alespoň jeden díl populární ságy o básnících a jejich životě, a tak si možná vzpomenete na závěr jednoho dílu, kdy Štěpán s Kendym pronášejí, že na každém konci je hezké to, že něco nového a zatím nepoznaného začíná.

Není právě začátek roku takovým novým začátkem? Zázitky s letopočtem 2006 uložme, na ty příjemné si určitě někdy vzpomeneme a z těch bolestných se poučme. Vydejme se vstříc „novým dobrodružstvím“, vždyť se nám otvírají nové obzory, možná potkáte nové přátele nebo zažijete události, na které budete dlouhá léta s potěšením vzpomínat. Nebojte se dní příštích, běžte jim naopak naproti...

Před několika dny jsem si vzpomněl na knihu „Kam se poděl můj sýr“, ze které vám přinášel úryvky DP-KONT@KT v počátcích Transformačního projektu před více než dvěma roky. Tenkrát se na naši hlavu snesla kritika, proč píšeme o tématu aktivního přístupu ke změnám. Podobná, možná větší kritika, se snesla na moji hlavu před měsícem, potom, co si kolegové přečetli prosincový editorial.

Už několikrát jsem se zmínil o tom, že se snažíme na stránkách DP-KONT@KTu přinášet inspirativní čtení. Rozhodně jsem nevybízěl k delším pracovním týdnům a něčemu podobnému, jen jsem se snažil nastínit, že se pohybujeme v konkurenčním prostředí více, než si sami zatím připouštíme. I s tím vědomím vstupujeme do nového roku...

Dvanácti měsíců, ve kterých se vám budeme snažit přinášet zajímavé a inspirativní čtení odrážející dění v Dopravním podniku a našem městě, ale také v zahraničí. Spokojený čtenář je pro nás i ve dvanáctém ročníku existence časopisu velkou výzvou.

Z lednové nabídky upozorňuji na článek Martina Jareše o úsporách v Německu, život v pražském podzemí sledovala Daniela Kočí a tradiční porci nejen historie servíruje Pavel Fojtík.

Přeji vám leden pod vládou paní zimy a podnětných myšlenek!



Obsah

Zajímavosti
(03)Z podniku
(04)Reportáž
(08)Tramvaje
(12)Historie
(18)Odjinud
(21)Ptáte se...
(24)Školní střípky
(25)Zajímavosti
(28)Než vystoupíte...
(28)

Titulní strana: Dopravní ruch u Smíchovského nádraží. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

Seznam pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 28. prosince 2006

Boj proti AIDS na kolejích

Text a foto: Daniela Kočí

Každoročně si na celém světě připomínáme 1. prosinec jako Světový den boje proti AIDS. Tato osvěta má za cíl upevnit u lidí znalosti o HIV a AIDS a všeobecně upoutat pozornost k problémům souvisejícím s epidemiemi. Na celém světě proto probíhaly 1. prosince osvětové programy a Praha nebyla výjimkou.

Ve 13 hodin vyjžděla z vozovny Motol speciálně vyzdobená tramvaj, kterou vypravil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost na podporu celosvětové kampaně. Uvnitř tramvaje byli odborně školení pracovníci, kteří cestujícím rozdávali informační letáky vydané Světovou zdravotnickou organizací ČSAP a odpovídali na dotazy ohledně této stále nevyčíslené nemoci. Oproti loňskému roku bylo mnohem více lidí, kteří nastoupili do tramvaje, zaposlouchali se se zájmem do problematiky HIV a AIDS a zapojili se do debaty. Se studem, který opravdu není na místě, jsme se za celé odpoledne jízdy centrem města téměř nesetkali. Zájem měli mladí i starší, jelo s námi i několik dětí, mezi nimiž byl asi devítiletý chlapec. Když jel podruhé z konečné na konečnou, měli jsme obavu, zda se neztratil. „Já čekám na mámu, jdu jí naproti k práci, ale měl jsem čas, tak jsem nastoupil, protože se mi líbí ta výzdoba a je tu prima, nechce se mi vystoupit.“ Obdarovali jsme mladíka několika nafouklými balonky a dohlédli na to, aby vystoupil na správném místě, aby maminka neměla starost. Hlouček děvčat z primy nám na dotaz, zda jsou o problematice AIDS a následně bezpečném sexu informovány ve škole nebo doma, sdělili, že kluci okolo nich jsou fakt příšerní úplně všichni a že bude trvat dlouho, než najdou nějaké normální, takže zatím je na osvětu čas, ale hodně toho vědí z hodin sociálních věd, kde mají velmi příjemnou učitelku, která je k nim otevřená a vstřícná. Nejvíce se zatím bojí fetišů a jejich jehel.

Informace na dobré úrovni

Měli jsme opravdu radost, že mladí měli hodně informací jak o této problematice, tak o samotném Dni boje proti AIDS. „Hlavním dnem kampaně Červená stužka v letošním roce je Světový den boje proti AIDS, který připadá právě na pátek 1. prosince 2006. Pověření ke konání sbírky pro všechny dobrovolníky budou mít platnost ještě na dva následující dny, protože někteří studenti a další dobrovolníci chtějí v akci pokračovat i o víkend, informovat veřejnost o závažné nemoci, na kterou ročně umírají tisíce lidí na celém světě a doprodat odznaky třeba v místě svého trvalého

bydliště,“ vysvětluje jeden z organizátorů celé akce.

Mnoho lidí se zúčastnilo naší speciální jízdy a na důkaz účasti a pochopení si zakoupilo červenou stužku v hodnotě dvaceti korun. Prostředky získané z této akce se využívají zejména na přednáškovou a další preventivní činnost, na bezplatné a anonymní testování a na jiné podobné aktivity.

„Vítáme Vás v naší osvětové tramvaji, dnes je Světový den boje proti AIDS, vyjádřete solidaritu a pomoc postiženým touto chorobou a svezte se s námi, jízda je samozřejmě zdarma,“ ozývalo se z kabiny řidiče do mikrofonu na každé stanici. „Účastním se této akce již potřetí, spolupracuji tady se všemi velice rád a myslím si, že pomoci postiženým a upozornit na problematiku jakýmkoliv způsobem je úžasná věc, říká Stanislav Jaroš, dispečer Dopravního podniku, pro dnešek „náš“ řidič zvláštní jízdy. V centru Prahy k nám nastupuje i herec Jan Přeučil. „Takovou akci velmi rád podporím, osvěta a prevence je samozřejmě tou nejlepší a zároveň nejlevnější cestou. Spousta hereckých osobností světa díky svému způsobu života bojovala s touto chorobou, a přestože se o AIDS v Česku již dnes tolik nehovoří, je velkým nebezpečím a každý by měl mít veškeré informace na dosah,“ připojuje se k nám herec s tajemným hlasem.

Prevence místo strachu

Přítomnost viru HIV v organismu v žádném případě ještě onemocnění AIDS neznamena, toto onemocnění se vyvíjí v průměru asi u 70 % nakažených lidí do 10 let od infekce. Nakažený člověk může žít mnoho let bez jakýchkoliv projevů nemoci, to znamená může být zcela zdravý, ale přitom může při pohlavním styku nakazit svého partnera, může svojí krví virus přenést, je-li jeho krev ve styku s otevřeným poraněním druhého člověka, daruje-li krev nebo jde-li o matku, může v průběhu těhotenství nebo porodu nakazit své dítě. Zdrojů nákazy je opravdu hodně a je třeba o nich vědět, a tak osvěta a prevence je to nejdůležitější a je vynikající, že se Dopravní podnik svojí trochou do mlýna na této prevenci podílí. Odznak červené stužky, která je celosvětovým symbolem solidarity s infikovanými virem HIV a důkazem toho, že si lidé nebezpečí AIDS a nutnost prevence uvědomují, stál dvacet korun a téměř všichni si ho 1. prosince koupili. „Důraz klademe nejen na sbírku, ale v neméně míře na předání informací všem. Velmi důležité je předat osvětový leták i těm lidem, kteří z různých důvodů nechťejí nebo nemohou přispět na sbírku“, shrnuje cíl jeden z organizátorů akce.



V garážích hořelo jen jako

*Ing. Michal Brunner, vedoucí oddělení
Odborné služby HZS*

V první polovině listopadu 2006 proběhla prověřovací požární cvičení v provozovnách jednotky Správa vozidel Autobusy (JSVA) s cílem prověřit akceschopnost dobrovolných hasičských jednotek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



Jak jsme již čtenáře DP-KONT@KTu informovali v čísle 3/2006, v provozovnách jednotky Správa vozidel Autobusy na Klíčově, Kačerově, ve Vršovicích a v Řepích působí dobrovolné hasičské jednotky, složené z místních zaměstnanců a určené pro včasný a účinný zásah při požáru v areálu provozovny. Za jejich odbornou přípravu a řízení odpovídá Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku (HZS).

Na základě ročního plánu odborné přípravy dobrovolných hasičů byla v listopadu 2006 provedena prověřovací cvičení ve výše jmenovaných provozovnách JSVA. Cvičení byla předem projednána s vedoucími provozoven a byly vymezeny objekty vhodné k realizaci cvičení – zpravidla čerpací stanice PHM nebo odstavený autobus. Poplach byl dobrovolným hasičským jednotkám vyhlášen v souladu s místními požárními poplachovými směrnicemi. Průběh prověřovacích cvičení byl uspokojivý. Na každé provozovně se hasičská jednotka dostavila na místo požáru do pěti minut od prvotního nahlášení události na místní ohlašovací požárů. V dalších několika desítkách sekund provedli dobrovolní hasiči rozvinutí účinného vedení, lokalizaci a likvidaci simulovaného požáru. Každé cvičení probíhalo pod dohledem velitele směny HZS a vedoucích zaměstnanců HZS. Následně, v prosinci 2006, uspořádal HZS pro členy dobrovolných hasičských jednotek podniku odborné zaměstnání, na kterém byla zopakována základní ustanovení

bojového řádu jednotek požární ochrany, projednána vnitropodniková legislativa se vztahem k působení dobrovolných hasičů, a proběhlo vyhodnocení výcvikového roku 2006, včetně kladného zhodnocení jednotlivých prověřovacích cvičení.



Změny v prosinci 2006

Ing. Jan Přivora, dopravní úsek

V prosinci 2006 došlo v pražské městské hromadné dopravě k několika drobnějším trvalým změnám.

V pondělí 4. prosince byl po dlouhodobé výluce trvající od 2. listopadu 2005 obnoven provoz linky č. 102 v úseku Staré Bohnice – Zámky. Současně byla zřízena zastávka U Drahaně i ve směru Nádraží Holešovice.

Od neděle 10. prosince platí následující změny:

- zastávka Mikrobiologický ústav byla přejmenována na Ústavy Akademie věd, zastávka Střelecká se nově jmenuje Cirkusová,
- na lince č. 151 byla ve směru Poliklinika Prosek zřízena zastávka Prosek ve Vysočanské ulici,
- pro linky příjíždějící Chlumeckou ulicí ke stanici metra Černý Most byla zřízena zastávka Černý Most v této ulici před lávkou ke stanici metra,

- linka č. 266 Depo Hostavař – Hájek je v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne, v ostatních provozních obdobích jezdí přes zastávky Netluky a Hájek linky č. 264 a 364,
- na lince č. 323 byla mezi zastávkami Cirkusová a Radonice, Plus Discount zřízena zastávka Mezi Úvozy,
- linka č. 514 Chaplinovo náměstí – Sídlíště Radotín byla od noci z 10. na 11. prosince 2006 zrušena, současně vyjely linky č. 605 Modrá škola – Průhonice a 607 Sídlíště Řepy – Hostovice, Ve Vílkách. Od pondělí 11. prosince byl obnoven provoz linek č. 103001 a 103003 pro zdravotně postižené přes zastávku Náměstí Republiky, na lince č. 103001 byly současně zřízeny ve směru z Chodova zastávky Kunratická škola a Institut klinické a experimentální medicíny.



Pracovní respekt

*Ing. Monika Dubová,
oddělení Vnitřní komunikace*

Potřebujeme cítit přirozený respekt druhých, vážit si sami sebe, potřebujeme sdílet, mít smysluplnou práci, své místo mezi druhými lidmi a řídit si svůj život podle svého... Každý vyžaduje respekt, ale co si pod tím vlastně představí? Je to něco, co nemá každý. K dosažení respektu si téměř všichni volí vlastní cestu.

Není to však v přesvědčení: „Jsem někdo a tudíž vzbuzuji respekt.“
Přirozený respekt a čest, které člověk má, je vlastně víra okolí v něj samotného. Je to tedy v chování a postojích okolních lidí vůči člověku. Je to něco, co se nedá koupit penězi, vynutit silou nebo manipulací. Je to klíč k mnoha branám, společenskému úspěchu a ekonomické prosperitě. Není to o tom, že vás kolegové, nadřízení nebo podřízené musí milovat, ale o tom, že si váží vaší práce, vašich rozhodnutí a s klidem se spolehnou na to, že jste pro zvolenou činnost ti praví. Proč někteří zaměstnanci nechtějí pracovat s nikým



jiným než zrovna s panem Modrým nebo paní Červenou?

Zdrojem respektu jsou nejčastěji atributy – slušnost, poctivost, spolehlivost, plnění daných slibů uzavřených pouhým podáním ruky bez přítomnosti advokátů a smluvních sankcí. Takový způsob čestnosti, pokud je rozšířen v celé firmě, s sebou nese výrazné ekonomické jistoty, člověk se neutápí v neustálém krytí vlastních zad a ještě jej takové prostředí motivuje.

Bohužel mnohde přetrvává, že respekt příliš neznamená. Že slušnost je projevem slabosti. Že nejlepší je věci řešit „jako chlap“, rázně a silou. Slušnost, tolerance k názorové různorodosti, schopnost vcítění do pocitů druhého, asertivita, ... jsou mnohde odsouvány stranou. A vítězí arogance, urážky, hrubá a ideově vyprázdňená pragmatičnost jednání a vyjadřování, účelové lži a podobně. Úcta, respekt a tolerance je jedna a ta samá energie, kterou nelze všemožně ořezávat, aby byl život lehčí, ono to tak většinou nefunguje.

Budme však optimističtí, naštěstí je takových situací čím dál méně. A v budoucnu jich určitě bude i nadále ubývat. Zaměstnanci se dále vzdělávají a zdokonalují, také proto jsou pak jednání s nimi mnohem snazší a efektivnější. Přejme si jen, ať i nadále přibývá lidí, jako jsou pan Modrý a paní Červená.

Nicméně teprve až nastane čas, kdy bude umožněna přímá diskuse, možnost vyjádření svého názoru a otevřené kritiky špatných rozhodnutí, až vzájemný přirozený respekt bude samozřejmostí, pak budeme moci oslavit finální vítězství.



Požární prevence v roce 2006

*Oldřich Hořínek,
vedoucí oddělení Požární prevence*

Zajištění požární bezpečnosti v Dopravním podniku klade nemalé nároky nejen na práci pracovníků oddělení Požární prevence, ale i na pracovníky v jiných profesích. Při zajišťování požární prevence je především sledována bezpečnost cestujících veřejnosti, zaměstnanců, ale i ochrana majetku.

Plnění podmínek zabezpečení požární ochrany v souladu s právními předpisy je spojeno s některými nepopulárními kroky, jako je například provádění kontrolní činnosti a plnění následných opatření z těchto kontrol, školení zaměstnanců o požární ochraně apod.

Do konce listopadu roku 2006 uskutečnilo oddělení Požární prevence celkem 715 kontrol v obchodních vybavenostech na trasách metra, při kterých bylo zjištěno 1 908 závad, a dále přibližně 259 běžných

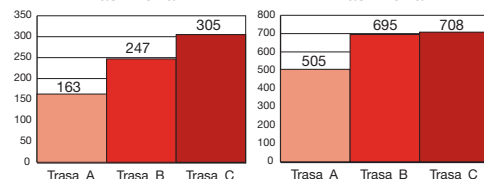
kontrol na ostatních pracovištích Dopravního podniku.

Nejčastější závady na ostatních pracovištích se týkaly těsnění prostupů požárně dělících konstrukcí, závady na požárních dveřích, předměty na únikových cestách, poškozené značení směru úniku, nepořádek na pracovišti.

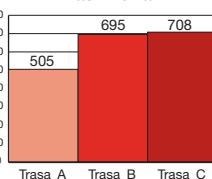
Ve dnech 3. října až 7. listopadu 2006 proběhly v Dopravním podniku prověrky PO podzemních objektů; pro přehled o zjištěných závadách jsou zde uvedeny následující údaje.

Po celé období roku byla průběžně prováděna školení cizích organizací. Školení zaměstnanců Dopravního podniku o dodržování právních a vnitropodnikových předpisů o PO probíhalo v jarních a podzimních

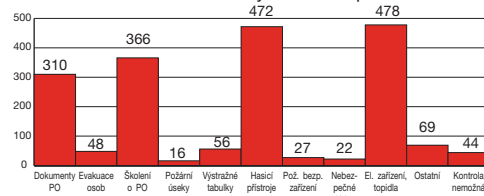
Počet kontrol obchodní vybavenosti podle jednotlivých tras metra



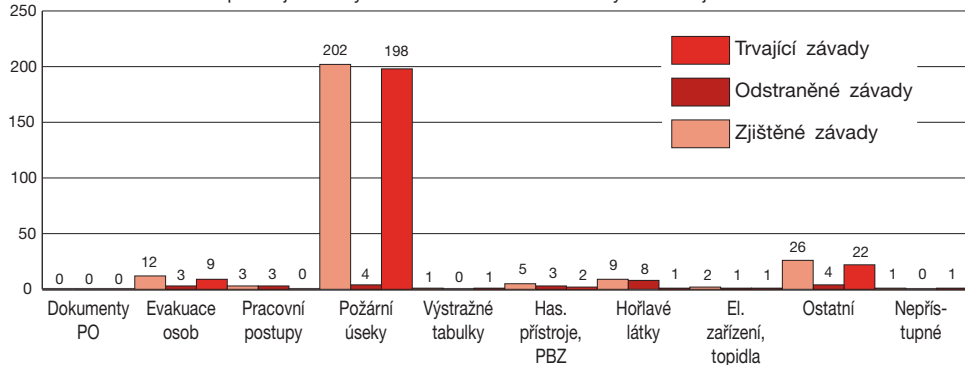
Počet závad obchodní vybavenosti podle jednotlivých tras metra



Počet závad obchodní vybavenosti podle druhu



Počet závad zjištěných při prověrkách PO podzemních objektů podle jednotlivých druhů a závad odstraněných a trvajících



měsících. Počet proškolených pracovníků za rok 2006 se pohybuje kolem 2 000.

Další úkoly oddělení Požární prevence se týkaly například zajišťování informovanosti zaměstnanců DP o požární bezpečnosti na pracovištích, posuzování požární bezpečnosti staveb nebo zpracovávání dokumentace požární ochrany.

Velmi důležitou činností je průběžná spolupráce s preventisty požární ochrany, kteří jsou součástí kolektivu zaměstnanců zabezpečujících požární ochranu v DP. Jde o zaměstnance, kteří mají pro požární ochranu velký význam, protože působí přímo na pracovištích a jejich činnost je pro zajištění požární bezpečnosti v Dopravním podniku nepostradatelná. Při pravidelných poradách s preventisty požární ochrany jednotlivých úseků informovalo oddělení Požární prevence tyto zaměstnance o potřebách v požární ochraně, které vycházejí z obecně platných právních předpisů a potřeb DP. Pro zajištění požární bezpečnosti při dodávání některých prací pro DP vytvořilo oddělení Požární prevence vnitropodni-

kové normy, jako například Směrnice pro provádění svářečských prací a obdobných prací v prostorách a objektech DP, Zásady požární ochrany pro projektování a výstavbu pražského metra.

Dodržování opatření požární ochrany je základem pro zajištění požární bezpečnosti v DP. Účinná ochrana životů, zdraví a majetku před požáry je výsledkem společného úsilí všech. Správně stanovená opatření v oblasti požární prevence jsou nejlevnějším a neúčinnějším způsobem ochrany před požáry.



Jednotka Zásobování v roce 2006

vedení jednotky Zásobování

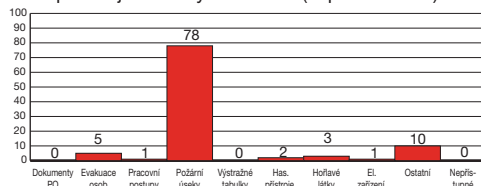
Uplnul další rok života nově vzniklého útvaru – jednotky Zásobování.

Jistě by bylo dobré se zamyslet a objektivně vyhodnotit, zda se dostalo všem očekávaným změnám v rámci optimalizace jednotky, zda byly uskutečněny všechny úkoly a cíle, které jsme si vytyčili a zároveň vyhodnotit negativní aspekty, které nám toto období přineslo.

Přestože jednotka Zásobování vznikla již k 1. červenci 2005, zlomovým rokem v životě jednotky byl právě rok 2006.

Počátkem tohoto roku proběhl upgrade

Počet závad zjištěných při prověrkách PO podzemních objektů podle jednotlivých druhů (v procentech)



informačního systému SAP R/3 včetně migrace dat, došlo ke sloučení bývalých divízi do jednoho účetního okruhu, a tím i ke změnám v zavedených postupech. V nově vzniklých odborech bylo třeba sjednotit veškeré činnosti tak, aby výstupy vyhovovaly všem odběratelům, ale v ne- poslední řadě i normě ISO 9001:2000, a zároveň aby byly dodrženy všechny legislativní požadavky. Vzhledem k tomu, že bývalé divize využívaly pro zajištění nákupu různé metody a prováděné činnosti byly podporovány různými externími systémy, nebylo jednoduché najít kompromis, který by vyhovoval všem zúčastněným. Nyní již snad můžeme říct, že se to i přes všechny počáteční potíže podařilo. Jednotnicím prvkem se stal ASW SAP R/3, jenž využívaly všechny divize a po nastavení na nové podmínky poskytuje jednotný informační servis. Protože v současné době zatím není možné externí systémy využívané pro plánování nahradit jednotnou aplikací, bylo přistoupeno po důsledném vyhodnocení velmi nevyhovující situace k prozatím jedinému možnému řešení – datovému propojení využívaných aplikací a vrcholovému sjednocení výstupu.

V oblasti nakupování se podařilo sjednotit metodiku dodávek materiálu bývalých divízi Dopravního podniku. Dosažené změny se promítly do nově vydaných vnitropodnikových norem, podle nichž se také dále postupuje v rámci celého podniku. Tímto bychom rádi poděkovali za spolupráci všem útvaram, které se tvůrčím způsobem intenzivně podílely jak na tvorbě, tak na připomínkovém řízení těchto norem. Před konečným nastavením je již také synchronizace externích aplikací, kterých je využíváno při plánování nákupu pro veškeré zákazníky z řad podniku. Tato skutečnost nám ve své podstatě při své realizaci přinese tolik očekávané sjednocené plánování, snadnou orientaci všech jednotek, využívajících skladové hospodářství JZ v jednotlivých hlavních skladech a zde uložených komoditách. Na tuto problematiku úzce navazuje prioritní úkol JZ – sjednocení KZM. V současné době probíhá testování aplikace, která nám dle cílové koncepce umožní rychlejší převod současných čísel materiálů na nové. Již nyní probíhá za intenzivní spolupráce Obchodního odboru a oddělení Vstupní kontroly nastavení nových skupin materiálů dle obchodních referentů a gestorských skladů a zároveň vspecifikování možných duplicít, jež se za doby jednotlivých divízi vyskytovaly.

V rámci jednotky byly také vytvořeny intranetové stránky, které jsou dle potřeby upravovány a doplňovány o nové informace (tzn. trvale aktualizovány). Na stránkách jsou zveřejněny veškeré důležité materiály a aktuální informace jednotky Zásobování. Uživatelům je na těchto stránkách k dispozici například Katalog oděvních součástí

a Katalog osobních pracovních prostředků (OOPP). Stránky mají velký význam, a to nejen z hlediska dostupnosti, ale i proto, že se díky nim rozšiřují rychleji důležité seriózní provozní informace mezi zaměstnanci v rámci celého podniku.

V oblasti skladového hospodářství došlo k velmi významným změnám. JZ převzala při svém vzniku mimo jiné sklady bývalých divízi a jednotlivé komodity bylo potřeba umístit dle jednotlivých gestorských skladů na nové lokace. Tato operace byla ukončena k poslednímu dni roku 2006. Ověřit, že se nám tato práce daří, jsme si mohli při externím periodickém auditu, který se uskutečnil dne 22. listopadu, při kterém byla nezávislými auditory certifikační organizace DNV potvrzena shoda systému managementu jakosti, zavedeného v jednotce Zásobování, s požadavky normy ISO 9001:2000. Nejenže systém byl shledán jako účinný, navíc při auditu nebyly shledány žádné neshody, pouze tři pozorování a čtyři příležitosti ke zlepšení. Většina připomínek auditorů byla zaměřena na bezpečnost práce a ochranu životního prostředí. Samozřejmostí pro nás je k výhradám zaujmout stanovisko a pokud je to potřebné, stanovit opatření k nápravě, i když z charakteru připomínek tato povinnost nevyplývá. Je přece vždy lepší se z podnětů poučit dříve, než z nich vznikne možný problém.

Za tímto úspěchem stálo mnoho práce. Bylo například nutné přepracovat všechny systémové dokumenty tak, aby odpovídaly novým podmínkám po transformaci, zajistit součinnost všech složek, včetně těch, které do té doby nebyly součástí certifikovaného útvaru, zajistit ověřování funkčnosti celého systému interními audity. K tomuto účelu byl v průběhu roku rozšířen tým interních auditorů v JZ na celkový počet 5 osob. Tolik k ohlednutí do roku 2006. Na závěr tedy, po vyhodnocení všech pro a proti, musíme všem zúčastněným zaměstnancům,

kterí se na činnostech JZ podílejí, většinou i nad rámec svých pracovních povinností, poděkovat a popřát všem do budoucna hodně pracovních úspěchů.



Lanová dráha v ZOO ukončila sezonu

Karel Raba, služba Dopravní zařízení DCM

Vzhledem ke krásnému počasí a na žádost vedení zoologické zahrady byla letošní sezona lanové dráhy v pražské zoologické zahradě ukončena až v neděli 29. října.

Toto mimořádně teplé „babí léto“ přilákalo do zoologické zahrady mnoho návštěvníků, a tím i cestujících lanovou drahou. Prodloužení sezóny o 2 týdny umožnilo, že ještě 28. října se nechalo zlákat pohledem ze sedačky 4 489 cestujících. Od 15. dubna přepravila lanová dráha za 143 dní provozu přes 246 tisíc cestujících. Počet cestujících je nejvyšší od roku 1989 a potvrzuje se tím stoupající zájem návštěvníků zoologické zahrady o přepravu.

Po ukončení provozu proběhlo „zazimování“. To znamená sejmutí sedaček, kontrolu, konzervaci a uvolnění dopravního lana, kontrolu převodové skříně. Náčelník lanové dráhy spolu se strojníky provedl celkovou prohlídku nosných konstrukcí a ostatních součástí zařízení lanové dráhy, aby případné opravy mohly být provedeny do zahájení příští sezony a s vědomím, že každá součástka ovlivňuje spolehlivost celého zařízení.

A na závěr přání, aby se na jaře po „probuzení“ lanová dráha těšila stejné přízni návštěvníků zoologické zahrady jako v posledních letech.



Ohlédnutí za sezonou Muzea městské hromadné dopravy v Praze a linky číslo 91

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtik, Archiv
(podle podkladů jednotky Historická vozidla)

Muzeum městské hromadné dopravy v Praze prožívalo v uplynulém roce svoji 14. sezonu. Historická, či (chcete-li) nostalgická tramvajová linka č. 91 je o dvě sezony starší. Obě tyto zajímavé činnosti má nyní na starosti jednotka Historická vozidla v úseku Služeb. Připomeňme si, co zajímavého se kolem našich historických vozidel v roce 2006 odehrálo.

Sezona našeho muzea i sezona „jedenadvadesátky“ započaly 1. dubna 2006. S ohledem na pěkné podzimní počasí i na skutečnost, že na státní svátek navazovala sobota a neděle, bylo Muzeum otevřeno o jeden víkend déle, než se původně předpokládalo, tj. do 19. listopadu. Celkem tak návštěvníci měli k dispozici 75 výstavních dnů. Muzeum bylo přístupné veřejnosti zdarma 4 dny (17. června, 9.–10. září a 16. září), kdy se konaly větší významné celopražské či celorepublikové akce – Muzejní noc, Dny evropského dědictví/ European Heritage Days a Den otevřených dveří DP. Celkem Muzeum městské hromadné dopravy v roce 2006 navštívilo 13 562 zájemců o historii pražské MHD, takže na jeden výstavní den připadlo průměrně 181 návštěvníků (včetně těch kteří o výše zmíněných dnech navštívili Muzeum zdarma). Kromě pravidelných návštěvních dní Muzeum MHD pořádá i exkurze v pracovní dny, nejčastěji pro žáky základních škol, kteří se tak zajímavým způsobem seznamují s jedním z odvětví bohaté historie našeho hlavního města.



V době uzávěrky tohoto čísla ještě nebyla u konce sezona komerčních jízd, pro které si mohou zájemci pronajmout některou z historických tramvají (pochopitelně nikoliv muzejní exponáty). Mezi ně patří například motorový vůz č. 351, vyrobený v roce 1915.

Je už všeobecně známo, že se činnost muzea nezaměřuje jen na vystavování hotových exponátů, ale každý rok probíhají dlouhodobé práce na dalších historických vozidlech, které se exponáty teprve stanou. Důležitou vlastností všech vystavovaných vozidel je jejich provozuschopnost, jak se ostatně jednou za deset let mohou Pražané přesvědčit při oslavě „kulatého“ výročí pražské MHD.

Během roku 2006 dál pokračovaly práce na trolejbusu Tatra T400 č. 431, na kterém byla dokončena montáž elektrických rozvodů, stykačů i pomocných agregátů kromě odporů. Po přestávce byly opět obnoveny i karosářské práce na dolní polovině vozu. Do závěrečné fáze pokročila v hostivařských dílnách oprava autobusu Škoda 706 RO, který byl zasklen a vybaven vnitřním obložením a připravuje se již jeho lakování. Pokračuje i práce na nejstarším muzejním „vozidlu na pneumatikách“, kterým je autobus Škoda 506 N č. 52 z roku 1928. V KOS Krnov pokračovala



Mezi vystavovanými exponáty Muzea nejsou jen tramvaje, ale také trolejbusy a vozy pro údržbu trolejového vedení.

jezdila v trase Vozovna Střešovice – Pražský hrad – Malostranská – Újezd – Národní divadlo – Václavské náměstí – Náměstí Republiky – Výstaviště. V provozu byla



Zajímavým exponátem Muzea MHD v Praze je také „ofeňák“ č. 526, který patřil mezi poslední vozy vyrobené v roce 1896 pro pražskou koňku a současně mezi první, které byly v roce 1898 upraveny na vlečné vozy pro elektrickou dráhu.

rekonstrukce základního rámu a připravovaly se různé doplňky na vstrojení karosérie. Tu teprve velká oprava bude čekat. O přípravě atrap koní pro vůz koňky č. 90 jsme se na stránkách DP-KONT@KTU již zmínili.

Kromě prací na uvedených vozidlech je nutné zmínit i přípravu dalších sbírkových předmětů, z nichž nejzajímavější je stará dřevěná výhybkářská budka z padesátých let minulého století. V truhlárně v ústředních dílnách v Hostivaři začala na podzim její celková oprava.

Zvláštní tramvajová linka č. 91, na kterou jsou vypravovány jen historické soupravy,

pouze o víkendech a svátcích do 17. listopadu. Linkou se svezlo 14 711 platících cestujících. Mohli k tomu využít pestrý provozuschopný park historických vozidel určených pro komerční jízdy. Nejstarším využitým vlakem byla souprava z roku 1908 (vozy č. 208+628), historickým vozidlem je také nejstarší dochovaný vůz T 3 č. 6102 (první sériový vůz tohoto typu, v provozu 14. října). Zajímavostí letošní sezony „jedenadvadesátky“ bylo nasazení vozu T1 č. 5002 ve dnech 8. července a 17. listopadu, které se u veřejnosti setkalo s velkým úspěchem.



Ukončete prosím výstup a nástup, dveře se zavírají

Text a foto: Daniela Kočí

Ospalí cestující se pozvolna blíží ke stanicím. Je něco málo před pátou hodinou ránní a na svou trať vyjíždějí první soupravy metra. Praha se probouzí do zimního mrazivého a stále temného rána, a tak se mnozí cestující rádi skryjí před nepřízní počasí a s povděkem se usadí.

Metro je páteří sítě MHD. Tvoří ji linky A, B a C včetně tří přestupních uzlů. Provozní den začíná krátce před čtvrtou hodinou ránní. Všechny stanice ohlašují předepsaným způsobem připravenost k provozu, začíná vypínání zkratovačů, zapínání napájení přívodních kolejnic a další potřebná hlášení. Každý krok se nahrává a zaznamenává. Následuje zapojení jednotlivých tratí, dispečer kontroluje a mapuje celou trasu, zavede se aktuálně pro každý den grafikon, ve kterém se určuje rozsah provozu. Teprve potom přichází čas strojvedoucích.

Když stojím na peróně ve stanici metra, téměř vždy se stihnu podívat, kdo má po několik následujících minut můj osud ve svých rukou. Mnozí cestující osobu strojvedoucího za řídicím pultem ani nevnímají, ale já jsem vždy toužila pod pokličku jeho práce nahlédnout, stejně tak jako třeba do pilotní kabiny letadla. A tak se vydávám s odborníky na slovo vzatými na trať A a nastupuji ve stanici Skalka k sympatickému mladíkovi, který má být po celý den svým průvodcem v podzemí.

Jako do pekla

Vjet do tmavého tunelu plného kabelů je pro člověka, který zná metro jen z krásně osvětlených a pestrých stanic, trochu úzkostný pocit, jako byste jeli rovnou do pekla. Je pravda, že si člověk zvykne, na konci směny mi to už vůbec nepřišlo a naopak nepříjemný pocit jsem měla venku na světle, kde jsem potom mžourala očima. Na palubní desce má strojvedoucí vše potřebné k řízení vlaku, když se správně nastaví do palubního počítače data, je souprava schopná jet téměř sama. Je to podobné jako v letadle, když si pilot nastaví tzv. autopilota. Na všech tratích metra máme bezpečnostní zařízení, která dokáží zbrzdít vlaky podle potřeby, tudíž se nemůže stát, že by do sebe například blízko za sebou jedoucí soupravy narazily. To je důležité zejména na trati C, kde jsou ve špičce velmi krátké intervaly. Strojvedoucí musí vše kontrolovat, především zavírání dveří a prostor za bezpečnostní čarou. „Velkému nebezpečí se vystavují lidé dobíhající metro, nehledě na to, že vylétnou z pohyblivých schodů a řítí se naproti



Pražské metro pulsuje zhruba od páté hodiny ránní do půlnoci. Denně přepraví asi milion cestujících.

davu, který mnohdy ohrožuje protijdoucí lidi. Takové chování je dost nepochopitelné a bezohledné, navíc když za dvě minuty, resp. za tři, jede další. Strojvedoucí všechny tyto aspekty bedlivě sleduje, aby nedošlo k neštěstí. Musí dodržovat jízdní řád, rychlost jízdy, sledovat jízdní cestu i návěstidla a stav soupravy. Na palubním počítači se vše zobrazuje. Případnou poruchu signalizuje kontrolka a diagnostika určí, co je v nepořádku.

Protože jeden strojvedoucí nemůže v jednom kuse celý den jezdit sem a tam, ale musí, podobně jako jeho kolegové v povrchových prostředcích, dodržovat předepsané přestávky, střídá se na různých vlcích se svými kolegy. A tak, když nastoupí do vozu, může se seznámit s minulostí provozu, vše je možné vyhledat na tzv. vozovém počítači, jsou zde zaznamenány poruchy, jejich odstranění apod. Zjednodušeně řečeno, díky elektronickému systému má strojvedoucí veškeré potřebné informace k provozu soupravy, resp. k jízdě samotné.

Robot místo strojvedoucího

Díky zabezpečovacímu zařízení může vlak řídit pouze jeden člověk. Pokud by selhal lidský faktor, technika ho plně zastoupí.

Pokud bude technika a elektronika postupovat takovým tempem, tak možná i v pražském metru, stejně jako v mnohých světových městech, budeme jezdit v plně automatizovaných soupravách, kde nebude zapotřebí lidského faktoru za řídicím pultem. Na to si ale ještě nějaký rok určitě počkáme. „Asi by měli z počátku někteří, zejména starší lidé dost divný pocit, ale mně to připadá jako normální vývoj. V Tokiu mi to vůbec nepřirozené nepřijde, ale jde asi o zvyk,“ řekla mi na dotaz k plně automatizovanému metru Marcela Bartůňková, manažerka jedné zahraniční firmy, která velice často cestuje po světě. „U nás je to prakticky nemožné z jediného důvodu – neukázněnosti lidí. Nevím, zda by si zvykli nepřidržovat dveře, nedobíhat na poslední chvíli, nevstupovat za bezpečnostní pás,“ říká šéf strojvedoucího na trati A Radim Brtva.

Já bohužel souhlasím, ale věřím, že by se dali nějak vychovat, v rámci vlastního bezpečí by to snad každý mohl dokázat. Ale když se podívám, jaká bezohlednost panuje na silnicích, přestávám být tak optimistická...

Kdyby se stavěla úplně nová trať metra a počítalo by se s automatickým metrem, muselo by se to stavebně uzpůsobit. Ve stanicích by se udělala vratová stěna,



Strojvedoucí studuje rozpis služeb, které jsou vyvěšeny na nástěnce.

kteřá by pouštěla cestující jen při zastavení a zcela přesně pouze u dveří, znamenalo by to přizpůsobit tomu celou stavbu. Takhle to zatím rozhodně není možné.

Pečlivě sledují, co je při naší jízdě největším problémem, a jsou to skutečně neukáznění cestující. Řidič musí v každé stanici bedlivě sledovat, aby někoho nepřivlel do dveří, navzdory včasnému hlášení „ukončete prosím výstup a nástup, dveře se zavírají“, se mnozí vrhají k soupravě. „Často se stane, že se díky tomu přivře něco do dveří, což musím sledovat a okamžitě dveře znovu otevřít, to by prostě automat neuměl, pokud je to třeba tenký pásek od kabelky, kus kabátu, kravata nebo šála, žádné nebezpečí se na displeji nezobrazí. Pokud by se vlak rozjel, stalo by se neštěstí.“

Souprava metra zastavuje s přesností maximálně pět centimetrů. Když stojí na peróně slepec, může si speciální vysílačkou, kterou má u sebe, někdy bývá umístěna dokonce přímo v hůlce, vyvolat informaci, kterou aktuálně potřebuje. Tento systém je jistě velkou technickou vymožeností, která usnadňuje těmto občanům orientaci v městské hromadné dopravě vůbec. Naše vysílačky dokáží komunikovat s jejich, a tak když se slepec blíží například k eskalátorům, ozve se najednou v metru hlášení typu „levé eskalátory jedou dolů, dvojce pravé nahoru“. Zrovna tak si při zastavení soupravy metra může nechat otevřít všechny dveře najednou.

Hazard se životem

Pavel Šnajberk jezdí v pražské podzemce už sedmnáct let a byl jedním z těch, kterým se pod kola vozu vrhal sebevrah. „Co se stalo, jsem si prakticky uvědomil až doma, protože my jsme na podobné situace připraveni, musíme být odolní a nesmí nás v danou chvíli nic zaskočit, nezbývá než jednat. Možná proto je také dobře, že tu nejedou ženy, přece jen je to drsný pohled. Vjížděl jsem tehdy dost pomalu do stanice Můstek, protože jsem měl čas a nešlo přehlédnout mladého člověka, jak požádal spolucestující na nástupišti, aby se rozestoupili a najednou se rozběhl. V tom šoku mu v tom nikdo z přítomných nemohl zabránit, a tak mi skočil přímo na čelní sklo, byla to hrozná rána!“

V takových případech se po zastavení soupravy ihned hlásí neštěstí vlakovému dispečerovi, který zajistí vypnutí napájení v kolejnici. Strojvedoucí požádá o opuštění stanoviště, zajistí soupravu a jde se podívat na místo události, aby podal na dispečink prvotní informace o míře neštěstí a lokalizaci místa. „V mém konkrétním případě se sebevrahovi jeho úmysl nevydařil, našel se mezi druhým a třetím vozem a s četnými zraněními byl odvezen do nemocnice,“ vzpomíná na tragédii strojvedoucí. O dalším osudu zraněného či pozůstalých je lepší vůbec nepřemýšlet, ale ukončení života



Na palubní desce je vše potřebné k řízení vlaku.

tímto způsobem je v každém případě děsivý...

V případě takových neštěstí přijíždějí na místo kromě záchranné služby rovněž speciálně vyškolení hasiči z metra, kteří mají nástroje k vyproštění a samozřejmě policie České republiky, která rozhodne, kdy je případ na místě samém uzavřen a může se zprovoznit metro.

Jeho kolega měl podobný zážitek na Náměstí Míru, ale zde se ženě středního věku její úmysl podařilo dokonat. Člověk nikdy neví, komu najednou tzv. „rupne v bedně“ a vyřeší svoji životní situaci tím nejhorším způsobem a skočí, ale podle psychologů je všeobecně nejvíce případů v době vánoční a novoroční, kdy si lidé nejvíce uvědomují samotu, bezmoc a deprese.

Strojvedoucí mají ale naštěstí také veselé chvílky. „V centru města nastupoval prvními dveřmi krátce před vánočními svátky hlouček důchodců, zřejmě nějaký zájezd. Najednou jsem si všiml, že venku zůstali dva pánové, jejich polovičky už byly uvnitř. Chtěl jsem dveře znovu otevřít, abych je nerozdělal, ale oni na mě ukazují, ať jedu a volají, že je chtějí vidět až večer u autobusu! Zřejmě se chtěli manželky nenápadně zbavit a šli ke Flekům,“ směje se pan Šnajberk. Když vidím obchody k prasknutí a nákupní horečku v období kolem Vánoc, rozhodně není možno se pánům divit. Jak je vidět, mužská vynalézavost nezná mezí!

Podzemní labyrint

Strojvedoucí musí reagovat také na situaci, kdy se z nějakého důvodu nesmí zastavit ve stanici. Stává se tak například v případech, kdy je nahlášena bomba, nebo kdy ve stanici nefungují eskalátory a vystupující lidé by se nemohli dostat nahoru. „Takové stanice se projíždějí a já musím cestujícím poskytnout aktuální informaci hlášením do reproduktorů,“ vysvětluje můj průvodce. Často se stává, že cestující zapomenou na konečné vystoupit, třeba že usnou nebo

tam úmyslně zůstanou, o prázdninách to dělají některé děti i ze zábavy či z nudy, na trati C, kde to umožňuje uspořádání sedadel se dokonce pod nimi schovávají. Dnes, když se v storech obratových kolejí již prakticky neotvírají dveře, jim naštěstí žádné nebezpečí nehrozí. Horší je to v noci třeba s opilci či agresivními osobami, které ohrožují svým chováním spolucestující či přímo strojvedoucího, a tak se velmi často volá policie ke zřízení pořádku.

Kabina řidiče je uzamykatelná, a tak žádné bezprostřední nebezpečí nehrozí, ale jsou to nepříjemné a jistě stresující záležitosti. Strojvedoucí provádí kromě řízení soupravy i další nezbytné úkony, jako je například mytí vozu. V době moderní techniky je k tomuto účelu určena supermoderní plně automatická mycí linka, která je ovládána přímo jízdou, neboli strojvedoucím. Strojvedoucí podle rozpisu přijíždí z tratě přímo do mycí linky, sám si ovládá posun a technologie již pracuje sama. Výsledkem je krásně čistý vlak. Jsou samozřejmě mimořádné události, kdy se jezdí do myčky operativně podle instrukcí dispečinku. Zabezpečovací zařízení na trati A umožňuje strojvedoucímu v samotném řízení či ovládnutí soupravy určitě zásahy. Když jede na automat, tak je vše naprogramováno. Když jede tzv. „na ruku“, jede pouze pod kontrolou zabezpečovacího zařízení, rychlost jízdy ovládá sám. Na „céčku“ je to obdobné. Zpoždění je sice automat schopen dohnat, ale zkušený „fíra“ je prostě rychlejší. Maximální rychlost jízdy je na všech třech tratích metra 80 km za hodinu, všude v tunelu jsou různé odbočky a tunýlky, je to opravdový podzemní labyrint. Až se zase pohodlně usadím do salónu, jak se říká vnitřnímu prostoru pro cestující, rozhodně si uvědomím, že bezpečnost našeho cestování je každodenně závislá na celé řadě schopných lidí, o jejichž existenci a smyslu práce nemá cestující většinou ani ponětí.



Úspěšná Mikulášská jízda a podmanivé vánoční koncerty

Petr Malík a Daniela Kočí

Foto: Petr Malík

Tradice se mají ctít, a tak jste se první prosincovou nedělí minulého roku mohli v pražských ulicích opět projet Mikulášskou tramvají. Doprovodný program však nehostila střešovická vozovna jako v minulosti, ale pankrácká, kam si našlo cestu více než pět tisíc Pražanů a návštěvníků města.

Největším tahákem Mikulášské jízdy s Dopravním podnikem v neděli 3. prosince bylo vystoupení herce Michala Nesvadby, miláčka dětí díky televiznímu vystoupení v rozpravě. Při Nesvadbově vystoupení vozovna doslova praskala ve švech. Pódium bylo obsypáno dětmi, další skončily na ramenou svých rodičů, aby mohly zajímavé vystoupení sledovat. Drobné dárky rozdávané Nesvadbou patřily k těm k nejcennějším, které byly na Pankráci k mání.

Velký ohlas mělo i vystoupení divadélka Rešeto, stejně jako zápolejí předškoláků a dětí prvních ročníků základních škol v mini SuperStar, a tak nebylo divu, že celé odpoledne jezdila Mikulášská tramvaj hodně zaplněná až přeplněná. To však nebylo žádné překvapení, stejně to bylo už v letech minulých. Průvodčí stojící na posledním stupátku motorového či vlečného vozu je tradiční obrázek mikulášského odpoledne organizovaného Dopravním podnikem.

Kromě programu na pódiu či těsně pod ním byly pro děti připraveny různé dovednostní soutěže. Za úspěšné splnění úkolu čekala na děti odměna v podobě dárků Dopravního podniku. Doprovod si mohl nechat vytisknout zdarma jízdní řád či si zakoupit některou z publikací z edice Dopravního podniku. I o tyto služby „mimořádného“ střediska dopravních informací byl zájem, o čemž svědčí 224 vytisknutých jízdních rádků a více než čtyřtisícová tržba.

Stalo se již tradicí, že v předvánočním čase přináší Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost do vestibulů stanic metra každoročně vánoční koncerty. Na sklonku roku 2006 se tak mohli Pražané pozastavit, chvíli zapomenout na nákupy a vánoční shon a zaposlouchat se do libých melodií, které přinesou do lidské duše klid a určitou harmonii. První vánoční koncert se konal v úterý 19. prosince ve vestibulu stanice Můstek, a vystoupil v jeho rámci dětský pěvecký sbor Jesenius, dětský pěvecký sbor Svítání a komorní ženský pěvecký sbor Cantarina.



Největším hitem odpoledne bylo vystoupení Michala Nesvadby.



Průvodce celým odpolednem čekal na návštěvníky již před vstupem s velkým bubnem.



Finalistky dětské mini SuperStar, vítězná Bára v pozadí.

Druhý vánoční koncert umístil Dopravní podnik ve čtvrtek 21. prosince do tradičního prostoru vestibulu stanice Muzeum, a i tento koncert vzbudil u kolemjdoucích velký zájem. Jako první zazářil v andělských stejnokrojích dětský pěvecký sbor Noctuella, po něm následovali zralé výkony dospělých, nejprve přinesl veselou vánoční atmosféru pěvecký sbor Besharmonie a celé vánoční koncerty v metru uzavřelo na vážnou notu akordeonové kvarteto Pražské barokní harmoniky.

Lidem se vystoupení tolik líbila, že jednotlivé sbory téměř nechtěli pustit domů. Je vidět, že myšlenka koncertů i její realizace je stále na velmi dobré úrovni a že se Dopravní podnik umí ukázat i v komorní, předvánoční atmosféře i jiným způsobem, než přepravou svých klientů, za což byl velkým potleskem dostatečně odměněn.



Mikulášskou jízdu ukončila diskotéka.



Jeden z mnoha dětských návštěvníků Mikulášské jízdy.



O příjemnou předvánoční atmosféru se v úterý 19. prosince ve stanici Můstek postaral pěvecký sbor Svítání.



Cestujícím zpříjemnil předvánoční chvíle i sbor Cantarina.



Program vánočního koncertu 21. prosince ve stanici Muzeum zahájil dětský pěvecký sbor Noctuella.

Živý řetěz betlémského světla

Text a foto: Daniela Kočí

Stalo se již vánoční tradicí, že skauti vozí do České republiky plamínek betlémského světla. Letos si jej mohli Pražané zapálit v pátek 22. prosince a odnést si tak kousek pravé vánoční atmosféry domů.

V hlavním městě převzal betlémské světlo od zástupců skautů v katedrále sv. Víta na Pražském hradě kardinál Miloslav Vlk, který společně s první dámou Livií Klausovou a primátorem Pavlem Bémem popřáli lidem, aby světlo zářilo v jejich srdcích a životech po celý nový rok.

Skauti pak vezli tento symbol života, naděje a lásky historickou tramvají z Pohořelce přes Malostranské náměstí ulicemi předvánoční



Prahy. Pražané se tak mohli středem města svést nejen nostalgickou tramvají, ale také si mohli vytvořit vlastní svíčku nebo svíček, a na náměstí bratří Synků, na Těšnově či na Výstavišti, kde tramvaj chvíli stála a skauti obcházeli s plamínkem betlémského světla venku, si jej lidé mohli připálit a zapojit se tak do živého řetězu světla.

Betlémské světlo rozvázejí každoročně skauti po celé republice vlakem, aby se dostal do co nejvíce domácností. Plamen k nám do Čech putuje tradičně z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají skautským delegacím z celé Evropy. Za Česko převzali plamen ve vídeňské katedrále svatého Štěpána brněňští skauti.

Historická tramvaj vyjela v pátek 22. prosince odpoledne z Pohořelce a projížděla centrem Prahy. Čím více se stmívalo, tím více vytvářely plamínky v ulicích města krásnou vánoční atmosféru. Ze Staroměstské se nesl plamínek na Staroměstské náměstí, kde proběhlo předání Pavlu Bémovi a kde

probíhala také výroba svíček v dílničkách pro děti i dospělé, což opravdu bavilo všechny generace.

Světélko zažehnané v místě narození Ježíše Krista k nám letos dorazilo již posedmnácté a všichni ho velmi krásně přivítali.



Kolektivní smlouva pro rok 2007 dohodnuta

Personální úsek

Ve čtvrtek 21. prosince proběhla další kolo kolektivního vyjednávání zaměstnavatele a odborových organizací k návrhu Kolektivní smlouvy pro rok 2007.

V průběhu jednání postupně došlo ke shodě ve všech kapitolách návrhu Kolektivní smlouvy pro rok 2007 a smluvní strany se shodly, že nic nebrání podpisu Kolektivní smlouvy pro 2007. Podpis Kolektivní smlouvy pro rok 2007 se uskutečnil v úterý 2. ledna 2007, po uzávěrce lednového DP-KONT@KTU.



TRAMVAJE

Zlepšení preference tramvajů světelnou signalizací na křižovatce Havlíčkova – Hybernská

oddělení Rozvoj a preference dopravy

Počátkem února 2006 byla na podnět pracovníků dopravního úseku Dopravního podniku zařazena na pořad jednání Pracovní skupiny pro řešení aktuálních otázek plynulosti a bezpečnosti silničního provozu na území hl. m. Prahy (PLYN) otázka funkčnosti preference tramvajové dopravy na křižovatce Havlíčkova – Hybernská u Masarykova nádraží.

Důvodem bylo, že světelné signalizační zařízení (SSZ) stále častěji nereagovalo nebo reagovalo neadekvátním způsobem na tramvajové nároky. To potvrzovaly i stížnosti na vysokou četnost zdržení tramvajového provozu při průjezdu přes tuto křižovatku, které však z důvodu, že preference tramvajů (přednostní volba a prodloužení signálu (přednostní volba a prodloužení signálu (přednostní volba a prodloužení signálu) byla prý na této křižovatce v adekvátní formě zavedena

již v říjnu 2003 v rámci projektu pilotní linky č. 3, nebyly některými pracovníky státní správy a Policie ČR brány v úvahu. SSZ bylo sice vybaveno trolejovými kontakty a do řadiče (ovládacího přístroje světelné signalizace) byla naprogramována příslušná řídicí logika, ale křižovatka nebyla zároveň vybavena automobilovými detektory, takže původní řízení pevnými signálními programy bylo nahrazeno jen částečně dynamickým řízením. To znamenalo, že průběh řízení byl dynamicky modifikován pouze při nárocích tramvajů, jinak SSZ fungovalo stejně jako při původním řízení pevnými programy, tzn. nereagovalo na aktuální dopravní nároky automobilové dopravy.

Pracovní skupina „PLYN“ na podnět Dopravního podniku požádala Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI) o prověření a zpracování návrhů na případné zlepšení preference tramvajové dopravy na této křižovatce. ÚDI nejenom přepracoval původní řídicí logiku, ale navrhl i doplnění infradetektorů pro vozidla a náhradu nevhodně umístěného přihlašovacího trolejového kontaktu pro směr z Dlážděné. Ten byl až na výjezdu z křižovatky Senovážné náměstí v místě spojení troleje z pravého a levého oblouku a jízdní doba tramvajů od přihlášení na tomto kontaktu k SSZ byla jen 14 až 16 sekund. Některé tramvaje musely zbytečně zastavovat jenom proto, že řadič nestačil během této krátké doby vhodně zareagovat. Proto bylo navrženo nahradit ho dvěma přihlašovacími kontakty: jedním na vjezdu do křižovatky Senovážné náměstí ve směru od Jindřižské a druhým na vjezdu ve směru od Hlavního nádraží, čímž by se jízdní doba tramvajů od přihlášení do příjezdu k SSZ prodloužila na 25 až 28 sekund, což je již pro možnost účinné preference dostačující. Pracovníci Ústavu dopravního inženýrství Praha navrhli podle ing. Jana Adámka zlepšit preferenci tramvajů na základě těchto následujících modifikací průběhu řízení při nárocích tramvajů:

• **Prodloužení vlastní fáze:** pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá vlastní fáze (s volnem pro tramvaje) a tramvaj se přihlásila v takovém okamžiku vůči právě probíhajícímu cyklu řízení, že doba jízdy tramvaje od přihlašovacího detektoru ke stopčáře není delší než doba od okamžiku přihlášení do okamžiku maximálního možného prodloužení fáze (tzn. že přihlášená tramvaj ještě stačí dojet ke stopčáře v době maximálního možného prodloužení svého volna), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato fáze prodlouží

Pracovní den, 16–17 hodin

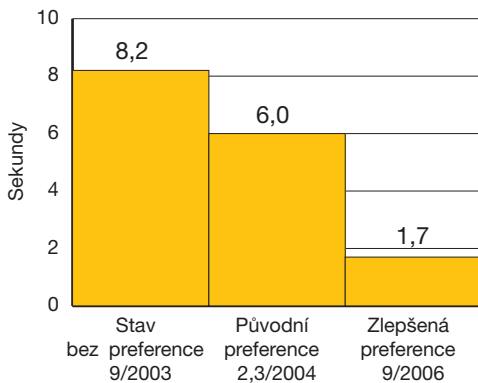
Stav	Průměrné zdržení tramvajů připadající na jeden příjezd k SSZ (s)	Podíl tramvajů zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvajů přijíždějících k SSZ
bez preference – 9/2003	8,2 (100 %)	0,48 (100 %)
s původní preferencí – 2,3/2004	6,0 (- 27 %)	0,31 (- 35 %)
se zlepšenou preferencí – 9/2006	1,7 (- 79 %)	0,11 (- 77 %)

o čas potřebný k jízdě tramvaje od přihlašovacího detektoru ke stopčáře (event. i včetně zastávkového pobytu u zastávky v Havlíčkově ulici umístěné v prostoru mezi přihlašovacími detektorem a stopčářou). Lapidárně řečeno: signál volno na příjezdě-jící tramvaj „počká“.

• **Zkracování vlastní fáze a předvýběr jiné fáze:** pokud v okamžiku nároku tramvaje sice právě probíhá vlastní fáze (s volnem pro tramvaje), avšak tramvaj se přihlásila v takovém okamžiku vůči právě probíhajícímu cyklu řízení, že doba jízdy tramvaje od přihlašovacího detektoru ke stopčáře je delší než doba od okamžiku přihlášení do okamžiku maximálního možného prodloužení fáze (tzn. že přihlášená tramvaj už nestačí dojet ke stopčáře v době maximálního možného prodloužení svého volna, takže i kdyby se tato fáze prodlužovala kvůli tramvaji do svého možného maxima, stejně by skončila dříve než by tramvaj stačila dojet ke stopčáře; tím by byla zbytečně udržována přihlášená tramvaj i ostatní účastníci provozu), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se právě probíhající fáze okamžitě ukončí a následuje výběr jiné fáze (kolizní s tramvajovou fází) tak, aby po výběru této jiné fáze mohla nastat vlastní fáze s volnem pro tramvaj co možná nejdříve. Signál volno se pro příjezdě-jící tramvaj zkrátí proto, aby se mohlo co nejdříve znovu vybrat.

Křižovatka Havlíčková – Hyberská

Průměrné zdržení tramvají
připadající na jeden příjezd k SSZ
Pracovní den, 16-17 hodin



Křižovatka Havlíčková – Hyberská

Podíl tramvají zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvají příjezdě-jících k SSZ
Pracovní den, 16-17 hodin

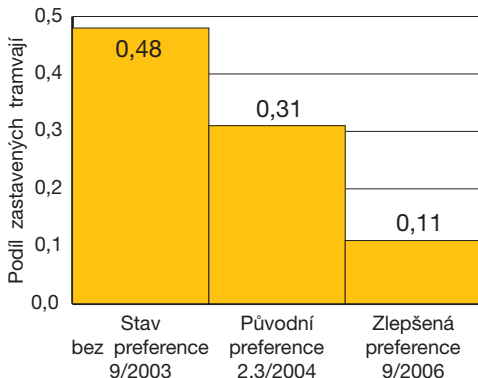


Foto © Petr Malík

• Zkracování jiné fáze a předvýběr vlastní fáze:

pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá jiná fáze (kolizní s tramvajovou fází, na kterou je nárok), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato jiná fáze zkrátí (nebo se ukončí její prodloužení) tak, aby vlastní fáze nastala co nejdříve. Signál volno se pro příjezdě-jící tramvaj „předvýbere“. Toto zkracování se však uplatňuje pouze u zelených pro automobily, zatímco zadané minimální zelené pro chodce se kvůli tramvajím nezkracují.

• Doběh jiné fáze a pozdržení výběru vlastní fáze:

pokud nastane možnost výběru vlastní fáze (s volnem pro tramvaje) krátce po přihlášení tramvaje, ale vzhledem k delší době jízdy tramvaje od přihlašovacího detektoru ke stopčáře by tato vybraná fáze musela na příjezdě-jící tramvaj zbytečně „čekat“, při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se nechá dobíhat právě probíhající kolizní fáze a výběr vlastní fáze se pozdrží tak, aby volno tramvají začalo až v zadaném časovém předstihu před předpokládaným příjezdem první přihlášené tramvaje ke stopčáře. Tím se sníží vliv preferenčních zásahů do řízení (zkrátí se doba prodloužení vlastní tramvajové fáze) a jednak se zvýší účinnost preference v případě následného příjezdu více tramvají za sebou (vzhledem k pozdějšímu začátku vlastní fáze po přihlášení první tramvaje se zvýší pravděpodobnost, že i další přihlášené tramvaje stačí využít maximální zadanou délku tramvajové fáze).

Pro navržené úpravy (změna dopravního řešení 3/06 a 6/06) bylo dne 28. června 2006 vydáno odborem dopravy MHMP Stanovení změny dopravního režimu světelného signalizačního zařízení a v červenci pak byly tyto softwarové a hardwarové úpravy zrealizovány.

Nainstalovány byly čtyři dynamické programy řízení. Mimo celodenně běžně používaného programu P1 i programy P2, P3 a P4, ve kterých je volno pro vozidla individuální automobilové dopravy z Havlíčkovy ulice kráceno volnem pro tramvaje.

• P2 – volno z Havlíčkovy ulice je kráceno nárokem tramvají na vjezdu z Dlážděné ulice,

• P3 – volno z Havlíčkovy ulice je kráceno nárokem tramvají na vjezdu z Havlíčkovy ulice,

• P4 – volno z Havlíčkovy ulice je kráceno nárokem tramvají na vjezdu z Dlážděné ulice i Havlíčkovy ulice.

Při jednání na odboru dopravy MHMP dne 17. července 2006 se současně dohodlo, že Dopravní podnik prozkoumá v termínu od 4. do 17. září účelnost jednotlivých programů a realizovaných úprav. K tomu byly využity záznamy z průjezdu kontrolními body systému DORIS a ruční měření sčítačů na místě samotném. Vlastní hodnocení pak bylo předáno jak odboru dopravy MHMP, tak i ÚDI. Ten ho porovnal se svým měřením. Protože jsme dospěli ke stejným závěrům, avšak ÚDI má k dispozici i závěry z měření v roce 2003 a 2004, využíváme po dohodě s ing. Adámkem závěry jejich šetření.

Prokázalo se, že dopravním poměrům nejvíce vyhovuje program P1, při kterém byl provoz na křižovatce plynulý. Ostatní programy zcela zbytečně omezovaly individuální automobilovou dopravu. Dále se prokázalo, že se **docílilo velmi výrazné preference tramvají** ve srovnání s původním řízením pevnými programy i s původní preferencí, neboť většina tramvají projela křižovatkou bez zastavení a zdržení.

Při příjezdu více tramvají v krátkých časových odstupech za sebou umožnila tato preference plynulý průjezd vždy první tramvaji, zatímco dalším tramvajím v pořadí pouze tehdy, když se „vešly“ do zadaného maximálního prodloužení signálu volno. (Prodloužení signálu volno pro tramvaje musí být časově omezeno, aby pro ostatní účastníky provozu nesvítila několik minut červená.)

Protože se často ozývaly názory, že zlepšení preference tramvajové dopravy přinese podstatné zhoršení pro individuální automobilovou dopravu, je nutné závěrem zdůraznit, že i při značném zatížení křižovatky automobilovou dopravou ze všech směrů (v roce 2005 15 200 vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne) současné řízení funguje optimálně a odpovídá místním dopravním poměrům z hlediska všech účastníků dopravy.



Tramvaje pro Prahu

Text a foto: Pavel Ďuran

Třetí tramvaj 14T z plzeňské Škodovky (9113) přibyla do Prahy na konci října, tedy celých deset měsíců po dodávce prvních dvou kusů. Do konce roku jich mělo naše hlavní město spatřit ještě devět.

Dopravním podnikem hl. m. Prahy však běží „šeptanda“, že nové tramvaje nepřijdou. Ze zaručených zpráv se dovídáme, že jsou Plzeňáci ve skluzu, spekuluje se i o možných souvislostech s nehodou vozu 9112 ze srpna tohoto roku.

Jak je to ve skutečnosti? Jsou tyto informace podložené, nebo jde o pouhé báčorky? Byli jsme se v západočeské metropoli podívat, a pokud jde o mne, jednoznačně se kloním k té druhé možnosti. „Stihneme to,“ říká vedoucí projektu pan Pavel Tarant. Ve výrobní hale Škody Transportation půl druhé stovky dělníků pracuje v těchto dnech – ve směnách a bez ohledu na to, jestli je všední den, víkend nebo svátek – na výrobě tramvají pro italské Cagliari (06T), polskou Wroclaw (16T) a pro Prahu (14T). Těch posledně jmenovaných byste tu našli v různém stupni rozpracovanosti hned třináct. Výrobní ředitel Škody Transportation ing. Aleš Jedlička nás společně s tiskovou

firma již příští rok – za plného provozu – bude stěhovat do výrobního závodu zbrusu nového, který vyrostl opodál stávajícího objektu. Ten expandující společnosti a jejímu výrobnímu programu již dnes přestává stačit, a jestliže je v současnosti firma schopna postavit přibližně pět tramvají měsíčně, v nových prostorách a s novými technologiemi to bude v budoucnosti výrazně víc.

O samotné tramvaji 14T jsme se pak dověděli, jakým způsobem by měla být včleňována do pravidelného provozu pražských tramvají, co všechno k tomu musí jednotlivá vozidla absolvovat a jaká kritéria splnit: podle toho lze usuzovat, že již v průběhu první poloviny roku 2007 bychom se v našem hlavním městě měli setkávat se všemi dvanácti tramvaji 14T s cestujícími „na palubě“.

Mluvílo se i o drobných změnách, které již se třetí tramvaj z Plzně do Prahy přišly (a se všemi ostatními vozidly v budoucnu přijdou) a okrajově jsme se dotkli i nové tramvaje pro Prahu, která nese typové označení Škoda 15T a v tuto chvíli je v rukou zdejších konstruktérů. Má jít o stoprocentně nízkopodlažní tříčlankové vozidlo s otočnými podvozky, jehož design nebyl tentokrát svěřen společnosti Porsche, ale byly osloveny hned dvě firmy, které by s návrhy měly přijít a vlastně již přicházejí. Jejich prototyp by měl stát v polovině roku 2008 na zkušební koleji, kde by se měla začít „oživovat“.

Při sériové výrobě bude dostávat Praha 4 až 5 tramvají měsíčně.

Nová tramvaj pro nás představuje vozidlo snů

Pavel Tarant, **vývojový manažer plzeňské Škody Transportation**, získal inženýrský diplom (s vyznamenáním) na ČVUT Praha, kde studoval obor elektrotechnologie elektronických zařízení. Pokračoval postgraduálním studiem managementu, spolehlivosti elektronických systémů, podnikových informačních systémů a projektového řízení.

Co všechno se ve Škodě Transportation v tuto chvíli vyrábí?

Kromě pražských tramvají jsou to vozidla pro Cagliari na Sardinii a pro polskou Wroclaw.

Abychom všechno stihli, děláme o víkendech, dvanáct až šestnáct hodin denně. Na klíčových pracovištích, která jsou „úzká“ (například elektrikáři pracující na elektrické výbavě stanoviště řidiče – tam se vejdou pouze dva lidé a normálně montáž stanoviště trvá přibližně tři týdny), tak tam se pracuje dvacet čtyři hodiny denně.

Tramvaj 9112 na začátku září tohoto roku v Praze havarovala (konkrétně k tomu se vrátíme později); co ale ještě bude muset toto vozidlo – kromě opravy – absolvovat, než bude moci jezdit na lince s cestujícími?

Devět jedna dvanáctka už nebude muset absolvovat pravděpodobně vůbec nic. Původně měl být na této tramvaji ověřen software, který byl změněn na základě požadavků Dopravního podniku a celé léto se testoval (to byl také důvod, proč nebyla tato tramvaj nasazena v provozu s cestujícími), což zhatila nešťastná mimořádná událost ze začátku září v Hostivaři.

Takže teď se test provede na *devadesát jedna třináctce*. Plán je takový, že tato tramvaj odjede svých sto kilometrů před *tébézet* (technicko-bezpečnostní zkouška – pozn. red.) Provádí se při ní základní technická prohlídka, jestli z tramvaje něco neodpadá nebo tam není nějaký vážný problém, jestli z nějakého důvodu není nebezpečná svému okolí. Dále se provádí zkouška zábrzdných drah. Dříve se této zkoušce někdy říkalo „policajtko“ a provádí ji Dopravní podnik, pověřená právnická osoba, tj. technická kontrola DP. Pokud odhalí nějaké závady, pak je klasifikuje ve třídách „C“, potom tramvaj nesmí vyjet vůbec, ve třídě „B“ nesmí vyjet s cestujícími a ve třídě „A“ se jedná o drobnosti, které se dají pro chvíli opomenout – může jít například o poškrábaný lak.

Tohle bude tedy předmětem zkoumání na *devět jedna třináctce*, já následně požádám Drážní úřad o povolení zkušební provozu bez cestujících, který bude, předpokládám, přibližně v rozsahu sedmi dní (150 km) na ověření stability softwaru a potom, na základě vyhodnocení, jestli se něco stalo nebo nestalo, požádám Drážní úřad o zkušební provoz



mluvčí Radkou Pistoriusovou a Pavlem Tarantem provedl obrovskou halou, a tak jsme měli možnost prohlédnout si výrobu tramvají od svařování skeletů jednotlivých dílů až po jejich finální montáž. Přitom nám škodováci stačili zodpovědět celou řadu dotazů, a tak jsme se například dověděli, že se ze zastaralých prostor

Těchto tramvají by do Prahy v příštích letech mělo přijít až 250. Ve Škodě Transportation tak mají práce doslova „nad hlavu“, protože vedle tramvají pro Cagliari, Wroclaw a Prahu je čeká stovka vozidel pro Brno a kdo v tuto chvíli ví, kde v Evropě či na světě se ještě česká tramvaj z plzeňské Škodovky objeví.



s cestujícími. Ten bude směřovat k tomu, že finální verze softwaru, již jsme (jak už jsem řekl) přes léto vyvinuli, bude testován v režimu s cestujícími a stane se normální součástí vozidla. Na toto provedení bude následně upravena tramvaj 9111 a takhle jsou vyráběny všechny další tramvaje od dvojky dál. Jde o to, že v těchto vozidlech je nejenom jiný software, ale také drobná změna zapojení, takže se bohužel nedá udělat to, že by se vzal software z jedničky a natáhl se do těch dalších, protože by tam nefungoval. Úkoly, které měla plnit 9112, přebere 9113 a když všechno půjde dobře, v horizontu týdnů by mohlo být vše hotovo.

Jak tedy bude vypadat nasazování všech dalších tramvají 14T?

První, co nové stroje absolvují – do Prahy přijedou s již nainstalovaným softwarem – bude právě ona *tébězetka*. Na jejím základě vystaví Drážní úřad průkaz způsobilosti. Teprve v tomto okamžiku je tramvaj Dopravním podnikem převzata a vy s ní můžete jezdit. Celý proces bude nepoměrně jednodušší a rychlejší než na začátku roku 2006. Nejde o schvalování typu tramvaje. Schvalování typu je za námi, to už udělala 9111.

Vy se pak celý tenhle proces musíte naučit dělat velmi rychle. Až výroba pojedje skutečně v sérii a v Praze vám budou přistávat čtyři, pět tramvají měsíčně, pak to bude náročné především pro vaši technickou kontrolu, která bude organizovat zkoušky a uvádění vozidel do provozu. Oni jsou těmi, kdo odjedou s každým vozidlem jedenkrát sto kilometrů s cílem zjistit, jestli se na tramvaji něco neuvolnilo, potom tramvaj přetáhnou do Hostivaře, kde udělají na zkušební koleji zábrzdnu zkoušku, provedou ještě jednu revizi, jestli se skutečně nic neuvolnilo a v případě, že je všechno v pořádku, vystaví protokol **bez závad typu**

„B“ a „C“ a s tím protokolem já půjdu na Drážní úřad s cílem získat průkaz způsobilosti. Ten musí mít každá tramvaj (dá se to přirovnat k techničáku u auta).

Vraťme se k mimořádné události tramvaje 9112 – oficiální výstup po té nehodě k dispozici zatím stále ještě není?

Není ukončeno vyšetřování. Tady se momentálně zkoumá míra zavinění osob, což je samozřejmě obtížnější než zjistit, zda na voze byla či nebyla technická závada. Takže dokud se nedospěje k míře zavinění konkrétních osob případně organizací, dokud se tedy míra zavinění opravdu precizně neurčí, tak vyšetřovatel vyšetřování nemůže uzavřít. Není přeci vyloučeno, že bude muset jít i za soudcem s nějakým konkrétním návrhem, co dělat a proti komu postupovat. K takovému kroku musí mít velmi dobře připravené podklady.

Mne neuzavření tohoto případu také zlobí, ale v tuto chvíli musíme věci nechat volný průběh, protože i já jako ne sice úplný právní laik, ale aspoň trochu poučená osoba chápu, že to jednoduché není. Zkoumat míru zavinění osob s možností, že ty osoby budou mít následně problémy, vyžaduje samozřejmě obezřetnost. Nikdo přece nemá zájem nikomu ublížit! Uvědomme si navíc, že šlo o tramvaj ve zkouškách, v testech. Právě proto se podobné zkoušky dělají bez cestujících i s vyloučením další veřejnosti, aby se eliminovalo pokud možno co nejvíc riziko, že se někomu něco stane. Problém je v tom, že se má předpokládat, že k technické závadě dojde a je nutné udělat opatření, aby nedošlo ke zranění lidí. **Pojďme zatím od toho: jaký zájem je o tuto tramvaj nebo její modifikace? Kolik strojů máte objednáno, o dodávce kolika těchto tramvají se jedná?**

Zatím je tato tramvaj a její modifikace naším hlavním výrobním programem. Zatím. Pokud jde o zájem, pak záleží na specifikaci probíhajících tendrů, každé město chce něco trochu jiného. Zájem o tyto tramvaje jak od nás, tak ze zahraničí je, protože slušně vypadají, jsou solidně provedené a nejsou drahé. Otázkou je vyhrát výběrové řízení. Byli jsme například na INOTRANSu, kde jsme sice nevystavovali celou tramvaj 14T, ale jen první, kabinový článek, měli jsme tam i tramvaj pro Cagliari a musím říci, že o oba tyto typy zájem ve světě je, a to poměrně velký. Snad neprozradím žádné obchodní tajemství když řeknu, že na rok 2010 to tipuji tak na sto tramvají. V současné době, pokud tedy nevyhrajeme žádný další tender, je ve hře Praha, Wrocław, Cagliari a Brno, kam bychom v příštích deseti letech měli dodat sto kusů těchto tramvají. Žádný další kontrakt není v tuto chvíli podepsán, některé jsou rozjednány, tady však nekřičíme hop, protože jsme ještě nepřeskočili.





Řidiči, kteří vaši tramvaj v Praze řídí, si asi nejvíce stěžovali na hlučnost klimatizační jednotky. Řešíte to nějak?

Vyřešeno... Vyřešili jsme problém hlučné klimatizace ve spolupráci s vaším Dopravním podnikem, konkrétně s vedoucím jednotky Správa vozidel Tramvaje ing. Doubkem, se kterým jsme se domluvili, že klimatizace bude montována s regulací rychlosti větráku. V případě, že nebudete potřebovat chladit na plný výkon, hlučnost klimatizace se výrazně sníží.

Tramvaj 9113 je trochu jiná než první dvě. Čím se tahle a všechny další liší a budou lišit?

Třetí tramvaj 14T, kterou jsme do Prahy dodali, je už ve finální verzi a skutečně se trochu liší. Má otevírací okénko na řidiče – otevírací okénko bude v budoucnosti doplněno i na tramvaji *jedna a dva*. Otevírací okénko neberu ale jako nějakou změnu, bylo plánováno; nebylo montováno,



protože jsme čekali na kloudné vyřešení zatěsnění, aby vám nekapalo na hlavu. Další, čím se „opravdu“ liší, je, že znak Škoda na čele vozidla je na třetím stroji umístěn o sedm centimetrů výš než na prvních dvou.

Od tramvaje číslo čtyři se dočkáte ještě jedné změny, interiér nebude v růžové barvě. Bude bílý. Důvodem je, že při stávající červené, krémové či růžové barvě z technologických důvodů nejde za rozumné peníze zajistit, aby laminátové díly přicházely zabarvené na přesně stejný odstín. My tedy díly potom přelakováváme. Takhle se postupovat nedá, zejména proto, že velmi drahý lesklý povrch, který je stavěný na to, aby na něj nešlo kreslit, je potřeba upravit pod nátěr, což je také

velmi náročné a drahé. Představu o kvalitě a odolnosti proti přilnutí barvy si můžete udělat sami – *devadesát jedna jedenáctka* vypadá stále ještě únosně, i když byla několikrát umělecky založeným cestujícím „graficky vylepšena“.

Plánujete výrobu tramvaje 14T v obousměrné verzi?

Na kreslicím prkně zatím není. Kdyby ji někdo chtěl (Brno o ní snad uvažuje), tak je možné ji udělat, protože není vlastně až zase takový problém *stříhnout* levou bočnici do dveří a dát kabinu na obě strany.

Ostatně na tramvajích pro Cagliari to děláme právě tak. Problém to není, není to až tak velká změna, abychom to nezvládli. **Nebo v jiné verzi například 14T jen se třemi články?**

Ano, ale to není verze vozidla 14T. Pracujeme na projektu vozidla, které se jmenuje 15T, v rámci zakázky až dvou set padesáti kusů pro Prahu, což je tramvaj zcela nové koncepce a pro nás představuje *vozidlo snů*. To bude naše budoucí vlajková loď. Tramvaj 15T bude tříčlánková, třicet metrů dlouhá, na čtyřech otočných podvozcích. Bude vysoce modulární, tedy se předem počítá s tím, že bude jak obousměrná, tak jednosměrná, počítá se s šířkou tramvaje od 2,30 metru do 2,65 metru, s přechodem na lehké železniční vozidlo atd. Vozidlo je prostě vyvíjeno tak, aby v případě, že zákazník přijde v rámci určené modularity, že chce vozidlo cokoli od dva třicet po dva pětadesát, že chce jednostrannou nebo obousměrnou verzi, že chce klimatizovaný prostor cestujících nebo nechce, že chce – já nevím co, třeba ve vozidle řízení s displejem nebo normální, tak je všechno připraveno tak, že budeme v rámci několika měsíců schopni zahájit sériovou výrobu. Navíc půjde buď o tramvaj nebo o příměstskou vlakovou jednotku.

Poslední otázka: vrátím se tak trochu k tomu, o čem jsme už hovořili. Jak moc ublížila vaší společnosti havárie tramvaje 9112? Jsou nějaké ohlasy?

Ohlasy byly – a poměrně razantní. Neublížila nám však nehoda sama, ale některá vyjádření předsedy jedné z vašich odborových organizací v tisku.

V podstatě všichni naši zákazníci, u kterých kontrakty jsou nebo u kterých měly být podepisovány, měli poměrně výrazné dotazy a museli jsme vyvinout extrémní úsilí, abychom rozšířené zavádějící informace uvedli na pravou míru a vyvrátili názor, že naše vozidlo nestojí za nic, protože zabíje lidi na zkušebních kolejkách.

Jestli se nám ale všechny naše zákazníci, ať stávající nebo potenciální, podařilo přesvědčit, říci neumím – snad ano. Ale už jen z tohoto vysvětlování vznikly nějaké přímé náklady, které nebyly malé.

Což nás žádným extrémním štěstím pocho-pitelně nenaplnuje.

(Celý rozhovor byl zveřejněn na www.dp-arena.cz v listopadu 2006)



Radlice se dočkají

Text: Ing. Jiří Jeslínek, oddělení Dopravní cesty

Foto: Mgr. Pavel Fojtík, Archiv (2)

Vizualizace: Ing. arch. Patrik Kotas – Atelier designu a architektury

Radlice a jejich okolí mají také z hlediska tramvajové dopravy zajímavou nejen minulost, nýbrž i přítomnost a budoucnost.

Dnešní dopraváci už považují takřka za dávnověk ty roky, kdy staré dvounápravové tramvaje vozily cestující Košířemi, Smíchovem, okolo Nádraží Smíchov (tehdy Západního) na Zlíchov a do Hlubočep a kdy samostatné tratě vedly i na Santošku (tam potom jezdily trolejbusy) a do Křížové ulice s pozdější odbočkou Ke Koulce na rozhraní dnešního Smíchova a Radlic. Staré tramvaje právě tady jezdily v místech, kde je to dnes již těžko uvěřitelné. Také pozdější dvoukolejná smyčka před radlickou školou (viz fotografie), kde končily linky č. 18, 7 a pak č. 6 a 14, je už minulostí. Ke smyčce se dvěma kolejemi vedl v té době úzkou Radlickou ulicí jednokolejný úsek (viz další fotografie z roku 1983). Byl to poslední jednokolejný úsek v Praze, pojižděný tramvajemi v pravidelném provozu. K zajímavostem patřilo též to, že Radlice měly přechodně i přímé tramvajové spojení přes Újezd na Můstek, Václavské náměstí a k Muzeu. Bývaly to linky č. 7 a poté č. 6, na níž bylo tehdy možno spatřit čtyřnápravové vozy typu T1.

Dlouho však byla těžko uvěřitelnou i renaissance tramvajového provozu v Radlicích. Přesto se před několika roky do Radlic po rekonstruované trati v ulici Radlické od Ženských domovů rozjely tramvaje na lince č. 6, která má – jako jediná v Praze – právě v Radlicích netradiční ukončení, a to úvratovým způsobem na tzv. trojúhelníku. (*Je historickou paralelou, že to před mnoha desetiletími byly rovněž tramvaje linky č. 6, které „obracely na trojúhelníku“, a to na konci ulice Sokolské na Karlově u bývalé Dětské nemocnice.*) Tramvaj nyní z Radlické ulice couvá do vedlejší ulice Na Laurové a odtud pak vyjíždí do nástupní zastávky v ulici Radlické. Tyto manipulace jsou prováděny ve stísněném prostoru, poněvadž soukromý investor zde již zahájil výstavbu bytů (obytný soubor Neklanka). Mnozí cestující proto začali mít obavy, zda provoz linky č. 6 do Radlic přece jen neskončí. V současné době je zřejmé, že tramvajový provoz do Radlic zůstane zachován a bude konečně i rozšířen. Tramvajová trať bude Radlickou ulicí prodloužena až ke stanici metra Radlická na budoucí Radlické náměstí, které vzniká před novým rozsáhlým administrativním centrem Československé obchodní banky (ČSOB) se 3 500 zaměstnanci. Prodloužení tram-



vajové trati v Radlické ulici už popisoval DP-KONT@AKT č. 10/2005 a o dalších tramvajových tratích byly zveřejněny články v DP-KONT@AKTech č. 2/2006 a 9/2006. Nynější článek tedy tyto informace doplňuje.

Prodloužení tramvajové tratě ulicí Radlickou a výstavba nové smyčky Radlická mají být realizovány v letech 2007 (příprava a zahájení stavebních prací) a 2008. V návrhu plánu investic na rok 2007 jsou pro akci vyčleněny potřebné investiční prostředky. Akci je nutno koordinovat s činnostmi dalších investorů v této lokalitě (například stavba nového kanalizačního sběrače a obnova vodovodních řadů). Přípravu staveb a koordinaci činností investorů má na starosti Inženýring dopravních staveb a. s. Projektantem nové tratě je Metroprojekt a. s.

Nová tramvajová trať v Radlické ulici bude na současnou trať napojena u ulice Na Laurové. Nové zastávky Laurová budou situovány nad křižovatkou ulic K Vodojemu, Na Laurové a Radlická. Zastávkové ostrůvky budou mít bezbariérovou úpravu a přechody pro pěší k těmto zastávkám budou vybaveny světelnou signalizací. Nové zastávky Radlická škola a Radlická budou mít rovněž bezbariérovou úpravu. Nové zastávky ve směru do centra budou vybaveny jízdenkovými automaty. Velmi důležitým objektem bude měnárna Radlice, která zajistí napájení nové tratě. Nová smyčka bude jednokolejná s předjízdou kolejí, a to na Radlickém náměstí, jehož dominantou je už nyní komplex budov ČSOB. Malebnou součástí Radlického náměstí nadále zůstane kaple sv. Jana Nepomuckého v ulici U Kostela. Nedaleko této kaple je situována výstupní zastávka. Nástupní zastávka bude u nového objektu, v němž jsou projektována sociální zařízení pro řidiče tramvají a pískové hospodářství s novou technologií. Pro lepší představu čtenářům předkládáme vizualizaci budoucího Radlického náměstí, zpracovanou Ateliérem designu a architektury ing. arch. Patrika Kotase.

Poněvadž majitelem pozemků v lokalitě Radlického náměstí je ČSOB, musí při-

slušné orgány a organizace respektovat její připomínky a podmínky, což ovlivňuje z faktického a časového hlediska legislativní část přípravy akce (územní řízení a stavební řízení). ČSOB také dosud neodsouhlasila konečnou verzi architektonického řešení celého náměstí, na jehož moderním ztvárnění se podílejí ing. arch. Karel Hájek spolu s ing. arch. Patrikem Kotasem, známým ze staveb metra (včetně budované stanice Střížkov) a z tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. ČSOB jako vlastník teprve rozhodne o rozsahu obchodních prostor situovaných směrem ke stanici metra Radlická mezi tramvajovou smyčkou a Radlickou ulicí, jakož i o jejich využití a pronájmech. O výsledcích jednání budeme čtenáře informovat.

Výstavba nové trati a smyčky v Radlicích bude sladěna s dalšími tramvajovými akcemi. Dojde k rekonstrukci tramvajové tratě v úseku od zastávek Křížová k novým zastávkám Laurová. V tomto úseku budou zřízeny nové zastávky Braunova. Dále dojde i k rekonstrukci a modernizaci kolejové konstrukce na křižovatce ulic Radlické a Za Ženskými domovy. Nová kolejová konstrukce bude v souladu s příslušnými

normami (projektantem je DIPRO s. r. o.), a tak řidiči tramvají na této křižovatce již neuvidí vnitropodnikové značky se zákazem potkávání tramvají v obloucích. Další z investorů zajistí rekonstrukci odvodnění křižovatky a jejího okolí. Akce budou koordinovány s jinými pracemi v Radlicích tak, aby bylo možno dát do provozu celý souvislý úsek od Ženských domovů až ke stanici metra Radlická. Tím se i zde výrazně zvýší kvalita služeb, kterou Dopravní podnik poskytuje cestujícím. A jaký je výhled rozvoje tramvají v Radlicích a okolí? To ukáže blízká budoucnost. Mnozí obyvatelé z oblastí ulic Na Farkáně a od hřbitova na Malvazinkách se na prodloužení tratě už dlouho těší právě tak, jako návštěvníci plaveckého areálu Radlická a další obyvatelé z okolí Radlické ulice. Zvýšení přepravní poptávky se předpokládá po osídlení obytných souborů v Radlicích (Neklanka, Divčí Hradý a jiné). Z nedalekých vyhlídek u Dívčina a na Pavím vrchu tak již brzy uvidíme další rozvíjející se část Prahy, kde jsou přepravní potřeby cestujících dobře pokrývány kombinací linek metra, tramvají a autobusů.



Před sedmdesáti lety zmizela ze světa vozovna v Královské oboře

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Foto: Archiv DP

Půjdete-li od tramvajové smyčky Výstaviště podél kusé (či, chcete-li, slepé) odstavné koleje dál do Stromovky, objeví se před vámi rozšířené prostranství s dětským hřištěm, kde už před lety stávala známá dětská prolézačka zvaná Sputnik. Vlevo spatříte přízemní cihlový domek. Najdete před ním (zřejmě pod nánosem písku) tramvajové kolejnice. Že by až sem kdysi vedla odstavná kolej od smyčky? Nejen to. Vedla sem dvoukolejná trať a právě tady dokonce stávala tramvajová vozovna!



Vozovna v plné kráse kolem roku 1909. Oplacení kolejí v té době již bylo částečně zredukováno.

Zkušenější zájemci o historii městské hromadné dopravy v Praze samozřejmě o této vozovně ví. Přesto si jen těžko dnes představíme, že až do těchto míst, vlastně už hluboko ve Stromovce, někdy jezdily tramvaje. A přece je tomu tak. Královská obora bývala svého času velmi vyhledávaným rekreačním místem Pražanů. O nedělích a svátcích sem proudily desítky obyvatel města a jeho okolí. Byla tu známá Šlechtova restaurace a pořádaly se zde koncerty a taneční zábavy. Není tedy divu, že do těchto míst vedla i trať koněspřežné tramvaje. S ohledem na velkou frekvenci tu byly dokonce i výpomocné denní stáje. Některé starší publikace nesprávně uvádějí remízu koňky, ale ta tu ve skutečnosti nikdy neexistovala. Kromě zmíněných stájí, které sloužily jen k odpočinku a střídání koní během dne, zde byla původně jen čekárna, později rozšířená o malý byt pro šafáře a hlídače, menší skladiště a místnosti pro vydávání jízdenek průvodčím. Později byla přistavěna kuchyň, předsiň a tzv. ohřívárna.

Počátky vozovny elektrických drah částečně patří mezi dosud nepřilíš objasněná místa pražské tramvajové historie. Když totiž 28. září 1898 zahájily Elektrické podniky provoz na první elektrifikované trati koňky z Josefského náměstí (náměstí Republiky) do Stromovky, musely být nové tramvajové vozy někde deponovány a udržovány. Kolejnice koňky a elektrické tramvaje sice spolu byly propojeny na Josefském náměstí a také provizorním obloukem na Perštýně, protože v té době ale na Národní třídě a na Příkopech pochopitelně ještě neexistovalo trolejové vedení, nebylo tudy možné každý den vypravovat vozy z vinohradské vozovny. Navíc v té době bylo zvykem, že vozy zatahovaly k údržbě i během dne a střídaly se s vozy prohlédnutými. Správní rada Elektrických podniků proto před přestavbou tratě do Stromovky navrhla, aby byla dosavadní stáj na konci tratě

adaptována na malou remízu se dvěma kolejemi pro čtyři vozy, ve které by se běžná údržba dočasně prováděla. Taková úprava byla schválena ministerstvem železnic během přestavby tratě v srpnu 1898. V situačním plánu nové tratě ze září 1898 je sice provizorní vozovna zakreslena, ale naproti tomu schází prokazatelně existující provizorní kolej na Josefském náměstí, takže výkres není zcela důvěryhodný. V poslední době se podařilo získat původní projektový výkres konírný. Podle něj se nezdá být pravděpodobné, že by se budova dala pro elektrickou dráhu snadno adaptovat. Konstrukce mansardové střechy byla uvnitř podepřena párem sloupů, které nebylo možné odstranit, takže by zbyval prostor pouze pro jednu kolej. Aby tu byly koleje dvě, jak správní rada plánovala, musela by být provedena větší rekonstrukce střechy, která by se s ohledem na provizorní charakter budovy nevyplatila. A tak nám zatím zůstávají nezodpovězené otázky: Byla stáj ve Stromovce adaptována na provizorní remízu elektrické tramvaje? A jestliže ne, tak jak byla prováděna pravidelná údržba vozů? Je totiž nepravdě-

podobné, že by práce probíhaly pod širým nebem, stejně jako je nepravděpodobné každodenní stěhování vozů do vinohradské vozovny a zpět, spojené s přetahováním pomocí koňských potahů po Příkopech. Podle jízdního řádu muselo být v provozu neustále 9 vozů, což vyžadovalo i určitou rezervu pro případ poruchy či výměny pro provedení údržby.

Ať již provizorní vozovna byla nebo nebyla, jisté je, že ve Stromovce byla záhy postavena vozovna definitivní, a proto byla zbořena i původní stáj, ať již byla či nebyla adaptována. Stavba nové vozovny započala 1. prosince 1898 a byla dokončena 30. června 1899. Byl to objekt o rozměru 29,5 x 16,8 m z hrázdného zdiva rozdělený na dvě lodě se sedlovými střechami. Stál severně od koncového úseku dvoukolejné tratě. Do každé lodě vedly dvě koleje, vybavené po celé délce revizními šachtami. Výška každé lodě po vrchol střechy byla 8,2 m, vjezdy byly uzavřeny trojdielnými železnými vraty. Přímý vjezd byl možný jen na první kolej první lodě, druhá loď byla obsluhována krátkou posuvnou vedenou od druhé remízní koleje. Starý zděný domek



Detail z předchozího snímku ukazuje bohaté ozdoby střechy.



Tento snímek pochází zřejmě z poslední zimní sezóny z let 1936/1937. Trolejové vedení do lodí vozovny je již „ustřiženo“. Na konečné stojí vůz „šestky“ a za ním je vidět přízemní administrativní budova vozovny. Právě tento domek stojí dodnes.

z období koňky zůstal zachován. Jen původní skladiště bylo adaptováno na malou dílnu a čekárna byla o trochu zmenšena na úkor nově zřizované místnosti pro dopravní zřízení. Mezi domkem a hrázděnou remízou byl postaven tzv. krytý perón. Šlo o samostatný přístřešek se sedlovou střechou, o rozměru 10 x 18 m a o výšce 9,2 m. Jeho vjezdová strana byla bez vrat, zadní stěna byla prosklená a vybavená průchodem pro pěší. Štítové střechy měly bohatě vyřezávané ozdoby, včetně figurálních motivů labutí a draků a byly opatřeny plastickými nápisy STANICE KRÁLOVSKÁ OBORA a VOZOVKA a nesly náznak probíhajícího období secese. Na vrcholu štítů byl umístěn malý znak Prahy a emblémy připomínající elektrotechnický průmysl. Do vlastní remízy bylo možné odstavit 12 vozů, přístřešek poskytl prostor pro další čtyři vozy. Celkovou kapacitou 16 vozů se tedy „vozovka v Královské oboře“ stala nejmenší tramvajovou vozovnou, kterou Elektrické podniky postavily. Silný rekreační provoz do Stromovky měl brzy za následek přestavbu kolejíště. V roce 1901 byla před vozovnou zrušena posuvna a vzniklo tu dnes nezvyklé šestikolejné nádraží umožňující současnou odbavování až tří linek, přičemž každá měla k dispozici vlastní pár kolejí s přejezdem. Tentýž rok byl u vozovny instalován jeden ze dvou prvních jízdenkových automatů, který vydával kartonové lístky železničního typu v hodnotě 20 haléřů. V roce 1902 Elektrické podniky mezi kolejemi a jednotlivými obratišti instalovaly zábradlí, pomocí kterých usměrňovaly bezpečný pohyb cestujících před vozovnou. Po čase bylo zábradlí odstraněno. Jinak se kolejíště běžně využívalo k odstavování vozů a například v roce 1908 do vozovny příslušelo dokonce 39 vozů!

Jinak se toho moc v malé vozovně neměnilo. Nejvýznamnější stavební úpravou byla

stavba nové administrativní budovy na místo někdejšího objektu původní čekárny, dokončená 30. srpna 1910. V novém objektu byla výpravna, místnost pro zálohu a byt vrchního zámečníka. Současně byla za vozovnou přistavěna nová dílna. Od blíže neznámého data byla vozovna organizačně součástí vozovny Centrála, která byla v areálu nedaleké holešovické elektrárny.

Mezi zajímavosti z historie vozovny v Královské oboře patří i neuskutečněné projekty. V roce 1918 například vznikl projekt kolejové smyčky kolem vozovny, ale ze stavby sešlo patrně pod vlivem protestů proti nezbytnému zásahu do okolní zeleně. V roce 1924 vznikl dokonce projekt na zastřešení celého zdejšího tramvajového nádraží, aby byly chráněny vozy odstavované dosud pod širým nebem. Důvod, proč se tento záměr neuskutečnil, zatím neznáme.

Na počátku roku 1925 ve vozovně Královská obora pracovalo 99 zřízenců, z toho 96 „na voze“ (tj. řidiči a průvodčí) a 3 „mimo vůz“, uvádí se také 6 výhybkářů. Ve dvacátých letech byly rozšířeny vozovny ve Střešovicích, na Žižkově a ve Strašnicích a postavila se největší pražská vozovna na Pankráci. Význam vozovny ve Stromovce s ohledem na její kapacitu a velmi malé technické zázemí výrazně poklesl, a proto se z ní v prosinci 1930 přestalo vypravovat. Objekt pak sloužil jen k odstavování rezervních vlečných vozů. Jak už to tak bývá, objekty, které se pravidelně a trvale nepoužívají, chátrají. Nebylo tomu jinak ani v případě vozovny v Královské oboře. V létě 1936 upozornilo oddělení D 13–Udržování budov Správní radu Elektrických podniků na špatný stav vozovny, a tak správní rada rozhodla o jejím úplném zrušení a likvidaci. Po nezbytných úředních jednáních s ministerstvem železnic a především se Zemským výborem, který byl vlast-

nikem všech pozemků v Královské oboře, bylo 18. ledna 1937 zahájeno bourání budovy vozovny, přilehlé dílny a krytého perónu. Následně bylo sneseno trolejové vedení, zrušeny čtyři remízni koleje, které vedly do vlastních lodí vozovny a pozemek byl upraven. Zůstala stát administrativní budova, kterou Elektrické podniky 11. října 1937 předaly Zemskému výboru. Dvoukolejná trať zatím zůstala zachována, protože i nadále do Stromovky dojížděla pravidelná linka č. 6. Od 18. října 1937 byla „šestka“ zkrácena k Výstavišti a do Královské obory dojížděla jen v letní sezoně. Naposledy to bylo 28. září 1941. V roce 1944 byl traťový úsek Výstaviště – Královská obora zlikvidován.

Bývalá administrativní budova vozovny v Královské oboře stojí dodnes a 70 let od zboření ostatních remízni budov je stále němým, trochu zapomenutým svědkem jedné kapitoly v historii městské hromadné dopravy v Praze.



ZAJÍMAVOSTI

Jaké jsou vyhlídky pražské železnice

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, Archiv (podle podkladů ROPIDu)

Nedílnou součástí systému Pražské integrované dopravy je dnes železnice. Její počátky na území hlavního města Prahy jsou spojeny s rokem 1845, kdy do Prahy – na dnešní Masarykovo nádraží – s velkou slávou přijel první vlak. Nás ale tentokrát nezajímá historie pražského železničního uzlu, ale naopak – jeho budoucnost. Existuje po mnoha letech stagnace představa o rozvoji železniční dopravy v Praze?

V povědomí obyvatel hlavního města Prahy je pojem železnice spojený především s dálkovou nebo s příměstskou dopravou. Málokdo si zřejmě uměl představit, že se železnice také dá používat vysloveně pro městskou dopravu, kdy může být dokonce srovnatelná co do rychlosti (nikoliv samozřejmě intervalem) s metrem. Stačí si jen vzpomenout na několikaměsíční období při povodni, kdy vlaky sloužily Pražanům jako náhradní doprava. Ale proč jen náhradní? Vždyť i některá evropská velkoměsta mají bohaté a mimořádné zkušenosti s městskou železnicí, stačí jmenovat například Berlín nebo Paříž.

Léta byl pojem „linka“ pro českou či pražskou železnici zcela neznámý. V železniční terminologii existovaly jen „vlaky číslo...“ a železniční tratě. Dnes se už o možných železničních linkách hovoří se samozřejmostí a od 19. dubna 2004

v Praze jednu železniční linku máme. Jezdí v trase Roztoky – Praha-Sedlec – Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice – Praha-Libeň, denně mezi 6.00 a 20.00 ve špičkovém intervalu 30 minut, v sedle přibližně 60 minut a jedná se o pilotní projekt rozvoje vnitroměstské železniční dopravy. Aby ale mohly vznikat další železniční linky, musí v Pražském železničním uzlu dojít k mnoha změnám. Tratě určené pro osobní dopravu byly v převážné většině postaveny před více než sto lety. Také rozmístění železničních zastávek v mnoha případech už dávno nevyhovuje současným potřebám města. Vždyť vznikaly v době, kdy železnice představovala pro tehdejší vzdálenější samostatné obce jediné spojení veřejnou hromadnou dopravou s okolním světem. Jen v ojedinělých případech docházelo k nějakým změnám v umístění zastávek. Naposledy se tak stalo v roce 1991 v Modřanech, předtím došlo k úpravě zastávek na trati tzv. Pražského Semmeringu Praha – Hostivice, kde v roce 1989 vznikla zastávka na Žvahově, byla přeložena zastávka ve Stodůlkách a zrušeny málo využívané zastávky v Hlubočepích a na Konvářce. Intenzivní bytovou výstavbu, uskutečňovanou v poslední čtvrtině 20. století, či rozvoj systému městské hromadné dopravy jakoby železnice vůbec nevzala v úvahu.

Lidé, kteří alespoň trochu sledují dění na železnici, jistě znají pojmy jako „železniční koridor“ nebo „Nové spojení“. Cestující po trati Praha – Kralupy již cestují po části I. tranzitního koridoru. Komplexně rekonstruovaná železniční trať (na území Prahy zatím před nádraží Praha-Bubeneč) umožňuje nejen vyšší cestovní rychlost, ale

jednotlivé železniční stanice a zastávky se pro cestující změny k nepoznání a samozřejmostí je už i bezbariérový přístup do příměstských vlaků.

„Nové spojení“ je označení pro největší pražskou traťovou stavbu současnosti a znamená jeden z nejradikálnějších zásahů do tradiční podoby železniční sítě v Praze. Jedná se o nové propojení Hlavního a Masarykova nádraží se stanicemi Praha-Libeň a Praha-Vysočany. Vždyť například spojení Masarykova nádraží s vysočanským nebo holešovickým nádražím je v současné době možné pouze úvratí, tj. změnou směru jízdy. Zdá se až k neuvěření (a při jízdě přes mosty u křižovatky Bulhar to možná málokterého cestujícího napadlo), že největší a nejvýznamnější pražská železniční stanice, Praha Hlavní nádraží, byla až dosud propojena s ostatními železničními tratěmi východním směrem jen dvěma jednokolejnými tratěmi – tunelem pod Vítkovem a tzv. Hrabovskou spojkou. Tedy v zásadě tak, jak to postavili naši předkové v roce 1872!!! Nově z Hlavního nádraží povede čtyřkolejná estakáda ústící do dvou nových dvoukolejných tunelů pod Vítkovem, jejichž ražba byla během roku 2006 dokončena. V rámci stavby vznikne i traťová spojka umožňující přímé propojení Masarykova nádraží a stanice Praha-Vysočany. Rozhodující část Nového spojení by měla být v provozu do konce roku 2008. Po úplném dokončení stavby, které se předpokládá v roce 2010, zde bude umožněna maximální traťová rychlost 80–100 km/h. Během doby se k Novému spojení ještě na stránkách DP-KONT@KTu jistě vrátíme. Jako zajímavost dodejme, že stará jednokolejná vítkovská trať bude po zprovoznění



Nového spojení zrušena a má být přeměněna na stezku pro cyklisty.

Nové spojení a I. železniční koridor ale nejsou jediné železniční stavby, které na území hlavního města Prahy vzniknou. V roce 2005 byla zahájena stavba IV. tranzitního koridoru v úseku Praha-Hostivař – Benešov, v přípravě je úsek III. tranzitního koridoru Praha-Smíchov – Beroun, kde se uvažuje o vedení koridorové trati samostatným tunelem, čímž by byla stávající trať údolím Berounky uvolněna výhradně pro příměstskou dopravu. Pochopitelně bude nutné dokončit i další úseky koridorových tratí přes centrum města. Jedná se o úseky Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice – Praha-Libeň – Úvaly, dále Praha Hlavní nádraží – Praha-Hostivař a Praha Hlavní nádraží – Praha-Smíchov.

Ve studiích nejsou opomenuty pochopitelně ani tratě, které nejsou součástí tranzitních koridorů. Mezi ně patří například chystaná modernizace tratě Praha – Kladno (spojená s výstavbou tolik diskutované odbočky na letiště), výhledově se uvažuje o elektrifikaci tratí Praha-Vysočany – Všetaty, Praha-Krč – Vrané nad Vltavou – Dobříš, respektive Čerčany.

Jak již bylo uvedeno, stávající rozmístění železničních stanic a zastávek již v mnoha směrech nevyhovuje současným potřebám města, a proto se připravuje výstavba několika nových, které by měly významným způsobem přispět k rozvoji osobní železniční dopravy na území města. Jedná se o následující zastávky: **Praha-Kačerov** (umístěná v blízkosti stanice metra a terminálu MHD Kačerov), **Praha-Karlín** (v blízkosti Hrabovky, s přístupem z Pernerovy ulice), **Praha-Malešice** (v prostoru současné železniční stanice využívané nyní jen pro nákladní dopravu), **Praha-Podbaba** (na roztockém zhlaví nádraží Praha-Bubeneč, s vazbou na prodlouženou tramvajovou trať), **Praha-Rajská zahrada** (u stanice metra Rajská zahrada), **Praha-Vyšehrad**

Linkové vedení příměstské železniční dopravy – navrhovaný stav v roce 2015

(podle Studie obsluhy hl. m. Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob)

Trasa linky
1 Kutná Hora město – Kolín – Český Brod – Praha-Libeň – Praha Masarykovo nádraží
2 Kutná Hora město – Kolín – Nymburk hl.n. – Lysá n.L. – Praha-Vysočany – Praha Masarykovo nádraží
3 Mělník –Všetaty – Neratovice – Praha-Vysočany – Praha Hlavní nádraží – Praha-Vršovice – Vrané n.Vlt. – Dobříš
4 Mělník – Všetaty – Neratovice – Praha-Vysočany – Praha Hlavní nádraží – Praha-Vršovice – Vrané n.Vlt. – Čerčany
5 Vraňany – Kralupy n.Vlt. – Praha-Podbaba – Praha Masarykovo nádraží
6 Kladno-Dubí – Kladno – Praha-Ruzyně – Praha-Dejvice – Praha Masarykovo n.
7 Kladno-Dubí – Kladno – Jeneč – Praha, letiště – Praha-Dejvice – Praha Masarykovo n.
8 Beroun – Nučice – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov – Praha Hlavní nádraží
9 Zdice – Beroun – Řevnice – Praha-Smíchov – Praha Hlavní nádraží – Praha-Libeň
10 Bystřice u Benešova – Benešov – Strančice – Říčany – Praha-Vršovice – Praha Hlavní nádraží
11 Stará Boleslav – Brandýs n.L. – Praha-Satalice – Praha Hlavní nádraží – Praha-Krč
20 Nymburk hl.n. – Poříčany – Český Brod – Praha-Libeň – Praha Hlavní nádraží – Praha-Smíchov – Řevnice
21 Milovice, letiště – Lysá n.L. – Praha-Vysočany – Praha Hlavní nádraží – Praha-Vršovice – Říčany – Strančice
22 Praha-Zličín zast. – Praha-Zličín – Hostivice – Praha letiště – Praha-Ruzyně – Praha-Dejvice – Praha Masarykovo nádraží
23 Hořelice – Nučice – Rudná u Prahy – Praha-Smíchov – Praha Hlavní nádraží
30 Praha-Běchovice – Praha-Malešice – Praha-Vršovice – Praha-Smíchov – Praha-Radotín
31 Praha-Vysočany – Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Krč – Praha-Radotín
32 Roztoky u Prahy – Praha-Holešovice – Praha-Libeň – Praha-Malešice – Praha-Hostivař

(v prostoru mezi Albertovem a Ostrčilovým náměstím, s vazbou na tramvajovou dopravu), **Praha-Slávie** (též Praha-Eden; v blízkosti stadionu, má se zde stavět obytný soubor Bohdalec-Slatiny), **Praha-Zahradní Město** (v blízkosti podjezdu ulice Průběžné, má nahradit stávající zastávku Praha-Strašnice).

Po zprovoznění Nového spojení se uvažuje o zřízení nových příměstských železničních linek, vedených diametrálně přes centrum Prahy. Mělo by jít o linky Milovice – Praha Hlavní nádraží – Strančice a Nymburk – Praha Hlavní nádraží – Řevnice. Po dokončení rekonstrukce železničního uzlu by mohl být na nejvýznamnějších tratích zkrácen špičkový interval příměstské dopravy až na velmi atraktivních 15 minut (mimo špičku 30 minut). Na tangenciálních tratích, po kterých dnes jezdí jen nákladní vlaky, by měly mít železniční linky interval 30 minut.



ODJINUD

Modernizace dopravy v Chicagu

Marek Hrudka, Dopravní cesta Metro

Chicagský Dopravní úřad (Chicago Transit Authority) podepsal v nedávných dnech smlouvu s firmou Bombardier na dodávku celkem 206 vozů rychlé městské dopravy – Rapid transit s opcí na dalších 500 vozů. Vozidla by měla být nasazena v celé oblasti Chicaga a jeho předměstích – celkem na 360 kilometrech tratí se 144 stanicemi. Na celkem sedmi linkách je denně přepravováno denně přibližně půl miliónu cestujících.

Celková cena dodávky činí 450 milionů eur, tedy přibližně 12 miliard korun, což odpovídá přibližně ceně 60 milionů korun za jeden vůz. Během dvou let bude dodáno několik prototypů vozidla, které budou podrobeny devítiměsíčnímu zkušebnímu provozu, jehož cílem bude ověření nových technologií a technických řešení v provozu. Vozidla budou vybavena například aktivním hydraulickým systémem vypružení, umožňujícím snížení podlahy během staničení vozidla a zajišťujícím pohodlný nástup cestujících. Široce budou využity nové materiály, jako například fotoluminiscenční značení v prostorech pro cestující i poměrně značné nasazení ocelových nerezavějících materiálů ve vnitřních prostorech vozů. Pohon vozidel bude realizován střídavým proudem, což umožní dynamickou rekuperaci při brzdění, přinášející podstatné úspory spotřebované energie a tím i snížení provozních nákladů.



Mýtné v Londýně

*Ing. Pavel Flajšhans,
podle časopisu EUROTRANSPORT*

Mýtné – tedy poplatek za užívání komunikace – jsme znali i v Praze. Na mostech přes Vltavu je vybírali výběřčí v budkách, které ještě dnes najdeme např. na mostě Legií. Jedině Karlův most býval od mýtného osvobozen. Dnes se mýtné znovu stává aktuálním v zahraničí a možná tomu tak bude jednou i v Praze.

V květnu 2006 byla uveřejněna národní strategie USA, která v mýtném spatřuje lék proti „kongescím (zácpám na komunikacích), které jsou tím nejvýznamnějším jevem, který zaškrcuje naši ekonomickou prosperitu a způsob udržitelného života“.

Ovšem již v roce 2003 měl podobný názor i londýnský primátor Ken Livingstone.

Provoz v centru Londýna se téměř zastavil, městská hromadná doprava (zejména autobusová) se stala zcela nespolehlivou a zácpy v ulicích zamořily ovzduší výfukovými plyny. Po provedeném průzkumu bylo vymezeno nejkritičtější území v centru města a zavedeno mýtné pro vjezd do této oblasti. Cílem bylo omezení kongescí, zlepšení životního prostředí a zvýšení finančních prostředků pro zlepšení systému MHD. Pochybovači, kterých nebylo málo, předpovídali chaos a tvrdili, že síť MHD nezvládne nápor a ekonomika bude tím trpět. Po třech letech od realizace se prokázalo, že jejich obavy byly liché.

Vymezená centrální oblast města po obou březích Temže zaujímá jen 5 % celkové plochy Londýna a zavedení mýtného pro vjezd do ní snížilo počet vozidel ve městě o více než 18 % a zácpy se zmenšily o 30 %. Většina rozumných řidičů osobních aut přešla na prostředky MHD, která se stala spolehlivější a díky získaným prostředkům také přitažlivější, modernější a pohodlnější. Do zpoplatněné zóny centra vjízďelo oproti roku 2002 v roce 2005 o 21 % automobilů méně, emise kyslíčnicku uhličitého se snížily o 16 %, kyslíčnicku dusíku o 13 % a pevných částic o 15 %. Jak je patrné, zavedení mýtného přineslo značný užitek, a proto bylo rozhodnuto zpoplatněnou oblast v nejbližší době rozšířit i na západní část centra a zvětšit ji tak na 10 % území města.

Výběr mýtného není jen záležitostí promyšlené organizace, nýbrž vyžaduje i nasazení vyspělé moderní techniky. Na všech vjezdech do dotčené oblasti jsou umístěny digitální čtečky registračních čísel vozidel, které předávají data do centrálního počítače. Čtečky ovšem také měří rychlost vozidel a registrují datum a čas vjezdu do zóny. Uvnitř zóny jsou pak rovněž rozmístěny na důležitých bodech pevné i mobilní čtečky, které navíc zjišťují tempo provozu, resp. vznikající zácpy. Celý provoz

je samozřejmě monitorován ústřednou dopravní policií města i pomocí televizních kamer. Významným vedlejším produktem je i odhalení odcizených vozidel.

Získaná registrační čísla vozidel jsou porovnávána s centrálním registrem, v němž jsou obsažena čísla vozidel osvobozených od mýtného (taxi, motocykly, autobusy). Také vozidla invalidních osob, automobily poháněné alternativními palivy (elektromobily, vozy s palivovými články aj.) a vozidla určitých provozovatelů (hasiči, sanitky, policie, pošta, pohotovosti apod.) jsou zcela osvobozena nebo mají podstatnou slevu na mýtném. Obyvatelé zpoplatněné zóny mají nárok na slevu 90 %.

Mýtné činilo od roku 2003 do července 2006 5 GBP, od července 2006 bylo zvýšeno na 8 GBP a vztahuje se pouze na pracovní dny od pondělí do pátku od 7.00 do 18.30 hod. Výše mýtného se při pouhém přepočtu na naši měnu může zdát vysoká (210 resp. 336 Kč), ale musíme si



uvědomit, že hodinová mzda nekvalifikovaného pracovníka činí v Londýně přibližně 5-7 GBP, tedy ekvivalent našich asi 50-70 Kč, tedy asi 3 jednotlivých jízd na pražskou MHD. Pak to za celodenní provoz auta ve městě opravdu není mnoho, protože poplatek platí pro libovolný počet vjezdů v jeden den.

Možnosti, jak poplatek uhradit, je celá paleta. Mýtné si lze předplatit, uhradit týž den, nebo dokonce do půlnoci následujícího dne. Úhradu lze učinit on-line kreditní nebo debetní kartou, prostřednictvím SMS z mobilu, v samoobslužných automatech na parkovištích ve zpoplatněné oblasti, telefonicky i poštou. Při ročním a měsíčním předplácení se poskytují slevy. Do budoucna se připravují ještě další možnosti, jak mýtné uhradit co nejsnadněji. Ovšem nezaplacení podléhá tvrdé pokutě.

V určitých časových obdobích dochází k nepříjemným zácpám i v pražské dopravě téměř každodenně. Vezme si magistrát dobrý příklad, zvýší průjezdnost komunikací i své příjmy alepší životní prostředí obyvatel Prahy? Také naši cestující i pracovníci v pražské MHD by z toho mohli mít jen prospěch!



Metrobusy – atraktivnější a efektivnější autobusová síť pro metropole

Text a foto: Ing. Martin Jareš (s využitím podkladů od Hamburger Verkehrsverbund, Münchner Verkehrsgesellschaft a časopisu Nahverkehr)

V rámci rozvoje integrovaných dopravních systémů se v některých německých městech objevila nová možnost zatraktivnění autobusové dopravy – metropolitní autobusy neboli metrobusy. Jako první tuto myšlenku realizoval v roce 2001 Hamburk, na konci roku 2004 se přidala i města Berlín a Mnichov.

Hamburk – přehlednější, jednodušší a výkonnější autobusová síť

Hamburk je ve veřejné dopravě často průkopníkem – například již v roce 1965 zde byl založen první integrovaný dopravní systém na světě (Hamburger Verkehrsverbund), který ukázal do té doby nevidanou myšlenku spolupráce a koordinace hromadné dopravy ve prospěch cestujících. A byl průkopníkem i v roce 2001, kdy zde vyjely pod heslem „přehlednější, jednodušší, výkonnější“ první linky metrobusů. Ty obsluhují trasy se silnou poptávkou a vznikají buď převzetím stávajících tras autobusových linek, spojením více linek nebo i jako nová spojení. Jedna část linek nabízí přímá radiální spojení bez přestupu do města nebo center městských částí, tyto linky doplňují síť rychlodráhy (S-Bahn) a metra. Druhá část linek zajišťuje tangenciální vztahy po obvodu města s možností přestupu na rychlodráhu, metro a ostatní metrobusy a dopravuje cestující bez různých zajiždek



a časových ztrát přímo k jejich cíli. Se zavedením metrobusů v Hamburku došlo k rozšíření nabídky autobusové dopravy, a to především v mimošpičkových obdobích. Tato novinka svůj základní cíl, a to získat nové cestující, rozhodně splnila. Na radiálních linkách vzrostl počet pasažérů o 11 %, nejzatíženější je linka č. 5, která jezdí každé 3 až 4 minuty a od prosince 2005 jsou zde po předchozím zkušebním provozu nasazeny na části spojů dvoukloubové autobusy dlouhé 25 metrů. Ještě větším úspěchem jsou však tangenciální metrobusy – zde jezdí dokonce o 30 % více cestujících než dříve. Počet cestujících roste i nadále a vznikají nové linky metrobusů.

Berlín – Metrobusy a metrotramvaje pro metropolitní dopravu

V Berlíně byla motivace k zavedení metrobusů trochu odlišná než v Hamburku. Hlavním cílem opatření bylo snížit nutnost dotací na provoz, a to jednak redukcí málo využívaných služeb, jednak zvýšením příjmů získáním nových cestujících. Stejně jako v Hamburku předcházely změnám rozsáhlé průzkumy a studie, včetně analýzy konkurenceschopnosti hromadné dopravy vůči individuální. Projekt nové autobusové sítě se připravoval rok a půl, přičemž po celou dobu byla veřejnost o jeho průběhu informována. Cílem komunikace s cestujícími bylo probudit mimo jiné jejich porozumění pro proces změn a včas snížit důvody pro kritiku. Bylo vydáno více než 60 různých druhů informačních letáků, celkem 2,2 milionu exemplářů.

Prioritu měla mít taková opatření, která vedla ke skutečnému získání nových cestujících a ne jen ke zvýšení spokojenosti zákazníků, která byla i tak již předtím vysoká. Jako rozhodující faktor pro volbu dopravního prostředku byla u 77 % cestujících celková cestovní doba ode dveří ke dveřím. Ta je u hromadné dopravy ovlivňována především průměrnou rychlostí vozidel MHD, intervalem, počtem přestupů a hustotou zastávek. Detailní průzkum ukázal, že většina dotázaných dala jako hlavní prioritu interval. Pokud měli volbu mezi linkou s kratším intervalem, ale větší docházkovou vzdáleností, a linkou s delším intervalem se zastávkou v bezprostřední blízkosti, byla volena spíše první možnost. Tento výsledek byl pro odborníky i veřejnost velkým překvapením, protože dosud byla vysoká hustota zastávek považována za nedotknutelné tabu.





Z poznatků z analýz a průzkumů byly vyvinuty nové zásady pro projektování hromadné dopravy: Síť bude výrazněji rozlišena na páteřní a doplňkovou. Páteřní síť metra a rychlodráhy bude rozšířena o metrobusy a metrotramvaje, které jezdí na nejvýznamnějších trasách. Jezdí přes den maximálně v 10minutovém intervalu a průběh jejich trasy je co nejvíce přímý. Rozšiřují působnost páteřní sítě od centrálních částí města po její okraje, zahrnují také tangenciální linky. Na trasách metrobusů a metrotramvajů dochází k realizaci preferenčních opatření, jako jsou samostatné jízdní pruhy nebo přednost na křižovatkách. Díky této hierarchizaci sítě na páteřní a doplňkovou bylo možné přes redukci výkonů zlepšit nabídku spojů pro 37 % Berličanů, pro 58 % obyvatel Berlína zůstala nabídka stejná a jen pro 5 % byla nabídka omezena.

Vlastní realizace nové sítě v prosinci 2004 se do praxe zaběhla téměř bezproblémově, i když se například vyskytl řidič autobusu, který po hlasitém volání jednoho cestujícího „odbočte zde doprava“ skutečně odbočil po staré trase. V prvních dnech docházelo také ke zpožděním, protože se cestující často ptali řidičů na nová spojení. Částečně docházelo i k nárazovému přepřihování vozidel, především u školních spojů. Počet stížností byl v prvních dnech abnormálně vysoký, po několika týdnech však opět poklesl na normální míru. Převážně průzkumy ukázaly, že k předpokládanému získání nových cestujících

skutečně došlo, především metrobusy a metrotramvaje se ukázaly jako atraktivní. Nárůst pasažérů vznikl zejména tam, kde byla nabídka zlepšena zkrácením intervalu. Zvýšení příjmů z jízdného prokázalo, že nové jízdy hromadnou dopravou jsou dány skutečně nově získanými cestujícími, ne jen dalšími jízdami vlastníků předplatných jízdenek. Nová síť ušetřila 8,9 % nákladů na provoz a zvýšila příjmy o 12,8 %, celkové zvýšení efektivity je tedy 21,7 %. I v Berlíně se metrobusy a metrotramvaje dále rozvíjejí, v květnu 2006 došlo spolu se zprovozněním nového hlavního nádraží ke transformaci dalších autobusových linek na metrobusy.

Mnichov – atraktivnější a hospodárnější autobusová síť

Novou autobusovou síť má od prosince 2004 také Mnichov. Zde jsou definovány metrobusy jako nejvýznamnější autobusové linky, obsluhované kloubovými vozy, a to v intervalu přes den maximálně 10 minut, večer maximálně 20 minut. Znamenají ale také důsledně jednotné, snadno zapamatovatelné intervaly a nová vedení linek, která umožňují lepší dostupnost městských částí a jejich center, částečně s méně přestupy. Cílem bylo podobně jako v Berlíně zvýšení atraktivity a zároveň hospodárnosti, tedy více cestujících při nižších nákladech. Po uvedení nové sítě do provozu se vyskytly menší problémy, například překážky

na trase vlivem špatně parkujících automobilů, jejichž řidiči nezaregistrovali nové zakazy zastavení. Ke zpoždování spojů nebo jejich přepřihování docházelo však především v důsledku silnější předvánoční dopravy. Došlo také během následujících týdnů a měsíců k drobným úpravám jízdních řádů – vyšlo se vstříc oprávněným požadavkům na obnovení některých zrušených spojů nebo byl dále rozšířen provoz metrobusů.

Po prvním roce provozu bylo možné konstatovat, že stanovený cíl byl stoprocentně dosažen. Bylo uspořeno 5 milionů euro ročně a trend počtu přepravených cestujících je jednoznačně pozitivní. Ve dnech školního vyučování vzrostl o 7 procent, o víkendech dokonce až o 14 procent. Ve výsledcích vykazují úspěch především linky metrobusů, některé přepravily až o 25 % více pasažérů.

Závěrem

Zkušenosti z Hamburku, Berlína i Mnichova ukazují, že reformou autobusové sítě lze docílit zvýšení atraktivity hromadné dopravy při současném nárůstu její efektivity, přičemž nejvyšší potenciál vykazují tangenciální vztahy. Čím důležitější je daná změna a čím komplexnější jsou doprovodná marketingová a preferenční opatření, tím lepších výsledků lze dosáhnout.



Nemocenské pojištění aktuálně v roce 2007

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Poslanci ve druhém prosincovém týdnu odhlasovali senátní návrh, kterým se posouvá zahájení postupných reforem v systému nemocenského pojištění až na počátek roku 2008. Pro příští rok zůstává vyplácení nemocenských dávek stejné (kromě menších změn uvedených dále). To znamená:

- v roce 2007 nedojde ke snížení pojistného ani **nebude zavedena povinnost zaměstnavatelů hradit v době prvních 14 dnů pracovní neschopnosti náhradu mzdy**,
- zaměstnavatel bude poskytovat nemocenské dávky tak jako dosud, od prvního dne uznání pracovní neschopnosti.

Nově od 1. ledna 2007

- je zachována účinnost některých změn v zákonech, které byly měněny v souvislosti s novým zákonem o nemocenském pojištění. Například zaměstnavatelé nebudou sepisovat žádosti o důchod, výše sazby penále se snižuje na polovinu, a to i ve zdravotním pojištění.
- nadále budou existovat dvě redukční hranice pro výpočet denního vyměřovacího základu, ale tyto budou k **1. lednu 2007 zvýšeny z 510 Kč na 550 Kč** a ze 730 Kč na **790 Kč**.

Vývoj redukčních hranic:

I. redukční hranice (Kč)	II. redukční hranice (Kč)	Datum účinnosti	Právní předpis
360	540	1. 10. 1999	Zák. č. 61/1999
400	590	1. 1. 2000	Nař. vl. 247/1999
430	630	1. 1. 2001	Nař. vl. 413/2000
480	690	1. 1. 2002	Nař. vl. 347/2001
510	730	1. 1. 2006	Nař. vl. 417/2005
550	790	1. 1. 2007	Bude v 12/06...?

Výše nemocenských dávek se počítá z denního vyměřovacího základu (DVZ), což je v podstatě hrubý příjem připadající na jeden kalendářní den.

Jak se započítává DVZ v závislosti na redukčních hranicích?

DVZ do výše 550 Kč

- 1. až 14. den pracovní neschopnosti se započte 90 % z 550 Kč = 495 Kč
 - od 15. dne pracovní neschopnosti se započte celých 550 Kč
- DVZ vyšší než 550 Kč
- 1. až 14. den pracovní neschopnosti se započte 90 % z 550 Kč + 60 % z rozdílu (790 - 550) = **639 Kč**

Od 15. dne se částka 550 Kč započítává v plné výši, tj. 550 + 60 % z rozdílu (790 - 550) = **694 Kč**.

K částce nad 790 Kč se nepřihlíží.

Výpočet výše nemocenského pomoci redukováného DVZ:

1. až 3. den pracovní neschopnosti činí procentní sazba 25 % DVZ, tzn. že maximální výše nemocenského bude činit první 3 dny pracovní neschopnosti 25 % z 639 Kč = **160 Kč denně**.

4. až 14. den pracovní neschopnosti činí procentní sazba 69 % DVZ, tzn. že výše nemocenského bude činit 69 % z 639 Kč = **441 Kč denně**.

Od 15. dne se nemocenské vypočte jako 69 % DVZ, tzn. že výše nemocenského bude činit 69 % z 694 Kč = **479 Kč denně**.

Maximální nemocenské, které je možno získat za prvních 30 kalendářních dnů nemoci, činí 12 995 Kč.

Okresní správy sociálního zabezpečení a organizace budou povinny přepočítat k 1. lednu 2007 výši dávek nemocenského pojištění, u nichž nárok přechází z roku 2006 do roku 2007, pokud byly vypočteny z vyššího DVZ než 510 Kč, a u dávek přiznaných v roce 2007 postupovat podle těchto redukčních hranic.



Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Od nového roku prý už nebude Dopravní podnik sepisovat se svými zaměstnanci žádosti o důchod?

Do 31. prosince 2006 sepisoval žádosti o důchodovou dávku (důchod starobní, invalidní, částečně invalidní, vdovský, vdovecký a sirotčí) zaměstnavatel. Tato sepsaná a potvrzená „žádost o důchod“ byla odeslána nebo zaměstnancem osobně doručena na Okresní správu sociálního zabezpečení (v Praze na Pražskou správu sociálního zabezpečení) podle místa trvalého bydliště žadatele.

Od 1. ledna 2007 již tyto žádosti budou sepisovat pouze Okresní správy sociálního

zabezpečení (v Praze Pražské správy sociálního zabezpečení) dle místa trvalého bydliště žadatele.

Žádost lze podat nejdříve **3 měsíce** přede dnem, od kterého občan žádá dávku důchodového pojištění přiznat.

Děkuji všem čtenářům této rubriky za jejich zájem o důchodovou problematiku, za jejich dotazy a podněty. Přeji všem hodně zdraví a dobré pohody v novém roce 2007.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2007, případně i o přepočet již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00–18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2006 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Nemáte-li tento výpis, požádejte si písemně ČSSZ v Praze 5, Křížová 25 o jeho zaslání – nezapomeňte uvést své rodné číslo.

Případně můžete o tento výpis požádat osobně přímo na ČSSZ, kde jej na počkání obdržíte. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků, aby měl každý přehled o pojištěné době a výdělcích pro svůj budoucí důchod. **Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímo u stanice metra B – Vysočanská).**

Telefon 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajarovah@dpp.cz.



Foto © Petr Malík

Končí váš syn nebo dcera základní školu?

Text a foto: -sou-

Střední průmyslová škola dopravní, a. s., jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, je jednou z největších škol v Praze s kapacitou 1 790 žáků. Více než 50 let připravujeme pro další studium, odbornou praxi nebo podnikatelskou sféru středoškoláky a řemeslníky v technických oborech, zaměřených na dopravní problematiku v celé její šíři.

Objekty školy jsou vybaveny kvalitní výpočetní technikou, moderními měřicími a diagnostickými přístroji a učebnami pro výuku odborných předmětů a jazyků. Velká pozornost je věnována výchovnému poradenství.

Škola byla v loňském roce prověřena a certifikována jako splňující požadavky ISO 9001:2000.

Pro školní rok 2007/2008 přijímáme žáky základních škol ke studiu ve čtyřletých oborech středního vzdělání zakončených maturitní zkouškou a ve tříletých oborech středního vzdělání s výučním listem.

Žákům z oborů ukončených výučním listem nabízíme studium nástavbových oborů středního vzdělání denních – dvouletých a dálkových – tříletých, zakončených maturitní zkouškou.

Čtyřleté obory středního vzdělání zakončené maturitní zkouškou

26-47-M/002

Elektronické počítačové systémy

Absolventi mají možnost uplatnit v průmyslové a podnikatelské sféře dovednosti a vědomosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, o programovacích jazycích, operačních systémech i aplikačních programech v oblasti výroby, instalace a obsluhy počítačových i návazných slaboproudých elektronických zařízení.

Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol, profilové předměty: matematika, fyzika.

37-41-M/006 Provoz a ekonomika dopravy
Příprava ve studijním oboru se zaměřením na mezinárodní dopravu vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy světa a zvládnutí odborné terminologie typické pro jednotlivé druhy dopravy. Absolvent umí používat výpočetní techniku a sdělovací prostředky, dovede zabezpečovat odbornou, správní a ekonomickou problematiku, kde může využít i znalosti dvou světových jazyků. Součástí vzdělání

absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny B.

Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol, profilové předměty: český jazyk, cizí jazyk.

78-42-M/001 Technické lyceum

Tento studijní obor je určen pro chlapce a dívky se zájmem o techniku, matematiku, přírodní vědy, deskriptivní geometrii a průmyslové výtvarnictví. Absolvent má tedy matematické a přírodovědné znalosti a dovednosti na úrovni potřebné pro úspěšné studium technických oborů na vysoké škole, rozumí přírodním zákonům a jevům, ovládá základní přírodovědné postupy a metody, umí pracovat s laboratorní technikou, s výpočetní technikou, ovládá informační a komunikační technologie, zná základy počítačové grafiky a má velmi dobré znalosti stěžejních programovacích jazyků.

Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol, profilové předměty: matematika, český jazyk.

37-41-L/009 Operátor provozu a ekonomiky dopravy

Studijní obor se zaměřením na vnitrostátní a městskou hromadnou dopravu. Absolventi se uplatní ve funkcích provozní dispečer, traťový dispečer regionální dopravy, výpravčí z depa či vozovny a dozorcí stanice. Dále mohou pracovat v organizacích zabývajících se individuální nebo hromadnou dopravou osob nebo ve spedičních firmách zabezpečujících přepravu nákladů a zboží. Během studia získají řídičské oprávnění skupiny B
Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol, profilové předměty: český jazyk, cizí jazyk.

26-43-L/001 Mechanik elektronik

Studijní obor se zaměřením na informační technologie. Absolventi mají vědomosti jak z oblasti hardware, tak i software výpočetní techniky. Ovládají běžný provoz

počítačových sítí různých typů, naučí se údržbě informačních systémů, zajišťování bezpečnosti a ochrany dat. Zároveň se naučí základům programování, komunikaci v systémech Internet, Intranet, digitálních komunikačních sítích, základům počítačové grafiky a multimédií včetně komunikačních systémů obytných budov a průmyslových objektů.

Teoretická výuka: Plzeňská 102/219, Praha 5 – Motol, profilové předměty: matematika, fyzika.

Uchazeče o výše uvedené studijní obory srdečně zveme na den otevřených dveří v sobotu 13. ledna od 9.00 do 14.00 hodin a ve středu 31. ledna od 14.30 do 17.00 hodin na adrese Plzeňská 102/216, Praha 5 – Motol.

39-41-L/001 Autotronik

Absolvent dovede řešit problémové situace spojené s provozem, diagnostikou a prováděním oprav motorových vozidel. Zná význam, funkci a způsoby použití montážních přípravků, měřidel a automatizačních obvodů, bloků, regulačních zařízení, diagnostických přístrojů a ovládá jejich obsluhu při využívání v autoopravenství. Během studia získá řídičské oprávnění skupiny B a C.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: matematika, fyzika.

66-41-L/008 Obchodník

Studijní obor se zaměřením na propagaci a prodej dopravních služeb. Absolventi získají znalosti v oblasti marketingu, řízení a provozu obchodu a služeb (cestovní ruch, doprava) a jejich propagace na trhu. Odborné studium a příprava probíhá v úzké návaznosti na moderní výpočetní techniku a počítačovou grafiku, proto se absolventi mohou dobře uplatnit v oblasti realizace propagační tvorby.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: výtvarná výchova, cizí jazyk.



Žáci 4. ročníku SPŠD, a. s. oboru Elektronické počítačové systémy na výstavě Schola Pragensis 2006.

39-41-L/002 Mechanik instalatérských a elektronických zařízení budov

Absolvent tohoto studijního oboru je středoškolsky vzdělaný odborník se vzděláním všeobecným i odborným. Je připraven k výkonu náročných činností v oblasti kompletních prací na vnitřních rozvodech instalatérských a elektrotechnických v budovách.

Po absolvování je připraven pracovat s technickými normami a předpisy, zná technická zařízení budov a jejich funkci, dovede realizovat technické a konstrukční postupy, včetně měření a regulace zdrojů rozvodů tepla, zásobování vodou, kanalizace, plynových instalací, větrání a klimatizace. Zná vlastnosti elektrických rozvodů a instalací a umí zapojit různé druhy spotřebičů. Ovládá výpočetní techniku pro využití aplikačních programů v oboru.

Po zvýšení kvalifikace praxí může zastávat funkce technicko-hospodářských pracovníků servisního technika, vedoucího provozovny apod., dále se může uplatnit v samostatném podnikání v oblasti instalatérských a elektrotechnických zařízení budov.

Absolvent získá široký odborný profil, je dostatečně adaptabilní i v příbuzných oborech, logicky myslící, schopný aplikovat získané vědomosti, dovednosti a návyky při řešení konkrétních problémů, je schopen samostatně i týmové práce. Dobře se uplatní i v podnikatelské sféře, dalším studiem může dosáhnout i vysokoškolského vzdělání.

Žák v průběhu studia získá oprávnění z vyhlášky č. 50/1978 Sb.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: matematika, fyzika, chemie.

Uchazeče o tyto studijní obory srdečně zveme na Den otevřených dveří v sobotu 13. ledna od 9.00 do 14.00 hodin na adrese Moravská 3, Praha 2 a na všech pracovištích odborného výcviku (podrobné informace na www.sps-dopravni.cz) nebo v úterý 30. ledna od 14.30 do 17.00 hodin na adrese Pobřežní 37/619, Praha 8 – Karlín.

Třileté obory středního vzdělání zakončené výučním listem

23-68-H/001 Automechanik

Opravování silničních motorových vozidel a jejich funkčních celků. Provádění funkční kontroly po provedené opravě. Používání a obsluha diagnostických zařízení pro kontrolu technického stavu vozidel a jejich částí. Součástí vzdělání absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny B a C. Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: matematika, fyzika.

26-53-H/001

Mechanik elektronických zařízení

Absolvent oboru má dobré znalosti základních elektronických obvodů, umí používat



v širším rozsahu měřicí techniku a je schopen samostatně pracovat při výrobě, instalaci a údržbě elektronických zařízení v celém rozsahu zabezpečovací, komunikační a zvláště výpočetní techniky – v této oblasti se velmi dobře uplatňuje velká část našich absolventů.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: matematika, fyzika.

26-51-H/003 Elektrikář pro silnoprůd

Absolvent umí používat měřicí techniku a je schopen samostatně pracovat při výrobě, instalaci a údržbě rozvodných zařízení, a to jak v bytových a domovních rozvodech, tak i ve speciálních aplikacích jako je výpočetní technika, instalace ve zdravotnictví a v zabezpečovací technice – včetně prací na elektrické výzbroji trakčních kolejových vozidel.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: matematika, fyzika.

26-57-H/001 Autoelektrikář

Žáci se připravují pro údržbu, seřizování a opravy elektrického a elektronického příslušenství silničních motorových vozidel. Orientují se v číslicové technice a jsou seznámeni se samočinnými počítači a možnostmi jejich uplatnění v automobilové technice. Během studia mají žáci možnost získat řídičské oprávnění skupiny B. Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: matematika, fyzika.

66-52-H/001 Aranžér

Tento obor je zaměřen na získání kvalifikace v oblasti aranžování a výstavnictví. Cílem je, aby si žák v plné šíři osvojl praktické dovednosti i teoretické znalosti nutné pro vytváření originální, estetické a vkusné výkladové tvorby. Součástí odborné přípravy na povolání je kromě základů zbožíznalství, dějin umění, odborného kreslení i práce s různorodým materiálem, práce s počíta-

čem a počítačová grafika. Uplatnění nacházejí absolventi v týmech, které realizují výstavnickou činnost.

Teoretická výuka: Moravská 3, Praha 2, profilové předměty: výtvarná výchova, český jazyk.

23-55-H/002

Klempíř pro strojírenskou výrobu

Žáci se seznamují s ručním a strojním zpracováním kovů, plechů, dělením, tvarováním, spojováním, s opravami a sestavováním jednotlivých dílů karosérií. Umí svařovat plamenem i elektrickým obloukem v ochranné atmosféře CO₂. Součástí vzdělání absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny B, svářečský průkaz.

Teoretická výuka: Pobřežní 37, Praha 8 – Karlín, profilové předměty: matematika, fyzika

23-61-H/001 Lakýrník

Žáci jsou schopni provádět povrchovou úpravu veškerých podkladových materiálů, především automobilů, autobusů i tramvají. Získávají znalosti prací písmomalířských a dekorátérských, míchání a tónování barev, oprav hotových lakovaných výrobků i provádění nápisů. Absolventi nacházejí uplatnění jak v lakovnách při opravách karosérií, tak i v ostatních lakýrnických pracích. Teoretická výuka: Pobřežní 37, Praha 8 – Karlín, profilové předměty: matematika, chemie.

Uchazeče o třileté obory středního vzdělání zakončené výučním listem srdečně zveme na Den otevřených dveří v sobotu 13. ledna od 9.00 do 14.00 hodin na adrese Moravská 3, Praha 2 a na všech pracovištích odborného výcviku (podrobné informace na www.sps-dopravni.cz) nebo v úterý 30. ledna od 14.30 do 17.00 hodin na adrese Pobřežní 37/619, Praha 8 – Karlín.

Nástavbové obory středního vzdělání denní – dvouleté a dálkové – tříleté, zakončené maturitní zkouškou

**Provozní elektrotechnika
Dopravní provoz
Propagace (pouze denní)**

Střední průmyslová škola dopravní, a. s. dále nabízí: svářečské kurzy kovů, kurzy a zkoušky z Vyhlášky č. 50/1978 Sb. pro elektroobory, kurzy jeřábníků a vazačů.
Informace týkající se veškerých nabízených studijních oborů, kurzů a odborných oddělení vám rádi poskytneme na studijním oddělení SPŠD, a. s., Pobřežní 37/619, Praha 8 – Karlín, telefon 222 317 992, fax: 222 326 365, e-mail: studijni_oddeleni@sps-dopravni.cz, www.sps-dopravni.cz.



Školní střípky

Text a foto: -sou-

Pracovní cesta vedení školy do Drážďan

Ve dnech 30. listopadu a 1. prosince 2006 navštívilo nové vedení SPŠD, a. s., Drážďany, hlavní město Saska. Byli jsme hosty výukového střediska dopravního podniku DVB AG Drážďany. S tímto podnikem a jeho pedagogy spolupracujeme velmi úspěšně již sedm let.

Cílem této návštěvy bylo představit nové vedení naší školy, projednat otázky další spolupráce, seznámit se s drážďanským podnikem jako celkem, se systémem

dopravy ve městě a s výukou nových žáků. Chtěli jsme také projednat dvouměsíční stáž drážďanských studentů v naší škole a ve střediscích Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na jaře 2007. Naši delegaci vedl Ing. Novotný, ředitel školy. Akce se zúčastnili jeho spolupracovníci, a to Ing. Šilhan, bývalý ředitel, Dr. Salajková, zástupkyně ředitele pro SPŠD, se svou zástupkyní Mgr. Procházkovou, Mgr. Sura, zástupce ředitele pro TV SOU se svou zástupkyní RNDr. Bízovou, zástupce ředitele pro OV Bc. Jiroušek, učitel dopravního provozu a dokumentarista Mgr. Týšer a pan Šourek, vedoucí OV elektro.

30. listopadu jsme přijeli do Gruny (středisko DVB AG autobusů a středisko výuky), kde nás přivítali pánové Jäpel, Körösi a Schmidt. Spolu s nimi jsme pak odjeli do Trachenberge. V této městské čtvrti se nalézá spolu s dopravním muzeem ředitelství celého drážďanského Dopravního podniku. Zde jsme byli velice srdečně přijati panem Credé, členem představenstva podniku, který nám podal vyčerpávající výklad o celém DVB AG (Dresdner Verkehrsbetriebe AG), jeho stavu, historii, vývoji, spolupráci s ostatními subjekty a o jeho plánech.

Opoledne jsme se vrátili do Gruny, kde jsme si v době výuky prohlédli učebny mechatroniky, automechatroniky a přílehlé dílny praktické výuky. Seznámili jsme se se zdejšími pedagogy. Překvapil nás nejen nižší počet žáků na pedagoga, ale především moderní technická zařízení, pořádek a čistota.

Navečer jsme se svými hostiteli vyrazili na prohlídku města. V tomto ročním období je atrakcí nejen návštěva obrovského

předvánočního tradičního trhu na náměstí Altmarkt, ale také vánočního trhu „stáreho“ ve dvoře drážďanského zámku. Po této procházce již velmi bohatě vánočně rozsvíceným centrem města jsme dorazili na Neumarkt, kterému vévodí světoznámý kostel Frauenkirche, chlouba města a jeho dominanta, která byla znovu vybudována po 2. světové válce.

1. prosince jsme brzy ráno vyrazili s hostiteli na exkurzi do místních tramvajových opraven a dílen ve čtvrti Gorbitz, kde jsme získali informace o systému tramvajové dopravy. Potom následovala kulturní část naší návštěvy, a to okružní jízda městem s místní, velmi erudovanou průvodkyní. Krásný zážitek ze zdejší architektury byl ještě umocněn nádherným počasím.

Po pozdním obědě a po velmi srdečném rozloučení jsme nastoupili do našeho dopravního prostředku řízeného bravurně a bezpečně Bc. Jirouškem a vydali se na zpáteční cestu do Prahy.

Vánoční turnaj

Ve středu 6. prosince se konal tradiční vánoční turnaj v sálové kopané, který uspořádala Střední škola technická na Zeleném pruhu. Do soutěže se přihlásilo čtrnáct mužstev, naši školu reprezentovaly tři týmy, a to Rohanský ostrov, Moravská a Motol. Štěstí nám přálo!

Ve finále se proti sobě postavila družstva Motola a Moravské. Tým Moravské ve složení Vaňátko, Kubrycht, Dobrovodský, Langer, Hoffmann, Slaboch a Štěpanovský po urputném boji obsadil 1. místo. Vítězům blahopřejeme!



Automaty na výdej jízdenek v roce 2006

Václav Kudrna,
oddělení Automatizovaný předprodej

Foto: Petr Malík

V roce 2006 došlo k jednomu z největších nárůstů nových stanovišť automatů na výdej jízdenek v historii automatizovaného prodeje jízdenek v Praze, kdy vzniklo celkem 58 nových prodejních míst.

37 nově umístěných automatů je v povrchových zastávkách tramvají a autobusů, a to v místech velkých kumulací cestujících, kde byl v minulosti nákup jízdenek problematický. Tržby, vykazované novými automaty již krátce po instalaci, potvrzují správnost volby lokalit. Z podnětu ROPIDu a ve spolupráci s Českými drahami vzniklo 14 nových stanovišť automatů. Tyto automaty jsou umístěny v okolí Prahy na nádražích Českých drah. Část těchto automatů je umístěna i v místech hojně navštěvovaných turisty (například Karlštejn) a nakupují zde jízdenky kromě stálých obyvatel těchto měst a obcí též právě turisté, domácí i zahraniční. Počet automatů v jednotlivých stávajících stanicích metra je v současné době vyhovující a stabilní. V metru tedy přibýly pouze automaty v nově otevřené stanici Hostivař (dva kusy) a jeden ve stanici Florenc u nově vzniknuvšího výtahu. Nová parkoviště P+R Skalka II a P+R Hostivař jsou vybavena po dvou automatech. Celkový počet automatů v provozu v Praze a okolním regionu dosáhl tedy na konci roku 2006 488 kusů. Z toho 238 kusů ve stanicích metra, 215 v povrchových zastávkách (tramvaj, autobusy, vlaková nádraží) a 35 na parkovištích P+R. V polovině roku 2006 byly postupně všechny automaty upraveny na příjem padesátikorunových mincí, jejichž původní zanedbatelný počet v oběhu od počátku roku rychle narůstal.



Roční tržba z automatů přesáhla v loňském roce hranici půl miliardy korun. Symbolická pětisetmilionová mince zaplatila jízdenku a prošla útroby jednoho z automatů ve čtvrtek 21. prosince 2006 a k vidění mohla být při zpracování tržby den následující. Z hlediska kriminality páchané na automatech, byl rok 2006 výjimečně příznivý a kromě „běžných“ vandalů, kteří automaty pomalovávají a jinak poškozují, došlo pouze k jedinému vloupání do automatu (v některých minulých letech to bylo průměrně jednou měsíčně). V roce 2007 je plánováno do potřebných pražských (povrchových) lokalit další rozšíření automatizovaných prodejních míst, bohužel však již ne v takovém rozsahu jako v roce minulém.



NEŽ VYSTOUPÍTE...

Kulturní tipy na leden

-mis-

První měsíc nového roku bývá zpravidla na kulturní akce oproti prosinci trochu chudší, ale přesto lze několik zajímavých akcí nabídnout. Podíváme se na jeden nový český film, divadelní premiéru v Divadle v Dlouhé, pozveme na koncert do Paláce Akropolis a také připomeneme jednu již probíhající výstavu.

Kino

Jedné noci v jednom městě

Nový celovečerní animovaný film renomovaného režiséra a výtvarníka, spoluautora filmu Fimfárum 2, Jana Baleje, s hudbou Tadeáše Věřčáka, s prvky hororů i černého humoru vypráví příběhy o lidské osamělosti i o tom, kolik podivností a podivínů s jejich zálibami se vyskytuje všude kolem nás. V kině najdete mimo jiné třeba i odpověď na otázku, zda je možné v noci na Žižkově potkat džina, který splní všemožná přání, či zda se může přátelit kapr se stromem. V kinech od 25. ledna.

Divadlo

Divadlo v Dlouhé připravilo na 13. ledna premiéru hry Jordana Radičkova **Pokus o létání**. Skupinka mužů z Avramovských chalup objeví pošramocený vojenský balón, který se z posledních sil drží ve vzduchu, a rozhodne se ho stáhnout na zem a ušít z něj hedvábné košile. Začátek celkem obyčejného příběhu, ale když se mužům podaří balón chytit a on se s nimi vznese do výše, vzniká podklad pro budoucí legendu o chalupářích letících nad Balkánem, mezi anděly a draky. Jordan Radičkov

vypráví ve své hře o vzniku legendy a v jeho textu se prolínají prvky magické, fantazijní s realitou života venkovských postavíček pábitelů, svérázů a podivínů. Divák se tu setká jak s magií, tak i s živou hudbou (tentokrát inspirovanou balkánskou dechovkou) a humorem, lyrickým, ale, jak už to v životě bývá, i trochu smutným.

Hudba

V pondělí 29. ledna pokřítí v Paláci Akropolis svoje nové album nazvané Watching Black skupina kolem J. P. Muchowa a Kateřiny Wintrové **The Ecstasy Of Saint Theresa**. Pokud však máte raději svérázný humor a zemité songy doprovázené dvánáctistrunnou kytarou, můžete vyrazit o pár dní dříve (konkrétně 25. ledna) do KD Gong na vystoupení osobitého písničkáře a herce **Jiřího Schmitzera**.

Výstava

Již od 15. listopadu do 18. února probíhá v Obecním domě výstava nazvaná **V barvách chorobných: Idea dekadence a umění v českých zemích 1880–1914**. Výstava je členěna do čtyř větších tematických okruhů, sledujících jakýsi imaginární příběh dekadentního tvůrce, sdělovaný díly, vyjadřujícími vztah k sobě, k druhému, k nehmotnému



světu a smrti. Celky pojmenované *Zachmuřený, zhýralý, morózní* (portrétní a autoportrétní stylizace), *Démon lásky* (tragika milostného citu, žena jako oběť i původce zničení), *Satanické halucinace* (temný svět démonů různých herezí, noční můry rozjitřené imaginace) a *Očistec smrti* (neodvratné, dobrovolné i nedobrovolné, umírání, smrt jako východisko) na sebe přirozeně navazují a v autorově stylizované identifikaci se smrtí se jakoby v kruhu propojují. K vidění jsou zde díla např. Bohumila Kubišty, Františka Koblihy, Emila Filly, Josefa Váchala, Jaroslava Panušky, ale i pastely Alfonse Muchy z přelomu 19. a 20. století, kde lze nalézt určité dekadentní motivy. Výběr přirozeně zahrnuje i sochařská díla s výrazným zastoupením rané tvorby Františka Bílka a zejména Quido Kociana a Jana Štursy. V představeném souboru se také znovu objevují i někteří téměř zapomenutí umělci, například Josef Mandl nebo Emil Holárek.



Řídit auto je horor

Text a foto: Daniela Kočí

Se zpěvačkou, která nazpívala hity Roň slzy, Mně se líbí Bob či Boty proti lásce, která byla jednou z prvních signatářek Dvou tisíc slov a v toku událostí utekla ze strachu v roce 1968 do Německa, strávila tam šestadvacet let a po revoluci se vrátila do své rodné země, by se dalo povídat hodiny a hodiny, ale prostor v DP-KONT@KTu jsme zaměřili především na dopravu. Podle Yvonne Přenosilové je natolik nebezpečné jezdit autem, že ho raději prodala...

Jak vnímáte dopravu v Čechách?

Jedním slovem řečeno, katastrofa. Já jsem krátce po návratu do Čech prodala své auto, protože se tu bojím jezdit. Lidé jsou tu úplně jiní, než v Německu, kde jsou na silnicích mnohem ohleduplnější. Víte, ono to bohužel není ani tak o žádném omezení rychlosti, ale o disciplíně. Lidé u nás ji postrádají. V Německu není omezená rychlost, ale jezdí se tam mnohem bezpečněji. Tady mladík dostane od bohatého tatky k osmnáctinám silné auto a za měsíc ho otočí na střechu.

Co by se podle Vás tedy muselo změnit?

Myšlení lidí, v tom je ta podstata. Pokud si budou myslet, že teď mám to silný auto a můžu si všechno dovolit nebo naopak že pomalá a neplynulá jízda je bezpečná, bude mrtvých na silnicích bohužel přibývat. Když jsem začala jezdit v Německu, byl povolený alkohol v krvi 0,8, ale pořád se tam jezdilo mnohem bezpečněji, než u nás, kde je 0,0, a to je smutné srovnání. Lidé tam prostě více respektují předpisy.

Zdá se, že zavedením bodového systému se zase tak mnoho nevyřešilo...

Naopak. Spousta věcí se zkomplikovala. Ale ono to právě není o žádných pokutách ani o jakémkoliv sebevětším opatření, pokud lidé u nás nezačnou mít jiný přístup, jinou výchovu. Podle mého názoru je situace ještě mnohem horší, dle statistik teď umírá na silnicích ještě více lidí, než před slavným bodovým systémem.

Jak se přemísťujete z bodu A do bodu B?

Dnes je málokdo tak soudný, že když se na řízení necítí a bojí se, za volant nesedne, já jsem jedna z průkopnic. Když si chci dopřát luxus, tak si беру taxíka, jinak jezdím městskou hromadnou dopravou. Určitě je to pohodlnější, bezpečnější a navíc mnohem levnější, než žít v autu. Mně to stačí v tom taxíku, když jsem jako spolujezdec a celou cestu šlapu na podlážku, div ji neprošlápnu, v dnešní době je to opravdu stresová záležitost.

Prahu určitě jako město velmi milujete. Vrátila jste se po návratu z Německa do stejného místa?

Bohužel ne. Dříve jsme bydleli v Krocínově ulici, což bylo co by kamenem dohodil na Národní třídu, měli jsme tam nádherný byt. Ale protože jsme utekli celá rodina do zahraničí a byt byl státní, tak jsme o něj bohužel přišli. Bylo to nádherné strategické místo, úplně v centru Prahy, všude nadosah pěšky. Dnes je ze mne Žižkovanda, takže nejvíc jezdím tramvají z Ohrady a na Ohradu.

Co říkáte pražské MHD? Můžete srovnávat, jak se změnila za tu dobu, co jste tu nebyla...

Jeden můj kolega tvrdí, že v mnichovském metru či tramvaji si mohu vypít po ránu šálek kávy... Mně se jednou povedlo zlomit si při prudkém zastavení v autobuse deštník, na který jsem si sedla. Myslím, že se tu tyhle věci hodně změnilo, prostředky jsou modernější, čistější, ale pořád je co zlepšovat, jen u nás to někdy trvá moc dlouho, že přestože je to nové, svým způsobem je to už zastaralé. A tak je to se spoustou věcí, když máme pocit, že jsme objevili Ameriku, jinde ve světě už to funguje několik let.

Jak byste řešila problematiku bezdomovců? Myslíte, že speciální tramvaj pro bezdomovce, která by jezdila ulicemi Prahy v noci, by to vyřešila?

Myslím, že je to určitě nápad k diskuzi, ale obávám se, že jedna tramvaj by to nevyřešila. Je ale pravda, že něco, jak vyřešit alespoň z části tuto sociální problematiku, by bylo rozhodně potřeba. Někdy mám pocit, že tolik tramvají, jako je bezdomovců, ani není. Je to problém, se kterým by se měl stát rozhodně zabývat.

Policie si bezdomovců mnohdy ani nevšimne...

To máte naprostou pravdu. Nedávno se mi stala velmi paradoxní situace. Vyzvedávala jsem syna na hlavním nádraží v Praze, a protože byl po několika hodinách v nekuřáckém voze úplně vyřízený, vytáhla jsem z kabelky svůj cestovní popelník a připálila mu v hale, kde se všude váleli páchnoucí bezdomovci. Najednou k nám přistoupí policista, že porušujeme zákon, že kouříme na veřejném prostranství a chtěl nás pokutovat. Já se synem a spousta kolemjdoucích jsme nemohli uvěřit vlastním očím i uším! To nabudete pocitu, že jsme snad v Kocourkově a že si z nás všichni okolo snad dělají legraci! Okolo bezdomovců chodili po nádraží jak ve hře chodí pešek okolo a ani si jich nevšimli...

Co máte na Praze nejraději?

Můj tatínek byl vášnivý Pražák, miloval ji, chtěl ji celou poznat a vedl k tomu i mě tím, že jsme každou neděli dělali výlety do různých koutů. Já se přiznám, že už jsem to chvílemi nenáviděla, protože čeho je moc, toho je příliš. Vždycky nás s maminkou vojenským krokem hnal z místa na místo. Ale díky tomu jsem se naučila hodně



znát Prahu. S panem doktorem Janem Nepomukem Asmanem, který je kurátorem Muzea hlavního města Prahy, jsme teď napsali knihu, a protože on zná v Praze naprosto všechno, ukázal mi i místa, o kterých se mi ani nesnilo, díky němu jsem poznala i tajemnou a skrytou Prahu.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Pražský deník (18. 12. 2006) Nový výťah ve stanici Florenc

Do stanice Florenc pražského metra na trati B se lépe dostanou postižení nebo rodiče s kočárky. Začal tam fungovat nový výťah. V současnosti je z 54 stanic podzemní dráhy zpřístupněno 32 bezbariérově, informoval Dopravní podnik hlavního města Prahy. Výťahy do stanice Florenc na trati C jsou v provozu už přes rok. Také do stanice na lince B vedou dva navazující výťahy. Prvním, který ústí u ulice Na Florenci, se dostanou do přestupní chodby, odkud lze sjet druhým výťahem na nástupiště.

MF Dnes (16. 12. 2006)

Na metro je. Pořád to nestačí

Stát se chová k Praze macešsky. Zatímco jinde v Evropě platí vlády až polovinu nákladů na podzemní dráhu, Praha dostává už několik let jen desetinu. Letos to bude přibližně půl miliardy korun. Podle šéfa finančního výboru města Petra Hulinského tak sice nehrozí, že se výstavba tratě C z Ládví do Letňan, jež má být dokončena v roce 2008, kvůli nedostatku peněz zpozdí nebo dokonce zastaví, ale utrpí pohodlí cestujících. Město podle Hulinského nebude mít dost peněz na obnovu vozového parku, cestující budou muset počítat s prodlouženými intervaly. V posledních letech vláda přispívala 420 milionů ročně. „I letošní půl miliarda je málo, ale je to přesto lepší než nic,“ zhodnotil situaci primátor Bém, který si představuje, že by vláda platila alespoň čtvrtinu nákladů.

Lidové noviny (9. 12. 2006)

Na Staromák za pět krejcarů

Už před sto sedmdesáti lety se Pražané poprvé mohli svézt městskou hromadnou dopravou. Omnibus, přestavěný poštovní vůz tažený koňmi, je za pět krejcarů dopravil od Zemského domu – budovy dnešního parlamentu – na Staroměstské náměstí nebo od Hlavní celnice v domě U Hybernů k poštovnímu úřadu na Malé Straně. Omnibusy jezdily až do roku 1904. Kolejová hromadná doprava přišla do české metropole o téměř padesát let později. Prvních osm ozdobených vozů pražské koněspřežné dráhy, provozované Akciovou společností Pražské tramwaye, vyjelo od Národního divadla v září 1875. Sň tramvaj poháněných koňmi se rychle rozrůstala, v roce 1885 už jezdily na šesti linkách odlišných barevnými tabulkami a svítilnami. Už tehdy nebyly ničím neobvyklým reklamní plochy na tramvajích. Například v roce 1883 projížděl pražskými ulicemi vůz s celoplošnou reklamou.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

I v roce 2007 bude pokračovat naše nejstarší rubrika.

V lednu 2007 oslavuje 68. narozeniny:

PhDr. Stanislav Marek – P, odb. KS a sociální péče (38).

V lednu 2007 oslavuje 66. narozeniny:

Karel Mentel – DCM, provoz Trať C (23).

V lednu 2007 oslavují 60. narozeniny:

Antonín Aulický – SVA, prov. Kačerov (38),

Ing. Miloslav Černý – DCM, odb. Hlavní inženýr (32),

Karel Herzinger – PA, prov. Hostivař (22),
František Hlava – B, Hasičský záchranný sbor (29),

Zdeněk Kačena – D, odb. Marketing a informační servis (13),

Miroslav Kavka – DCM, provoz Elektrické stanice (33),

František Malý – SVA, prov. Řepy (12),

Milan Marek – SVA, provozovna Klíčov (35),

Jindřiška Mikulíková – PT, provozovna Motol (41),

Jaroslava Muzikářová – PM, provoz Trať B a DZ (10),

Jan Neček – PA, provozovna Klíčov (14),

Václav Panáček – DCM, odb. Hlavní inženýr (32),

Josef Pokorný – SVA, prov. Kačerov (37),
František Průša – DCM, odb. Provoz ESZ a sítě (13),

Jiří Rapl – PA, provozovna Klíčov (9),

Jan Sotona – SVT, prov. Vokovice (39),

Miloslav Soukup – PT, prov. Motol (11),

Jaroslav Stránský – PT, prov. Vokovice (32),

Petr Šídlo – SVA, provozovna Klíčov (28),

Ing. Jan Truneček – Ř, odb. Interní audit a kontrola (29).

V lednu 2007 oslavují 50. narozeniny:

Pavel Balatka – SVT, prov. Vokovice (27),

Miloš Daněk – SVT, prov. Vokovice (13),
Petr Fexa – PM, provoz Obsluha vozidel C (31),
Jindřich Goldscheider – DCM, provoz Trať A (17),
František Gonšor – DCT, provozovna Vrchní stavba (10),

Jan Hána – SVT, provozovna Strašnice (28),

Jiří Kasl – PT, provozovna Hloubětín (21),

Zdeněk Müller – DCM, provoz Opravy dopravního zařízení (10),

Ladislav Novosád – DCM, provoz Telekomunikační technika (31),

Pavel Oppelt – SVA, prov. Vršovice (32),

Václav Valeš – DCM, provoz Opravy dopravního zařízení (24).

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 odešla:

Eva Jaklová – P, odb. Zaměstnanec (23).

Do invalidního důchodu odešli:

Jiří Kolář – DCT, odb. Zastávky (36),

Pavel Lukeš – PA, provozovna Klíčov (40).

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



Tramvajová archeologie

Text a foto: Jan Dvořák

Na světě je mnoho měst, která kolejový provoz ve svých ulicích zrušila. Některá z nich se i po mnohaleté odmlce ke kolejové dopravě vrací. České země do tohoto počtu přispěly osmi zrušenými tramvajovými provozy a vzhledem k finanční náročnosti se nedá očekávat, že by nějaký provoz k současným sedmi přibyl.

Poslední česká možnost zhasla roku 1990, kdy se investorská organizace pro výstavbu elektrické rychlodráhy Chomutov – Jirkov rozhodla pro provozování trolejbusů. Po tomto neuskutečeném projektu zbyl jako pomník jen betonový pás uprostřed Ervěnické ulice v Jirkově. Podobných památek na městskou kolejovou dopravu máme mnoho, a to i velmi pozoruhodného stáří. Pomineme-li vozidla ač nepojízdná a přestavěná (nebo jejich zbytky) po celém světě jako zahradní chaty, kůlny, boudy u lyžařských vleků či fotbalové šatny, tramvajovou archeologii nalzáme v podobě zbytku kolejí, úchytech trolejového vedení a s mnohdy nečekanou houževnatostí připomínají jejich dřívější smysl. Nejrozsáhlejšími pozůstatky této minulosti jsou objekty bývalých vozoven, dnes zbourané nebo sloužící k nepoznání přestavěné, o kterých vyprávějí různé publikace věnované příslušným městům. Tak například v Ústí nad Labem dodnes zůstaly názvy ulic U Remízy a Za Vozovnou, která od roku 1964 byla mimo provoz.



Vozovna v jabloneckých Vrchoslavicích přestala svému účelu sloužit v roce 1950. Je až s podivem, že do dnešních dnů vydržely koleje v zemi.

Tramvajové pomníky

Ačkoli se v posledních letech v našich městech hodně přestavuje a zvelebují se domy, ulice a náměstí, je až s podivem, co zůstává na tuto dobu památek. V Praze nemusíme chodit daleko, stačí vyřknout názvy Pankrác či ulici Na Florenci. V obou případech zůstaly ve vozovkách tramvajové koleje po zrušení provozu, ovšem existují plány o jejich vzkříšení. V prvním případě byl konec provozu v roce 1974 a ve druhém v roce 1983. Nepřekonatelným pražským kolejovým archeologickým pomníkem však zůstává výhybka a část kolejí na konečné bývalé linky č. 6 na Karlově, která byla zrušena 1. července 1966. Nestálo by za úvahu sem položit k originálním kolejím už pamětní desku? Někde se to tak začíná



Ruku na srdce, milí dopraváci. Kdo z vás ví, že je na Zličově tramvajový pomníček? Byl postaven k překročení stého kilometru tramvajové sítě na úseku Zličov – Hlubočepy v roce 1927.

dělat, například v Liberci, Jablonci, Bohumíně nebo v Opavě. Jsou to na rozdíl od toho karlovskeho úmyslně vytvořené památníky dodatečným položením kolejí. Někde je tato kolejová archeologie přínosem, jinde hyzdí danou část města. Ti, kterým není dopravní historie lhostejná, si přejí, aby se v budoucnu objevovalo takových památníků víc, což ovšem neznamená, že by měly zmizet další tratě nebo dokonce celé provozy.

Vzpomínám si na Němce, který si přimontoval k jízdnímu kolu třetí kolečko jako malou drezínu a nostalgicky projížděl po zrušené tramvajové trati (1966) ve Stralsundu, jejíž koleje byly v městské dlažbě ještě hodně dlouhou dobu. U našich polských sousedů si jako nostalgickou vzpomínku na zdejší tramvaje postavili tramvajový pomník přímo před budovou dopravního podniku.

Při toulkách po zrušených provozech lze najít různých připomínek jejich existence dost, což dokazují naše fotografie.



Poslední zastávka

Zmatky

Daniela Kočí

Předvánoční doba znamenala shon a zmatek, obchody praskaly ve švech a všechny cesty vedly do Prahy. A tak byla naše matička vystavena jako každoročně náporu návštěvníků, kteří chtěli jakkoliv nasát atmosféru vánočního času hlavního města.

Na náměstí I. P. Pavlova chodím každodenně do práce, a tak jsem už mnohokrát přemýšlela o tom, jak vyřešit situaci s přecházením, tedy jednodušším a hlavně bezpečným. Vždy se tam nahromadí obrovský chumáč lidí, zelený panáček tam vydrží pouze než dojdou doprostřed vozovky a už je tam opět červená. I samotné čekání u přechodu přináší velké riziko, když kolem sviští jedno auto za druhým poměrně vysokou rychlostí. Není to tak dávno, co se tam stalo neštěstí, když rychle jedoucí záchranka zavinila vykolejení tramvaje a to způsobilo, že mladá žena přišla o nohy. Inu, magistrála vede centrem města už nějaký ten rok a kdo mohl tehdy tušit takové masy lidí...Metro se tu stavělo před dvaatřiceti lety a tehdy jezdila, a tudíž i přecházela asi osmina lidí a auto nebylo samozřejmě v každé rodině. Dnes už by bylo asi velmi problematické vyřešit to nějakým podchodem, ale co třeba nadchod nebo lávka, aby lidé mohli plynule přecházet a auta klidně projíždět... Mnohem nepochopitelnější je ovšem situace u Anděla, kde se stavěl obchodní dům

poměrně nedávno a přesto se tam přecházení chodců nijak nevyřešilo. V realu to vypadá tak, že se tam lidé bezhlavě vrhají pod kola tramvajáků a ti musí mít v této oblasti obzvláště silné nervy a hlavně oči na stopkách! Lidé vycházející z metra však mnoho jiných možností, jak se dostat do Centra Nový Smíchov, bohužel nemají. Velká škoda, že když se stavělo něco, co stálo miliony, nemá vstup z metra přímý, škoda, že to zůstalo komplexně nedomyšleno. Příkladem pro bezpečí a pohodlí chodců i řidičů je nákupní centrum Chodov. Ať

má ke gigantickým centrům každý svůj osobní názor, z hlediska dopravy i přístupu je vyřešen perfektně, pochvalují si ho jako cestující MHD i jako motorista.

Takových nebezpečných přechodů by se našlo v Praze určitě více, ale výše zmíněné v centru města jsou jistě k zamyšlení. Stejně tak jako v medicíně je kladen důraz především na prevenci, nebezpečí by se mělo předcházet všude, a v případě bezpečnosti na silnicích, resp. v ulicích města to platí dvojnásob.



Písmenná křížovka

Vylustění z čísla 12/2006: Lanová dráha na vrch Petřín.

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

