DP kontakt

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

březen 2001 • ročník 6 • číslo 3 • zdarma

Dohoda o mzdovém vývoji na rok 2001 byla podepsána

Dvojice letošních čísel DP–KONTAKTu vás informovala o probíhajícím kolektivním vyjednávání mezi vedením společnosti a Radou předsedů závodních výborů odborových organizací. Stejně jako v lidové pranostice i v tomto problému platí do třetice všeho dobrého. Potřetí věnujeme na stránkách podnikového měsíčníku prostor ostře sledované problematice a můžeme přinést dobrou zprávu. V úterý 13. února krátce před polednem byla podepsána Dohoda o mzdovém vývoji v roce 2001. Dlouhotrvající maraton jednání byl ukončen kompromisem, zachovávajícím sociální smír v naší společnosti.

Text podepsané dohody vám přinášíme v plném znění:

Na základě zákona č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání, zákona č. 120/1990 Sb., kterým se upravují některé vztahy mezi odborovými organizacemi a zaměstnavateli, zákona č. 1/1991 Sb., o zaměstnanosti, zákona č. 1/1992 Sb., o mzdě, odměně za pracovní pohotovost a o průměrném výdělku a Zákoníku práce, ve znění pozdějších novel

uzavírá

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen DP Praha, a. s.) zastoupený předsedou představenstva a generálním ředitelem Ing. Milanem Houfkem, místopředsedou představenstva Radovanem Šteinerem a místopředsedou představenstva Petrem Hulinským, na straně jedné (dále jen zaměstnavatel)

a

Odborové organizace DP Praha, a. s. zastoupené předsedy Jiřím Šindelářem (o. z. Metro), Janem Pospíchalem (o. z. Metro – strojvedoucí), Bohumírem Ježkem (o. z. Elektrické dráhy), Karlem Soukupem (o. z. Autobusy) a Ing. Arnoštem Stecherem (ředitelství a. s.) jménem zaměstnanců DP Praha, a. s., na straně druhé (dále jen odborové organizace) tuto

Dohodu o mzdovém vývoji v roce 2001

Obě strany se shodly na následujícím:

1. *Objem mzdových nákladů zapsaný do finančního plánu DP Praha, a. s. na rok 2001 představuje výchozí základnu mzdových nákladů DP Praha, a. s. roku 2000 v částce 3 327 038 tis. Kč, která bude zvýšena o 5,5 %, tj. v částce 182 887 tis. Kč, včetně sociálního a zdravotního pojištění. Toto navýšení objemu mzdových nákladů bude rozepsáno všem odštěpným závodům a ředitelství společnosti do jejich limitu objemu mzdových nákladů pro rok 2001 bez mimořádných vlivů. Nedílnou součástí dohody je tabulka s vyčíslením základního navýšeného objemu mzdových nákladů ve výši 5,5 %, která je uvedena v příloze této dohody. Prokázané mimořádné činnosti spojené s přepravními výkony v jednotlivých odštěpných závodech DP Praha, a. s. během roku 2001, vzniklé nad skutečnost roku 2000, budou průběžně hrazeny z provozních prostředků DP Praha, a. s.*

2. *V případě růstu inflace v roce 2001 nad 4,5 % se nárůst objemu mzdových nákladů pro rok 2001, podle bodu 1. této dohody, bude navyšovat v přímé procentní úměře s rozsahem intervalu 1 % podle konkrétních procentních bodů růstu inflace nad 4,5 % až do celkové výše 6 % nárůstu objemu mzdových nákladů v případě, že inflace v roce 2001 dosáhne 5 %. Například: růst inflace v roce 2001 bude ve výši 4,8 % a tím nárůst objemu mzdových nákladů bude ve výši 5,8 % (interval 1 %).*

3. *V případě, že inflace v roce 2001 poroste nad 5 %, a tudíž nárůst objemu mzdových nákladů pro rok 2001, při navyšování s rozsahem intervalu 1 %, by představoval navýšení objemu mzdových nákladů nad 6 %, případě budou vedena jednání o možnosti navýšení objemu mzdových nákladů nad 6 %.*

4. *Zároveň vedení DP Praha, a. s. garantuje, že průměrná mzda v roce 2001 nepoklesne u žádné statisticky sledované kategorie zaměstnanců DP Praha, a. s. (THP, D, POP včetně Ř MHD) pod úroveň dosaženou v roce 2000 za srovnatelných podmínek, za které odpovídají ředitelé jednotlivých odštěpných závodů DP Praha, a. s., tj. např. práce přesčas, placená a neplacená absence, počet zaměstnanců s ohledem na změnu jejich struktury a další s tím, že vedení DP Praha, a. s. neuskuteční v průběhu roku 2001 výrazné snížení počtu zaměstnanců DP Praha, a. s., tj. o více než 3 %.*

5. *Celoroční inflace bude vyhodnocena koncem III. čtvrtletí 2001 a v průběhu měsíce prosince 2001 bude proveden expertní odhad celoroční inflace. V případě, že vstoupí v platnost bod 2. této dohody, zajistí vedení DP Praha, a. s. nárůst objemu mzdových nákladů podle tohoto bodu. Případná odchylka odhadu inflace, proti skutečné inflaci celoroku 2001, bude zohledněna v rámci kolektivního vyjednávání o mzdovém vývoji v roce 2002 v DP Praha, a. s.*

6. *Tento dohodnutý mzdový vývoj odborové organizace DP Praha, a. s. akceptují a při jeho dodržení nedojde z jejich strany z titulu mezd k narušení sociálního smíru během roku 2001.*

–red–

Předseda představenstva a generální ředitel Milan Houfek a předseda Rady předsedů závodních výborů odborových organizací Jiří Šindelář právě podepisují Dohodu o mzdovém vývoji v roce 2001. Za několik okamžiků připojili k dohodě podpis i ostatní zástupci vyjednávajících stran. Foto: Petr Malík

Program kvality služby vstupuje do čtvrtého roku své existence

8

O architektuře pražského metra

16 až 18

Preference tramvají světelnou signalizací v Praze

20 až 23

Alternativní pohonné hmoty (zmatený obraz)

24 až 26

z obsahu

Než vyjely první tramvaje z Hloubětína

Před 50 lety, 11. března 1951, vyjely z vozovny Hloubětín první tramvaje. K této příležitosti vydává Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost příležitostnou publikaci, která se historii vozovny poměrně podrobně věnuje. Abychom brožuru neopakovali, přinášíme k hloubětínskému výročí poněkud jiný příspěvek. Mohl by mít pracovní podtitul „...aneb co se nám do publikace nevešlo“. Je věnován dvěma přímým předchůdcům vozovny Hloubětín – původním remízám v Karlíně a Libni, jejichž personál se i s vozy do nové vozovny 10. března 1951 odpoledne přestěhoval.

Karlín – nejstarší vozovna pražských tramvají

Je to neuvěřitelné, ale historie vozovny Karlín je díky kořice stará přes 125 let. Je dlouhá jako historie pražské městské kolejové dopravy. Zahájila pravidelný provoz 23. září 1875. Bylo v ní odstaveno prvních deset vozů pražské koněspřežné tramvaje a ustájeno prvních 32 koní. Remíza byla vtěsnána na malý trojúhelníkový pozemek v blízkosti Invalidovny mezi tehdejší Královskou (Sokolovskou) třídu a dnes již zrušenou železniční trať Severozápadní dráhy. Z ulice vedla do dvora jedna kolej, která procházela kolem lampárny

I takové vozy vypravovali kolem roku 1930 z vozovny Karlín. Reklamní tramvaje se čas od času objevovaly v pražských ulicích. Ze sbírky K. Dušánka

a větvila se v dřevěné kůlně na vozy, jak se tehdy říkalo odstavným „halám“. Tento objekt byl rovnoběžný s Královskou třídou a na jeho východním konci byla malá dílna. V severním rohu pozemku byla postavena obytná budova, ke které přiléhalo skladiště a velká stáj pro 64 koní. Vedle ní byla malá samostatná kovárna. Za kůlnou na vozy byla ještě jedna menší stáj pro nemocné koně. Později byla kovárna zrušena a zdá se, že místo ní byla postavena menší dílna, do které vedly dvě koleje propojené s kolejí v kůlně na vozy dvěma točnami.

Patrně v roce 1885 byla ve dvoře přistavěna další manipulační kolej. V té době byl vypracován projekt nové zděné dílny, která měla být postavena místo stáje pro nemocné koně. V té době už bylo v Praze několik podobných vozoven a karlínská byla považována z hlediska údržby vozů za nejdůležitější. Jestli se stavba nové dílny uskutečnila zatím nevíme.

Na počátku devadesátých let 19. století byla kůlna na vozy v natolik dezolátním stavu, že musela být zbořena a místo ní Generální ředitelství Pražské tramwaye postavilo v roce 1893 halu novou. Ze strany ulice byla opatřena zdí, ze strany dvora železnými sloupy. Krov byl dřevěný, pokrytý vlnitým plechem. Západní částí budovy procházela jedna kolej a byla zde výpravna, jídelna, lampárna a záchod. V odstavné části remízy byly dvě koleje, které pokračovaly do nové zděné dílenské budovy, kde byla kolářská a zámečnická dílna, lakovna a skladiště. Rozšířeny byly i konírny, ve dvoře byla menší bouda pro sedláře. Ve dvoře zůstávala manipulační kolej. V roce 1899 bylo ve vozovně koňky 113 koní a 25 vozů.

V souvislosti s elektrifikací karlínské tratě koňky vyvstala otázka co s remízou. Elektrické podniky se rozhodly, že na tomto malém pozemku, který se nedal žádným směrem rozšířit, vybudují vozovnu pro elektrické tramvaje.

Karlín vypravuje elektrické tramvaje

Dne 21. května 1900 začaly Elektrické podniky bourat starou remízu a následně i stáje. Budova dílen byla poměrně nová a kvalitně postavená, proto zůstala zachována, jen se vybavení a interiér přizpůsobily novým potřebám. Stavba nové zděné vozovny pokračovala velmi rychle a 19. listopadu 1900 byla předána do užívání. Hala vozovny měla ocelové krovy a skládala se ze dvou částí, z tzv. velké remízy s pěti kolejemi pro 25 vozů, která přecházela v užší, tzv. malou remízu se čtyřmi kolejemi pro čtyři vozy. Všechny koleje byly vybaveny revizními kanály. Tato dispozice objektu byla vynucena zužujícím se pozemkem. Dvě koleje pokračovaly do adaptovaných dílen a jedna z nich až do skladiště. Obytná a administrativní budova byla rozšířena přístavbou a vedle ní byla zřízena nová malá konírna. Postavena byla i kotelna.

Vozovna sloužila spolehlivě bez zásadních změn a tradičně se odtud vypravovala linka č. 5. Po vypuknutí první světové války se do karlínské vozovny soustředily pouze sanitní tramvaje a prováděla se tu jejich desinfekce. Na sklonku války začala vozovna sloužit také nákladním tramvajím a do roku 1922 tu byla i kancelář tramvajové nákladní dopravy. V roce 1922 byla provedena malá úprava vjezdových kolejí, pravděpodobně v souvislosti s přípravou na obnovení běžného provozu.

V roce 1924 je už doloženo, že vozovna sloužila především k odstavování a vypravování vlečných vozů. O rozsahu provozu na komunikaci před vozovnou svědčí údaje z roku 1936, kdy se v pracovní dny v ranních hodinách mezi 4.50 a 6.55 u vozovny připojovalo 32 vlečných vozů, aby už v době od 7.35 do 9.05 se 21 odpojilo. Před 17 hodinou se během půl hodiny připojovaly 4 vozy a ve večerních hodinách se odpojovalo 15 vozů.

Nedaleko vozovna Libeň

Když 19. března 1896 zahajoval František Křižík provoz Elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany, měl k dispozici malou vozovnu v ulici Švábky. V hale bylo 5 kolejí, ale byla tu ještě rezerva (i s hotovými vraty) pro kolej šestou. Neexistovala tady žádná kolejová harfa a na jednotlivé koleje se vjíždělo pomocí posuvny. Vedle remízní haly stála elektrárna. Za Křižíkovy éry se provedly jen nepatrné změny kolejiště spočívající ve zřízení dvou výtažných kolejí a rozvětvení příjezdové koleje před posuvnou.

V roce 1907 vozovnu převzaly Elektrické podniky. Jedním z prvních úkolů bylo zrušení posuvny v říjnu 1907 a její nahrazení průběžnými kolejemi. Nevýhodou bylo, že byly ve vozovně jen tři revizní kanály, každý pro dva vozy, což značně ztěžovalo údržbu motorových vozů. V roce 1909 bylo získáno nové místo prodloužením remízních kolejí do prostoru rušené boudy na akumulátory, která byla v zadní části haly. Zásadní změnu přineslo v mezích možností značné rozšíření vozovny v roce 1910. Stávající hala byla prodloužena o 40 metrů směrem k ulici Švábky a severně od ní byla přistavěna nová loď. Celkem bylo nově ve vozovně 11 kolejí pro 62 vozů. Od 19. října 1910 se zatahovalo do nové haly. Při rozšiřování libeňské vozovny byla poprvé v Praze použita vrata s vyříznutým otvorem pro trolejové vedení, vybavené vhodným sekčním izolátorem. Až do té doby bývalo ve vozovnách trolejové vedení ve vratech přerušeno a ukotveno na budově. Do haly se vjíždělo setrvačností a obsluhující personál přitom za jízdy stahoval a pak znovu nasazoval sběrač. Nejednou se stalo, že někdo zapomněl na revizní kanál a při pádu do něj utrpěl vážné zranění! Nové uspořádání vrat se v Libni velmi osvědčilo a bylo brzy rozšířeno do ostatních vozoven. Další novinkou byly první samostatné šatny a umývárny pro personál v historii pražských vozoven.

Z libeňské vozovny se vypravovala od roku 1907 linka č. 14 a neoznačená linka k Českomoravské továrně (později 7 či 13). Poté, co se v Karlíně začaly odstavovat sanitní a nákladní vozy, se v libeňské vozovně objevila i „pětka“. Také zde se odehrávaly různé manipulace s vlečnými vozy. Aby byla tato činnost zjednodušena, odstavovala se od roku 1912 část vlečných vozů linky č. 5 mimo špičku na odstavné koleji u Kolbenky a od roku 1913 zbývající část „zatahovala“ na spojovací kolej v ulici U Brusnice na Hradčanech. Na počátku 20. let se v libeňské vozovně objevovaly další charakteristické linky této oblasti (5, 14, 15, 19). Pro usnadnění večerního zatahování a ranního vyjíždění vlečných vozů byla v ulici Švábky zřízena v roce 1924 druhá manipulační kolej a odpojené vozy zde poměrně složitě přesouval a odstrkoval do vozovny pracovní vůz.

Libeň + Karlín = jedna vozovna

V té době se už vozovna Libeň brala jako jeden organizační celek s vozovnou Karlín. V roce 1924 z obou vozoven se společnou výpravnou vyjíždělo denně 76 vozů (56 motorových a 20 vlečných). Na počátku roku 1925 sem příslušelo 256 zřízenců, 3 výhybkáři, jeden spojovatel a jeden sluha. Na počátku 30. let se změnil počet vypravovaných vozů a z Libně a Karlína vyjíždělo denně 40 motorových a 62 vlečných vozů. O dvacet roků později, 10. března 1951, odtud naposledy vyjelo 34 motorových a 58 vlečných vozů linek č. 5, 8, 10, 15 a 19. Celkem bylo ve stavu 42 motorových a 63 vlečných vozů. Večer už všechny vozy zatáhly do nové vozovny v Hloubětíně.

Obě vozovny dodnes existují, ale slouží jiným účelům. V karlínské byla, bohužel, při nedávných adaptacích zbořena bývalá dílna koňky, ale aspoň administrativní budova ještě dnes připomíná nejstarší kapitolu pražské MHD.

Mgr. Pavel Fojtík

Díky tomu, že někdo potřeboval v roce 1950 vyfotografovat „názornou agitaci“, se nám dochoval zatím poslední známý snímek libeňské vozovny z její tramvajové éry. Ze sbírky autora

Pamatujete si křižovatku u Hlávkova mostu?

Tak vypadala křižovatka u Dopravních podniků (to množné číslo odpovídá době) až do srpna 1978. To ještě byla kompletní a nestavělo se tu. Možná si ještě vzpomenete i na parkoviště kropicích vozů před bočním vchodem do kulturního domu. Je ho malá část vidět i na fotografii. Foto: J. Hussarová

Téměř stejný pohled avšak o 33 let starší. Ti starší z nás si zřejmě vzpomenou na původně úzký Hlávkův most. Od svého vzniku v roce 1912 byl původně široký jen 16 m včetně chodníků a v letech 1958 až 1961 byl výrazně rozšířen. Na snímku, který byl pořízen při květnové revoluci v roce 1945, je vidět původní poloha Štursových sousoší Humanita a Práce i zajímavý pavilon čekárny Elektrických podniků, postavené nad záchodky. V podstavcích sousoší byly původně výběrčí budky mostného, později stanoviště výhybkářů tramvají a také trafika. Při rekonstrukci byla sousoší z mostu na téměř čtvrt století odstraněna.

Dnes nechceme unavovat při našem vzpomínání dlouhým výčtem dat a dáváme přednost několika fotografiím místa, které mnoho z nás důvěrně zná. V době, kdy Dopravní podnik opouštěl svoji historickou budovu, palác Elektrických podniků, už na severním předmostí Hlávkova mostu existovala řadu let velká mimoúrovňová křižovatka severojižní magistrály. Do provozu byla uvedena 22. prosince 1982. Vzpomínáte si ještě, jak to před „budovou“ vypadalo předtím? Samotné téma výstavby mimoúrovňové křižovatky je natolik obsáhlé, stejně tak jako několikerá zásadní proměna lokality, že se jim budeme věnovat někdy samostatně, a tak dnes jen zavzpomínejme.

–pf–

Pohled na stejnou křižovatku od mostu na počátku 70. let, kdy pražskými ulicemi jezdila jedna z posledních tramvají s tyčovým sběračem. Na snímku je vidět nejen část budovy DP, ale také jeden ze skupiny obytných domů na Bubenském nábřeží, které v roce 1977 ustoupily stavbě mimoúrovňové křižovatky. Mnozí si jistě pamatují bufet v přízemí nárožního domu, který je na snímku. Foto: J. Hussarová

Takto se na křižovatku na severním předmostí Hlávkova mostu už dívat nemůžeme. Snímek ze třetího patra dnes již neexistujícího domu z předchozího snímku byl pořízen v roce 1976. Foto: A. Fojtíková

Naposledy linkou č. 220

Koncem ledna tohoto roku vstoupilo v platnost několik trvalých změn v provozu autobusových linek. Bylo mezi nimi i trvalé zrušení provozu autobusové linky číslo 220. Tato linka, která byla v provozu téměř 23 let, tak byla ze své domovské garáže (z Vršovic) naposledy vypravena v pátek 26. ledna 2001.

Kromě pravidelných pořadí, tedy 220/1, 2, 3 bylo však v tento den vypraveno ještě zvláštní pořadí – linka 220/11.

Toto pořadí bylo určeno výhradně pro zájemce o městskou hromadnou dopravu, kteří se „soukromým“ autobusem vydali po trase, kudy „dvěstědvacítka“ kdysi jezdívala. Akce se zúčastnilo přibližně 13 lidí, mezi nimiž nechyběli ani pracovníci Dopravního podniku a ROPIDu.

Touto zvláštní jízdou si tak všichni zúčastění připomněli trasu „Starými Petrovicemi“ (přes již dávno zrušené zastávky „Edisonova“ a „Dieselova“) a trasu přes zastávku „Holoubkovská“ (oblast Na Vartě). V konečné zastávce „Pitkovice“ došlo ve 14.10 k setkání s pravidelnou 220/1, jejíž řidič zde jezdil od roku 1989 s vozy 3057 a 3039.

Zvláštní jízda – linka 220/11 ukončila provoz v zastávce „Dolní Měcholupy“ v 15.35. Úplně poslední pravidelný spoj pak na této lince provedla 220/2 (vůz 3288) odjezdem 17.15 z konečné Pitkovice směrem na Skalku. V 17.48 byl provoz linky č. 220 v zastávce Skalka trvale definitivně ukončen.

Text a foto: Tomáš Párys, o. z. Autobusy

9

Pokud se zeptáte dnešního padesátníka, kam jezdila „devítka“ v dobách jeho mládí, odpoví vám, že z Hrdlořez do Motola. Nejstabilnější z pražských linek doznala v posledním půlstoletí opravdu málo změn mimo prodloužení do Řep, prodírání se centrem v závislosti na tom, jak jí brali koleje a střídání Spojovací s Vápenkou. Ale nepředbíhejme – v našem seriálu jsme již zvyklí na jakousi posloupnost článků, tak ji dodržme i dnes.

Ohlas na článek o lince č. 8 přišel jeden a vyčítal mi několik věcí. Československá strana sociálně demokratická byla založena skutečně pod tímto názvem a ne jako Československá sociálně demokratická strana, jak jsem chybně uvedl. Toto přehození slov mě tolik nebolí, i když je fakt, že to není jedno. Humornější už je připomínka k osobě Ladislava Budečského. Označil jsem jej jako zakladatele zmíněné strany a otce prezidenta Antonína Zápotockého. Dozvěděl jsem se, že byl pouze jedním ze zakladatelů, což je fakt, a že není prokázáno, zda je skutečným otcem Antonína Zápotockého, protože v Zákolanech si jistě s buržoazní prudérností mnoho starostí nedělali, což nemohu posoudit. Po zastávce Marjánka následuje Malovanka, já se mezitím zmiňuji o Královce; skutečně to vybočuje ze systému a omlouvám

Foto: Petr Malík

se, i když tam ta Královka je, ovšem ne jako zastávka. Poslední konkrétní připomínka byla ke stylizaci „Karlínské náměstí bylo do normalizace Cyrilometodějské, stojí zde i kostel, jim zasvěcený…“ Je to pravda. Kostel je pochopitelně zasvěcený svatým Cyrilu a Metodějovi, slovanským věrozvěstům a spolupatronům Evropy. V obecné části mě autor připomínek žádal, abych vypustil z článků nehodovou statistiku – prý je jí jinde víc než dost. To je jistě otázka názoru. Pokud bude více takových ohlasů, jsem ochoten to učinit – už jen kvůli tomu, že budu mít méně práce. Ale myslím si, že to do popisu tras linek patří, i když uznávám, že nehodová místa se opakují. Neplatí zde ale, že opakování je matka moudrosti? Tolik tedy k připomínkám. Na závěr dvě malé omluvy: v minulém čísle jste seriál o linkách hledali marně – potřeboval jsem si trochu odpočinout. Ta druhá je za tiskařského šotka: na prvém řádku odstavce „Nehodová místa“ má být uvedeno, že co do počtu nehod je linka č. 8 na 10., nikoliv na 1. místě. Ta nula prostě vypadla.

Trochu historie

Mezi Bolzanovou ulicí a Plzeňskou třídou začala jezdit pravidelná linka 17. června 1901; než dostala 11. dubna 1908 číslo 9, byla prodloužena na obou koncích – z Bolzanovy k Olšanům a od Anděla na Klamovku, kterou stačila již v roce 1903 zaměnit za nádraží Smíchov. Od roku 1911 tak trochu koketovala s oběma konci – ve dne nádraží, v polonočním provozu Klamovka (dáno remízováním v košířské vozovně). Až do začátku 30. let jezdila i na Santošku (o této zaniklé trati jsme již mluvili), ale od 2. března 1930 již jednoznačně směřuje k Motolu s ukončením podle toho, kam až byla vybudována tramvajová trať. Na opačné straně je postupně prodlužována na Ohradu, k žižkovské vozovně a 1. července 1933 můžeme na orientačních tabulkách číst poprvé Hrdlořezy. 1. prosince 1930 začala jezdit kolem Prašné brány a přes Můstek. O sedm let později byla prodloužena k vozovně Motol a 15. prosince 1946 až do Motola, v té době ovšem pouze z Vápenky. Do oné trasy, kterou jsem zmínil na začátku, a která byla pro linku č. 9 typická – tedy ze Spojovací přes Ohradu k Bulharu, kolem Prašné brány na Můstek, k Národnímu divadlu a přes Újezd a Anděl do Motola – se poprvé dostala 2. ledna 1963 a zůstala v ní do 14. ledna 1974. Další změny byly většinou dány úpravami kolejové sítě. 14. ledna 1974 byla zkrácena na Kotlářku, 27. června 1977 začala jezdit kolem Nákladového nádraží Žižkov a přes Olšanské náměstí; při rekonstrukci Plzeňské na konci sedmdesátých let končila u Ženských domovů, pak opět na Kotlářce a do Motola (do vozovny) se vrátila v roce 1980. O čtyři roky později se znovu objevuje v obratišti Kotlářka, o další rok později musí opustit Příkopy a je vedena Jindřišskou, Vodičkovou a Spálenou a konečně 26. října 1988 zahajuje provoz do řepského sídliště a k nádraží Praha – Zličín.

Současná pravidelná trasa

Spojovací – Kněžská luka – Chmelnice – Strážní – Vápenka – Ohrada – Biskupcova – Nákladové nádraží Žižkov (2x) – Olšanská – Olšanské náměstí – Lipanská – Husinecká – Hlavní nádraží – Jindřišská – Václavské náměstí – Vodičkova – Lazarská – Národní třída – Národní divadlo – Újezd – Kinského zahrada – Arbesovo náměstí – Anděl – Bertramka – U Zvonu – Klamovka – Kavalírka – Kotlářka – Poštovka – Hotel Golf – Vozovna Motol – Motol – Krematorium Motol – Hlušičkova – Slánská – Blatiny – Sídliště Řepy.

Trasu ze Spojovací na Ohradu jsme si obecně popsali u linky č. 1, můžeme se tedy podrobněji věnovat názvům zastávek. Spojovací je jasně pojmenovaná podle dnes velmi frekventované ulice, která spojuje Žižkov a Libeň. Kněžská luka jsou starým místním názvem – bezesporu zde církev vlastnila jakési pozemky. Název je nepřesný ze dvou důvodů – jednak kněz (a to dodnes) sám nemůže nic vlastnit, vždy se jedná o majetek církve a za druhé zde před dnešní zástavbou nebyla luka, ale drobné továrničky – například Mudrova slévárna, Podivínovo medailérství, továrna na výtahy pana Kocha a další řemeslnické provozy. Přijedeme na Chmelnici (nemáte žízeň?); tady žádnou nepřesnost nenajdeme – skutečně zde bývala chmelnice. Strážní ulice byla pojmenována podle svého umístění na výspě Žižkova, Vápenka je pojmenována podle zemědělského dvorce (tedy nikoliv podle průmyslového provozu, i když v dávné minulosti zde vápenka opravdu mohla být), ke kterému patřily rozsáhlé pozemky až k nákladovému nádraží. Ohrada je středověký (z roku 1455) název vinice. V silném provozu jak tramvají, tak zejména automobilů přijíždíme do Biskupcovy, která je pojmenována podle husitského kněze Mikuláše z Pelhřimova (Biskupec byla jeho přezdívka) a dále k nákladovému nádraží, velkoryse postavenému v letech 1927 až 1935 (dobu stavby ovlivnila hospodářská krize). Dnes jeho význam trochu upadá. Stejně velkoryse byla postavena Olšanská ulice podle projektu z konce prvé republiky. Vlevo mineme kruhovou stavbu kostela sv. Rocha z roku 1679, který patřil k morovému pohřebišti, kterým Olšanské hřbitovy původně byly.

Starým Žižkovem jedeme spolu s linkou 5, tak se nebudeme opakovat, popis centra vypustíme, protože by byl moc rozsáhlý (i to už jsme si řekli, tentokrát u linky č. 3, a tak se dostaneme až na most Legií. Připomeneme si, že zde před ním stával řetězový most, po kterém jezdila koňka, že to byl po Karlově druhý pražský most a jeho dnešní podoba je z roku 1901, kdy byl dostavěn. Přesně před sto lety byl slavnostně otevřen a o významu této události svědčí i to, že se zúčastnil i císař František Josef I., který jinak láskou k Čechům a Praze zrovna neoplýval. Noviny tehdy přinesly jeho fotografii s titulkem Procházka na pražském mostě a císaři se ihned začalo přezdívat Franta Procházka. Jak je vidět, už tenkrát, stejně jako dnes, se nadměrně používala předložka na i tam, kde nemá co dělat. Kdyby noviny správně uvedly Procházka po pražském mostě, přezdívka by nevznikla. Samotnému názvu se budeme věnovat později, stejně jako úseku od Újezda k Andělu.

U linky č. 4 jsme řekli, že se v tomto dílu budeme věnovat názvům zastávek na Plzeňské ulici. Tak tedy: Bertramka byla hospodářská usedlost čp. 169 pojmenovaná podle manželů Bertramských z Bertramu. Známější je ovšem díky W. A. Mozartovi, který zde za svých pražských pobytů bydlel u manželů Duškových. U Zvonu je candrbál, jak se zpívá v jedné staropražské písni. Na místě původní hospody bylo pak dlouho kino se stejným názvem. Klamovka byla opět zemědělská usedlost (čp. 154), Clam–Gallasové zde zřídili velký anglický park. Kavalírka i Kotlářka pak byly rovněž zemědělské usedlosti, ale menšího významu. Dopravně jsme celkem v klidu, až na konečnou máme k dispozici zvýšený tramvajový pás (nikoliv samostatné těleso, to je rozdíl), tak se můžeme věnovat dál názvům zastávek, protože kromě motolské vozovny a krematoria zde nic význačného nestojí. Poštovka je dnes název malého sídliště, souvislost s jakoukoliv poštou se nepodařilo prokázat, ale existence zájezdního hostince, kde se přepřahovali koně poštovních vozů, je více než pravděpodobná. Zastávka sama se dřív jmenovala Podhájí a byla jednou z posledních, která byla v provozu tramvají „na znamení“. Od Hotelu Golf (dříve Nemocnice Motol, ale ta je opravdu dost daleko) až ke Krematoriu Motol není co vysvětlovat. Přijíždíme do Hlušičkovy; starší z vás si pamatují, že u ní skončil seriál Názvy zastávek, uveřejňovaný v Informačním bulletinu DP–ED, protože se nepodařilo zjistit, po kterém panu Hlušičkovi je ulice a s ní i zastávka pojmenována. Dnes už víme, že se jednalo o Josefa Hlušičku, protože ulice se tak jmenovala před připojením Stodůlek ku Praze. Ovšem kdo to byl, to nevíme dosud. Ozve se někdo?

Slánská nepotřebuje vysvětlení, město Slaný je snad dostatečně známé. Blatiny jsou místním názvem a první obyvatelé zdejšího sídliště jistě potvrdí, že ve své době oprávněným. Toto sídliště dalo název i konečné zastávce, byť by bylo přesnější Nádraží Zličín.

Nehodová místa

Linka č. 9 doplácí na svoji frekventovanou trasu. Podle posledního úplného rozboru dopravních nehod je na 17. místě s počtem 77 nehod při ujetých 2 072 683 vlakokilometrech. Nejvíce nehod je pak zaznamenáno v úsecích Národní divadlo – Národní třída (32), Anděl – Bertramka (28), Nákladové nádraží Žižkov – Biskupcova (18), Bertramka – U Zvonu (15), na křižovatkách Lazarská – Spálená (14), Újezd (13) a opět v úsecích Hlušičkova – Slánská (12) a Krematorium Motol – Motol (10). I když se vždy jedná o nedání přednosti v jízdě tramvaji, měli bychom zjevně poněkud přehodnotit uplatňování této přednosti v provozu, protože… to víme všichni, netřeba se opakovat. K menšímu počtu nehod pak došlo i mezi zastávkami Kněžská luka a Chmelnice, v okolí Olšanského náměstí, na začátku Jindřišské, u Národního divadla a před zastávkou Klamovka. V prostoru obratiště Spojovací došlo ke dvěma železničním nehodám, dodnes známá je i železniční nehoda na křižovatce Plzeňská – Kukulova za zastávkou Motol, kde došlo ke zranění řidiče tramvaje a dvou osob a k hmotné škodě přibližně 2 miliony korun. K dalším těmto nehodám, kdy je zavinění bohužel vždycky naše, došlo i v zastávce Strážní, před křižovatkou Bulhar, ve Spálené ulici a před zastávkou Kavalírka. K více než jednomu střetu s chodci došlo U Zvonu, na Olšanském náměstí a v Biskupcově, k jednomu pak před Nákladovým nádražím Žižkov, u Olšanské, před i za Václavským náměstím, před Andělem, v zastávce Bertramka a před i za Blatinami. Ani vjetí do nesprávného směru či vykolejení nezůstala trasa linky č. 9 ušetřena – 2 na Kotlářce a jedno v Sídlišti Řepy. I přes tento bohatý výčet doufejme, že trvalý pokles nehod, který neustal ani v minulém roce, se nevyhne ani „devítce“.

Závěr

Bylo by toho jistě více, co ještě o „devítce“ napsat. Zmiňme se alespoň o „kuplování“ v Motole. Místo smyčky zde byly pouze dva jednoduché přejezdy. Po dojetí soupravy za prvý z nich byly odpojeny vlečné vozy – nejprve 2 „plecháče“, později 1 „krasin“; motorový vůz, pochopitelně obousměrný, pokračoval za druhý z nich, přejel na protisměrnou kolej, zajel až pod spodní přejezd a měl se vrátit pro vlečné vozy. Obvykle se nevracel, protože, i když se to nesmělo, zručný průvodčí na něj s vlečnými vozy najel. Souprava se spojila a mohla vyjet zpět do Prahy. (Laskavému čtenáři jistě neuniklo, že něco podobného jsme si popisovali již u linky č. 6.) „Devítka“ tak jezdila dlouho s průvodčím i na motorovém voze, než se podařilo samoobslužné pokladny na plošinách „motoráku“ upevnit tak, aby je bylo možné v Motole přesunout z jedné strany na druhou. Zvláštností byly i orientační tabulky. Aby se nemusely přenášet, byly umístěny na obou čelech motorového vozu a vpředu i vzadu u vlečných vozů. A když byl svátek, vlály praporky nejen na čele vlaku, ale i mezi vozy. To vše zmizelo, když byly na linku 9 nasazeny nové vozy. Tím ale byla nadlouho opuštěna i konečná v Motole.

Trasa dnešní „devítky“ patří opět k těm nejstabilnějším. O oblibě linky svědčí i extrémně nízký interval. V jednom vyhodnocení provozu na trati B metra se dokonce uvádělo, že vlaky nejsou plně využívány, protože cestující využívají podbízející se tramvajovou dopravu. Aniž bychom chtěli říci o metru něco špatného, doufejme, že ji budou využívat i nadále.

–zjs–

Provozní parametry

linka č. 9	pracovní den			sobota		neděle	
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne
počet vlaků	37	30	37	17	17	9	17
interval (min.)	4	5	4	7,5	7,5	15	7,5
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							61
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							17 224
sestava vlaků							2 x T3, 2 x T6

ukazuje odbavovací a informační systém cestujících APEX. Ten je nutno po softwarové stránce urychleně dořešit, aby se zamezilo jeho stávajícím chybám, a tím se nezhoršovala možnost provozního dispečinku řídit tramvajovou dopravu.

Nyní si již lze jen přát, aby počet modernizovaných tramvají rychle vzrůstal a brzy dosáhl cílové hodnoty.

Vůz č. 8211 úspěšně reprezentoval jak opravárenský závod PARS Nova a. s., tak Dopravní podnik hl. m. Prahy na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně i na Dnu otevřených dveří Dopravního podniku ve vozovně Pankrác.

Petr Hloch,
vedoucí provozovny Pankrác
Foto: Petr Malík

Modernizované tramvaje T3P

Dne 20. ledna tohoto roku vyjely poprvé s cestujícími do pražských ulic modernizované tramvaje typu T3P.

Jedná se o prvé vozy z předpokládané dvousetsedmdesátikusové série, což bude nejrozsáhlejší modernizace tramvají T3 v historii podniku. Dodavatelem prvních vozů je, ve spolupráci s o. z. Elektrické dráhy – Opravnou tramvají, šumperská firma PARS Nova a. s. Postupem času by ovšem měla opravna převzít celou tíhu modernizací na svá bedra.

Modernizace tramvaje spočívá především v celkové generální opravě skříně a dosazení trakční výzbroje ALSTOM TV – Progres s tranzistorovou IGBT regulací. Na voze je motorgenerátor nahrazen statickým měničem ALSTOM. Výrazně se mění interiér především použitím sedaček pro cestující FAISA, podlahové krytiny ALTRO a barevným zvýrazněním zadržovacích tyčí. K vyšší bezpečnosti cestujících přispívá použití dveřních pohonů BAHOZA. Životnost tramvají T3 by se měla modernizací prodloužit minimálně o 15 let.

Z prvních poznatků řidičů vyplývá jejich spokojenost s použitím kabin typu T3M2 – oceňují především jejich prostornost oproti původním. Dále si pochvalují nově použitý typ sedačky řidiče firmy Kahovec s opěrkou pro ruce. Další nemalou drobností zpříjemňující práci řidiče je osazení cyklovače stěračů s možností časového nastavení.

Velmi zajímavým řešením úpravy interiéru vozu je nový způsob uchycení sedaček cestujících a zadržovacích tyčí. Ustoupilo se od letitého způsobu zabudování do podlahy vozu a použil se nový způsob – uchycení do stěn. Je to velkým přínosem především z pohledu údržby, neboť tramvaj T3P je první typ kolejového vozidla v Praze, kde se při úklidu podlahy upustilo od systému „koště a hadr" a přešlo se na modernější a hlavně účinnější způsob – použití vysavačů a strojů na čistění podlah.

Jako každá novinka přináší i modernizace tramvají různá úskalí. Z dosavadního provozu se jako největší problematika

Standard kvality Funkčnost jízdenkových automatů

Informace o zabezpečování a výsledcích Programu kvality služby, který letos vstupuje do čtvrtého roku své existence, se již staly neodmyslitelnou součástí obsahové náplně DP–KONTAKTu. V této souvislosti jste již byli podrobně seznámeni se zaměřením čtyř z pěti současných standardů kvality a zbývá tak přiblížit zatím nejnovější standard Funkčnost jízdenkových automatů, jehož pilotem jsem byl určen v závěru roku 1999.

Správnost zahrnutí problematiky automatizovaného prodeje jízdních dokladů do daného systému sledování a ovlivňování kvality služby je samozřejmě nezpochybnitelná. Funkčnost jízdenkových automatů je předmětem značného zájmu veřejnosti, neboť při jejím nezabezpečení naši klienti často přicházejí o jedinou možnost získání jízdního dokladu nebo jsou dokonce vystaveni finanční újmě, jestliže přístroj po zaplacení nevydá jízdenku, případně nesprávně vrátí přeplatek jízdného. Odůvodněnost rozhodnutí o zavedení standardu Funkčnost jízdenkových automatů byla tedy jednoznačná a pozornost bylo nutno zaměřit na jeho náplň a způsob měření tak, aby přinášel využitelné a transparentní výstupy při technické i personální schůdnosti vlastní aplikace. Obecná snaha vycházet v našem Programu kvality služby z obdobných standardů, využívaných v praxi pařížského městského dopravce RATP, zde narazila na limity technického i organizačního charakteru. Pařížský standard kvality Automatické distributory pro veřejnou potřebu je založen na sledování všech automatů počítačovým systémem SAGIS, umožňujícím s využitím typových křivek prodeje jednotlivých přístrojů porovnávat počet klientů, kteří nebyli při nákupu jízdních dokladů uspokojeni, s celkovým počtem nakupujících klientů. Kromě toho je každý automat jednou měsíčně prověřován fyzicky, včetně uskutečnění kontrolního nákupu a v 30% případů je ještě prováděn dohled nad prováděním této kontroly.

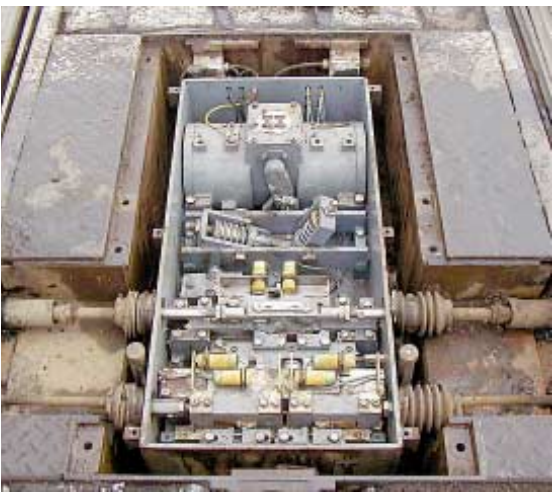
V podmínkách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti samozřejmě nebylo možno využít dálkového sledování automatů (přenos dat na centrální počítač je v současnosti ověřován na 10 automatech a s celosíťovým rozšířením se zatím neuvažuje), takže měření funkčnosti automatů bylo nezbytné založit výhradně na fyzickém prověřování jednotlivých přístrojů. Jako nezvládnutelná se jevila měsíční periodicita kontrol všech automatů, neboť se jednalo o zhruba 320 přístrojů, rozmístěných na rozsáhlém území mezi Ruzyní a Újezdem nad Lesy, respektive mezi Sluhy a Jesenicí.

Bylo proto nutno řešit několik základních úkolů – stanovit odpovídající rozsah měřeného souboru i četnost měření, určit vlastní způsob hodnocení funkčnosti automatů a zajistit realizátora základního měření i odpovídající formu validace jeho výsledků. Relativně nejjednodušší bylo stanovení rozsahu měřeného souboru. Ten byl omezen na automaty, umístěné mimo stanice metra a záchytná parkoviště systému P+R. Důvody byly jednoznačné. U automatů ve vestibulech stanic metra jsou problémy s funkčností minimální, neboť se zde příznivě projevuje přítomnost přepravního manipulanta, častá účast servisních pracovníků, vyplývající z krátkého intervalu výběru tržeb, noční uzavírání stanic a řada dalších opatření. Funkčnost automatů v metru je navíc rámcově sledována i v rámci standardu Přijetí. Obdobně příznivá situace je i na parkovištích systému P+R, kde jsou automaty pod stálým dohledem pracovníků obsluhy parkoviště, kteří případné poruchy oznamují servisu. Funkčně nejproblémovější skupinou tak jsou automaty na zastávkách povrchové MHD, na nádražích a v dalších

Tramvajové výhybky

Od zahájení tramvajového provozu se v pražské dlažbě ocitly i první tramvajové výhybky. Na začátek malá terminologická pauza: výhybka se skládá z výměny, srdcovky a spojovacích kusů kolejnic. Ve výhybkové výměně dochází k rozvětvení kolejí. Tramvajové výhybky se výrazně odlišují od výhybek železničních, protože stísněné městské prostory neumožňují montovat několik typů unifikované řady výhybek. Proto se v případě tramvajových tratí unifikují pouze výhybkové výměny, zatímco při navrhování srdcovek a spojovacích kusů kolejnic má projektant volnost k vlastní tvořivosti – může si zvolit úhel křížení v srdcovce, za výměnou může následovat oblouk o menším poloměru, což u železničních výhybek není možné. Za výměnou může následovat další výměna, takže se dvě výhybky mohou částečně překrývat. Kromě těchto geometrických odlišností se samozřejmě tramvajové liší od železničních i svou konstrukcí.

Ale zpět k historii. Od zahájení provozu koňky se přenesme do roku 1927 (pokud budou mít čtenáři zájem i o nejstarší období, vrátíme se k němu v některém z příštích čísel), kdy byl vyvinut originální a konstrukčně velmi jednoduchý systém SPS, známý spíše pod názvem „baldachýn“. Spolu s čepovou výměnou pražského typu (s viditelným čepem v místě kořene jazyka) a přestavníkem švýcarské firmy Oerlikon (EMP 1) tvoří dodnes neodmyslitelnou součást pražských tramvajových tratí. Základem systému SPS je plochá pružina s ozubem, která zajišťuje potřebný přítlak jazyků v krajních polohách. Výměny tohoto typu se díky své jednoduchosti stavby, údržby i kontroly a také díky dlouhému hledání nové generace výměn montovaly při rekonstrukcích až do roku 1990 (jako sjezdové až do roku 1992). Dodnes jsou čepové výměny i systém SPS vyráběny, používají se ale už jen při náhradě opotřebených výměn v místech, kam není možné bez složitějších úprav osadit výměny pružné.



Výhybkový systém Haning & Kahl (křižovatka Strojimport) se stavěcím i kontrolním táhlem. Do výhybkové skříně bude letos v březnu vestavěn systém VSP–1–K. Tím bude ukončena éra tohoto systému v Praze (EOV řady 900).

Jako první přestaly s nástupem těžších vozů řady T vyhovovat čepové výměny. Současně vyvstával požadavek na spolehlivější a bezpečnější stavěcí a výhybkový systém. Systém SPS neumožňuje uzamčení jazyků v krajních polohách a stavěcí systém Oerlikon (jenž se mezitím začal vyrábět v Rustonce v kooperaci s Elektrosignálem Praha a Ostrojem Opava) nemá dostatečný výkon, který vyžaduje složitější výhybkový systém. Proto bylo třeba hledat náhradu současně. První pružná výměna byla zkonstruována a vložena do trati v roce 1975 na křižovatce Otakarova (s přestavníkem Oerlikon), druhý prototyp byl vložen do smyčky ÚD Hostivař (také s přestavníkem Oerlikon, později nahrazeným elektrohydraulickým přestavníkem Kieninger). Třetí pružná výměna byla osazena do smyčky Nádraží Braník. Během zkušebního provozu se projevila nevhodnost spojení se systémem Oerlikon, dořešení však vyžadoval i způsob přivaření jazyka k výměně. Zpoždění ve vývoji způsobil i pokus o zkonstruování výměny a kolejových konstrukcí, užívající konstrukci tramvajové trati systému BKV, který se však nedočkal ani prototypu. Další pružné výměny se objevily až koncem 80. let. Stavěcí systém užíval dovezeného elektrohydraulického přestavníku Kieninger, který se osvědčil. Oproti složitějšímu přestavníku elektromagnetickému má však jednu podstatnou nevýhodu, a tou je napájecí napětí. Elektromagnetické přestavníky jsou konstruovány na napájecí stejnosměrné napětí 600 V, takže je možné užívat k jejich pohonu trakční energii, zatímco elektrohydraulické přestavníky jsou konstruovány na střídavou proudovou soustavu 230/400 V/50 Hz. Využití střídavého napětí by vyžadovalo u každé tramvajové křižovatky zvláštní proudovou přípojku.

Od roku 1989 se částečně a od roku 1993 již při všech rekonstrukcích tramvajových tratí používají výhradně výměny s pružnými jazyky. Aby funkce výměny byla zajištěna i v nepříznivých klimatických podmínkách, je nutné zřídit vytápění výměny a odvodnění skříně výměny. Vytápění výměn se provádí topnicemi, připevněnými z vnější strany (pod opornicí). Je vytápěna i řada čepových výměn. K vytápění výměn se přikročilo po zimě 1978/79, kdy došlo v noci z 31. prosince na 1. ledna ke značnému poklesu teploty (během 16 hodin přibližně o 20°C), a kdy u řady výměn došlo k přimrznutí jazyka k opornici. Čepové výměny, které nejsou vytápěny, se zabezpečují proti přimrznutí jazyka chemickým posypem.

Geometrické uspořádání výměn bylo počátkem 90. let značně unifikováno. V té době se používaly pouze výměny levé nebo pravé o poloměru oblouku odbočné větve 20 nebo 50 metrů. Druhá větev byla přímá. Ještě do počátku 80. let byly v Praze dvoujazykové trojcestné výměny, které umožňovaly současné rozvětvení (sjetí) tří směrů, v druhé polovině 80. let dosloužily poslední symetrické výměny (oba větvící se směry byly v oblouku). Tyto výměny již nebylo možné na řadě míst s nástupem čtyřnápravových vozů použít, protože v křižovatkách je nyní nutné provádět rozšíření osové vzdálenosti kolejí. V 90. letech došlo k rozšíření sortimentu; v Praze se objevila výměna přechodnicová (obloukovou větev tvoří klotoidická přechodnice, která umožňuje plynulý přechod mezi přímou a obloukem), dále se v pozměněné podobě vrátila výměna symetrická (jako splítková s protisměrnými oblouky o poloměru 70 metrů) a zkušebně byla osazena sjezdová výměna s poloměrem oblouku 100 m. Poslední změnou bylo zahájení výroby výměn s pružnými výměnnými jazyky (zkušebně v roce 1995 na křižovatce Francouzská/Blanická a seriově od roku 1996) a dodávka pružných výměn s poloměrem oblouku v odbočné větvi 20 metrů (smyčka Smíchovské nádraží). Ve zkušebním provozu jsou nyní tzv. EURO výměny, u nichž je výraznou změnou podkladový plech, lépe roznášející zatížení do konstrukce tramvajové tratě (nahrazuje podkladnice) a jiné uchycení jazyka.

Zajímavý vývoj nastal i v oblasti výhybkových systémů. Po prototypu skříně s uzamykatelným hlavním táhlem typu VS I (1975) se od roku 1984 zkoušel typ VS II s přestavníkem EMG 68, jenž se stal základem pro seriově vyráběný systém (přestavník EMG 68 byl nahrazen přestavníkem EMP 2). Systém VS II se používá s řídícími systémy R 92 nebo R 95 a počátkem roku 2001 je jím osazeno v Praze 18 výměn. V roce 1993 následoval moderní výhybkový systém VSP–1–K, který se montuje dodnes. Systém VSP–1–K má navíc uzamykatelné kontrolní táhlo, které zvyšuje bezpečnost průjezdu. Používá se s řídícími systémy R 92, R 95, R 96 i TMPK. Výhybkové systémy jsou výrobky dnešní Pražské strojírny, a. s. („Rustonka“), řídící systémy vyvinula a vyrábí firma Elektroline, s. r. o.

Zkušebně byly v letech 1991 a 1992 v Praze osazeny výhybkové systémy (i s řídicím systémem) firmy Hanning & Kahl. Dalším odlišným systémem byly výměny s výhybkovým systémem Železárny D + T Prostějov, s. r. o. Vzhledem k požadované jednotnosti systémů z důvodu snazší údržby jsou tyto nestandardní systémy postupně nahrazovány.

Ke sjezdovým výměnám byly montovány konstrukčně jednodušší a levnější systémy. Po systému SPS (předtím se sjezdové výměny osazovaly jako volné, tj. bez pevného spojení jazyků) následoval první sjezdový systém s tzv. zlamovacím mechanismem, který byl posléze nahrazen systémem VS 2 (montován v letech 1992 – 1995). Od roku 1994 se užívá systém VS 20. Pro kolejová rozvětvení na mostních konstrukcích, na betonové desce nebo s jinak omezenou stavební výškou byl vyvinut systém VS 30, který je od loňského listopadu v provozu na křižovatce Čechův most (sjezdová výměna ve směru na nábřeží kpt. Jaroše). Výrobcem sjezdových systémů je také Pražská strojírna. Jedinou výjimkou je sjezdová výměna na křižovatce Stírka (do Trojské), která byla dodána se systémem firmy KRUPP.

Zvláštní skupinou výměn jsou výměny zajišťovací (vratné), které mají jiný způsob zapojení (varianta systému VS 20). Tyto výměny jsou trvale nastaveny do určitého směru, do kterého se po průjezdu tramvaje po hrotech jazyka z druhého směru vracejí zpět. Starší zajišťovací výměny jsou se systémem SPS s vinutou pružinou.

Koncem roku 2000 bylo v pražské tramvajové síti celkem 963 výměn, z toho 307 s pružnými jazyky. Rozdělení výměn podle poloměru odbočné větve a typu jazyka je uvedeno v následující tabulce:

Typ výměny, poloměr odbočné větve	Příklad typického použití	Počet kusů
čepová R 20	dvory vozoven a starší kolejové konstrukce, kde nebylo možné použít výměny R 50	159 ks (vozovny a dílny) 4 ks (sm. Lobkovic. nám.)
čepová R 50	celá síť ED (do r. 1992), od r. 1993 jen při lokálních opravách	493 ks
pružná R 20	dvory vozoven a kolejové konstrukce, kde nelze použít výměny R 50 (od r. 1998)	2 ks (smyčka Smíchovské nádraží)
pružná R 50	při rekonstrukcích a úplných nebo částečných výměnách kolejových konstrukcí (od r. 1989)	300 ks
pružná R 70	symetrická výměna pro splítkové koleje (od r. 1993)	4 ks (Stírka, Hradčanská, Prašný most, voz.Hloubětín)
pružná R 100	pro silně zatížené křižovatky, kde její použití dovolují prostorové podmínky (od r. 1993)	1 ks (Stírka – sjezdová do ul. Trojské)

V další tabulce jsou uvedeny typické kombinace přestavníků, výhybkových a řídících systémů, jak jsou v současné době v provozu v Praze:

Přestavník	Výhybkový systém	Řídicí systém
Oerlikon (EMP 1)	SPS („baldachýn“)	Oerlikon
EMP 2	VS II	R 92, R 95
EMP 40	VSP–1–K	R 92, R 95, R 96, TMPK

Autor děkuje Pražské strojírně, a. s. a provozovně Vrchní stavba za pomoc při zpracování článku.

Text a foto: Miroslav Penc

Výhybkový systém VSP–1–K. Vzadu přestavník EMP 40, vpředu hlavní a kontrolní táhlo. Ve skříni (ZZK 70) jsou „ukryty“ zámky táhel a čidla EOV.

Zavádění loga pokročilo

Jsou to už dva roky, kdy se na stránkách podnikového měsíčníku objevilo poprvé nové logo naší společnosti. Po jeho zveřejnění začal dlouhý a náročný maraton jeho zavádění. Za více než dvacet měsíců vstoupila značka zcela jistě do povědomí nejen našich zaměstnanců, ale i našich klientů a obyvatelů Prahy. Logo se stalo adresným a všichni si ho spojují se službami naší společnosti, čímž je plněn hlavní cíl zavedení firemní značky, a to podpora identity firmy, její jedinečnosti a nezaměnitelnosti.

O spojení značky s naší společností se ve velké míře zasloužil odštěpný závod Autobusy a jeho dopravní prostředky, které jsou jím již více než rok označeny. Na začátku letošního roku bylo možno v pravidelném provozu potkat již i první tramvaje označené logem společnosti. Pro konzervativní příslušníky tramvajáckého cechu možná dochází k výrazné změně, která je způsobena přesunem znaku hlavního města Prahy z přední části vozu do zadní. Značka se jménem společnosti je umístěna v přední části vozu pod evidenčním číslem tak, aby byla dodržena litera zákona, která nám říká, že obchodní jméno provozovatele musí být umístěno v přední části vozu. V současnosti rovněž dochází k zahájení zkušebních výlepů loga na vozy metra.

Od poloviny loňského roku mají firemní logo na svých uniformách provozní zaměstnanci, kteří přicházejí do kontaktu s cestujícími, řidiči, staniční pracovníci metra, pracovníci středisek dopravních informací a mnoho dalších. Ale také pracovníci v dílnách a technickém zázemí společnosti již pravidelně oblékají montérky s firemním označením.

I za tu velmi krátkou dobu jsme si už zvykli na značku naší společnosti na informačních a propagačních materiálech, se kterými se naši zákazníci setkávají nejčastěji. Logo nemůže chybět ani při oficiálních událostech. Za všechny připomeňme jen ty nejvýznamnější jako oslavy 125 let MHD v Praze, Den otevřených dveří či výstavba IV. provozního úseku tratě C.

Obchodní korespondence s našimi partnery již od podzimu obsahuje značku společnosti a v současné době jsou již dokončeny základní šablony firemní korespondence tak, aby mohly být rutinně používány. Je zřejmé, že až jejich každodenní používání může vyvolat nutnost jejich doplnění o další šablony. V polovině loňského roku se úseky ředitelství a odštěpného závodu Elektrických drah přestěhovaly do nové administrativní budovy společnosti, která je od září 2000 oficiálním sídlem Dopravního podniku. I tato budova je označena logem společnosti. Vstup do budovy je přes turnikety ovládané čipovými kartami, které postupně nahradí stávající podnikové průkazky. Součástí jejich grafického návrhu je logo, fotografie, jméno, kód odštěpného závodu, služební číslo a kód vstupu do budov naší společnosti. Odlišení dle odštěpných závodů je výrazným barevným pruhem v horní části karty.

Věříme, že logo společnosti se záhy opravdu stane nedílnou součástí identity Dopravního podniku, a to jako zcela přirozený identifikační znak kvalitního a spolehlivého dopravce.

Závěrem ještě jedna poznámka. Často k nám směřují dotazy, co podniková značka znamená. Podle autorů grafického návrhu, logo vyjadřuje systém městské hromadné dopravy v Praze. Autobusy, tramvaje a mezi nimi najdete propojující páteřní síť metra. Celkově vše tvoří ucelený, vzájemně propojený a neustále se vyvíjející systém, proto obepínající kruh, který je obecným grafickým znázorněním vývoje. I v zahraničí se velice často u dopravních podniků setkáváme s logem v podobě kruhu. Jako příklad můžeme uvést londýnské metro, Metro Bilbao, dopravní podniky v Barceloně, Paříži, Portu, Madridu, Singapuru nebo Hong–Kongu.

–mav–

Foto: Petr Malík

Představenstvo projednalo

Nejkratší měsíc v roce přinesl jedno zasedání devítičlenného představenstva naší společnosti 5. února a na programu byly následující body:

Navýšení základního jmění společnosti Pražská strojírna. Představenstvo v působnosti Valné hromady společnosti Pražská strojírna, a. s. schválilo navýšení základního jmění společnosti Pražská strojírna vložením pozemků v hostivařském areálu.

Rozbor tržeb za rok 2000. Obchodně–ekonomický ředitel ing. Pomazal vyhodnotil tržby dosažené v roce 2000. Konstatoval, že došlo k nárůstu tržeb z prodeje jízdenek ve výši přibližně 7%, ke kterému přispěl mimo jiné prodej jízdenek řidiči autobusů a zlepšená práce revizorů.

Dále ing. Pomazal zhodnotil předprodej časových kuponů na rok 2001 a uvedl, že díky velmi dobré kampani nebyly zaznamenávány velké fronty u předprodejních míst a nebyla zaznamenána žádná stížnost týkající se předprodeje. Dodal, že došlo k nárůstu prodeje prostřednictvím České pošty.

Představenstvo v rámci obsáhlé diskuse požádalo o podrobnější analýzu předprodeje časových kuponů. Dále požádalo o srovnání tržeb za rok 2000 s roky 1999 a 1998.

Majetkoprávní vypořádání v rámci přípravy výstavby tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. Připravovaná tramvajová trať zastíní část objektů na začátku Prokopského údolí, jejichž majitelům byla vyplacena finanční náhrada za vzniklou újmu. Pouze s jedním majitelem zatím nedošlo k dohodě. Problematika bude dořešena po předložení nových upřesňujících podkladů.

Informace o postupu realizace bezbariérových přístupů do stanic metra. Technický ředitel ing. Jílek informoval o současném stavu v otázce bezbariérových přístupů do metra. Uvedl, že jsou plánované rekonstrukce nákladních výtahů na osobo–nákladní. Ve stanicích, kde jsou dostatečně široká schodiště, budou letos zkušebně instalovány plošiny.

V následné diskusi bylo probíráno, zda je možné instalovat bezbariérové přístupy do stanic metra, zejména v centru města. Technický ředitel konstatoval, že v těchto případech by bylo nutno razit nové šachty, které by vyústily mimo vestibul stávajících stanic, a znamenaly by velké finanční nároky.

Plán investic na rok 2001. Technický ředitel ing. Jílek informoval, že v roce 2001 Dopravní podnik investuje více než 9 miliard korun a upozornil na nejvýznamnější investiční akce připravované na rok 2001 (výstavba trati IV. C1 metra, výstavba tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov, obnova vozového parku, rekonstrukce tramvajových tratí, výměny eskalátorů v metru).

–red–

Program kvality služby vstupuje do čtvrtého roku své existence

Rok 2000 přinesl zintenzivnění spolupráce v rámci celopodnikové koordinační skupiny pro kvalitu služby, ze které vyplynula řada konkrétních námětů a doporučení souvisejících s jednotlivými standardy. O výsledcích těchto iniciativ informovala poradu vedení naší společnosti výsledná zpráva o vývoji programu kvality služby. Z této zprávy vychází i tento článek.

Standard Přesnost provozu

Metro od počátku roku 2000 přešlo na původní námět měřit přesnost porovnáváním plánovaného a skutečného intervalu provozu, vzhledem k tomu, že s výjimkou okrajových období provozního dne je zabezpečován intervalový provoz. V okrajových obdobích provozního dne je sledováno dodržování stanovených časových poloh spojů dle grafikonu vlakové dopravy.

Odštěpný závod Elektrické dráhy od 1. ledna 2001 upravil předpis D1/2 tak, že povolené nadjetí v nácestných zastávkách je omezeno na 59 vteřin. Současně došlo k úpravám jízdních dob. Předběžný časový předpoklad sjednocení tolerance z předpisu D1/2 s kriterii standardu je k 1. září 2001, případně k 1. lednu 2002, odkdy již nebude tolerováno nadjetí oproti jízdnímu řádu. Tímto krokem bude prakticky ukončena etapa zvyšování kvality služeb tla-

kem na řidiče a nadále bude nutno se především zaměřit na doporučení uváděné o. z. Elektrické dráhy v komentáři k výsledkům měření. Tato doporučení se týkají dalších preferenčních opatření, zejména pak úprav světelné signalizace a instalace podélných dělicích prahů.

Lze konstatovat, že preference tramvají na světelných signalizačních zařízeních v roce 2000 stagnovala, nově byla zavedena pouze na dvou místech. (Pro srovnání v letech 1994 – 1999 se jednalo každoročně o 6 až 14 míst.) V současnosti je ze 188 světelných signalizací s provozem tramvají zavedena podmíněná nebo absolutní preference na 59 křižovatkách. Komplikovaná situace je v některých konečných zastávkách, kde je odjezd vlaku závislý na přilehlé signalizaci. Podrobněji se problematice preference věnuje článek ing. Adámka na straně 20 tohoto čísla.

Návrh odštěpného závodu Elektrické dráhy na realizaci dalších preferenčních opatření vyvolává v případě zavádění přednosti tramvají na světelné signalizaci úvahu o potřebě vytvoření městské koordinační skupiny pro tento účel, kterou by tvořili zástupci Dopravního podniku, TSK, odboru dopravy MHMP a ÚDI.

Podstatná změna je připravována v oblasti měření standardu. Elektrické dráhy chtějí v rámci standardu pracovat se všemi daty, která se dají získat ze systému DORIS. Bude se tedy jednat o kontinuální sběr dat všech vozů ze všech majáků.

Standard Informování cestujících

Dosažená úroveň je stabilizována. Zjišťované závady jsou převážně objektivního charakteru (vandalismus), v malé míře je příčinou nekázeň zaměstnanců. V metru bylo postupně dosaženo rozsvícení všech informačních vitrin (s výjimkou stanice Chodov). Občas se vyskytují problémy s prodejci, kteří blokují přístup k vitrinám AWK. V provozu tramvají a autobusů je situace příznivá.

K dalšímu zlepšování úrovně standardu jsou připravována nová opatření. Mezi zásadní systémové změny patří například tvorba nového Katalogu informačních prvků MHD (PID) a zlepšování způsobu informování cestujících při změnách a výlukách.

V roce 2000 byla zahájena iniciativa k úpravě standardu podle evropské normy CEN pro kvalitu služby. Jednání s odštěpnými závody prokázala, že pro plnění nových kritérií nejsou v současné době v naší společnosti vytvořeny podmínky. Účastníci projednávali jednotlivá kritéria standardu a shodli se, že evropskou normu je třeba chápat jako závaznou a lze očekávat, že v blízké budoucnosti bude rozpracována do legislativy ČR.

V Dopravním podniku probíhá v současné době řada iniciativ, které vytvářejí podmínky pro postupné zavádění požadavků standardu do praxe (nové zastávkové sloupky, nové jízdní řády, orientační systémy ve vozidlech). To dává předpoklad, že nový standard informování cestujících bude možné vyhlásit v blízké budoucnosti. Zásadním problémem zůstává systém měření standardu, které nelze ve stávající podobě aplikovat v případě zavedení nového znění standardu.

Technický úsek byl požádán o řešení následujících problémů:

- označování cílů na stávajících i nově připravovaných zastávkových sloupcích tramvají a autobusů,
- umisťování plánu okolí na zastávkách s přístřeškem,
- viditelnost jména stanice v metru z celé délky soupravy,
- umisťování plánu linky s přestupy, tzv. „teploměrů“ ve vozidlech naší společnosti.

Standard Přijetí

Všechny tři měřené druhy přijetí vykazují stabilizovanou úroveň. V průběhu vývoje programu kvality bylo konstatováno, že přijetí v metru je pasivní, není tedy klientovi nabízeno a je jen na vyžádání. Posun by mohl vyplynout z probíhajících jednání, která by měla zkoordinovat různé vize o přeměně vstupního stanoviště přepravního manipulanta (aktivní přijetí, SWIFT, uzavřený tarifní systém a podobně). Koncepční řešení musí schválit vedení společnosti, protože se jedná o velmi zásadní zásahy s dlouhodobou platností.

Pokračuje měření celého standardu pomocí studentů ČVUT metodou fiktivního klienta.

Standard Stejnokroj

Od 1. ledna 2001 je vyhlášeno nové znění standardu, které přesněji definuje vyhovující, nevyhovující a nepřijatelnou situaci. Dřívější znění neposkytovalo možnost exaktněji hodnotit jednotlivé situace, především pak rozdíl mezi nevyhovující a nepřijatelnou situací. Lze očekávat zreálnění výsledků, což se již částečně projevilo ve 4. čtvrtletí 2000.

Standard Funkčnost jízdenkových automatů

V roce 2000 byl též zařazen do programu pátý standard, který se věnuje jízdenkovým automatům. Standard je představen na jiném místě tohoto DP–KONTAKTu. Nový standard se velmi dobře uvedl a rychle vžil díky hloubce rozboru problematiky a osobnímu nasazení pilota standardu, ing. Josefa Stehlíka.

Závěr

Závěrem lze konstatovat, že průběh Programu kvality služby přinesl naší společnosti v některých standardech velmi konkrétní výsledky ve zlepšení kvality, dokonce včetně pozitivních ekonomických dopadů (viz článek o funkčnosti jízdenkových automatů), v jiných standardech pak vedl k přijetí opatření slibujících další zlepšení.

Ing. Zdeněk Došek, Ing. Jan Šurovský
Foto: Petr Malík

Standard kvality Funkčnost jízdenkových automatů

veřejných prostorách, kde dochází k jejich ohrožení krádežemi, vandalismem, případně i povětrnostními podmínkami, a u nichž je především minimální pravděpodobnost včasného nahlášení závad servisu. Právě na tyto automaty byl zaměřen předmětný standard a rozsah měřeného souboru se tak v dosavadním průběhu jeho využívání pohyboval kolem 100 přístrojů, v současné době konkrétně představuje 109 automatů. Podle platné definice standardu je na tomto souboru realizováno 50 měření měsíčně tak, aby každý automat byl prověřen minimálně 4x ročně. U automatů, umístěných mimo území hlavního města, se rozsah měření stanoví individuálně.

Problematickou záležitostí bylo stanovení způsobu hodnocení funkčnosti automatů. Původně navrhovaná forma bodování, vycházející z ohodnocení dostupnosti, vzhledu i vlastních závad kladnými nebo zápornými body, se stanovenou bodovou hranicí pro zařazení automatu do kategorie vyhovující/nevyhovující, byla francouzským konzultantem a následně i generálním zmocněncem pro kvalitu jednoznačně odmítnuta. Bylo proto přistoupeno k jednodušší, ale přísnější formě hodnocení, kdy při zjištění jakékoliv závady je automat hodnocen jako nevyhovující. Jízdenkový automat je podle definice standardu považován za funkční, tedy vyhovující, jestliže fungují všechny jeho ovládací prvky a je zajištěn bezproblémový výdej jízdního dokladu, všechny informační prvky automatu jsou kompletní a bez většího poškození, znemožňujícího jejich čitelnost, přičemž současně musí být zachována i vzhledová přijatelnost stavu skříně přístroje (bez většího mechanického poškození, odření laku nebo graffiti apod.). Úroveň náročnosti, tedy požadovaný stav, činí 90% funkčních automatů (u RATP je to 98%, ovšem tam se jedná o automaty umístěné v metru).

Aby byly rámcově zohledněny i toky klientů, respektive využití automatů, jsou výsledky váženy počty jízdenek, vydaných jednotlivými automaty za období předcházejícího roku.

Jako u každého standardu kvality byla obsahově definována i kategorie nepřijatelné situace, což jsou nejkritičtější stavy, k nimž by nemělo docházet a vyžadují tudíž zásadní reakci podniku. Ve standardu kvality Funkčnost jízdenkových automatů jsou nepřijatelnou situací případy, kdy klient jednoznačně utrpí finanční újmu, tedy nevydání jízdenky se ztrátou finanční hotovosti a vrácení nesprávné (nižší) hotovosti. Dalším případem je neodstranění závady do 24 hodin od jejího nahlášení servisu (to se ovšem nevztahuje na přesně vymezené závady méně podstatného charakteru a na demolice nebo krádeže automatů, které jsou posuzovány individuálně). Pro srovnání lze opět připomenout, že u pařížského RATP je nepřijatelnou situací rovněž neodstranění závady do 24 hodin, tato lhůta se ovšem vztahuje pouze na několik dní předprodeje časových jízdních dokladů, ve zbývající části měsíce však činí velmi benevolentních 7 dní!

V definici našeho standardu je podchyceno rovněž posouzení lokalizace automatů, a to ve formě vyhodnocení jejich dostupnosti (poloha, časový rozsah přístupnosti klientům), které má jednou ročně zajistit pilot standardu.

Vlastní měření zahrnuje vizuální posouzení stavu skříně přístroje a jeho informačních prvků, včetně prověření funkčnosti všech tlačítek formou kontroly jejich reakce na displeji přístroje. Následně je proveden kontrolní nákup jízdenky s platbou obnosem, převyšujícím její cenu, aby byla prověřena funkce vyplaceče. Případné závady jsou hlášeny servisu a následuje kontrola splnění 24 hodinové lhůty, stanovené pro jejich odstranění. Výsledky měření jsou zaznamenávány do formulářů, na jejichž základě je prováděno čtvrtletní vyhodnocení měření.

Samostatnou kapitolou bylo personální zajištění základního měření. Jedná se o časově poměrně náročnou záležitost se značnými nároky na mobilitu. Adepty na tuto činnost se v průběhu přípravy standardu dle vývoje situace stávaly různé útvary obchodně ekonomického a dopravního úseku ředitelství, uvažovalo se ale rovněž i o zapojení odštěpných závodů. Výsledné rozhodnutí, kdy bylo nositelem tohoto úkolu určeno 90 141 – Oddělení dopravního dozoru, se ukázalo být maximálně přínosné, neboť pracovníci tohoto útvaru zajišťují základní měření velmi spolehlivě, iniciativně a naprosto objektivně. Validace výsledků měření je zabezpečována formou přímé účasti pilota na 1/3 rozsahu základního měření.

Rutinní aplikaci standardu předcházelo zkušební měření na 40 automatech, které jsem ve spolupráci s ing. Šurovským provedl v I. čtvrtletí roku 2000. Velmi špatné výsledky tohoto měření, prezentované na poradě vedení naší akciové společnosti, vedly k zásadním opatřením v organizaci servisu povrchových automatů. Podařilo se vytvořit podmínky pro častější kontrolu automatů, konkrétně ve dvoudenních lhůtách, rozhodujícím přínosem ovšem bylo zavedení servisní pohotovosti pro období víkendu, neboť do té doby nebyly opravy povrchových automatů o sobotách a nedělích zajišťovány. To se samozřejmě příznivě projevilo ve funkčnosti automatů. Ve II. čtvrtletí bylo měření realizováno ve spolupráci s některými dalšími členy Celopodnikové koordinační skupiny Programu kvality služby, a to již v rozsahu a formě, stanovenými výslednou definicí standardu. Od III. čtvrtletí 2000 je měření standardně zabezpečováno pracovníky oddělení přepravního dozoru.

Foto: Petr Malík

Vyhodnocení měření je prováděno čtvrtletně. Výsledný výstup, tedy podíl vyhovujících, čili funkčních automatů, se pohybuje kolem 80%, stanovenou úroveň náročnosti 90% se zatím nepodařilo dosáhnout. Je zde ovšem nutno připomenout, že hodnotící kriteria jsou z rozhodnutí Celopodnikové koordinační skupiny Programu kvality služby stanovena poměrně přísně. Přístroj je tak hodnocen jako nevyhovující například i při nefunkčnosti jediného tlačítka pro volbu druhu jízdenky (což platí i pro minimálně využívaná tlačítka pro 3 až 7 pásmové jízdenky), nebo poškození některého ze samolepících informačních prvků, což běžné použití automatu v podstatě neznemožňuje.

V souladu s definicí standardu bylo provedeno rovněž vyhodnocení rozmístění automatů. Pro tento účel jsou automaty zařazeny do 5 klasifikačních skupin podle stupně naplnění kriteria možnosti veřejného použití jednotlivého přístroje ve vztahu k jeho umístění. Za vyhovující z hlediska veřejné dostupnosti jsou považovány přístroje s klasifikací 1, 2, které jsou umístěny přímo na zastávkách MHD nebo v jejich těsné blízkosti, případně jsou nasazeny v terminálech vnější dopravy (autobusová a železniční nádraží, letiště). Z prověřovaného souboru 109 přístrojů je tak jako vyhovující hodnocena poloha u 68 automatů (62,4%). U zbývajících automatů klasifikace 3, 4, 5 je umístění velmi různorodé, od veřejně a celodenně přístupných míst (frekventované ulice bez zastávek MHD, místa před vchody do objektů občanské vybavenosti) přes časově omezeně dostupné automaty v interierech obchodů, poliklinik a dalších objektů, až po extrémy obecné veřejnosti v podstatě nedostupných automatů v objektech průmyslových závodů a podnikových ubytoven. Druhým souvztažným kriteriem pro posouzení umístění automatů bylo zhodnocení jejich využití, které vycházelo z porovnání tržeb jednotlivých automatů, dosažených v roce 2000. Rozpětí dosahovaných ročních tržeb je u hodnoceného souboru mimořádně velké, od necelých 6 tisíc Kč u přístroje, umístěného před vchodem do supermarketu Globus Zličín, přes 645 tisíc Kč u tramvajové konečné zastávky Petřiny až po 1 640 tisíc u automatu v autobusovém terminálu Zličín (atypický případ umístění u stanice metra). Je nesporné, že u povrchových automatů nespočívá hlavní význam v maximalizaci tržeb, ale především v pokrývání potřeb klientů u rozhodujících uzlů a zastávek povrchové MHD mimo dosah stanic metra, a to zejména v místech, kde je automatizovaný prodej rozhodující, případně jedinou možností získání jízdního dokladu. Cena automatu a náklady na jeho provozování však nejsou nezanedbatelné, takže určitá ekonomicky akceptovatelná úroveň jeho využití musí být dosahována. Automaty byly zařazeny do několika skupin podle dosahovaných tržeb, přičemž v nekritičtější skupině s ročními tržbami do 50 tisíc Kč, zahrnující 23 povrchových automatů (21,1%), bylo provedeno detailní posouzení každého přístroje, které v neperspektivních případech vyústilo do návrhu na přemístění. Naopak umístění automatů s největšími tržbami lze většinou považovat za typově vzorová pro instalace přemísťovaných nebo nových automatů. Jedná se prvořadě o vhodně zvolené frekventované (často konečné) tramvajové, ale i autobusové zastávky. Celkem 20 takto umístěných povrchových automatů (18,3%) dosahuje tržeb 250 až 500 tisíc Kč, u 6 přístrojů (5,5%) roční tržby přesahují 500 tisíc Kč. Podrobné vyhodnocení rozmístění povrchových automatů včetně návrhů na jeho optimalizaci bylo jako jeden z výstupů standardu Funkčnost jízdenkových automatů předloženo na poradu vedení naší akciové společnosti.

Závěrem lze konstatovat, že nový standard Funkčnost jízdenkových automatů se již plnohodnotně včlenil do systému Programu kvality služby a přináší nesporná pozitiva. Již ve fázi svého zavádění se stal impulsem pro prospěšné změny v organizaci servisní činnosti (byť samozřejmě spojené s určitým nárůstem provozních nákladů) a jeho současná rutinní aplikace vede k určitému tlaku na kvalitu servisu, což napomáhá ke zvýšení úrovně funkčnosti automatů a tím i k lepšímu uspokojování potřeb klientů. Druhou oblastí vlivu jeho výstupů by se měla stát postupná optimalizace rozmístění povrchových automatů. Všeobecný nárůst loňských tržeb z automatizovaného prodeje jízdenek oproti roku 1999 činil zhruba 25%, ve sledované skupině povrchových automatů však přesáhl 40%, což rovněž dokumentuje přínos standardu a lze si jen přát, aby byl tento trend zachován i v příštím období.

Ing. Josef Stehlík

Nové soupravy M1

V současné době je na kolejích odštěpného závodu Metro deponováno 8 nových souprav typu M1. Soupravy č. 1 (inventární čísla čelních vozů 4101–4102), č. 2 (4103 – 4104), č. 3 (4105 – 4106) a č. 4 (4107 – 4108) jsou vypravovány na linku C do zkušebního provozu s cestujícími, kde mají předepsáno ujet bez přerušení 30 dnů s průměrným denním proběhem minimálně 250 km. Podmínka „bez přerušení“ znamená, že Drážní úřad toleruje přerušení výhradně z důvodu plánovaných pravidelných prohlídek, v tomto případě stupně N1.

Pro přesnost je nutno uvést, že souprava č. 4,

Foto: Petr Malík

Aktuální stav zkušebního provozu nových a modernizovaných souprav metra

která zahájila zkušební provoz v prosinci minulého roku, má již předepsanou „túru“ splněnu. Protože však pro jednu ze zkoušek mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA je nutné mít k dispozici čtyři soupravy, byla po dohodě s výrobcem, Konzorciem Metro Praha, ponechána v provozu na tratích metra do konce února. Potom bude přepravena zpět do závodu ČKD ve Zličíně, kde bude vyměněna přepážka za kabinou strojvedoucího a provedeny další úpravy na konečné sériové provedení.

Souprava č. 5 (4109 – 4110) absolvovala veškeré předepsané procedury po instalaci mobilní části zabezpečovacího zařízení PA 135, bylo dokončeno měření „garantovaných parametrů“ a ve středu 21. února byl naplánován test v rozsahu technicko–bezpečnostní zkoušky na trati C. Pokud budou výsledky testu uspokojivé, bude souprava po obdržení příslušného rozhodnutí Drážního úřadu následně také zařazena do zkušebního provozu.

Na soupravě č. 6 (4111 – 4112) pracovníci metra dokončili v depu Kačerov druhou fázi předepsaných procedur a ve středu 21. února tato souprava přejela do depa Hostivař, kde pokračují zkoušky nově instalované mobilní části zabezpečovacího zařízení jízdními zkouškami na zkušební trati.

Souprava č. 7 (4113 – 4114) již jezdí na zkušební trati depa Kačerov a ve čtvrtek 22. února proběhla osmihodinová spolehlivostní zkouška. Tuto zkoušku předepisuje o. z. Metro jako závěrečnou zkoušku „první“ fáze zprovoznění před instalací a zkouškami zabezpečovacího zařízení.

Poslední na teritoriu metra, souprava č. 8 (4115 – 4116), byla v noci z pátku 16. na sobotu 17. února přepravena z místa dočasné deponace v depu Zličín do depa Kačerov. Ihned následující pondělí byly zahájeny zprovozňovací zkoušky a dále provedeny i práce našich pracovníků, jako například instalace VKV radiostanice.

Modernizované soupravy typu 81–71M

Modernizovaných souprav typu 81–71M je na kolejích metra v současné době pět.

První souprava (inventární čísla čelních vozů č. 3111 – 3122) zahájila ve čtvrtek 15. února zkušební provoz na trati C bez cestujících. Po splnění všech zkoušek a závěrečné technicko–bezpečnostní zkoušce byla příslušným rozhodnutím Drážního úřadu stanovena shodná podmínka jako u souprav M1, a to 30 dnů nepřetržitého provozu, ale bez cestujících, s minimálním denním proběhem 250 km. Po úspěšném splnění potom lze očekávat další fázi zkušebního provozu, rozsahem shodnou, ale s cestujícími.

Druhá souprava (3153 – 3154), má také již splněny podmínky pro zahájení zkušebního provozu a v současné době „čeká“ na dokončení zkušebního provozu bez cestujících první soupravou, aby následně spolu s ní byla nasazena do provozu s cestujícími. Pro doplnění informace bych uvedl, že při zkušebním provozu s cestujícími jsou soupravy nasazovány do pravidelných oběhů podle grafikonu vlakové dopravy a vlastně tak již částečně snižují nedostatek vlakových souprav.

U souprav č. 3 (3112 – 3116) a č. 4 (3134 – 3110) probíhají na zkušební trati depa Hostivař statické a dynamické testy mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA.

Souprava č. 5 v depu Kačerov absolvuje předepsané procedury bez napětí a pod napětím před vlastní instalací bloků mobilní části.

Ing. Vladimír Bílek, 11 222

Pravidelná výluka lanové dráhy se blíží

Lanová dráha na Petřín přepravuje pravidelně již několik let přes milion cestujících ročně. Provoz podléhá velmi přísným předpisům, aby byla zajištěna bezpečnost cestujících a spolehlivost tohoto atypického unikátního technického zařízení. Pravidelné kontroly probíhají vždy na jaře před hlavní turistickou sezónou a po ní na podzim. Letos se provoz mezi stanicemi Újezd a Petřín zastaví dne 12. března a bude zahájen pro cestující veřejnost 31. března 2001.

V letošní jarní výluce bude nad rámec pravidelných revizí elektrické i strojní části dokončena výměna rozvodů a regulace vzduchu pro ovládání dveří. Dalším poměrně náročným zásahem do elektrické části vozu bude dokončení sjednocení ovládacího nízkého napětí na 24 V.

V elektrické části je ještě potřeba se zmínit o prohlídce a revizi napájecího transformátoru, rozvodny a měniče. Na to navazuje i prověření a odzkoušení náhradního zdroje soustrojí Ward–Leonard.

V oblasti strojní a technologické bude navíc provedena výměna olejové náplně převodovky a defektoskopie tažného lana. Prohlídka a měření všech lan jsou neodmyslitelnou součástí každé výluky lanové dráhy. Totéž lze říci i o kontrole a případné výměně traťových kladek. Další pravidelností je i kontrola kolejí a tratě.

Konec výluky bude již tradičně patřit provozním, brzdným a bezpečnostním zkouškám před zahájením provozu s cestujícími.

V červnu 2000 představenstvo rozhodlo o vyjmutí lanové dráhy ze systému MHD. Lanová dráha má převážně turistický charakter, proto by měla být provozována na základě poptávky a ekonomické výhodnosti s diferencovaným tarifem. Byly zahájeny přípravné práce k realizaci tohoto záměru – rozbory a studie v oblasti dopravní, technické, ekonomické a personální. Rozhodujícím výsledkem má být určení rozsahu provozu a tarifu.

Závěrem mi dovolte vyslovit díky všem pracovníkům lanové dráhy s přáním, aby nadále odváděli kvalitní práci jak o výluce, tak v provozu, a tím zachovali bezproblémový chod lanové dráhy jako dosud.

Stanislav Laně, náčelník lanové dráhy

Foto: Jan Aster

Gumárna Vršovice je významnou součástí o. z. Autobusy

Odštěpný závod Autobusy dlouhodobě provozuje přibližně 1350 autobusů, které ujedou každoročně více než 65 milionů kilometrů. Každý motorista si dokáže představit, že starost o pneumatiky na tak velkém počtu vozidel, která mají 6 až 10 kol, představuje vysoké úsilí a nemalé finanční náklady. Pro potřeby o. z. Autobusy byla v minulosti zřízena celopodniková opravna pneumatik – tzv. „gumárna".

V osmdesátých letech byla práce v gumárně velice namáhavá. Pracovníky gumárny byli i řidiči, kteří zavinili dopravní nehodu a byl jim odebrán řidičský průkaz. Provoz gumárny zajišťovalo 17 zaměstnanců a pracovní kapacita byla v letním období, kdy byl vysoký nárůst defektů pneumatik, nedostačující. V té době bylo nutné využívat na výpomoc v gumárně i technicko–hospodářské zaměstnance, aby bylo možné zajistit vypravení autobusů na linky městské hromadné dopravy. Odpovědnost za provoz gumárny nebyla jednoznačně určena. Postupem času došlo v řízení gumárny k výrazným změnám.

Přijímanými opatřeními se podařilo z gumárny vytvořit výběrové pracoviště, kde v současné době pracuje na opravách pneumatik 8 zaměstnanců. Gumárna co do technického vybavení odpovídá současným požadavkům na pneuservis. Pracoviště zajišťuje kompletní servis pro pět garáží odštěpného závodu. Pouze kačerovská garáž, která má částečně vybavené vlastní pracoviště gumárny, si většinu servisních prací zajišťuje samostatně. Ale i Kačerovští s podnikovou gumárnou úzce spolupracují a využívají poznatků a zkušeností včetně účasti v komisi zabývající se hospodařením s pneumatikami.

Vršovická gumárna v současnosti zajišťuje pneuservis i pro mimopodnikové zájemce.

Dlouhodobá snaha odštěpného závodu o technicky a ekonomicky efektivní provoz gumárny přinesla dobré výsledky. Po předání organizace a odpovědnosti za provoz tohoto zařízení do kompetence garáže Vršovice se počet výpadků, tzv. prostojů, na linkách městské MHD snížil z 1582 v roce 1992 na 70 v roce 2000. Současně se náklady na pneumatiky snížily z 33 milionů korun v roce 1994 na 25,6 milionů Kč v roce 2000, i přestože míra inflace za toto období představuje více než 50%.

Cesta ke snižování poruchovosti pneumatik pro autobusy a snižování měrných nákladů na ujetý kilometr byla založena na několika podstatných aspektech. Jedním z nejpodstatnějších důvodů defektu pneumatiky byla vložka a její působení na vzdušnici. Postupným přechodem na bezdušové pláště se eliminovaly náklady na nákup vložek a duší. Výrazně se snížil i únik tlaku z pneumatik, a tím došlo k následnému snížení počtu oprav.

V průběhu let byly z důvodu jízdních vlastností provozovány a zkoušeny pneumatiky výrobců Matador, Pirelli, Hankook, Semperit, Goodyear, Michelin, Barum a dalších. Spolupráce v této oblasti dále trvá a výsledky zkoušek významným způsobem přispívají k orientaci při využívání pneumatik těchto výrobců v o. z. Autobusy. Na potřebu autobusů městské hromadné dopravy reagovala firma Barum – Continental, která v druhé polovině devadesátých let vyvinula speciální pneumatiku pro městský provoz se zesílenými bočnicemi odolnými proti poškození boků pneumatik o obrubníky a nástupní ostrůvky. U této pneumatiky s výrobním označením BC 31, která měla v počátku jisté nedostatky, se podařilo výrobci postupným vývojem za spolupráce o. z. Autobusy zkvalitnit její technickou úroveň na srovnatelnou úroveň s pneumatikami renomovaných světových výrobců.

Nejpodstatnější položkou v provozu pneumatik je jejich obnova protektorováním, což znamená obnovu dezénu běhounu, a tak se pneumatika opakovaně zařazuje do provozu. Po mnoha dlouhodobých a opakovaných zkouškách se odštěpný závod Autobusy orientoval na tzv. studené protektory, jejichž životnost je srovnatelná s pneumatikami novými. V současné době je přibližně 90% studených protektorů nakupováno od firmy Wetest. Její výrobky mají nejnižší měrné náklady a vysokou kvalitu. Nejdůležitějším předpokladem snižování nákladů na provoz je průběžné provádění zkoušek a vyhodnocování provozu pneumatik. Kvalita výrobků a jejich cena se postupně mění.

Vyhodnocení zkoušek z hlediska měrných nákladů je nejpodstatnější pro orientaci na dodavatele, od kterého se nakupuje většina protektorovaných pneumatik. V letech 1999 až 2000 se v rámci provozních zkoušek ověřovala životnost a kilometrický proběh protektorovaných pneumatik firem Wetest – Mělník, Alma pneu – Nový Jičín, Remont – Kladno a ČSAD – Satalice. Z hlediska užitné hodnoty nejlepších výsledků dosáhly protektorované pneumatiky firmy Wetest – Mělník. Aby byla zajištěna optimální kvalita, provádí firma před protektorováním ultrazvukovou kontrolu kostry pneumatiky, což výrazně přispívá k bezpečnosti provozu. Většina prací ve výrobě se provádí na elektronicky řízených strojích. Reklamace na tyto protektory se téměř nevyskytují. Odborná technická pomoc a poradenská služba je samozřejmostí. Navíc má tato firma již po několik let ocenění „Czech Made", certifikaci ISO 9002 a její výrobky splňují podmínky mezinárodního atestu E8.

Při nákupu nových pneumatik, na základě vyhodnocení provozních zkoušek z hlediska životnosti, užitné hodnoty a ekonomického efektu, se odštěpný závod Autobusy bude převážně orientovat při nákupu nových autobusů na pneumatiky Barum–Continental 275/70 R 22,5 BC31, které podle našich poznatků jsou optimální pro městský provoz v Praze. Tyto pneumatiky budou pokrývat i převážnou část pneumatik pro náhradní spotřebu. Jejich dodavatel, Barum centrum Praha, je schopen okamžitě dodat veškerý potřebný sortiment pneumatik, zajišťovat poradenskou službu i odbornou technickou pomoc. Firma Barum centrum zajišťuje pro o. z. Autobusy bezplatnou ekologickou likvidaci všech vyřazených pneumatik.

V roce 2000 se přikročilo k celkové rekonstrukci vršovické gumárny. Důvodem bylo celkově zastaralé vybavení. Rekonstrukce byla zaměřena na zabezpečení ekologického provozu a zlepšení podmínek technologického zázemí při provádění oprav a montáží pneumatik. Ke zlepšení podmínek z ekonomického pohledu byla uvedena do provozu nová prodejna pneumatik a gumárenského zboží.

Přijetím organizačních opatření se v gumárně garáže Vršovice rozšířila provozní doba v pracovních dnech do 17 hodin. Zákazníci mají možnost si telefonicky dohodnout termín a čas opravy. Gumárna nezapomíná ani na zaměstnance podniku. Ti mají možnost využít služeb pneuservisu pro své soukromé vozy za zvýhodněné ceny.

Foto: Petr Malík

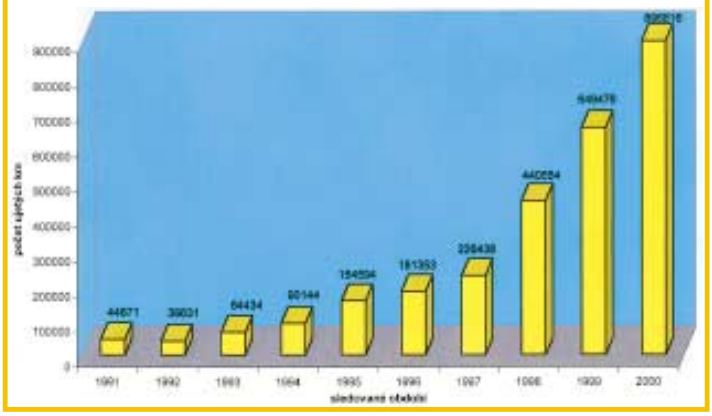
Roční obrat gumárny je přibližně 27 milionů Kč, z toho přibližně 90% se týká nákupu a servisu pro jednotlivé garáže a 10% pro mimopodnikové zákazníky. V současné době je gumárna s prodejnou a pneuservisem schopna pro garáže i ostatní zákazníky zajišťovat:

- nákup a prodej nových pneumatik a některých diskových kol v sortimentu od osobních až po širokoprofilové, používané na návěsech, od renomovaných výrobců,
- protektorování ojetých pneumatik většiny používaných rozměrů,
- prořezávání dezénu pneumatik,
- vyvažování kol standardním způsobem nebo použitím práškového přípravku Balancia,
- opravu vzdušnic a průrazů koster,
- opravu poškozených pneumatik na zařízení „Thermopress",
- kompletní pneuservis na vozidlech v rozsahu, jaký nabízejí běžné opravny a navíc servis u nákladních a velkých užitkových vozidel, který se v síti pneuservisů téměř neprovádí.

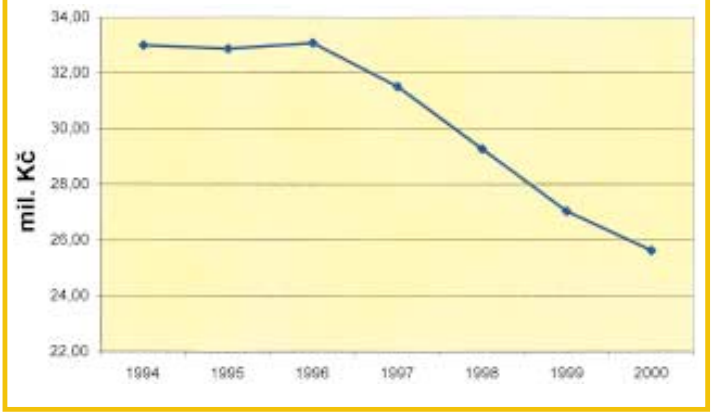
Další nabízenou službou bude zavedení technologie dohušťování pneumatik plynem Secur pneus. Touto novou technologií lze dosáhnout zvýšení životnosti pneumatik a snížení provozních nákladů. Pro zlepšení nabídky sortimentu je uvažováno o zřízení konsignačního skladu na nové i protektorované pneumatiky. Do budoucna je naším hlavním cílem udržet pracoviště gumárny na špičkové úrovni a plně uspokojit zejména potřeby odštěpného závodu Autobusy při kvalitním zajišťování nabízených služeb v rámci Pražské integrované dopravy a v rámci uvedené nabídky uspokojit požadavky externích zákazníků.

Petr Zlesák, ředitel garáže Vršovice

Vývoj počtu ujetých km na jednu závadu pneumatiky za období 1991 až 2000 v o. z. Autobusy



Spotřeba pneumatik v o. z. Autobusy v letech 1994 až 2000



Lanovka v ZOO se připravuje na další sezonu

Lanovou dráhu v pražské zoologické zahradě provozuje odštěpný závod Metro od roku 1981, kdy ji převzal od ZOO Praha. V letošním roce tedy oslavíme 20. výročí jejího opatrování a provozování, proto se před novinkami připravovanými na letošní sezonu podíváme i trochu do historie.

Z historie lanovky

Myšlenka na vybudování lanové dráhy v ZOO vznikla již v roce 1964 jako Dětská lanová dráha mezi Černohouskou (horní stanice) a dětským koutkem a o dva roky později byl dokončen úvodní projektový záměr. V roce 1968 spatřila světlo světa konkrétní projektová dokumentace technologie a v roce 1972 následovalo stavební povolení vydané tehdejším odborem výstavby ONV v Praze 7. A skutečně se začalo stavět. Stavební část zajišťovaly Vodní stavby Praha a technologii Transporta Chrudim.

Foto: o.z Metro

V roce 1976 však došlo k zásadnímu obratu. ONV Praha 7 zrušil stavební povolení pro jeho nepříslušnost a nové vydal tehdejší odbor dopravy Národního výboru hl. m. Prahy. Rovněž v roce 1976 dochází ke změnám norem a je nutné zajistit udělení řady výjimek, například pro rychlost jízdy, interval sedaček a nouzový pohon.

Rok 1977 je pro lanovku slavnostní, po vydání všech nutných povolení a oficialit byl 5. srpna zahájen provoz. Provozovatelem se stala dnes již zaniklá organizace Středočeský park kultury a oddechu, majitelem byla zoologická zahrada.

Rok lanovka bez problémů jezdila, až přišel poslední srpnový den roku 1978 a s ním namátková kontrola Státního odborného technického dozoru Federálního ministerstva dopravy. Výsledek byl nekompromisní, lanovka se musí okamžitě zastavit. Závad bylo odhaleno nepočítaně. Jen namátkou vybíráme: Není ustanoven náčelník lanové dráhy, nebyla předložena revizní kniha lanové dráhy a technická dokumentace zdvihacího zařízení. Ostatní pracovníci lanové dráhy nemají doklady o zkouškách a poučení o místních pracovně bezpečnostních podmínkách, vedoucí provozu lanové dráhy nevykonává kontrolní činnost, v dokumentaci lanové dráhy je jiný Přepravní řád než byl schválen.

Proto se problematika lanovky opět vrátila na jednání Národního výboru hl. m. Prahy, který požádal generálního ředitele Dopravního podniku ing. Lacka, (DP byl jediným podnikem v Praze způsobilým k provozování lanových drah), aby pomohl při provozování dráhy v ZOO.

Technické prohlídky ukázaly, že zařízení je vlivem delší odstávky a změnou norem pro provoz lanových drah nezpůsobilé provozu a vyžaduje některé stavební a montážní úpravy. Dopravní lano bylo zkorodované a muselo být vyměněno, rovněž zrezivěla ochranná síť, výměna čekala na nosná lana a další části lanovky.

Rozhodnutím generálního ředitele Dopravního podniku z 1. října 1979 bylo uloženo připravit podklady pro převzetí a provozování lanové dráhy koncernem DP.

Uvedené hrubé závady odstranila Transporta Chrudim v roce 1981 a poslední úřední úkony a revize proběhly 30. června 1981. Na základě výsledků zkoušek vydal odštěpnému závodu Metro Státní odborný technický dozor na dráhách, správa Severozápadní dráhy v Praze, Vyjádření o **způsobilosti k obnovení provozu pro veřejnost.**

Lanová dráha se s cestujícími opět rozjela 1. července 1981. Administrativní a technické martýrium však nekončilo. Souhlas s trvalým provozem byl vydán až 29. dubna 1982 odborem dopravy Národního výboru hl. m. Prahy.

Závěrem historického přehledu ještě několik technických údajů o nejkratší lanové dráze v České republice. Lanovka v ZOO je postavena jako osobní, visutá, jednomístná lanová dráha, jednolanová, s pevnými závěsy drážních vozidel. (Pro vysvětlení: sedačka na lanové dráze je drážní vozidlo.) Oficiálním rokem výroby je letopočet 1970, výkon hlavního motoru je 13 kW, šikmá délka 105,9 m, výškový rozdíl stanic 50,1 m, počet sedaček 60, nosnost sedačky 90 kg, vzdálenost sedaček na laně 4,25 m, časový interval mezi sedačkami 5 vteřin, dopravní rychlost 0,85 m/s, přepravní kapacita 720 osob za hodinu, doba jízdy jedním směrem 136 vteřin. V současnosti se o provoz starají pracovníci Služby technologických zařízení o. z. Metro.

Spolupráce se ZOO

Dopravní podnik se stal provozovatelem dráhy v cizím areálu, a tak byla a je zcela samozřejmá spolupráce s vedením zahrady. Za dvacet let se ve funkci ředitele vystřídalo několik významných osobností. Nejprve to byl prof. RNDr. Zdeněk Veselovský DrSc., který se zasloužil o výrazný rozvoj ZOO, která si získala prestiž na celém světě. V Troji působil do roku 1988, jeho nástupcem se stal MUDr. Miloslav Kalaš, kterého zanedlouho vystřídal promovaný biolog Jiří Felix. V roce 1990 byl jmenován do funkce ředitele RNDr. Bohumil Král, CSc. a jeho následníkem je od roku 1997 PhDr. Petr Fejk. Během působení současného ředitele byl schválen Generel výstavby a rozvoje pražské ZOO, bylo otevřeno a upraveno několik expozic.

Nedávná minulost

V roce 1994 vstoupil v platnost nový zákon č. 266/94 Sb. o dráhách, a tak postupně docházelo k uvádění novinek do praxe. Začaly být vystavovány průkazy způsobilosti určeného technického zařízení a na lanovce byla zřízena nová funkce, řidič drážního vozidla, což je ten, kdo obsluhuje pohon lanovky. V současné době máme platné úřední povolení, průkazy způsobilosti na strojní zařízení, elektrické zařízení a na všechna drážní vozidla (sedačky).

Velkou slávu zažívala lanovka 14. července 1999, kdy byl v 10.30 hodin přepraven tří miliontý cestující od roku 1981.

V loňském roce lanová dráha zahájila provoz neobvykle brzo již 25. března a naposledy se jezdilo 15. října. V tomto období jste ji mohli využívat 145 dnů, ve kterých přepravila 149 525 cestujících a tržby dosáhly 2 233 039,- Kč. V tabulce jsou seřazeny hlavní ukazatele výkonnosti lanovky za poslední období.

V roce 1981 bylo jízdné 2,- Kč, které postupně narůstalo, a od roku 1996 činí 15,- Kč. S počtem cestujících na lanovce souvisí i další významný ukazatel, a to počet návštěvníků zahrady. Každý potenciální cestující musí být návštěvníkem ZOO. Procentuální porovnání počtu návštěvníků a našich cestujících je dost nepřesný údaj, neboť náš provoz nezačínal vždy na začátku měsíce ani nekončil na konci měsíce, a dále lanovka nejezdí v pondělí a v pátek, kdy můžete všechna zvířata normálně navštívit.

Ale i tak je to zajímavé srovnání. V roce 1996 se asi 22 % návštěvníků ZOO svezlo lanovkou a v minulém roce už to bylo 27 %.

Počty cestujících na lanovce v letech 1996 až 2000

rok	termín zahájení	dny ukončení	provozu	cestující	tržba	prům. počet cest. za den
1996	1. května	29. září	107	90 123	1 287 475	842
1997	1. května	15. října	118	100 570	1 436 722	852
1998	1. května	15. října	118	101 640	1 450 643	861
1999	17. dubna	10. října	124	119 167	1 787 505	961
2000	25. března	15. října	145	145 525	2 233 039	1 003

Generální oprava

Po skončení provozu lanové dráhy, v říjnu 2000, započala generální oprava, při níž byly demontovány sedačky a podrobeny defektoskopické kontrole. Dále byla provedena výměna nosného lana a na trati lanové dráhy došlo k demontáži všech kladek. Na nich se vyměnila ložiska, zkontrolovaly se rámy a došlo k defektoskopii všech čepů. Odstrojen byl rovněž motor, na němž byla provedena generální oprava. Na provozní brzdě se opravoval elektrohydraulický odbrzďovač a na hlavní brzdě hydraulický válec. Generální opravou a seřízením prošel rovněž benzínový motor nouzového pohonu (motor ČZ 250).

K dalším rozsáhlým opravám došlo na lanáči, v elektročásti pohonu, v pohonné stanici a na podpěrách trati lanové dráhy. Z bezpečnostních prvků lanové dráhy došlo k opravě poškozeného anemometru (větroměru). Na závěr generální opravy bylo provedeno geodetické zaměření lanové dráhy, po jeho vyhodnocení následovalo vydání povolení k bezpečnému provozování lanové dráhy.

Jak letos?

Provoz lanové dráhy v sezoně 2001 bude zajišťován za stejných podmínek i jízdního řádu jako vloni. Dny volna má lanovka tradičně v pondělí a v pátek. V ostatní dny je v provozu za příznivých povětrnostních podmínek od 10 do 18 hodin.

Slavnostní zahájení letošní sezony proběhne společně se slavnostním jarním otevíráním zoologické zahrady v sobotu 31. března, kdy bude pro všechny návštěvníky připraven bohatý program na čele s křtem nově narozených přírůstků. Při jarním otvírání již tradičně návštěvnost celé zahrady, ale i naší lanovky, dosahuje nadprůměrných hodnot – i když, jako loni, počasí není příliš příznivé.

Pro zrychlení odbavování skupin 6 a více cestujících jsou skupiny vybavovány hromadnou jízdenkou. Pravidelné jízdy s cestujícími se řídí schváleným jízdním řádem lanové dráhy.

Jízdné bylo ponecháno na stejné úrovni jako v minulých letech, tedy 15,- Kč pro jednu jízdu cestujícího staršího 6 let. **Jízdenky vydávají pouze automaty Merona po vhození kovových mincí.** Bohužel, automaty mince nevracejí, ale papírové bankovky si můžete rozměnit u obsluhy.

Důležité je upozornění, že jízdné na lanovce platí v plné výši všichni návštěvníci ZOO včetně všech zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Vstupné do ZOO bylo pro letošní rok stanoveno na 60,- Kč pro dospělého, 30,- Kč pro děti a rodinná vstupenka vás přijde na 150 korun.

Oslavenkyní je také ZOO

Nejen Dopravní podnik oslaví kulaté výročí spojené se zahradou. Samotná „zoologická“ oslaví 70 let od svého založení.

Při této příležitosti dojde k otevření několika nových expozic. Budeme moci navštívit pavilon goril, africký dům s přilehlým výběhem, expozici lemurů vari, severský les, v nových prostorách najdeme vlky karpatské a velcí papoušci se přestěhují do prostorné voliéry. Děti se dočkají zbrusu nového koutku v dolní části zahrady.

Josef Dotlačil, o. z. Metro
(redakčně upraveno)

Návštěvnost našich internetových stránek stoupla

Internet – fenomén, který se stal jedním z nejvýraznějších symbolů posledních let. Jeho vznik se datuje do roku 1969, kdy s touto myšlenkou přišla armáda USA s cílem zajistit kvalitní komunikaci mezi vládními organizacemi, armádními jednotkami, správními centry a vědeckými pracovišti po celém území USA. Postupně docházelo k vyššímu využívání v civilních službách, v roce 1973 byly připojeny uzly ve Velké Británii a Norsku a později se síť rozšířila po celém světě. Dnes se pomocí internetu dají číst noviny, časopisy, sledovat televize, vyhledávat informace ze všech oborů a z celého světa a i téměř vše nakupovat.

Neustále vzrůstající význam internetu je třeba respektovat, a to už nejen v měřítku celosvětovém či celoevropském, ale i v podmínkách ČR. Podle výsledků průzkumu Sdružení Březen–měsíc internetu využívalo v polovině roku 2000 internet 91% českých podniků. Ještě v roce 1997 přitom tvořily připojené podniky menšinu, pouhých 43% všech českých podniků využívalo služeb internetu, v roce 1995 dokonce pouze 4%. Počet uživatelů vzrostl mezi polovinou roku 1998 a koncem roku 1999 z 530 tisíc na 800 tisíc, tj. o 51%. Z regionálního hlediska si zatím největší růstový potenciál udržuje Praha (nárůst o 115% za rok a půl). Obecně lze na základě výsledků průzkumů konstatovat, že už i v Česku přestává být internet výsadou mladých, vzdělaných a bohatých mužů a pomalu proniká mezi široké vrstvy obyvatelstva. Současně dochází k většímu růstu připojení k internetu z domova než ze zaměstnání.

Podívejme se ve světle těchto údajů na vznik a vývoj internetových stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Ty byly pro veřejnost zprovozněny 1. července 1997 a k zajištění správy, aktualizace a provozu byl vydán Příkaz GŘ č.12/97. Podle této směrnice se na aktualizování obsahové části podílejí odbory dopravního, technického a obchodně–ekonomického úseku ředitelství. Technicky za provoz odpovídá odbor 90 040, obsahovou náplň, její změnu či doplnění schvaluje odbor 90 010.

Od tohoto data začal postupný vývoj stránek. V lednu 1998 byl upraven jejich grafický vzhled. Veřejnost přijala tuto změnu kladně, ale téměř ve všech ohlasech na ni přicházely dotazy na zveřejňování jízdních řádů MHD (pro zajímavost uveďme, že podle podkladů Berlínského dopravního podniku BVG je využití jednotlivých okruhů informací přibližně následující: jízdní řády, vyhledání spojení – 80%, mapy, plány sítě – 10%, tarif – 5%, novinky – 3%, další služby – 2%). V té době již na několika jiných internetových adresách byly zastávkové jízdní řády k dispozici, bohužel na našich oficiálních stránkách nikoliv. Na základě těchto podnětů byly ve spolupráci s ROPIDem připraveny **zastávkové jízdní řády** pro zveřejnění na internetu. V listopadu 1998 byly ve zkušebním provozu zveřejněny s tím, že byly umístěny na městském serveru IMIP, na nějž byl z našich stránek proveden odkaz.

Vedle ohlasů týkajících se jízdních řádů přicházelo mnoho dotazů ze zahraničí, které se týkaly zejména základních informací o dopravě v Praze. Tento zájem vedl k tomu, že v dubnu 1999 byly zprovozněny stránky **v anglickém a německém jazyce**, které obsahují základní informace o systému MHD v Praze.

Pro zvýšení atraktivnosti stránek byla v průběhu roku 1999 vyvinuta ve spolupráci s firmou Chaps vyhledávací aplikace, která umožňuje **vyhledávání spojení** po zadání výchozí a cílové zastávky či stanice. Výstupem vyhledávacího programu je průběh cesty s místy nástupů a přestupů včetně určení časové náročnosti na přepravu jednotlivými druhy dopravy a na přestupy včetně tisku zastávkových jízdních řádů. Vyhledávací program byl od 4. listopadu 1999 ve zkušebním provozu na intranetu ředitelství a začátkem března 2000 byl ve zkušebním provozu spuštěn na internetových stránkách. I přes drobné chyby, na které jsme našimi uživateli upozorňováni, se zavedení tohoto produktu setkalo s obrovským ohlasem, což se projevilo výrazným **nárůstem návštěvnosti**. Za první rok sledování návštěvnosti (od října 1998) navštívilo naše stránky necelých 65 000 návštěvníků, což představuje přibližně 5 500 návštěv za měsíc. Po zavedení programu pro vyhledávání spojení došlo k nárůstu návštěvnosti na současných cca **23 000 návštěv za měsíc**.

V této souvislosti je zajímavé srovnání s výsledky průzkumu o činnosti Středisek dopravních informací, uvedenými v DP–KONTAKTu v říjnu 2000. Za první pololetí roku 2000 bylo na **5 fungujících Střediscích dopravních informací** učiněno 128 457 dotazů při osobní návštěvě (tj. průměrně **21 400 dotazů za měsíc**) a 36 132 telefonických dotazů (tj. průměrně **6 000 dotazů za měsíc**).

Nelze samozřejmě v opojení z internetu vycházet z toho, že internet může zcela nahradit ostatní komunikační a provozní média (studie Svazu německých dopravních podniků VDV prokazuje, že 57% uživatelů MHD se vůbec nezajímá o on–line média). Při získávání nových zákazníků, zejména některých cílových skupin „uchvácených" technikou (mládež, studenti a podobně), je však internet již takřka nepostradatelný. Náklady na přinášení informací zákazníkům internetem jsou přitom výrazně nižší než kterýmkoliv jiným médiem. Podle kalkulací VDV se podle počtu poskytnutých dopravních informací pohybují náklady na poskytování informací přes internet pod 10% všech osobních nákladů, které vyžadují telefonické nebo osobní konzultace.

Obsah stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy byl postupně doplňován a v současnosti může návštěvník na stránkách kromě vyhledávání spojení, zastávkových jízdních řádů a základních informací najít i aktuálně zařazované informace o významných změnách dopravy či událostech (například otevření nového úseku metra, nástup předními dveřmi do autobusu, Prague International Marathon, všesokolský slet a další). Tyto aktuálně zařazované informace však díky zavedenému systému aktualizace bývají opožděné a toto leckdy živelné doplňování a přidávání dalších informací k původní struktuře webu vede k tomu, že v dnešní podobě je již struktura internetových stránek nepřehledná a nevyhovuje představám jak našim, tak i našich zákazníků. Proto padlo rozhodnutí o vytvoření nové internetové prezentace Dopravního podniku.

Ve velké firmě poskytující služby, jakou je Dopravní podnik hl. m. Prahy, je vzhledem k předpokládané rozsáhlosti a důležitosti webové prezentace nezbytné sladit vzájemně představu marketingového oddělení a pracovníků IT o jejím fungování. Proto se po vzoru jiných firem (v poslední době například ČSA) ukázalo jako nejvhodnější řešení, které umožňuje, aby pověření pracovníci útvarů vnějších vztahů (marketingu) mohli pomocí jednoduchého „redakčního" systému přidávat novinky na web nezávisle, čímž je možné přidat nejnovější zprávy během několika málo minut. V souvislosti s tímto novým pohledem na prezentaci dochází i k přesunu kompetencí, jehož výsledkem je přesun vrcholové zodpovědnosti za aktualizaci webu přímo oddělení marketingu. Web je vytvořen a spravován profesionálně, ale jeho aktualizace je přitom velmi jednoduchá.

Pro další rozvoj internetových stránek a jejich rozšíření byly na sklonku minulého roku osloveny jednotlivé složky společnosti, aby předložily návrhy na jejich zlepšení či rozšíření. Po provedeném poptávkovém řízení, ve kterém nejlépe uspělo spojení firem Reda s. r. o. a CDL Design s. r. o., byla na základě shromážděných námětů, zkušeností s dosavadním provozem stránek a konzultacemi s odborníky sestavena nová struktura webu, která by měla odpovídat požadavkům našich zákazníků. Ta by měla zahrnovat kromě stávajícího rozsahu informací i rubriky nové, jako jsou ankety, soutěže, nabídka služeb s možností online objednávky. Kromě zlepšení obsahové náplně je nutno se zaměřit i na vylepšení či zpestření grafické podoby našeho webu tak aby byla dynamičtější a komunikativnější při zachování rychlosti otevírání. Internet je velmi rychle se vyvíjející médium, které dovoluje jen krátké „cykly života" jedné nabídky. V současnosti se pohybuje „životnost" uspořádání www stránek kolem dvou let. To mluví i se zřetelem na hospodárnost pro jednoduchou stavbu, která může být s co nejnižšími náklady upravena tak, aby odpovídala aktuálním trendům.

Na základě poradou vedení odsouhlasené struktury začaly na konci loňského roku práce na postupném „naplňování" jednotlivých bodů, které probíhá ve spolupráci zainteresovaných složek společnosti za účasti pracovníků dodavatelské firmy a útvaru IT.

Jeden z návrhů úvodní stránky nové internetové prezentace naší společnosti.

Nejproblematičtější oblastí je dnes paradoxně oblast nejvíce exponovaná, tj. oblast vyhledávání dopravního spojení vytvořená firmou Chaps, u níž aktualizace dat probíhá způsobem neodpovídajícím dnešním vyspělým technologiím. Tento problém by však měl být vyřešen po zprovoznění nového softwaru pro tvorbu jízdních řádů, jehož jeden z výstupů bude zajišťovat online aktualizaci uváděných dat a o jehož zavádění přinesl informaci prosincový DP–KONTAKT. To umožní v budoucnu i realizaci dalšího zamýšleného rozvoje této nejžádanější oblasti o rozšířené vyhledávání podle ulic či objektů, případně interaktivní vyhledávání spojení z mapy.

Je zřejmé, že přínos internetu pro komunikaci je významný. Naším cílem musí být poskytnout zákazníkovi komplexní informace o všech službách, které naše společnost nabízí. Uživatele je však třeba zaujmout a přimět k návratu. A to je možné pouze pokud mu nabídneme na našich www stránkách neustále nové a aktuální informace, doplněné o prvky, které pozornost návštěvníků přitáhnou i z důvodů jiných než informačních, jako jsou například soutěže o ceny, ankety, diskusní skupiny. V těchto prvcích se na druhé straně otevírá obrovský prostor, jak při relativně malých nákladech získat sice nereprezentativní, ale **aktuální názor cestující veřejnosti** na určitou konkrétní problematiku, který by měl výrazněji ovlivňovat další vývoj našeho rozhodování.

Ing. Karel Vavroušek, 90 010

Regionalverkehr Bern–Solothurn

Vzhledem k tomu, že v DP–KONTAKTu uveřejňujeme již druhý článek pana Scheideggera, ve kterém píše o švýcarské veřejné dopravě, ale i o svém podniku, bylo by dobře alespoň co nejstručněji Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) představit. Regionalverkehr Bern–Solothurn vznikl fúzí dvou jiných regionálních železnic spojujících Bern s městem Worb (VBW) a se Solothurnem (SZB), ke které došlo v roce 1984. RBS patří k zhruba 65 soukromým místním či regionálním železnicím v souné kompromisy, malé Švýcarsko již dlouho tyto otázky řeší racionální konkurencí/spoluprací veřejného a soukromého sektoru.

Proč pan Scheidegger klade otazník za mezititulkem Konkurence či spolupráce? Proč ve své zprávě o švýcarské dopravní politice hovoří o soukromé železnici s uvozovkami u přídavného jména soukromá?

časnosti ve Švýcarsku provozovaným. Zatímco sám pan Scheidegger ve své zprávě představuje jako největší „soukromou“ železnici společnost BLS–Loetschberg, v nádherné brožuře nazvané „Švýcarsko soukromých železnic“ z roku 1997 je jako největší označena právě RBS. Bylo tomu tedy tak alespoň v roce 1997 s 18 miliony přepravených cestujících za rok, což byl tehdy rekord mezi všemi soukromými společnostmi.

Již mezititulek „Konkurence či spolupráce?“, který autor použil v pasáži o zavádění konkurence ve veřejné dopravě ve Švýcarsku vystihuje tamnější situaci, ilustrovanou třemi konkrétními příklady, a pravděpodobně předznamenává další postupný vývoj této složité otázky v rámci celé Evropy. Umožňuje pochopit i skromností charakterizovaný odstup zástupce Švýcarska ve Výboru pro EU UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy pana Rolfa Meyera, právního zástupce švýcarského Svazu veřejné dopravy, se kterým sleduje vzrušené debaty zástupců států Evropské unie o podobě změny Nařízení 1191/69. Toto nařízení Evropského parlamentu a rady se týká požadavků na veřejné služby v oblasti železniční, silniční a vnitrozemské vodní dopravy, jinak řečeno jaké podoby by měla mít liberalizace provozování veřejné osobní dopravy v evropských zemích, s cílem zvyšování její hospodárnosti a kvality. Zatímco velké státy Evropy s naprosto rozdílnými současnými formami provozování městské hromadné dopravy, jako Velká Británie, Německo a Francie, jen s obtížemi nalézají vzájem-

Švýcarsko, země důsledné neutrality a přímé demokracie pod zasněženými vrcholky Alp, disponuje mimořádně hustou železniční sítí. Na celostátní síť Švýcarských spolkových drah se napojuje více než šedesát soukromých železnic, obsluhujících zapadlé kouty venkova, městské periferie nebo závratné výšky alpských vrcholků. I brožura „Švýcarsko soukromých železnic“ používá uvozovek a hovoří o „soukromých“ vlacích a na vysvětlenou uvádí, že **téměř všechny jsou dnes ve veřejném vlastnictví územních správních celků**.

Připomeňme si článek v únorovém DP–KONTAKTu z roku 2000 o uplatňování veřejného a soukromého sektoru ve veřejných službách ve Francii. Uvádí, že na straně provozování veřejných služeb v této zemi se řadí firmy, jejichž právní statut a vlastnictví kapitálu se mohou značně lišit. Vedle sebe se nacházejí podniky soukromé a veřejné a **společnosti se smíšenou ekonomikou. To znamená akciové společnosti se soukromým statutem, jejichž většina kapitálu pochází z veřejného sektoru.**

Ve Švýcarsku si „soukromé“ vlaky uchovaly svůj vlastní charakter, svoji barevnost a přívětivou tvář. Některé ještě používají původní vozidla, jejichž šarm dlouholetosti se líbí milovníkům historie, jiné rovnou nohou přešly do věku modernosti a nabízejí cestujícím pohodlí v prostorných soupravách s nejprogresivnějším designem. I personál dává těmto soukromým železnicím osobní charakter a družnou atmosféru: ať už je to v německy, francouzsky nebo italsky hovořící oblasti Švýcarska, lidé se v těchto vlacích vzájemně oslovují a sdílí své příjemné zážitky.

Budete-li se chtít seznámit se soukromými linkami RBS, můžete sestoupit do podzemních prostor nádraží v Bernu. Z něj odjíždějí v pravidelných intervalech, připomínajících metro, tři vlaky ve směrech na Unterzollikofen (linka Z), do Worbu přes Bollingen (linka W) a do Solothurnu (linka SE/J). Čtvrtou linkou je tramvajová linka G, vyjíždějící z bernského Helvetiaplatzu – Helvétského náměstí – přes Muri do Worbu.

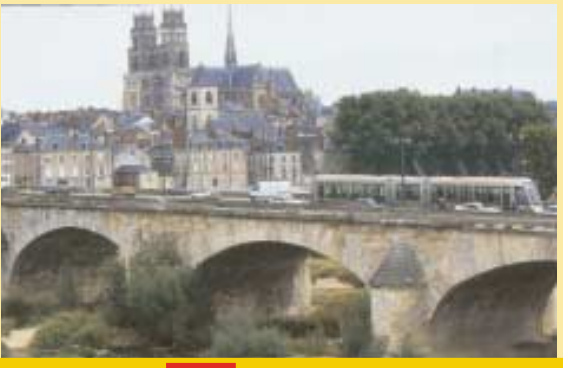
Tato linka je též nejstarší. Obyvatelé zemědělské vesnice Worb, která je dnes obsluhována železnicí i tramvají, v polovině 19. století odmítli vedení železnice mezi Bienne a Luzernem údolím Worblen, a ta byla proto vedena v trase vzdálené 2 kilometry od vesnice. Pocit izolace vedl později k tomu, že se její obyvatelé připojili k projektu tramvajového spojení Worbu s Bernem přes Muri, které bylo realizováno v roce 1898.

Z příkladu RBS je patrno, že švýcarští soukromí dopravci provozují nejen železnice, ale i tramvajové a autobusové linky, vlaky, zubačky, lanovky a parníky.

Pokud toto nahlédnutí do švýcarské veřejné dopravy některého čtenáře zaujme a chtěl by být o ní informován pravidelněji, může mu to zprostředkovávat od roku 1999 vycházející časopis SWISS Transport News. Zabývá se novinkami ve švýcarské železniční, tramvajové, autobusové a lodní dopravě, včetně modelářství v tomto odvětví dopravy, a jeho vydavatelem je Les Heath, 7 Pauline Gardens, Billericay, Essex, CM12OLB, England (fax: +44 / 0 / 1277 626629, e-mail: heathservices@btinternet.com). Oficiálním hlavním korespondentem je pak příznivec pražské veřejné dopravy, nám i ze stránek DP–KONTAKTu známý pan Ron Smith ze severoskotského Keithu.

O jeho reportáži o SVB – Stadtische Verkehrsbetriebe Bern – Dopravním podniku Bern a bernském „udržitelném“ dopravním systému přineseme informace ve stručném článku v příštím DP–KONTAKTu.

–zded–



Tramvaj v Orléans

Tramvaj se vrátila do dalšího francouzského města. 22. listopadu 2000 byla v Orléansu do provozu uvedena první 18 km dlouhá tramvajová linka, propojující sever s jihem aglomerace s 250 000 obyvateli přes historické centrum města.

Na snímku z časopisu Transport Public překračuje tramvaj v bronzové barvě, odrážející barvy písku Loiry, tuto řeku po mostě Jiřího V.

Tentýž pohled skýtá akvarel na novoročním přání provozovatele SEMTAO, který namaloval pan Dominique Pépin, řidič tramvaje. **–zded–**

Všeobecná dopravní politika ve Švýcarsku a problémy městské hromadné dopravy

V příloze DP – KONTAKTu „Dopravní podnik a Evropa“ v březnu 1999 jsme uveřejnili článek „Rozvoj otázek veřejné dopravy ve Švýcarsku v roce 1998“ od pana Petera Scheideggera, generálního ředitele Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS). Pan Scheidegger, bývalý šéf komise „Doprava a městský život“, nám na konci minulého roku opět poslal krátkou zprávu o stavu veřejné dopravy ve Švýcarsku a některých svých profesionálních aktivitách v roce 2000. Na náš dotaz souhlasil s jejím uveřejněním v našem podnikovém měsíčníku a nabídl, že v případě našeho zájmu by mohl na konci letošního října či v listopadu přijet do Prahy s podrobnější informací o posledním vývoji švýcarské veřejné dopravy.

Myslíme si, že i vy po přečtení jeho zprávy budete souhlasit s tím, že jeho přednáška by byla nanejvýše zajímavá, a že pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, bude velkou příležitostí pana Scheideggera k jejímu uskutečnění pozvat. **–zded–**

Investice na podporu národní a mezinárodní železniční dopravy jsou v plném proudu

Byly zahájeny práce na výstavbě obou dlouhých transalpských tunelů (hlavní tunel Loetschberg – otevření v roce 2007; přípravné práce Gotthard – otevření přibližně v roce 2012). Hlavním cílem je nákladní doprava, snížení (nebo stabilizování) provozu nákladních

automobilů na alpských silničních komunikacích. K financování části této investice bude od 1. ledna 2001 zavedena daň z těžkých nákladních automobilů. Daň je zavedena na počet kilometrů a nosnost automobilu.

Byly zahájeny všechny stavební práce na „železnici 2000“ a SBB – Švýcarské spolkové dráhy – věří, že výstavbu dokončí o půl roku dříve, než bylo původně plánováno. Takže začátek nového celostátního jízdního řádu s intervaly okolo 30 minut bude v prosinci 2004. (Datum pro změnu evropského jízdního řádu).

V posledních 12 měsících si však stále více Švýcarů začalo uvědomovat, že budoucí dopravní problémy ve Švýcarsku budou také situovány do městských aglomerací stejně jako na alpské dálnice! **Zdravá ekonomika s mírou nezaměstnanosti nižší než 2% způsobuje nárůst dopravy okolo našich měst. Dochází k dopravním zácpám – ty se dříve ve Švýcarsku objevovaly jen zřídka. Je zapotřebí lepší kvalita veřejné dopravy v městských oblastech, aby na ni přešlo více motoristů.** MHD však stále nedostává žádnou finanční pomoc od centrální vlády a města nejsou sama schopna financovat tyto investice.

Nedává žádný smysl, že bychom měli mít národní a regionální (železniční) síť první třídy a neatraktivní distribuci našich zákazníků v městech a přilehlých příměstských oblastech. Proto jsem se osobně zasazoval o federální pomoc pro investice do městské železniční a autobusové dopravy, přestože železnice RBS – považovaná za „regionální“ – dostává pomoc od centrální vlády. Vypovídal jsem při slyšení komise ustavené vládou k prostudování těchto otázek a poukázal jsem na to, jak jiné státy financují investice do městské hromadné dopravy pomocí vládních dotací.

Rozvíjení městské dopravy

V současné době probíhají následující akce:

- **Basilej**: nový tramvajový spoj odkloní 2 důležité příměstské tramvajové tratě (BLT) k hlavnímu nádraží v roce 2001. Objednány tramvaje Siemens – Combino.
- **Curych**: potvrzení o vývoji nové konstrukce tramvají („Cobra“). Nová tramvajová síť mezi nádražím Curych –sever a letištěm pro rok 2005.
- **Ženeva**: rozšíření tramvajové sítě.
- **Bern**: objednány tramvaje Siemens–Combino.
- **Zug** (kanton s pouze 90 000 obyvateli): na tratích SBB plánován 15 minutový interval s lehkými vozidly.

Budou-li k dispozici finanční prostředky, jsou i další plány:

- **Curych**: rozšíření několika tramvajových tratí.
- **Ženeva**: spojení S–Bahnem do francouzského sousedství.
- **Bern**: tramvajová trať do oblasti s 30 000 obyvateli.
- **Lausanne**: plánuje se krátké automatické metro s příkrým sklonem (11%) na pneumatikách.

Všechny městské aglomerace – dokonce i menší než St. Gallen či Lausanne – plánují zavedení nebo rozšíření S–Bahnu. S–Bahn se snadněji financuje, protože není obvykle zapotřebí velká investice (jako v Holandsku, až 30 minutový interval S–Bahnu je na stejných tratích jako u rychlíků!) a zbývající investice spolufinancuje centrální vláda.

Konkurence či spolupráce?

Ve Švýcarsku ještě nebyla vyřešena otázka, jak zvládnout konkurenci ve veřejné dopravě. Zákon dává úřadům pravomoc přijímat postupy konkurenčních výběrových řízení a dokonce by nás přinutil předat železniční vozový park, který byl financován veřejnými granty. Dosud však není jasné, zda federální vláda a vlády v kantonech preferují konkurenci nebo spíše spolupráci společností provozujících veřejnou dopravu. Tři příklady:

- SBB a BLS (největší „soukromá“ železnice/Loetschberg) se dohodly, že dálkovou osobní dopravu bude v budoucnu provozovat pouze SBB, zatímco BLS získá veškerý provoz S–Bahnu od SBB v oblasti Velkého Bernu a konkurence bude pouze v oblasti nákladních vlaků.
- Po konkurenčních výběrových řízeních rozhodla švýcarská vláda před 3 lety, že předá trať SBB k modernizaci a provozování „soukromé“ společnosti Mittelthurgaubahn. Provedli úkol velmi dobře – lépe, než by se dalo očekávat od SBB. Před několika týdny se Mittelthurgaubahn – která dosud nevycházela s SBB špatně – rozhodla vytvořit s SBB společnou společnost k provozování všech vlakových služeb v tomto regionu a rozšíření do sousedních zemí.
- Švýcarská pošta vyhrála po konkurenčním výběrovém řízení autobusové služby kolem Interlakenu. BLS proti tomuto rozhodnutí bojovala a mohla získat službu v prozatímním rozhodnutí. Konečné rozhodnutí přisoudilo služby opět Švýcarské poště, takže po jednom roce bude činnost BLS ukončena!

Činnost RBS v roce 2000

Rok 2000 byl pro RBS docela úspěšný. Zvyšuje se počet cestujících k nově vznikajícím administrativním budovám na předměstí podél našich tratí, ale snižuje se tak provoz ve vztahu k městu. To odlehčí tlak na poptávku v dopravní špičce v nejzatíženějších úsecích. Náš investiční program na postupné zdvojkolejnění tratě jde podle harmonogramu. Příští rok budou dokončeny další tři úseky. Ve firmě Stadler, Altenrhein se staví 19 nízkopodlažních vagónů, které budou příští rok začleněny do stávajících vlakových souprav. Takže budeme mít za 12 měsíců všechny vlaky s minimálně 2 nízkopodlažními vstupy (kromě tramvajové linky G). Po náročném výběrovém řízení – naše rozhodnutí koupit Mercedes Citaro bylo neúspěšně soudně napadeno domácím výrobcem karosérií – budeme moci také modernizovat autobusový vozový park.

Dopravní manažer jako podněcovatel rozvoje území

Velká část mých aktivit v tomto roce byla spojena s rozvojem pozemků v okolí stanic. Po dlouhém období kampaní jsou nyní vláda i veřejnost přesvědčeny, že budoucí dopravní problémy lze vyřešit pouze prozíravým urbanistickým členěním města, například budováním kancelářských bloků v okolí atraktivních stanic (s omezenou parkovací nabídkou) místo jejich výstavby blízko výjezdů z dálnic. Spolu s dvěma místními vládami nyní připravujeme podklady pro železniční pozemky blízko našich nejlépe obsluhovaných stanic. My jako železniční společnost nebudeme tyto administrativní bloky stavět, ale prodáme schválené plány investorům.

Peter Scheidegger, generální ředitel RBS

Tramvaj na pneumatikách už jezdí

8. prosince loňského roku byl zahájen provoz „tramvaje na pneumatikách“ ve francouzském městě Nancy. Tato vozidla mají nahradit dožívající kloubové trolejbusy, se kterými mají společné napájení pomocí dvou tyčových sběračů. V centru města jsou vozidla mechanicky vedena ve střední kolejnici, na okrajích není vodící kolejnice ve všech případech budována. **–jau–**

O architektuře pražského metra

Druhá trať v síti – A

Po čtyřech letech provozu první linky se veřejnost dočkala pokračování ve výstavbě pražského metra: byl otevřen **I. provozní úsek tratě A** se sedmi stanicemi a s první přestupní stanicí na trať C u Muzea. Tento úsek byl v mnoha ohledech podstatně jiný než trať C. Především se odlišovaly stanice: kromě Dejvické (tehdy Leninovy) byly všechny budovány hlubinným tunelářským způsobem. Trať musela poprvé překonat řečiště Vltavy, musely být zřízeny dlouhé šikmé eskalátorové tunely, koncepce řešení i vlastní stavba se musela vypořádat citlivě s prostupem nejstarší a mimořádně hodnotné části Pražské památkové rezervace – Starým a Novým Městem. Zatímco trať C prakticky tanguje historické jádro města, trať A přímo protíná centrum.

Prochází jako typický diametr ve stopách nejsilnějších přepravních proudů, propojujících rezidenční čtvrti pražského severozápadu s intenzivní, převážně obytnou zástavbou na jihovýchodě s centrálním jádrem. Vedle zmíněných problémů se zapojováním stanic do historické zástavby byla lokalizace stanic v novějších částech města spojena s rozvahami o perspektivách jejich rozvoje, ovšem v poněkud limitovanějším rozsahu, než tomu bylo u stanic tratě C ve zcela novodobé zástavbě.

Nástupiště stanice Hradčanská v době zahájení provozu 12. srpna 1978.

Také tato trať, ostatně jako všechny ostatní, představuje v organizmu města podstatný **městotvorný účin**, otevírající v lokalitách stanic značný rozvojový potenciál. Obě stanice severozápadního sektoru – Dejvická i Hradčanská jsou těžišti života obyvatel a jsou významnými přestupními uzly nejen na tramvaje a autobusy, ale i na železnici. Malostranská přinesla do unikátního obrazu Malé Strany další novou zahradu pro odpočinek cestujících, Můstek spojil dlouho jediný pražský podchod ve středu Václavského náměstí s novým rozlehlým podchodem na Můstku, dvojitá stanice Muzeum se stala uzlovým bodem sítě a stanice na Náměstí Míru podtrhla dominantní úlohu tohoto náměstí na Vinohradech.

Model celkového uspořádání atria a zahrady stanice Malostranská.

Praha je město s více než tisíciletou historií, v níž každá z epoch v její tváři zanechala nesmazatelnou a výraznou stopu. Jejich souhrn vytváří obraz města, který mnozí charakterizují jako světově unikátní a další dokonce považují Prahu za nejkrásnější město na světě nebo alespoň jedno z nejkrásnějších. Proto je úloha **zakomponování staveb metra** do tohoto citlivého a náročného prostředí vysoce odpovědná až nebezpečná. Přitom nelze hledět jen na současný stav města, ale prozíravě předvídat a anticipovat proměny do budoucna.

Domnívám se, že většina stanic tratě A do organizmu města již vrostla a že svou dopravní i městotvornou úlohu dobře plní, že je jejich uspořádání flexibilní pro budoucí využití. Stanice **Dejvická** umožňuje dostavět Vítězné náměstí podle stále platné koncepce profesora Engla. Stanice **Hradčanská** rovněž nepodvazuje možnosti realizace dosud známých záměrů úprav a dostavby území, které podle schváleného územního plánu hl. m. Prahy bude složitým uzlem souběhu a křížení komunikačních staveb Městského okruhu a nádraží Dejvice na rychlodráze PRaK a současných významných ulic.

Stanice **Malostranská** je dílem výjimečným především uspořádáním svého parteru a povrchovými objekty. Atrium se zahradou a vstupním pavilonem dotváří předpolí Valdštejnské jízdárny na úrovni kvalitativně srovnatelné s ostatními stavbami na Malé Straně. Poskytuje přitom odpočinek i estetický zážitek v klidném prostředí v sousedství rušné křižovatky na Klárově. Stavba metra v tomto případě nahradila bývalou benzinovou pumpu, garáže ministerstva kultury, budovu Krátkého (animovaného) filmu a jinak nevábné prostředí. Bylo by však velmi přínosné, kdyby se podařilo dostavět podchod pod ulicí směrem do parku, kde by mohly být v budoucnu napojeny podzemní garáže zde uvažované.

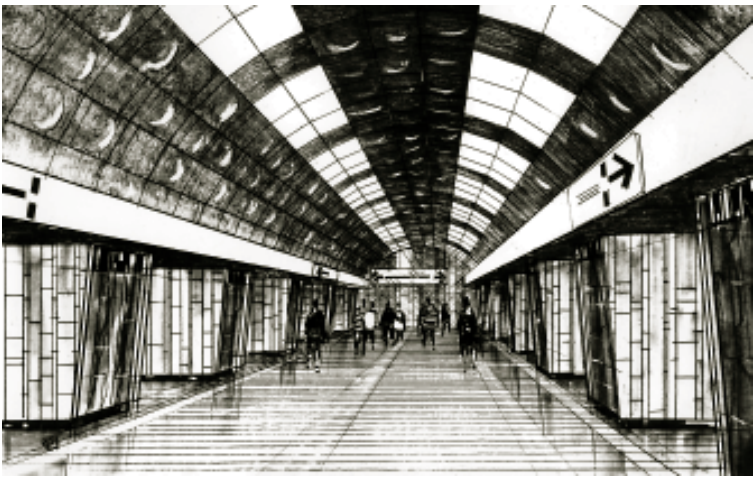
Socha Naděje z cyklu Ctnosti M. B. Brauna v Kuksu, kopie je umístěna nad eskalátorem stanice Malostranská.

Stanice **Staroměstská** je příkladem nenásilného zakomponování stavby metra do historického prostředí. Snad časem dojde ke zřízení vestibulu na východním konci Kaprovy ulice, v němž je možné zpřístupnit jednu z nejcennějších románských staveb Prahy – dům č. p. 16/I. Tento vestibul také umožní napojit dostavbu Staroměstské radnice, pokud by k ní kdy došlo.

Stanice **Můstek** byla nesporně nejrozsáhlejší stavbou na trati A. Také ona dokládá pozitivní přínos prostředí města svým celkovým vybavením. Podchod

Návrh řešení nástupiště stanice Flora.

s vestibulem na Můstku je největším pražským podchodem, i když již v současné podobě křižovatky na pěší zóně se jeví jako anachronismus. Je však třeba poznamenat, že jeho koncepce v roce 1978, kdy byl uveden do provozu, byla vlivem silného automobilového provozu v ulici 28. října a Na příkopě i na Václavském náměstí spolu s tramvajemi v tzv. myší díře a na náměstí plně opodstatněná. Již rozestavěný dům na nároží náměstí a myší díry vedle Astry bude ve svém suterénu napojen z podchodu a spolu s dalšími obchody oživí celkové prostředí. Lze do budoucna očekávat, že takováto plocha na Zlatém kříži bude vyhledávána. Také podchod ve středu Václavského náměstí může doznat oživení díky stále rostoucímu zájmu o komerční plochy v centru města.



Návrh řešení nástupiště Flora – střední loď.

Vestibul stanice **Muzeum** na trati A mohl využít technicky připravenou stavbu realizovanou v rámci tratě C a doplnil podzemní prostory pod magistrálou na dnešní stav, který vykazuje nejvyšší zatížení pěšími proudy v Praze. Velkoryse koncipované podzemní prostory se ukazují jako plně adekvátní. Lze doufat, že dojde v brzké době k odklonu dopravy na magistrále na objízdné trasy městského a silničního okruhu tak, aby dnešní často katastrofální situace se stala minulostí a aby Národní muzeum, hlavní dominanta Václavského náměstí, se stalo jeho součástí a nebylo odděleno automobilovým kanálem. Prostory stanice metra tomu nebrání, jen snad bude podchod méně zatížen a bude rezervní plochou rozvoje komerčních ploch.

***N**ástupiště stanice Malostranská s vestavěnými osvětlovacími pásy před rekonstrukcí.*

Náměstí Míru bylo se stavbou metra stabilizováno do dnešní podoby a neočekává se, že by došlo ke změnám. Pokud však bude potvrzena přestupní úloha této stanice s trasou D, dojde v blízkém okolí ke zřízení dalšího podzemního prostoru – vestibulu tratě D.

Po dalších dvou letech, v roce 1980 byl otevřen **II. provozní úsek tratě A** z Náměstí Míru na náměstí Jiřího z Poděbrad, Floru a Želivského, v roce 1984 byla zprovozněna spojka do depa v Hostivaři, avšak stanice Strašnická byla otevřena až v roce 1987 a stanice Skalka dodatečně až roku 1990.

Také tyto stanice již přinesly novou kvalitu do zón, v nichž se nacházejí: náměstí **Jiřího z Poděbrad** bylo obohaceno o odpočinkovou část náměstí s prostorově a sochařsky významnou fontánou, **Flora** potvrzuje správnost předpokladů o iniciační úloze stanic metra ve struktuře města, neboť se již realizuje velký polyfunkční palác nad vestibulem a v těsném sousedství. Rozvojový záměr významného zahraničního investora vysloveně staví na těsné vazbě na stanici metra a ostatní druhy MHD, které tu jsou k dispozici. Stanice **Želivského** silně ovlivnila rozhodování o umístění multifunkční městské haly v území zvaném Hagibor východním směrem od stanice.

Nemístně úsporná politika bývalého režimu, která nedocenila úlohu stanic metra ve městě, vedla k deformacím při urbanistické i prostorové koncepci stanic Strašnická a Skalka. Příliš mělké – totiž tzv. úsporné – založení stanice Strašnická nad kanalizací, které nerespektovalo perspektivní územní rozvojové záměry města, svým objemem i povrchovým vestibulem vytváří v území bariéru a podvazuje možnosti rozvoje lokality. Stanice **Skalka** byla budována dodatečně na již provozované spojce do depa. Trať tunelové spojky vyžaduje poněkud jiné směrové a výškové parametry a vede co nejpříměji. Lokalizovat stanici na její trati a realizovat za provozu je úlohou, kde vzniklý kompromis nemůže být optimem. Stanice leží sice v těžišti obytné zóny, ale bez perspektivy zhodnocení území novou zástavbou a v trvalém konfliktu obyvatel s negativními důsledky z návazné autobusové dopravy.

Trať A je ve stanici Strašnická upravena pro rozvětvení, když hlavní větev by měla v budoucnosti vést jižním obloukem přes Zahradní Město k nádraží Hostivař s eventualitou prodloužení.

Na druhém konci ve stanici Dejvická je trať prodloužitelná západním směrem, ale dnes dominující záměr výstavby rychlodráhy na letiště v Ruzyni a do Kladna přibližně ve stopě stávající tratě Českých drah může funkci tratě metra ve spolupráci s tramvajemi nahradit.

Proč se zmiňujeme v článku o architektuře o spíše technických okolnostech stavby metra? Protože architektura, jako jeden z výrazně syntetických oborů lidské činnosti, se netýká pouze výtvarné stránky našeho hmotného prostředí, ale formuje prostorovou, územní, krajinářskou i estetickou kompozici našich sídel, budov i domovů. Má co říci specialistům, řešícím stavební, organizační a všechny ostatní technické stránky staveb (zakládání, statika, technické zařízení, osvětlení a podobně).

Proto se bez účasti architektů nebylo možno obejít nejen při tvorbě dispozičního uspořádání a skladby prostorů jednotlivých stanic metra, ale ani při začleňování tratě metra a stanic do organizmu města.

Řešením lokalizace stanic a jejich zakomponování do organizmu města se zabývá obor **urbanismu či územního plánování**. Rozhodující úlohu v urbanistických řešeních staveb metra zaujímá územní plán města Prahy, který stanoví současnou i budoucí prostorovou a účelovou strukturu města v novodobých i historických částech města. Proto základní úlohou urbanistů metra bylo dosáhnout souladu s tímto dokumentem. Tento prostý požadavek však není jednoduché realizovat, neboť město a život jeho obyvatel a návštěvníků je intenzivně proměnlivý a navíc provoz metra jej také proměňuje. Koncepce stanice metra se musí nejen organicky zapojit do současného stavu městského prostředí, ale musí realisticky anticipovat vývoj do budoucna, ovšem tak, aby nedošlo ke zničení nebo narušení genia loci daného prostoru. Samozřejmě přitom hrají roli technické možnosti a celkové náklady. Také je důležité, zda předmětné území má možnosti rozvoje, či naopak je spíše stabilizovaným.

Podle možností budoucího rozvoje jsou některé stanice tratě A z hlediska městotvorné úlohy spíše **stabilizované:** Dejvická, Malostranská, Staroměstská,

Historický snímek stanice Dejvická (původně Leninova) s unikátními různobarevně glazovanými keramickými deskami.

Návrh řešení podchodu na Můstku dokládá snahu o velkorysé řešení.

zčásti Můstek, Muzeum, Náměstí Míru, Jiřího z Poděbrad. Lze předpokládat, že organizmus města se v jejich zónách příliš měnit nebude. Naproti tomu stanice Hradčanská, Flora, Želivského a možná i Strašnická a Skalka jsou základnami změn a **rozvoje** téměř netušeného. Dokládá to současný stavební ruch u stanice Flora. Rozvoj rozsáhlého a dosud jen sporadicky využitého území východně od stanice Želivského bude ještě nějaký čas krystalizovat, ale hodnota území jej otevře k velkorysým záměrům.

Architektura stanic tratě A je do značné míry ovlivněna výrazným prostorovým oddělením prostorů nástupišť a vestibulů dlouhými eskalátorovými tunely u 9 stanic vnitřní části tratě (Hradčanská, Malostranská, Staroměstská, Můstek, Muzeum, Nám. Míru, Jiřího z Poděbrad, Flora, Želivského). Stanice s nástupišti mělce založenými (Dejvická, Strašnická a de facto i Skalka) mají spojitost nástupišť a vestibulů podstatně kompaktnější. Tyto okolnosti vedly k formulaci zásady, že **nástupištní prostory stanic tratě A budou výrazově vzájemně příbuzné**, eskalátorové tunely prakticky jednotné a hloubené stanice ostatní se budou svým výrazem **přibližovat charakteru lokality, v níž se nacházejí,** stejně jako vestibuly a podchody ostatních stanic.

První úsek tratě A byl svým způsobem pro pražské metro průkopnickým. Vlivem politické a hospodářské podřízenosti tehdejšímu modelu výstavby metra v bývalém Sovětském svazu byla nástupiště hlubinných stanic technicky založena na principu trojlodních ražených stanic s mohutnými pilíři, vymezujícími několik málo průchodů do bočních lodí. Výjimku tvořila pouze stanice Můstek, kde předpoklady zatížení stanice přestupní úlohou dovolily použít podstatně prostorově účinnější stanici sloupového typu.

Eskalátorové tunely byly prakticky zcela shodné a dostaly utilitární výraz.

Nástupiště pilířových stanic mají boční nástupištní lodě jen málo propojené se středními loděmi. Prostorová kontinuita všech tří lodí je jen málo výrazná. Tehdejší hlavní architekt metra Dr. Otruba navrhl jednotící a rozlišující principy stanic: Obkladové desky všech tunelů nástupišť budou tvarově a materiálově jednotné – lisovaný eloxovaný hliník, barevné rozlišení stanic pásy na stěnách proti nástupišti a různými druhy kamenných obkladů na stěnách a pilířích. Za všemi interiérovými obklady musela být protivodní izolace. Osvětlení bylo integrováno do obkladů. Dnes jsou již nástupiště stanic Hradčanská, Malostranská, Staroměstská a Náměstí Míru rekonstruovány s vylepšenou protivodní izolací, kabeláží, osvětlením, ale se zachováním principu unifikace i rozlišení jednotlivých stanic. Bylo pozitivně změněno osvětlení ku prospěchu provozu i výrazu prostředí, objevily se doplňky, osvědčené na dalších tratích.

Rovněž eskalátorové tunely všech hlubinných stanic na I. úseku byly rekonstruovány a podstatně vylepšeny. Všechny eskalátory sovětské výroby na I. úseku byly vyměněny.

Nástupištní prostor stanice Můstek se odlišuje především relativně subtilními sloupy oddělujícími jednotlivé tunely nástupištního prostoru a úplným propojením všech tunelů na celou délku stanice. Prostorový vjem tohoto nástupištního prostoru je podstatně úspěšnější, otevřenější a volnější. Obklady na stěnách a klenbách jsou však přizpůsobeny jednotícímu principu tratě.

Zahrada v atriu vestibulu stanice Malostranská – nová odpočinková zóna historického jádra města.

Zdařilá kompozice vestibulu a podchodu stanice Hradčanská.

Nástupištní prostory stanic na II. úseku mají zachován princip obkladů jako na I. úseku, ale zkušenosti z průkopnického I. úseku a snížení politického vlivu vedly ke změnám konstrukce stanic, znamenajícím zúžení pilířů a zvětšení počtu a světlosti průchodů. Také nástupiště jsou užší, ale uvolněnější, opticky prostornější.

Vestibuly a podchody stanic tratě A mají skladbu prostorů a jejich materiálové řešení prakticky shodné se stanicemi tratě C. Zejména v centru města jsou však prostornější a vzdušnější. Je v nich více patrný princip pražského metra, že eliminace nepříjemného pocitu z podzemních prostor je nejlépe uskutečnitelná uvolněným halovým řešením.

V současné době probíhá v řadě stanic rekonstrukce některých částí interiérů často vyvolaná potřebou výměny podhledů a kabeláží. Při této příležitosti dochází vždy k užívání pokrokovějších, kvalitnějších a atraktivnějších materiálů a postupů. Vzhled stanic se více blíží soudobému technicistnímu výrazu. Základní prostorové uspořádání se však mění jen málo. Dokládá to, že základní prostorová koncepce a stavební základ jsou stále platné a vyhovující i pro náročnější požadavky. Lze proto vyjádřit domněnku, že i ve vzdálenější budoucnosti budou vyhovovat, a že potvrdí svou úlohu přirozené součásti městského organizmu.

Ing. arch. Evžen Kyllar, Metroprojekt, a. s.

Nástupiště stanice Skalka stavěné za provozu na spojce do depa Hostivař.

Jaký byl rok 2000 z pohledu ekonomického?

Hospodaření v roce 2000 dopadlo v naší společnosti velmi dobře. Hospodářský výsledek za rok 2000 byl zúčtován do nuly. Úspora na plánovaném hospodářském výsledku rovném nule byla ve výši 484 369,21 Kč. Splátkový kalendář zasílání dotací od hlavního města Prahy byl dodržován, proto nebylo nutno čerpat úvěr.

Tato skutečnost byla způsobena vstřícným a odpovědným přístupem orgánů hl. m. Prahy, protože v průběhu roku byl upraven rozpočet na ekonomickou realitu.

Úspěšnému zakončení roku v ekonomické oblasti však předcházel níže popsaný vývoj.

Dopravnímu podniku byla přidělena na počátku roku dotace na provoz na stejné úrovni jako v roce 1999. Očekávaný nárůst přepravních tržeb pokrýval z velké části nárůst ceny nafty. Zbytek byl použit na vykrytí ostatních položek, především energie. I díky navýšení přepravních tržeb však byl očekáván propad v celkových tržbách přibližně o 50 milionů Kč, způsobený nižšími tržbami za prodej hmotného investičního majetku.

Při tvorbě rozpočtu, zpracovávaného na úrovni vedení společnosti a jednotlivých odštěpných závodů, se musely řešit otázky naplnění jednotlivých položek rozpočtu. Jako první se vytvořila rezerva 100 milionů Kč na předpovídané navýšení cen nafty ve srovnání s rokem 1999 (podle předpokladu byla tato částka vyčerpána). Další položkou nutnou k vykrytí byla položka mzdových nákladů a odvodů, která byla odsouhlasena s odborovými organizacemi. Také v položkách energie bylo zapracováno očekávané navýšení. Všechna navýšení byla učiněna na úkor především položky odpisů a položky opravy a udržování. V této podobě byl zpracován první návrh rozpočtu s očekávaným propadem přibližně 550 milionů Kč.

V této fázi začala jednání generálního ředitele se zastupiteli hl. m. Prahy o vyřešení nedostatku finančních prostředků. V první fázi se připravil postup změny účelovosti dotace z investiční dotace do provozní dotace na vykrytí propadu v položce odpisů. Tento propad byl způsoben především aktivací tratí metra, aktivací nových autobusů a aktivací ostatních budov, strojů a zařízení. Zastupitelstvo tuto závažnou situaci uznalo a změnu účelovosti dotace v červnu schválilo.

Současně generální ředitel jednal o vykrytí nedostatku finančních prostředků v mzdových nákladech a v položce oprav a udržování. V opravách a udržováních hrozila situace zrušení nutných akcí, což by ovšem ohrozilo provoz a bezpečnost přepravy a tím vyvolalo nespokojenost uživatelů MHD, kteří by hledali jiné formy přepravy. Zastupitelstvo vyšlo našim požadavkům vstříc a schválilo na konci června zvýšení provozní dotace o 160 milionů Kč. Tyto prostředky vykryly nedostatky ve mzdových nákladech a v nákladech na opravy a udržování.

V září byla navýšena dotace o 50 tisíc Kč na pořízení cyklistických stojanů ke stanicím metra.

V dalších měsících se příznivě vyvíjely přepravní tržby, a tak vedení společnosti ve smyslu uzavřené dohody o mzdovém vývoji navýšilo objem mzdových nákladů o 0,47%.

Současně s tím negativně narůstala cena nafty. Z tohoto důvodu bylo požádáno o změnu účelovosti dotace ve výši 18,5 milionu Kč účelově vázaných na naftu.

Na konci roku vzrostly přepravní tržby, snížila se cena nafty a vzrostly tržby z dočasně volných finančních prostředků. Tyto uspořené prostředky byly použity na tvorbu odpisů (probíhala zvýšená aktivace investic) a na vytvoření rezervy na opravy a udržování.

V průběhu roku probíhaly dílčí audity na všech o. z. a ředitelství společnosti. Konečný audit společnosti bude předán vedení společnosti 16. března letošního roku.

Příznivý průběh z hlediska ekonomického, především ve druhé polovině roku, nás však nesmí ukonejšit. Je nutno neustále hlídat hospodárnost a hledat oblasti, ve kterých můžeme uspořit, ale ne na úkor cestujících a kvality přepravy.

Tímto děkuji všem, kteří se podíleli na úspěšném zvládnutí hospodaření v naší společnosti.

Ing. Václav Pomazal, CSc.

Foto: Petr Malík

Oblast provozu v roce 2000 v číslech

Ukazatel	plán	skutečnost	% plnění
dotace na provoz MHD v tis. Kč	6 692 851	6 692 367	99,99
redukovaný hospodářský výsledek v tis. Kč	0	0	100,00
redukované náklady v tis. Kč	59 806 105	59 870 007	100,10
redukované výnosy v tis. Kč	59 806 105	59 870 007	100,10
z toho: přepravní tržby vč. pokut v tis. Kč	2 419 700	2 451 037	101,29
provozní vozkm dle smluv v tis. km	147 488	146 559	99,37
provozní mkm dle smluv v tis. km	17 390 535	17 299 980	99,48
počet jízd v MHD		1 033 171	
počet cest		515 072	
náklad **v Kč** na 1 vozkm	62,82	62,97	100,23
náklad **v Kč** na 1000 mkm	534,81	538,54	100,69
náklad na 1 jízdu v MHD **v Kč**		8,9835	
náklad na 1 cestu **v Kč**		18,3082	

Poznámka: Cesta znamená dopravu cestujícího od zdroje k cíli a skládá se z jedné až několika jízd podle počtu nutných přestupů.
Jedna jízda je jízda uskutečněná jedním dopravním prostředkem MHD bez přerušení (přestupu). Každý přestup při cestě se počítá jako další jízda.

Volby do dozorčí rady se blíží

Jedna z nejvýznamnějších vnitropodnikových událostí letošního roku, volby dvou nových členů do dozorčí rady a s nimi spojené volby nových volitelů, vstoupila do další fáze.

Námi zvolení volitelé budou k volebnímu aktu vyzváni vždy v nejbližších pěti letech, kdy někomu ze zvolených zaměstnanců skončí mandát (v letošním roce ing. Václav Procházka) nebo svou funkci nebude moci vykonávat z důvodu střetu zájmů (v tomto případě ing. Ladislav Špitzer), proto bychom měli k volbám přistupovat co nejpečlivěji.

Námi vybraní volitelé rozhodnou o tom, kdo bude reprezentovat zájmy všech našich zaměstnanců v dozorčí radě a významnost zastoupení v druhém nejvýznamnějším orgánu společnosti snad není třeba připomínat. Proto výzva k pečlivosti a zodpovědnosti. Při výběru kandidátů na volitele nebo do dozorčí rady může každý zaměstnanec naší společnosti uplatnit svůj názor.

V našem případě už jsme tak většinou učinili, nebo nás to čeká v nejbližších dnech. Nejdál postoupili v odštěpném závodě Autobusy, kde volby proběhly v době výplatního termínu za měsíc leden 2001. Převážná většina pracovníků tohoto o. z. pracuje v nepřetržitém provozu a v těchto provozech je organizace voleb vždy obtížná. Zejména u profese řidič autobusů nebo dispečer. Ti vykonávají svoji práci mimo sídlo firmy.

V o. z. Autobusy se voleb zúčastnila nadpoloviční většina zaměstnanců a kandidátem byl zvolen pan Jiří Čada, hospodář podnikového výboru odborového svazu. Společně s ním bylo zvoleno i 28 volitelů, kteří společně s kolegy z Metra, Elektrických drah a ředitelství 11. dubna letošního roku zvolí dva nové členy dozorčí rady.

O situaci v odštěpném závodě Elektrické dráhy nám podal informaci asistent ředitele Pavel Smolař: „Zaměstnanecký odbor v souladu s volebním řádem a ve spolupráci s jednotlivými dílenskými výbory a závodním výborem odborového svazu zvolí 25 zaměstnanců, kteří budou voliteli. Zároveň navrhne kandidáty do dozorčí rady. Předpokládaný termín ukončení výběru je v prvním týdnu měsíce března."

Velice pečlivá příprava provází volby v odštěpném závodě Metro. Na společné schůzce zástupců vedení o. z. Metro s předsedy odborových organizací byl dohodnut „Volební řád pro volbu volitelů – zástupců zaměstnanců a kandidátů na funkci člena dozorčí rady z řad zaměstnanců odštěpného závodu Metro". Následně byl vydán Pokyn vedoucího právního odboru, kde jsou zpracována administrativně technická opatření pro řádné zajištění průběhu voleb. Pokynem byla také ustanovena volební komise o. z. Metro složená ze tří zástupců hospodářského vedení, čtyř zástupců závodního výboru o. z. Metro a po jednom zástupci závodního výboru strojvedoucích a Všeobecných odborů Metro.

Podle organizačních útvarů a podle počtu zaměstnanců bylo stanoveno 8 volebních okrsků a stanoven harmonogram voleb. Ve všech volebních okrscích byly ustanoveny volební komise.

Díky dobré informovanosti se podařilo zajistit potřebný počet zaměstnanců, kteří se přihlásili jako kandidáti na volitele i jako zájemci o kandidáty na funkci člena dozorčí rady. Uzávěrka těchto přihlášek byla 12. února. Volby probíhají v o. z. Metro od 27.února do 9. března.

Na ředitelství byla uzávěrka pro kandidáty na volitele i členy dozorčí rady 15. února a k volebním urnám půjdou zaměstnanci 7. března. Vyberou 4 volitele a 2 kandidáty na členy dozorčí rady.

V dubnovém DP–KONTAKTu přineseme seznam všech volitelů a představíme kandidáty do dozorčí rady.

–bda–

Preference tramvají světelnou signalizací v Praze – stav k 31. prosinci 2000

Stalo se již nepsanou tradicí, že počátkem každého nového roku jsou prezentovány výsledky toho, čeho se dosáhlo v preferenci vozidel městské hromadné dopravy během roku minulého.

Popisovat význam a potřebnost preference by již asi bylo nošením dříví do lesa. Proto si pouze připomeňme, že **v Praze je preference MHD před dopravou automobilovou – a jmenovitě preference MHD světelnou signalizací – stanovena jako dopravně politický princip v Zásadách dopravní politiky hlavního města Prahy, schválených Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. ledna 1996. Uplatňování preference MHD vůči automobilové dopravě v řízení dopravy v Praze bylo dále odsouhlaseno usnesením Rady hl. m. Prahy číslo 747 ze dne 25. června 1996.**

Preference tramvají světelnou signalizací (SSZ) je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. K datu 31. prosince 2000 dosáhl počet SSZ s možností preference tramvají 59 míst, což představuje 31 % z celkového počtu 188 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 25 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována tzv. preference absolutní, na ostatních místech tzv. preference podmíněná. Preference tramvají je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Postup zavádění preference je uveden v následujícím přehledu. Z něj je bohužel patrné, že v roce 2000 se rozšiřování preference světelnou signalizací téměř zastavilo.

Foto: Josef Karel

Rok (stav k 31.12.)	Celkem SSZ na tramvajové síti	Z toho SSZ umožňující pref. tram.	%
1993	183	2	1
1994	183	11	6
1995	186	20	11
1996	186	31	17
1997	187	39	21
1998	189	51	27
1999	187	57	30
2000	188	59	31

● **Dynamické řízení** je takové řízení světelnou signalizací, které podle dopravních nároků v reálném čase, zjišťovaných dopravními detektory, bezprostředně reaguje na průběh dopravy a podle okamžité poptávky mění délky zelených signálů a střídá fáze řízení. Tím může snížit zdržení a zastavování vozidel před SSZ a celkově zvýšit plynulost provozu ve srovnání s klasickým řízením pevnými signálními programy.

● **Preference MHD světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby signálu volno jedoucími vozidly MHD**. Jejím cílem je návěstit volno vozidlům MHD tak, aby mohla projet křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením.

● **Absolutní preference** znamená takový způsob řízení, který v běžném provozu umožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce, bez jakéhokoliv zastavování a zdržení před signálem stůj, všem vozidlům MHD (s výjimkou pouze mimořádných situací, například při současném příjezdu více vozidel MHD za sebou a v takových časových polohách, že by při absolutním preferování všech vozidel MHD došlo k nadměrnému prodloužení červených signálů pro automobilovou dopravu, cyklisty nebo chodce).

● **Podmíněná preference** znamená takový způsob řízení, který sice neumožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce všem vozidlům MHD (některá vozidla budou zastavena a zdržena signálem stůj), ale umožní alespoň výrazný pokles zdržení a počtu zastavení vozidel MHD před SSZ ve srovnání s řízením bez preference. Míra podmíněné preference (respektive míra jejího přiblížení absolutní preferenci) pak závisí na konkrétním řešení a způsobu řízení dané křižovatky.

Technické předpoklady pro preferenci: řadiče a detekce

Základním technickým předpokladem pro možnost zavádění preference jsou mikropočítačové řadiče (ovládací přístroje světelné signalizace), které je možné naprogramovat tak, aby uměly reagovat na požadavky vozidel MHD v reálném čase a podle těchto požadavků měnit průběh řízení ve prospěch plynulejšího průjezdu MHD. Tento předpoklad splňují moderní řadiče firem Signalbau Huber a Eltodo, které jsou v Praze instalovány od roku 1993. Na řadičích starších typů, které v Praze na řadě míst ještě dožívají, nelze preferenci zavádět. Druhým technickým předpokladem pro preferenci je možnost přihlašování a odhlašování požadavků vozidel MHD na signál volno, tzv. detekce.

Rozšiřování preference je tak závislé – mimo jiné – na postupu výměny řadičů na křižovatkách a na vybavování křižovatek potřebnými detektory pro vozidla MHD, jak je uvedeno dále. (***Poznámka:*** *V současné době probíhá na řadě křižovatek tzv. prostá výměna řadičů, kdy se staré elektromechanické řadiče nahrazují novými mikropočítačovými řadiči, ale detektory se nedoplňují. Na těchto křižovatkách nelze preferenci zavádět.*)

Podmínkou účinné preference je dostatečný časový předstih nároků vozidel MHD před příjezdem ke stopčáře, aby řadič stačil na nároky vhodně zareagovat. Zkušenosti ukazují, že optimální časový předstih přihlášení je 25 až 30 sekund. Z toho vyplývá nutnost umísťovat přihlašovací detektory ve větších vzdálenostech před stopčárami, na volné trati 300 až 350 metrů před křižovatkami. U zastávek MHD situovaných těsně před křižovatkami se potřebného časového předstihu nároku může výhodně dosáhnout zastávkovými pobyty, takže přihlašovací detektory mohou být umístěny před vjezdy do zastávek. Pokud z prostorových nebo jiných důvodů nelze umístit přihlašovací detektor v potřebné vzdálenosti před křižovatkou a musí být situován blíže, je pak účinnost preference nižší.

V Praze se k detekci tramvají používají:

● trolejové kontakty,

● kontaktní zámky – pro nouzové ruční nárokování signálu volno v místech, kde je tento signál zařazován do signálního programu pouze při nárocích tramvají (na výzvu tramvají),

● v místech s kolejovým rozvětvením se trolejové kontakty kombinují s elektrickým ovládáním výměn, z něhož je odvozována tzv. směrová detekce tramvají – rozlišení směru jízdy tramvají podle postavení výměny.

K 31. prosinci 2000 bylo na 59 křižovatkách vybavených pro preferenci tramvají instalováno přibližně 330 trolejových kontaktů. Původně byly používány jednoduché pružinové kontakty (tzv. „brnkačky“), v posledních letech se instalují trolejové kontakty typu PTK1 s pryžovými kontaktními pásky. Podle dosavadních zkušeností lze jako vhodný spolehlivý typ kontaktu doporučit pouze typ PTK1 (výrobce AŽD Praha).

Výpisy z pamětí řadičů o počtech přihlašovaných a odhlašovaných tramvají (pantografů) ukazují, že pokud je detekce na křižovatce správně provedena, je **spolehlivost trolejových kontaktů PTK1 velmi vysoká – více než 99,5 % – a je na srovnatelné úrovni se spolehlivostí náročných systémů bezkontaktní aktivní detekce v zahraničí.**

Optimálním cílovým řešením by byla tzv. aktivní detekce, která se obejde bez zranitelných mechanických prvků na troleji, to znamená aktivní vysílání požadavků na preferenci přímo z jedoucích vozidel. Podmínkou aktivní detekce je však vybavení všech vozidel MHD zařízením, které dokáže v požadovaných místech na trase (s přesností na metry) vysílat prostřednictvím radiosignálů nebo infrasignálů požadavky na signál volno z jedoucích vozidel MHD do řadičů světelné signalizace. Tato detekce se již řadu let úspěšně používá v zahraničí. V Praze by mohla aktivní detekce nahradit u tramvají nyní používané trolejové kontakty. U autobusů je aktivní detekce základní podmínkou, bez které nelze preferenci autobusů na SSZ vůbec zavádět, neboť jinak než vysíláním požadavků na preferenci přímo z jedoucích autobusů nelze v řadičích rozlišit autobusy od ostatních vozidel v dopravním proudu.

Poznámka: *Neexistence aktivní detekce v Praze je důvodem, proč se preference na SSZ musela dosud omezit pouze na tramvaje, kde je možné použít trolejové kontakty. Preference autobusů na SSZ tak zůstává stále neřešitelným problémem, ačkoliv by přednostní volba signálu volno jedoucími autobusy byla nanejvýš žádoucí. Naléhavost tohoto problému je o to větší, že automobilový provoz roste nejrychleji právě ve středním pásmu a v okrajových částech města, kde je těžiště autobusové dopravy MHD a kde jsou autobusy stále více zdržovány popojížděním v kolonách automobilů.*

Způsoby preference

Z dopravně inženýrského hlediska je preference MHD světelnou signalizací založena na možnosti následujících modifikací průběhu řízení, které probíhají v reálném čase v sekundových krocích, podle aktuálních dopravních nároků na každé křižovatce:

● **Prodlužování a zkracování fází:** pokud v okamžiku nároku vozidla MHD právě probíhá vlastní fáze, prodlouží se o čas potřebný k jízdě vozidla MHD od přihlašovacího detektoru ke stopčáře. Pokud právě probíhá jiná – kolizní – fáze, zkrátí se (nebo se ukončí její prodlužování) tak, aby vlastní fáze nastala co nejdříve. Použití je možné na SSZ izolovaných i v koordinaci. Podle konkrétních podmínek může být zadáno buď jen prodlužování nebo jen zkracování nebo obojí. Efekt pro MHD může být malý až velmi významný a závisí na tom, v jak velké části cyklu řízení je prodlužování nebo zkracování umožněno.

● **Změna pořadí fází:** v případě nároku vozidla MHD v zadaných časových intervalech cyklu řízení se změní pořadí fází tak, aby požadovaná fáze byla zařazena do signálního programu co nejdříve, čímž se změní pravidelný sled fází. Přichází v úvahu u tří– a vícefázových cyklů řízení. Použití je možné na SSZ izolovaných i v koordinaci. Efekt pro MHD může být významný obzvláště v kombinaci s předcházejícím prodlužováním a zkracováním fází.

● **Vložení fáze navíc v případě výzvy (poptávky):** v případě nároku vozidla MHD se do cyklu řízení zařadí fáze, která se v něm pravidelně neopakuje, a to buď na úkor zkrácení ostatních pravidelných fází nebo na úkor prodloužení délky cyklu řízení. Použití je možné na SSZ izolovaných i v koordinaci, výzvy je možné kombinovat s výše uvedenými způsoby. Použití výzev je obecně účelné pro ty signální skupiny, u nichž se nárok neobjevuje v každém cyklu (například pro tramvajové oblouky v křižovatkách, pro výjezdy ze smyček, výjezdy ze samostatných drážních těles ležících mimo komunikaci), takže při neexistenci nároku je možné využít ušetřený čas pro ostatní dopravní směry, a tím celkově zvýšit plynulost provozu a účinnost řízení. Naopak v případě pevného zařazování těchto signálních skupin do programu řízení by v některých cyklech byly tyto signály volno zcela nevyužity.

Efekty preference

Na SSZ s preferencí tramvají se dosahuje celkového průměrného poklesu zdržení tramvají před světelnou signalizací o 50 až 70 % (z toho na SSZ s absolutní preferencí až o 100 %) ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference.

Na křižovatkách, kde se tramvajové tratě větví do více směrů, jsou při dynamickém řízení s preferencí zařazovány signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů pokud možno v tom pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se významně omezilo zdržování tramvají mezi sebou navzájem, jejich shlukování před křižovatkami a téměř vyloučilo zdržení přesahující délku cyklu – například na křižovatkách Vinohradská – Starostrašnická (Vinice), Svobodova – Na Slupi (Albertov), Palackého náměstí, Národní divadlo, Křižovnická – Kaprova (Staroměstská), Strossmayerovo náměstí nebo Dělnická – Komunardů. (***Poznámka:*** *Při původním řízení pevnými signálními programy s neměnným pořadím fází totiž docházelo k tomu, že pokud tramvaje jedoucí do různých směrů přijely k SSZ za sebou v opačném pořadí, než byl naprogramovaný pevný sled fází pro různé směry jízdy, kvůli první tramvaji čekající na svůj signál volno nemohla druhá tramvaj využít signál volno pro svůj směr a musela na něj čekat až do dalšího cyklu.*)

Zkušenosti z křižovatek se zavedenou preferencí přitom ukazují, že při vhodném návrhu řídicí logiky **nemá ani vysoká míra preference obecně významnější negativní vliv na plynulost ostatního provozu, neboť preferenční zásahy do světelného řízení mohou být následně kompenzovány prodlužováním zelených signálů podle potřeb automobilové dopravy.**

I při preferenci tramvají se dynamickým řízením obvykle podaří současně zvýšit i plynulost provozu automobilové dopravy ve srovnání s původním řízením pevnými signálními programy.

Pokud v důsledku preference tramvají někde dojde k částečnému zhoršení plynulosti provozu automobilů, lze to považovat z dopravně politických důvodů za přijatelné, neboť:

● upřednostňování MHD před automobilovou dopravou je dopravně politickým zájmem města,

● **přírůstek zdržení automobilů, vzniklý při preferování MHD, je zcela zanedbatelný** ve srovnání s celkovým zdržením automobilů, způsobeným vysokou hustotou provozu na městské komunikační síti,

● vzhledem ke čtyřicetinásobně až stonásobně vyšší obsazenosti tramvají ve srovnání s automobily **se při preferování tramvají celkové zdržení všech účastníků dopravy na křižovatce (cestujících v MHD i automobilech) vždy významně sníží.**

V příštích letech se má preference tramvají rozšiřovat na další světelné signalizace v závislosti na rekonstrukci světelných signalizací na křižovatkách. V cílovém stavu by měla být možností preference tramvají vybavena všechna SSZ na tramvajové síti. Preference MHD na světelné signalizaci je jedním z významných opatření, kterým lze zvýšit nejen plynulost provozu, ale současně i cestovní rychlost a pravidelnost dopravy, to znamená přispět k celkovému zvyšování kvality MHD.

Některé problémy spojené s preferencí

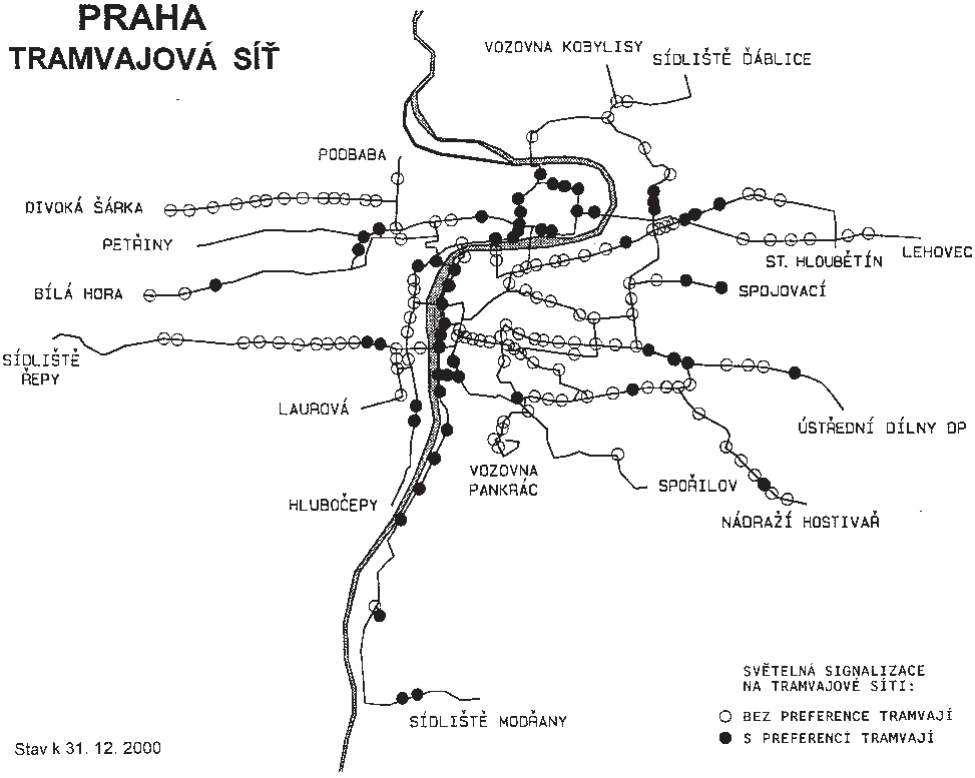
Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze ve větším měřítku zaváděna již 8 let, počet křižovatek vybavených pro preferenci dosáhl téměř šesti desítek a pro další jsou zpracovávány projekty. Proto je namístě uvést i získané zkušenosti a upozornit na některé problémy spojené s preferencí v pražských podmínkách.

Úvodem je třeba zdůraznit, že uvedených 59 křižovatek vybavených pro preferenci bohužel automaticky neznamená, že jsou na všech tramvaje vždy preferovány. Na některých z nich je preference podle rozhodnutí odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy podstatně omezena nebo dokonce dočasně zrušena (jak je uvedeno dále). Preference zároveň nefunguje v těch případech, kdy dojde k poruše tramvajové detekce a tato porucha není včas odstraněna. U křižovatek připojených na dopravní řídicí ústřednu nefunguje preference navíc tehdy, když policie v ústředně z nějakého důvodu navolí řízení pevnými signálními programy (které preferenci neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které preferenci umožňují) – nyní se týká křižovatek v Holešovicích a na Letné, v budoucnu se bude týkat všech křižovatek v Praze.

Foto: Josef Karel

Na křižovatkách, kde byly k detekci tramvají instalovány pružinové kontakty (tzv. „brnkačky“), je problematická jejich zranitelnost spojená s krátkou životností, a to obzvláště v místech, kde tramvaje jezdí vyššími jízdními rychlostmi. Řešením by byla výměna všech pružinových kontaktů za typ PTK1.

Podmínkou funkceschopnosti celého systému preference je kvalitní kontrola, údržba a operativní odstraňování poruch. Pokud dojde k poruše tramvajové detekce, trvá někdy i velmi dlouho, než se porucha zjistí a než dojde k jejímu odstranění. Řešení tohoto problému by napomohlo, kdyby správce signalizace zavedl takový systém periodických kontrol řadičů, které by zahrnovaly i kontrolu správnosti detekce tramvají (lze to poznat v řadičích jednoduchým způsobem), a důsledně trval na jejich provádění. Pak by se nemohlo stát, že například již od listopadu 2000 do začátku února 2001, tj. téměř tři měsíce, světelná signalizace nereagovala na tramvaje například na křižovatkách Vyšehradská – Benátská (Botanická zahrada) ve směru od Albertova a Národní divadlo ve směru z mostu Legií (zapříčiněno s nejvyšší pravděpodobností buď poruchou detekce nebo poruchou reakce řadiče na detekci), nikdo o tom



vlastně ani nevěděl a problém se začal řešit až v letošním únoru na upozornění autora tohoto textu.

Na rozdíl od ostatních preferenčních opatření (tramvajové prahy – betonové dělicí prvky pokládané do vozovky podél tramvajových kolejnic, zřizování vyhrazených BUS–pruhů, úpravy organizace dopravy na křižovatkách a další), která jsou řešena týmem odborníků v rámci „Projektu preference povrchové MHD v Praze“, běží zavádění preference světelnou signalizací v Praze víceméně živelně, jaksi „samospádem“, odkázáno převážně pouze na iniciativu několika jedinců v Ústavu dopravního inženýrství a v Dopravním podniku a na vstřícnost pracovníků Technické správy komunikací. Této preferenci chybí koncepce, neřeší se systematicky a cílevědomě potřebná aktivní detekce (která je nutnou podmínkou pro možnost preference autobusů světelnou signalizací a byla by žádoucí i pro tramvaje) a při řešení konkrétních křižovatek záleží pouze na projektantovi, jakou preferenci navrhne a zda ji navrhne vůbec. Při dalším rozšiřování počtu trolejových kontaktů může v budoucnu vzniknout v Dopravním podniku problém jejich montáže, údržby a financování – při současném průměrném počtu 5,6 trolejových kontaktů na jedno SSZ s preferencí tramvají by rozšíření preference na všech přibližně 190 SSZ s tramvajovým provozem znamenalo celkový počet 1000 až 1100 trolejových kontaktů a k tomu několik desítek kilometrů odporových kabelů, vedených pomocným vzdušným vedením od kontaktů k vlastním tramvajovým detektorům.

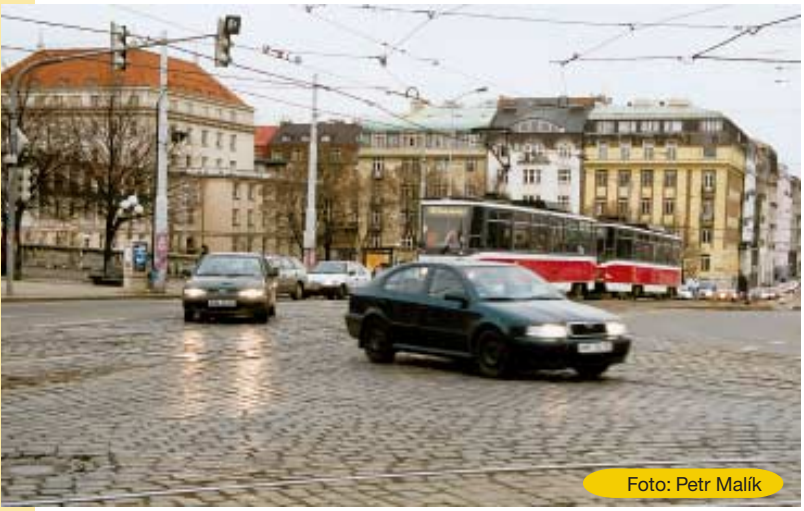


Foto: Petr Malík

Jako inspirace by mohly posloužit zkušenosti ze zahraničí, které ukazují, že preference MHD světelnou signalizací má úspěch tam, kde byly splněny následující podmínky:

- preference MHD světelnou signalizací je prioritním zájmem příslušné radnice i provozovatele MHD,
- tato preference je řešena koncepčně,
- obecný zájem na preferenci (deklarovaný například zásadami dopravní politiky města) je konkretizován do jednoročních až čtyřletých programů jmenovitých opatření, zahrnujících výstavbu nových SSZ s preferencí, úpravy a rekonstrukce stávajících SSZ pro preferenci, úpravy řídicí logiky a optimalizaci řízení, vybavování vozidel MHD zařízeními pro aktivní detekci a podobně,
- garantem těchto programů je příslušná radnice,
- financování preferenčních opatření je zajištěno účelově přidělovanými dotacemi z městského rozpočtu,
- tyto dotace mají v rozpočtu města vysokou prioritu a v rámci prostředků na dopravu bývají nadřazeny i financím na dopravní výstavbu,
- radnice průběžně kontroluje plnění těchto programů.

Zhoršuje preference tramvají dopravní poměry v Praze nebo nezhoršuje?

V poslední době se občas objevují názory, že preferování tramvají na světelné signalizaci způsobuje na některých místech fronty vozidel, a že tudíž zhoršuje dopravní poměry ve městě. K tomu lze při důkladné znalosti problému s plnou vážností uvést, že příčinou dopravních problémů v Praze není MHD ani její preference (neboť vozidla MHD tvoří jen malý zlomek dopravního proudu všech vozidel), nýbrž automobily, protože jich jezdí stále více, zdržují se stále častěji samy mezi sebou a na komunikační síť – především na křižovatky – se prostě všechny v potřebný čas nevejdou. Důkazem jsou stále četnější a rozsáhlejší dopravní zácpy i v místech, kde není žádná preference MHD, a dokonce i na nejkapacitnějších rychlostních komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojce).

Problematika preference tramvají na silně zatížených křižovatkách ve vztahu k provozu automobilové dopravy je ilustrována na následujících vybraných příkladech.

Křižovatka Lidická – Zborovská: je dosud řízena starým elektromechanickým řadičem a tudíž bez možnosti aktivní preference tramvají. V roce 1992 zde Ústav dopravního inženýrství – ve snaze zlepšit průjezdnost tramvají – alespoň upravil fázování pevného programu ve prospěch tramvají (rozdělení jednoho delšího volna pro tramvaje na dvě krátká volna v průběhu jednoho cyklu řízení), čímž se průměrné zdržení tramvají snížilo o 40 % (z původních 25 sekund na 15 sekund). V roce 1998 byla tato úprava zrušena. Výsledkem byl podstatný nárůst průměrného zdržení tramvají (o 73 %, z 15 sekund na 26 sekund), ale fronty automobilů stejně zůstaly, neboť dopravní nároky automobilové dopravy jsou vyšší než kapacita křižovatky a celého Smíchova.

Křižovatky Bubenské nábřeží – Argentinská a Bubenské nábřeží – tramvajová trať: v roce 1998 zde byly rekonstruovány světelné signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají. Po důkladném zvážení všech okolností zde Ústav dopravního inženýrství navrhl velmi vysoký stupeň preference tramvají, neboť i při této vysoké preferenci by byla kapacita pro automobilovou dopravu vyšší než kapacita kritických křižovatek v okolí. Na požadavek odboru dopravy MHMP a Policie ČR však zde musela být od počátku preference podstatně omezena, a to vždy pouze na druhou křižovatku ve směru jízdy tramvaje. Jako důvod bylo uváděno, aby tramvaje nenarušovaly volno pro automobilovou dopravu (!!). V roce 1999 byla na požadavek městských orgánů preference dále redukována ve prospěch automobilové dopravy. Výsledkem je minimální stupeň preference blížící se spíše stavu bez preference, v denním období zde většina tramvají musí při průjezdu dvakrát zastavit, ale fronty automobilů na tahu Bubenské nábřeží – Argentinská v obou směrech trvají i nadále, neboť jsou způsobovány přetížením okolních křižovatek.

Křižovatka Jiráskovo náměstí: patří již řadu let k chronicky přetíženým v Praze. V roce 1998 zde byla rekonstruována světelná signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají. Tím se dosáhlo významného zlepšení provozu tramvají – pokles zdržení přibližně o 40 %. Zároveň byla i při preferenci tramvají zvýšena kapacita kritického automobilového směru z Rašínova nábřeží od Výtoně vlevo na Jiráskův most o 20 %. Fronty vozidel však stejně nebyly odstraněny ani zmírněny, neboť nabídnuté zvýšení kapacity bylo okamžitě využito vyšším počtem přijíždějících vozidel. Vedlejším negativním efektem jsou delší fronty vozidel na Jiráskově mostě a na navazujících křižovatkách na Smíchově, který je přetížen jako celek.

Křižovatka Palackého náměstí: patří k problematickým pražským křižovatkám. V roce 1985 bylo celé náměstí v souvislosti s výstavbou linky B metra přestavěno a při přestavbě bylo původní téměř přímé vedení tramvajových kolejí z Palackého mostu do ulice Na Moráni změněno na stávající esovité, které je dopravně velmi nevhodné, se sníženou rychlostí jízdy tramvají na 10 km/h. Důsledkem jsou dlouhé vyklizovací časy tramvají při průjezdu křižovatkou. V roce 1999 zde byla rekonstruována světelná signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají, čímž se dosáhlo zlepšení provozu tramvají i automobilové dopravy, a to i při vysokém zatížení tramvajemi (ve špičkových obdobích zde projíždí 120 tramvají za hodinu ve čtyřech různých směrech). Signály volno pro tramvajové oblouky a pro přímý směr Moráň – Palackého most jsou nyní vybírány pouze při nárocích tramvají a v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se významně omezilo zdržování tramvají mezi sebou navzájem a jejich shlukování před křižovatkou. Efekt preference je patrný obzvláště na vjezdu od Moráně, kde v dopravních špičkách přijíždí 45 tramvají za hodinu a kde při původním řízení pevnými programy vznikaly kolony tramvají se zdržením přesahujícím i 5 minut. Vzhledem k dynamice řízení a k výběru volna pro většinu tramvajových směrů pouze při nárocích tramvají se na křižovatce zvýšila kapacita i pro všechny automobilové směry. Například kapacita kritického automobilového směru z Rašínova nábřeží od Výtoně vlevo na Palackého most byla zvýšena o 18 %. Fronty vozidel však stejně nebyly odstraněny ani zmírněny, neboť dopravní nároky jsou stále podstatně vyšší než nabídnuté zvýšení kapacity. Vedlejším negativním efektem jsou delší fronty vozidel na Palackého mostě v důsledku omezené kapacity navazujících křižovatek na Smíchově.

K Palackého náměstí je potřebné ještě poznamenat, že v denním období je preference tramvají parametricky omezena tak, aby tramvajovými nároky nebyla snižována kapacita zatížených vjezdů automobilové dopravy kolizních s tramvajemi. To znamená, že výběry tramvajových fází jsou řídicí logikou omezeny v závislosti na četnosti tramvajových nároků, na časových polohách tramvajových nároků v průběhu cyklu a v závislosti na nárocích automobilové dopravy v kolizních fázích. Vzhledem k vysoké frekvenci přijíždějících tramvají ve směru od Moráně to má však za následek, že i při dynamickém řízení zde občas dojde k vytvoření fronty tramvají. Pokud by zde preference omezena nebyla, odstranily by se i tyto občasné fronty a dále by se zkrátilo zdržení tramvají ve všech směrech, a to jen s minimálním negativním dopadem na automobilovou dopravu (omezení preference lze zrušit velmi jednoduchým způsobem – změnou jediného parametru v řadiči).

Křižovatka Vypich (Bělohorská – Ankarská): patří již řadu let k silně zatíženým a problematickým pražským křižovatkám. V roce 1999 zde byla rekonstruována světelná signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají. Tím se dosáhlo významného zlepšení provozu tramvají – pokles jejich průměrného zdržení v denním období o 83 % (z původních 23 sekund na 4 sekundy), v nočním období pak až o 100 % (z původních 23 sekund na 0 sekund). Po rekonstrukci signalizace se i výrazně snížil počet dopravních nehod na křižovatce: z 50 nehod v roce 1998 (z toho 12 s tramvají) na 30 nehod v roce 2000 (a z toho žádná nehoda s tramvají – podle statistiky Policie ČR).

I po zavedení dynamického řízení zde zůstaly dva problémy. Jedním z nich jsou fronty vozidel ve směru z Bělohorské od centra vlevo do Kukulovy, kde projíždějí i dvě frekventované autobusové linky MHD (174 a 180). K tomu je nutné uvést, že dynamickým řízením byla i při preferenci tramvají zvýšena kapacita tohoto směru až o 47 %, se záměrem zlepšit podmínky i pro průjezd autobusů. Navzdory tomuto záměru zde fronty vozidel zůstaly, avšak nikoliv kvůli preferenci tramvají, nýbrž proto, že nabídnuté zvýšení kapacity bylo okamžitě využito větším počtem automobilů. Druhým problémem jsou fronty na obou vedlejších vjezdech z Kukulovy i z Ankarské. Tyto fronty rovněž nejsou způsobovány

preferencí tramvají, nýbrž především nárůstem vlevo odbočujících vozidel z obou vjezdů. Tato vozidla najedou v době zelené do křižovatky, ale protože musí dávat přednost protisměrům, při silnějším provozu vytvoří tak dlouhé fronty, že brání v průjezdu i souběžně jedoucím vozidlům v přímých směrech. Problémem je také dokončení jejich odbočení při změně fází, pokud v křižovatce stojí více vozidel, ale to rovněž nesouvisí s preferencí tramvají. Ke způsobu řízení je nutné připomenout, že v denním období je preference tramvají na křižovatce parametricky omezena tak, že nesnižuje kapacitu žádného automobilového vjezdu. Důkazem je zvýšení počtů vozidel projíždějících křižovatkou o 4 % po zavedení dynamického řízení s preferencí tramvají.

Na požadavek Policie ČR zde byla preference tramvají na podzim 2000 zrušena. Původně mělo být toto zrušení pouze na zkoušku a trvat jeden týden, ale pro nesouhlas Policie ČR již preference nebyla – i přes několikeré urgence zástupců Dopravního podniku na pracovních jednáních – do dne zpracování tohoto textu obnovena.

Kontrolní měření provedená v září 2000 (za stavu s preferencí), v listopadu 2000 a v únoru 2001 (za stavu bez preference) ukázala, že preference tramvají prodlužovala průměrné délky cyklů řízení i průměrné zdržení automobilů (včetně autobusů MHD) pouze o 3 sekundy, zatímco zdržení automobilů závisí především na tom, jak je křižovatka zatížena. Například ve směru z Bělohorské od centra vlevo do Kukulovy se průměrné zdržení automobilové dopravy (včetně autobusů MHD) pohybovalo v dopravních špičkách v rozmezí od 24 do 117 sekund podle momentálního zatížení tohoto směru, a to za stavu bez preference i s preferencí tramvají. Tato měření potvrdila, že preference tramvají nebyla – stejně jako na jiných místech – příčinou problémů na křižovatce, a že její zrušení tyto problémy nevyřešilo ani nezmírnilo. Výsledkem zrušení preference je pouze zhoršení provozu tramvají (nárůst jejich průměrného zdržení na více než šestinásobek – ze 4 sekund až na 25 sekund) a nezlepšení provozu ostatních vozidel (protože fronty automobilů stejně zůstaly, pokud jsou dopravní nároky automobilové dopravy ve špičkových obdobích vyšší než kapacita křižovatky). Z výše uvedeného vyplývá, že preference zde byla zrušena zcela bezdůvodně a že by bylo žádoucí – v souladu se zásadami dopravní politiky města – ji co nejdříve obnovit.

Výluka tramvajové tratě na Plzeňské v úseku Anděl – Radlická: v červenci 2000 byl v tomto úseku vyloučen tramvajový provoz a tramvaje používaly objízdnou trasu Anděl – Nádražní – Za Ženskými domovy – Radlická – Plzeňská. Provedená měření prokázala, že vliv na tramvajovou dopravu byl vzhledem k provedeným opatřením extrémně negativní. Jízdní doby tramvají v úseku mezi křižovatkou Anděl a křižovatkou Plzeňská – Radlická (včetně zastávkových pobytů a zdržení z dopravních důvodů) se v důsledku objízdné trasy prodloužily z původních 1,5 až 2 minut na 8 až 17 minut. To znamenalo, že na 1,15 km dlouhé objízdné trase dosahovala cestovní rychlost tramvají jen 8,6 až 4,1 km/h, čímž při některých jízdách klesla až na rychlost pomalé chůze. Rozptyl jízdních dob byl až 9 minut, takže o pravidelnosti provozu v toleranci do 2 minut od jízdního řádu nemohlo být ani řeči. Kritický byl zejména průjezd ulicí Za Ženskými domovy: délka 0,30 km, jízdní doby 2 až 9 minut, cestovní rychlost 9 až 2 km/h (!!!).

Měřením bylo zjištěno, že 1,15 km dlouhou objízdnou trasu tramvaje projížděly za příznivých podmínek (pokud nebyly omezovány souběžně jedoucími automobily na kolejích) za 4,5 až 5 minut. Veškerý čas navíc bylo zbytečné zdržování tramvají, ke kterému nemuselo docházet, pokud by byla navržena vhodnější dopravní opatření. Mezi hlavní závady zbytečně omezující provoz tramvají patřila i neupravená nebo špatně upravená světelná signalizace na křižovatce Nádražní – Vltavská, preferující provoz automobilů po trase Ostrovského – Vltavská na úkor tramvají a ignorující skutečnost, že po Nádražní jezdilo v době výluky 7 tramvajových linek (4, 6, 7, 9, 10, 12 a 14), a neupravená nebo špatně upravená světelná signalizace na dvojici křižovatek Radlická – Ostrovského a Radlická – Za Ženskými domovy, preferující automobilový provoz po Radlické na úkor tramvají. Provedená opatření svědčila spíše o tom, že prvořadým zájmem byla automobilová doprava a že na potřeby hromadné dopravy – především tramvají – byl brán jen minimální zřetel. Výsledkem pak bylo, že nejezdily ani tramvaje a autobusy (protože byly zdržovány kolonami automobilů), ani automobily (protože jich bylo mnoho a zdržovaly se samy mezi sebou). V hodnocení situace byl asi nejblíže pravdě Dopravní podnik, podle kterého „panovalo na Smíchově doslova dopravní peklo“ (DP–Kontakt, číslo 9/2000, strana 9).

Foto: Petr Malík

Výše uvedené příklady dokumentují, že:

- preference tramvají není příčinou problémů automobilové dopravy, nýbrž že automobilová doprava je příčinou problémů provozu tramvají,
- i v komplikovaných dopravních poměrech lze dynamickým řízením významně zvýšit alespoň plynulost provozu tramvají (Jiráskovo náměstí, Palackého náměstí, Vypich),
- omezování preference tramvají ve prospěch automobilů plynulost automobilového provozu nezvýší a fronty vozidel neodstraní ani nezmírní (Lidická – Zborovská, Bubenské nábřeží – Argentinská a Bubenské nábřeží – tramvajová trať, Vypich),
- dílčí zvýšení kapacity křižovatek nebo některých jejich vjezdů pro automobilovou dopravu, kterého se dosáhne dynamickým řízením nebo úpravou režimu řízení, plynulost automobilového provozu jako celku rovněž nezvýší a fronty vozidel rovněž neodstraní ani nezmírní, neboť v podmínkách přetížení celých městských oblastí je nabídnutá vyšší kapacita okamžitě využita větším počtem přijíždějících vozidel (Jiráskovo náměstí, Palackého náměstí, Vypich),
- přestože je upřednostňování MHD před automobilovou dopravou v obecné rovině deklarováno jako jeden ze základních principů dopravní politiky města, při rozhodování o řešení konkrétních situací tomu může být někdy i zcela naopak (Lidická – Zborovská, Bubenské nábřeží – Argentinská a Bubenské nábřeží – tramvajová trať, Vypich),
- požadavky na omezování preference tramvají zdůvodňované přetížením křižovatek a frontami automobilů by bylo žádoucí zásadně odmítnout; v opačném případě by mohlo dojít k absurdní situaci, že nebude žádná další preference zaváděna a preference již zavedená bude rušena, neboť pokud bude automobilový provoz v Praze stále narůstat jako doposud, bude přetížených křižovatek přibývat, doba přetížení se bude prodlužovat a fronty vozidel budou narůstat; přetěžování křižovatek a fronty automobilů by měly být naopak pádným argumentem pro co nejvyšší a nejúčinnější preferenci vozidel MHD,
- míra preference je záležitost především dopravně politická. Záleží především na rozhodování města, do jaké míry chce provoz MHD preferovat.

Ing. Jan Adámek

SSZ umožňující preferenci tramvají – stav k 31. prosinci 2000

	Číslo	Název SSZ		Číslo	Název SSZ
	1.010	Národní divadlo		6.147	M. Horákové - U Brusnice
	1.011	Mánes (Masarykovo nábř. – Myslíkova)		6.148	Patočkova – Střešovická
	1.012	Jiráskovo náměstí	A	6.149	Patočkova – Myslbekova
	1.035	Křižovnická – Karlova		7.002	nábř. kpt. Jaroše – Letenský tunel
	1.056	Křižovnická – Kaprova		7.028	nábř. kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů
	1.106	Malostranské náměstí – Letenská	A	7.125	Dělnická – Jankovcova
	1.156	Klárov – Letenská		7.129	Strossmayerovo náměstí
	2.013	Palackého náměstí		7.130	Dukelských hrdinů – Veletržní
	2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina		7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
	2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)		7.135	Bubenské nábřeží – Argentinská
A	2.022	Svobodova – Vyšehradská		7.137	Argentinská – Plynární
	2.023	Svobodova – Na Slupi		7.141	Dělnická – Komunardů
A	2.066	Vyšehradská – Benátská	A	7.142	Plynární – Komunardů
	3.364	Koněvova – Spojovací		7.155	Letenské náměstí
A	3.374	Koněvova – Na Vrcholu		7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
A	3.613	Vinohradská – Pod Židovskými hřbitovy	A	7.172	Plynární – Osadní
	4.401	Bělehradská – Otakarova	A	7.176	Partyzánská – Vrbenského
A	4.418	Podolské nábřeží – Podolská		7.187	Bubenské nábřeží – tramvajová trať
A	4.419	Podolské nábřeží – Kublov		8.220	Sokolovská - Švábky
A	4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova	A	8.251	Elznicovo náměstí – Voctářova
A	4.450	Kolarovova – Čs. exilu	A	8.251	Elznicovo náměstí – Kotlaska
A	4.469	Modřanská – Údolní	A	8.251	Zenklova – přechod
A	4.470	Kolarovova – odbočení tramvaje		9.209	Balabenka
A	4.628	Modřanská – Branická	A	9.210	Sokolovská – Na Rozcestí
	5.514	Plzeňská – Kartouzská	A	9.233	Sokolovská – Na Břehu
	5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov		0.327	Vinohradská – Starostrašnická
	5.583	Nádražní – U Královské louky	A	0.342	Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou
	5.595	Plzeňská – Tomáškova	A	0.359	Vršovická – Užocká
	6.122	Bělohorská – Ankarská (Vypich)	A	0.622	Švehlova – Práčská
			A	0.632	Černokostelecká – Sazečská

Celkem 59 SSZ, z toho 25 SSZ s absolutní preferencí **(A)**
Celkem SSZ na tramvajové síti: 188

Alternativní pohonné hmoty (zmatený obraz)

V průběhu devadesátých let začala celá řada severoamerických dopravců využívat autobusy jezdící na jinou pohonnou hmotu než naftu. Přístup dopravců k otázce alternativních paliv se od té doby výrazně změnil.

Překlad článku „Alternative Fuels, (a Muddled Picture)" Lindy Metler, Bus Ride, December 1999.

Článek, o kterém se domnívám, že je velmi dobrý, jsem okomentoval ve smyslu nejnovějších poznatků získaných převážně z UITP Bus Committee. Tyto komentáře jsou psány kurzívou. **Jiří Šubrt, o. z. Autobusy**

Někteří dopravci vyměnili celý svůj vozový park za vozy na alternativní pohonné hmoty. Řada dalších vyměnila pouze část vozového parku a před dalšími investicemi do nových autobusů čeká, jak se osvědčí. A jsou i dopravci, kteří o možnosti přechodu sice uvažují, ale ještě změnu neprovedli.

Ti dopravci, kteří provozují autobusy jezdící na alternativní pohonné hmoty, vycházeli při svém rozhodování o použití jiné pohonné látky z řady faktorů. Přesto se často zdá, že důvody jejich rozhodnutí jsou v rozporu s jejich tradičním přístupem, kdy v zásadě nakupují jen to, co je nejlevnější, neboť autobusy na alternativní pohon jsou dražší než tradiční autobusy na naftu.

Ke zjevným nebo uváděným důvodům pro přechod na alternativní pohon patří snaha splnit vládní nařízení, chránit životní prostředí a pomoci snížit závislost na dovážených pohonných hmotách. V některých případech chtějí dopravci také vylepšit svůj image, respektive zabránit vytvoření negativního image, na němž se podílejí oblaka černého nebo šedého kouře vypouštěná z výfuků autobusů. Přechodem na „čistý" alternativní pohon si dopravci chtějí vybudovat image společností chovajících se k životnímu prostředí zodpovědně.

Ať už je motivace jakákoli, za rozhodnutím využívat jiný než naftový pohon se skrývá obrovské množství úvah, úsilí a výzkumu.

V současné době je v Severní Americe v provozu více než 2 500 autobusů s alternativním pohonem, a to i přesto, že pro dopravce, který se rozhoduje, jaký druh pohonné hmoty bude využívat, není nyní volba o nic snazší, než byla na začátku devadesátých let.

Zemní plyn

V devadesátých letech byl zemní plyn hlavní pohonnou látkou používanou v autobusech s alternativním pohonem. A to i přesto, že autobusy na zemní plyn jsou dražší a značně těžší než naftové autobusy, což samozřejmě snižuje dojezd a přepravní kapacitu těchto autobusů. Všeobecně se má za to, že emise z motorů poháněných zemním plynem obsahují méně znečišťujících látek než motory naftové.

Avšak ani tento názor nesdílejí všichni. Stále se diskutuje o skutečné míře snížení emisí a o tom, zda jsou emise z plynových motorů škodlivější nebo méně škodlivé než emise z motorů naftových.

Je však bezpečně prokázáno, že u plynových motorů jsou emise uhlovodíků vyšší než u naftových motorů. Tento problém se začíná řešit.

Dokonce není ani jisté, nakolik je tato otázka závažná, protože autobusy tvoří jen malé procento všech emisí z naftových motorů.

Přesto provádí Katedra mechanického a kosmického inženýrství na Univerzitě státu Západní Virginie přímo u dopravců po celém státě zkušební měření pomocí svých dvou přenosných dynamometrů. Z jejích zpráv o výsledcích měření vyplývá, že alternativní pohonné látky mohou výrazně snížit míru škodlivin. V běžných případech jsou emise pevných částic z autobusů poháněných stlačeným zemním plynem o 92% a emise oxidů dusíku o 33% nižší než u naftových motorů. Zkoušky také ukazují, že množství emisí může značně kolísat v závislosti na technologii motoru a stavu vozidla.

Dále je známo, že emisní limity Euro IV, které mají vstoupit v platnost 1. října 2005, jsou již tak přísné, že zmizí rozdíl mezi exhalacemi naftových a plynových motorů. Doposud se argumentovalo, že plynové motory, na rozdíl od naftových, nekouří, to je že neprodukují pevné částice. Nejnovější výzkumy však prokázaly, že plynové motory sice viditelně nekouří, ale přesto produkují pevné částice, které však jsou tak malé, že nejsou pouhým okem viditelné. Bez problému procházejí běžnými filtry, vzhledem ke své velikosti se dostávají hluboko do plic, kde zůstávají a jsou vysoce karcinogenní. Pro řešení tohoto problému vznikla na posledním zasedání UITP Bus Committee zvláštní pracovní skupina.

Stlačený nebo zkapalněný zemní plyn?

Zemní plyn je k dispozici ve dvou formách, buď jako stlačený (CNG), nebo jako zkapalněný (LNG). Množství vypouštěných emisí je u obou forem přibližně stejné. Stlačený zemní plyn se však v dopravě používá mnohem více. Je tomu proto, že většina nejvýznamnějších výrobců autobusových motorů vyrábí motory poháněné CNG a řada výrobců autobusů nabízí modely autobusů poháněné právě CNG.

Ačkoli jsou autobusy poháněné LNG lehčí než autobusy poháněné CNG, jsou ještě stále výrazně těžší než autobusy naftové. Technologie využití LNG v autobusové dopravě není tak rozvinutá jako technologie CNG, to znamená, že existuje pouze několik málo dopravců, kteří ji využívají. Při nákupu nových autobusů si ji vybral například dopravní podnik ve městě Orange ve státě Kalifornie. Al Pierce, ředitel dopravního podniku pro údržbu, vyjmenovává celou řadu faktorů, které přispěly k rozhodnutí investovat do technologie LNG, například nižší váha autobusů s tímto pohonem, nižší dojezd u CNG, nebo spolehlivější dodávky LNG v Jižní Kalifornii.

Nižší hmotnost autobusů na LNG je způsobena především rozdílem v nádržích a v ostatním nutném vybavení autobusu. Zkapalněný zemní plyn je hluboce podchlazený a vyžaduje speciální nádrže typu termosky, zatímco stlačený zemní plyn je udržován pod vysokým tlakem v nádržích se silnějšími stěnami a mohutnějšími rozvody.

Největším problémem zkapalněného plynu je nutnost udržovat jeho nízkou teplotu, aby tlak plynu enormně nevzrostl. Za provozu se plyn odpařováním sám chladí, avšak při delším odstavení s plnou nádrží je nutno zajistit dodatečné chlazení, a to i přesto, že nádrž je tepelně izolovaná.

Hodnocení zemního plynu

Zastáncům zemního plynu se líbí nižší emise, vlastnosti čistého spalování, nižší cena pohonné látky a oblíbenost u veřejnosti. Naopak odpůrci zpochybňují údaje o emisích a zdůrazňují vysoké pořizovací náklady zařízení a rozvodů, vyšší náklady na údržbu a vyšší hmotnost autobusů.

Dopravní společnost Pierce Transit ve městě Tacoma ve státě Washington používá autobusy na stlačený zemní plyn již déle než deset let. Přes některé počáteční problémy se zaškolením řidičů a údržbou se Ron Shipley, ředitel společnosti pro údržbu, domnívá, že má již dostatek příznivých údajů na podporu rozhodnutí společnosti investovat do tohoto typu pohonu. Říká, že společnost Pierce Transit chce, aby měl stlačený zemní plyn úspěch. Její kladný přístup pomáhá podle jeho názoru v rozšiřování tohoto druhu pohonu.

Shipley tvrdí, že v porovnání s naftovými motory došlo rozhodně k úsporám v nákladech. Ve zkušebních měřeních prováděných Battelleho institu-

tem pro společnost Pierce Transit si autobusy poháněné CNG vedly lépe než její naftové autobusy. Některé kladné výsledky těchto testů je sice možné zdůvodnit srovnáváním nových autobusů na CNG se staršími naftovými autobusy, ale Shipley přesto tvrdí, že autobusy poháněné CNG mohou mezi jednotlivými kontrolami emisí jezdit mnohem déle, a předpokládá, že před generální opravou motoru najedou zhruba o 320 000 km navíc.

Takovéto zvýšení je naprosto technicky nereálné, některé prameny, včetně tuzemských, udávají naopak mírné snížení životnosti motoru.

Nepřihlíží k argumentu, že úspory nákladů jsou zkreslovány dotacemi ze strany dodavatelů zemního plynu, a říká, že společnost Pierce Transit od svého prvního grantu na podporu alternativních pohonů v roce 1990 nezískala žádné další dotace. Zemní plyn nakupuje na otevřeném trhu a využívá značných výhod stabilní ceny stlačeného zemního plynu.

Další společností, která provozuje autobusy na CNG již déle než pět let, je společnost Greater Cleveland (Ohio) Regional Transit Authority (dopravní podnik obsluhující městskou aglomeraci Cleveland ve státě Ohio). Ačkoli se v tomto podniku ukázal CNG jako mírně dražší než nafta, rozhodl se podnik investovat při nákupu nových autobusů právě do stlačeného zemního plynu.

„Naší povinností je nakupovat čistá vozidla," říká Dave Romeo, technik z oddělení technických služeb společnosti. Poukazuje na to, že emise pevných částic z motoru poháněného stlačeným zemním plynem jsou odlišné od emisí z naftových motorů. Ve státě Kalifornie jsou pevné emise z naftových motorů považovány za karcinogenní, zatímco pevné emise z plynových motorů nikoli. *(Viz výše uvedená poznámka ke kapitole Zemní plyn., která toto vyvrací.)*

Další dva dopravci zveřejnili svoji společnou studii o výkonnosti a vlastnostech jejich autobusů na CNG. Jak společnost Sacramento (Kalifornie) Regional Transit District (regionální dopravce v kalifornském Sacramentu), tak i dopravní společnost SunLine Transit Agency v kalifornském městě Thousand Palms začala provozovat autobusy na CNG před pěti lety. Sacramentská společnost používá nové autobusy na CNG i starší naftové autobusy, zatímco vozový park společnosti SunLine je nyní tvořen zcela novými autobusy na CNG.

Podle jejich společné zprávy, v níž byly porovnávány nové autobusy na CNG s klasickými naftovými autobusy po dobu tří let, byly náklady na práci u naftových vozů téměř dvojnásobné než u vozů s plynovým pohonem, náklady na náhradní díly pak o 25 % vyšší a náklady na naftu téměř dvojnásobné.

Tato studie potvrdila, že je obtížné kvantifikovat míru úspory nákladů na údržbu u zcela nových autobusů v porovnání se staršími. Data nicméně ukazují, že náklady na naftu v období let 1995 až 1997 vzrostly o 16 %, zatímco náklady společnosti na nákup stlačeného zemního plynu za stejné období vzrostly pouze o 11 %.

Ve studii je rovněž uvedeno, že plynové motory v obou společnostech nepotřebovaly žádnou renovaci, která je jinak běžná u naftových motorů po ujetí 400 000 km.

Zmiňuje se také o tom, že emise pevných částic a dalších škodlivých látek je u autobusů s plynovým pohonem mnohem nižší než u naftových autobusů. Oba dopravci hodlají nakupovat vozidla na plynový pohon nebo využívající jinou čistou technologii i v budoucnu a budou rozhodně sledovat všechny další inovace v technologii stlačeného zemního plynu.

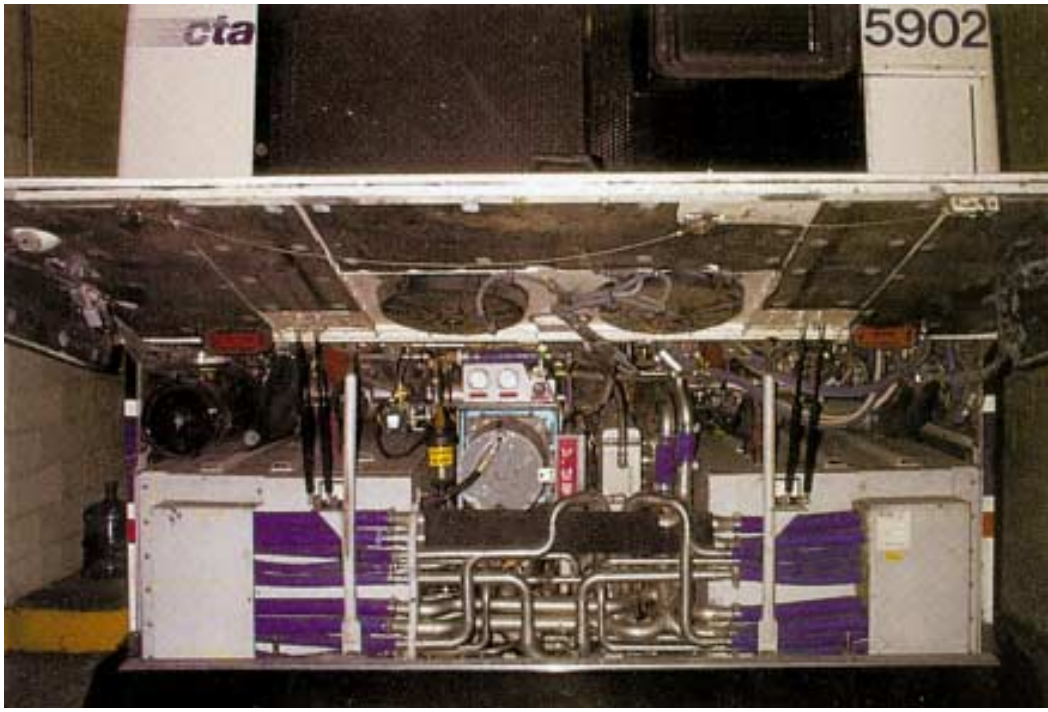
V téměř přímém kontrastu k analýze společností RT a SunLine je studie publikovaná letos dopravním podnikem Los Angeles County Metropolitan Transit Authority. Z jejích závěrů vyplývá, že náklady na provoz a pořízení autobusů na plynový pohon jsou výrazně vyšší než náklady na provoz naftových autobusů. Navíc je v ní uvedeno, že autobusy s plynovým pohonem mají mnohem vyšší poruchovost, ačkoli tento nedostatek by měl být s rozvojem technologie postupně odstraňován.

Tato studie potvrzuje, že emise autobusů s plynovým pohonem jsou nižší než u autobusů naftových a budou nadále klesat. Avšak vzhledem k tomu, že tento typ autobusů tvoří jen malou část celkového vozového parku v metropolitní oblasti Los Angeles, zůstane rozdíl mezi celkovými emisemi a emisemi naftových a plynových autobusů minimální.

Žádná jablka a pomeranče

Na rozdíl od studií, které porovnávaly staré autobusy s novými autobusy na plynový pohon, porovnávala floridská společnost LYNX naftové a plynové autobusy, které byly v mnoha ohledech v zásadě identické. Společnost LYNX prováděla od počátku roku 1994 studii pěti naftových autobusů Orion V a pěti plynových autobusů Orion V, které najely každý 80 000 km. Jednalo se o stejné modely autobusů, stejně staré a vybavené stejným zařízením s výjimkou motoru.

Průměrné náklady na ujetý kilometr byly u plynových autobusů o 35 % vyšší než u autobusů naftových. Nejvyšší nárůst nákladů byl u náhradních dílů k motoru a prací na opravách motoru. Vzhledem k tomu, že do testu bylo zahrnuto pouze deset autobusů, mohly být výsledky ovlivněny „dětskými nemocemi" vyvíjených motorů na stlačený zemní plyn. Technologie CNG je stále poměrně nová, takže je pravděpodobné, že se budou objevovat určité počáteční problémy.



Společnost LYNX zjistila u autobusů na CNG také výrazně nižší akceleraci z nuly, avšak tento nedostatek se zdá být v provozu zanedbatelný. Avšak kvůli nižšímu dojezdovému dosahu a nižší palivové ekonomii je nutno častěji tankovat.

Nižší akcelerace je dána tím, že srovnatelné plynové motory mají přibližně o 10% nižší výkon než motory naftové.

Společnost LYNX dospěla také k závěru, že autobusy na CNG vyžadují častější údržbu, častější kontrolu nádrží, čištění svíček zapalování a odvodňování tlakového regulátoru.

Jako přínos hodnotila studie skutečnost, že zemní plyn pomáhá snižovat závislost na zahraničních dodávkách ropy. Rovněž riziko požáru je nižší. Zemního plynu je dostatek a je obecně levnější. Není karcinogenní, toxický ani žíravý. Podle zprávy společnosti LYNX byly u CNG nižší úniky při tankování, což mělo pozitivní dopad na životní prostředí.

Rick Sonny, odborník společnosti LYNX na projekty údržby, říká, že zkušenosti společnosti se stlačeným zemním plynem byly většinou dobré, ačkoli jsou provozní náklady na plynové autobusy vyšší a jejich provoz náročnější.

Ve studii společnosti Coast Mountain Bus Company (dříve BC Transit) z Vancouveru v Britské Kolumbii, prováděné v roce 1998, byly rovněž porovnávány podobné autobusy. V tomto případě to byly autobusy New Flyer vyrobené v roce 1995. Polovina z 50 autobusů byla vybavena naftovým motorem Detroit Diesel řady 50, druhá polovina plynovým motorem řady 50.

Výsledky ukázaly úsporu nákladů na pohonné hmoty ve výši 35 % u plynových autobusů. Avšak tyto úspory nevyvážily zvýšené náklady na údržbu. U všech autobusů na CNG bylo nutné provádět celou řadu oprav a přestaveb. Ze studie vyplývá, že zvýší-li se spolehlivost motoru díky těmto novým a přestaveným dílům, bude možné snížit dodatečné náklady na údržbu a s ní související činnosti.

Žádná jasná a jednoznačná odpověď

Co se týče zemního plynu jako pohonné látky pro autobusy, neexistuje zatím shoda v názorech.

Technologie autobusových motorů na zemní plyn není tak rozvinutá jako technologie naftových motorů. Navíc není pravděpodobné, že by výrobci motorů do výzkumu a vývoje této technologie investovali nějaké obrovské finanční částky, neboť ročně se těchto autobusů prodá jen relativně malý počet.

Může to znamenat, že autobusy na zemní plyn nebudou tolik spolehlivé a budou dražší na údržbu, tvrdí jeden z vedoucích pracovníků společnosti vyrábějící motory.

Kromě toho jsou tyto autobusy dražší. Další náklady budou muset být vynaloženy i na vybudování nezbytné infrastruktury (čerpací stanice a podobně). Tyto faktory umocněné přetrvávajícími rozpory v otázce, nakolik zemní plyn snižuje emise, dávají přinejlepším jen zmatený obraz.

Co rozhoduje: Rozhodnutí koupit autobusy na zemní plyn často nevychází z rozhodujících faktorů. Spíš je motivováno politickými úvahami nebo ekologickými faktory budování vztahů s veřejností a zlepšování image u veřejnosti. V každém případě dlouhodobý úspěch autobusů na zemní plyn závisí především na odhodlání dopravců je používat.

Propan

Propan je nejpoužívanější formou zkapalněného plynu pro pohon motorových vozidel (LPG). Propan začal být oblíbený již někdy v 50. letech, ale v 60. a 70. letech upadl v nemilost vzhledem k prudkému nárůstu jeho ceny. V dnešní době mů-

že být používán jako alternativní pohonná látka, ačkoli pro 12 metrové autobusy nejsou v současné době vyráběny žádné propanové motory.

Propanové motory se vyrábějí pro menší autobusy. Někteří dopravci je používají jako doplňková a pomocná vozidla.

Společnost VIA Metropolitan Transit ve městě San Antonio používá propanové autobusy jako pomocná vozidla již od poloviny devadesátých let. V současné době mění společnost svůj vozový park městských autobusů za vozy s propanovým motorem. Na začátku příštího roku se rozroste o nové devítimetrové nízkopodlažní autobusy s propanovým pohonem.

V americkém státě Texas je propanu dostatek. Náklady na jeho stlačení a skladování jsou nižší než u CNG. Doug Peck, ředitel údržby ve společnosti VIA, říká, že údajů o propanových motorech je zatím k dispozici jen málo, ale že má pocit, že tato pohonná látka je ekologicky příznivější než nafta. „Společnost VIA chce do alternativních pohonů investovat více. Z hlediska životního prostředí je to správné rozhodnutí," dodává Peck.

Alkohol a bionafta

Prakticky po celá devadesátá léta provozují dopravní podniky ukázkové autobusy na alkoholový pohon (zpravidla metanol a etanol). Řada z těchto

autobusů byla přestavěna zpět na naftové motory vzhledem k neúměrně vysokému opotřebení alkoholového motoru.

Označení bionafta se používá pro směs pohonné hmoty tvořené z 80% naftou a ze 20% produkty rostlinných nebo živočišných olejů, zpravidla jde o sojové boby. Bionafta snižuje emise a lze ji používat v běžných naftových motorech. Umožňuje stejnou dojezdnost a náklady na dopravu jako běžná nafta, ale je dražší a není dostupná všude.

Poslední výzkumy, prováděné ve známém výzkumném ústavu UTAC v Paříži, prokázaly, že při spalování biopaliv se uvolňují vysoce karcinogenní aldehydové částice. Bionafta je rovněž drahá proto, že zemědělství je ve skutečnosti dotované.

Elektrický pohon

Dalším alternativním pohonem pro autobusy je elektrický motor.

Elektrické trolejbusy jezdí již celá desetiletí. Trolejbusové linky jsou v řadě amerických měst a jsou populární i v Evropě, avšak vzhledem k nákladům na vybudování infrastruktury a k vysokým požadavkům na koridory jsou trolejbusové spoje v řadě oblastí nevhodné.

Autobusy veřejné dopravy poháněné elektrickými bateriemi mohou být na druhou stranu v některých situacích řešením. Ačkoli jsou počáteční náklady na elektrické autobusy vysoké, rozložení nákladů v celém životním cyklu může ostatním druhům autobusů konkurovat.

Autobusy vybavené elektrickými bateriemi používá Kalifornská univerzita v Berkley k přepravě studentů mezi jednotlivými objekty školy. Podle Kevina Mathyho, ředitele univerzitní dopravy a dálkových spojů, se u prototypů elektrických autobusů, používaných univerzitou, objevily po zavedení určité problémy s údržbou. Navíc se někteří řidiči jen obtížně přizpůsobovali novým menším autobusům. Ale ti, kteří těmto autobusům chtěli dát šanci, byli nadšeni.

Díky vysokým cenám baterií jsou náklady na kilometr mnohem vyšší než u naftových autobusů. Nevznikly žádné úspory nákladů, protože úsporu nákladů na opravu a výměnu motorů a pohonu vyvážila vyšší cena baterií. Autobusy mají omezenou rychlost a dojezd. Avšak správný způsob řízení může dojezd autobusů ovlivnit až ze 60%, uvedl Mathy.

Hybridní pohon

Univerzita se zabývá další možností elektrického pohonu pro autobusy. Je to tzv. hybridní pohon, kdy je náprava poháněna elektrickým motorem, ale nějaké další palivo (například nafta nebo stlačený zemní plyn) se používá k dobíjení baterií a vyrábění elektřiny.

Ačkoli emise nejsou, jako u čistě elektrických autobusů, nulové, slibuje hybridní pohon snížení emisí bez omezení výkonu nebo dojezdnosti. Zkoumání hybridních pohonů se věnuje většina významných výrobců městských autobusů.

Palivové články

Zdá se, že další alternativou jsou do budoucna bezemisní vodíkové palivové články. Chicagský dopravní podnik provozuje zkušební autobusy využívající tuto technologii již dva roky. Podle Craiga Langa, vrchního viceprezidenta pro rozvoj technologií, je společnost s výsledky „velmi spokojena".

Co se týče palivových článků jakožto technologie pohonu budoucnosti, „a to budoucnosti nepříliš vzdálené", je Lang optimista. Pokrok v této technologii je obrovský. Do komerčního stádia může přejít dříve, než si myslíme, tvrdí. Dodává, že „výrobci palivových článků usilovně pracují na snížení nákladů".

Společnost Ballard Power Systems se sídlem ve Vancouveru v Britské Kolumbii je jediným výrobcem autobusů, které skutečně jezdí, ačkoli na nich pracují i další společnosti. Autobusy firmy Ballard používají technologii membrány pro výměnu protonů (PEM), která vytváří elektřinu při elektrochemické reakci vodíku s kyslíkem. Technologie PEM by se mohla stát nejlepší technologií palivových článků u mobilních aplikací, neboť při ní vzniká méně tepla než u jiných technologií.

Pohon autobusů s palivovými články se prudce rozvíjí, v současnosti jezdí v USA a Evropě desítky autobusů s těmito články. Problematika je to velmi široká a není reálné ji v tomto článku rozepisovat.

Hledáte pomoc?

Dopravním podnikům, které se chtějí rozhodnout pro ten správný alternativní pohon, doporučuje Peck ze společnosti VIA příručku a počítačový nástroj na bázi tabulkového editoru, které byly vytvořeny v rámci Společného výzkumného programu v oblasti dopravy pod záštitou Federální správy pro dopravu. Jde o zprávu č. 38 nazvanou „Příručka pro vyhodnocování, výběr a zavádění alternativních pohonů do autobusů městské dopravy". Pomocí této zprávy mohou dopravní podniky porovnávat alternativní pohonné látky s naftou na základě ekvivalentních údajů. „Pomůže jim rovněž při hodnocení, výběru a zavádění alternativních pohonů a kvantifikování nákladů spojených s případným přechodem na alternativní pohon," říká Peck. Zprávu si lze objednat na adrese Transportation Research Board, Box 289, Washington, D. C. 20055. Objednávky placené kreditní kartou lze provádět i telefonicky na telefonním čísle +1 (202) 334 3213. Objednávat lze i na internetové stránce TRB na adrese *www.nas.edu/trbbooks/* nebo prostřednictvím formuláře vytištěného z této stránky a zaslaného faxem na číslo +1 (202) 334 2519. Kód knihy na internetové stránce je TC 038.

Ačkoli se technologie rychle rozvíjejí, bude zřejmě trvat nějakou dobu, než se objeví dokonalá a cenově dostupná alternativní paliva pro dopravu, pokud se vůbec objeví.

V současnosti mohou dopravní podniky, které činí toto těžké rozhodnutí, využít pomoci od federální vlády i dalších organizací a institucí v tomto oboru.

Z uvedeného je zřejmé, že autobusy s plynovými motory mají kromě výhod i svoje problémy. Po zavedení emisních limitů Euro IV nebude z hlediska exhalací rozdíl mezi plynovým a naftovým motorem.

Při ekonomickém srovnávání naftových a plynových motorů se u ekonomie plynových motorů často nezapočítává energie a ostatní náklady, spojené se stlačením či zkapalněním, dále náklady s infrastrukturou, což jsou nejen plnicí stanice, ale i nutnost nepřetržitého nuceného odvětrávání všech garáží, dílen a montážních jam a dále náklady spojené s rekonstrukcí autobusů, tj. zabudování plynových zásobníků do střechy. Tím ovšem vznikají potíže s odvětráváním autobusů, navíc u ryze nízkopodlažních autobusů (Neoplan) je ve střeše již řada agregátů přemístěných sem zpod podlahy.

Z hlediska bezpečnosti při nárazu nepředstavují plynové autobusy zvýšené nebezpečí, avšak v důsledku velké hmotnosti umístěné do střechy se zvýší těžiště vozidla a tím se poněkud snižuje jeho stabilita. Tento efekt je však v běžných jízdních režimech zanedbatelný.

Plynové motory se převážně používají v zemích, které samy plyn těží a mají ho prakticky „zadarmo".

Cílem je v budoucnu dosáhnout nulových exhalací. Tam, kde je tento požadavek již nyní, například historická jádra měst (Avignon, Oxford), jeví se pro nejbližší léta jako nejvhodnější řešení hybridní pohon (malý naftový motor–alternátor a elektromotory v kolech), kde v centru města se naftový motor vypíná a elektromotory odebírají proud pouze z baterií. Do budoucna se jako nejperspektivnější řešení jeví autobusy s palivovými články.

Problematika volby paliv rovněž tvořila jeden blok přednášek na konferenci „Inovace ve veřejné silniční dopravě", která se uskutečnila 7. až 9. února 2001 v nizozemském Maastrichtu a jejíž motto bylo: Nafta (myšleno u motorů) jasně prokázala schopnost vyhovět stále přísnějším emisním předpisům. Je to levné, čistší, spolehlivé, snadné, ale k disposici pouze v omezeném rozsahu (množství). Na druhé straně, autobusy poháněné plynem se objevily v řadě měst.

Jejich uvedení je vždy doprovázeno velkou mediální kampaní obhajující jejich výhodnost.

Jaké jsou zkušenosti provozovatelů, a to jak z provozu, tak ekonomické?

Graffiti, jak dál v našem městě?

Jedete-li po Praze a pozorně sledujete za okny míhající se okolí, určitě si všimnete, kolik objektů bez ohledu na to, zda patří k historickým památkám nebo k socialistické architektuře, hyzdí malůvky sprejerů. A nemusíte jezdit ani po povrchu, své stopy nesou i stanice a vozy podzemní dráhy.

Na začátku letošního roku přišlo hlavní město Praha s kampaní „Praha v srdci sprejerů?“, ke které se přidal i Dopravní podnik. Bohužel, Praha patří k nejvíce postiženým městům v Evropě a v poslední době se stala i vyhledávaným cílem sprejerů z ostatních tuzemských a zahraničních měst. Proto byl zahájen projekt, který by měl upozornit na všechny aspekty „novodobého moru“. Graffiti totiž způsobuje škody nejen městu samotnému, ale i subjektům, jako je naše společnost.

Vždyť jen v minulém roce bylo na odstraňování graffiti v našem městě vynaloženo více než 20 milionů korun, přičemž polovina z této sumy putovala z kapsy naší společnosti. Ochranné nátěry stanic přijdou na více než dva miliony ročně, zbytek stojí čištění a mytí vozů metra, které se stávají velmi často cílem sprejerů. O tom, že ani po vyčištění se vozy nedostanou do původního stavu, se přesvědčíte, pokud několik minut strávíte na stanici metra pozorováním jednotlivých souprav.

Nový projekt se snaží o komplexní přístup a zejména nabízí dialog mezi městem a tvůrci. Jedině komunikace a osvěta mohou přinést zlepšení současného stavu, který je velice často kritizován i ze stran cestující veřejnosti.

„Dialog je možný a já sám se o něj snažím, jak může potvrdit řada tvůrců graffiti,“ objasňuje primátor Jan Kasl, ale vzápětí dodává: „Dialog je však velmi obtížný, protože předpokládá, že obě strany alespoň naslouchají. Ne vždy se to však daří.“

V rámci kampaně byly na adrese www. praha-graffiti.cz připraveny speciální internetové stránky, kde najdete základní informace o situaci v této problematice na území Prahy, ale také v dalších evropských velkoměstech. Nabízí také alternativy ochrany majetku a nechybí materiály o právních aspektech celého problému. V dalších týdnech kampaně budou pořádány setkání, workshopy a město chce vyčlenit nekolik ploch, kde bude možno „sprejovat“ legálně.

–bda–

Co ukazují průzkumy přepravených osob za posledních 10 let

Za posledních 10 let, lépe řečeno od roku 1990, byly provedeny následující přepravní průzkumy:

Metro: Čtyřikrát celá síť metra najednou v době od 5.00 do 20.00 hodin (z toho v roce 1991 v době od 5.00 do 9.30 hodin)

Tramvaje: Čtyřikrát celá tramvajová síť najednou v době od 5.30 do 18.30 hodin. Třikrát celá noční tramvajová síť najednou v době nočního provozu všech linek.

Autobusy: Čtyřikrát celá autobusová síť postupně po jednotlivých oblastech (celkem je 6 oblastí, které se periodicky opakují) od 5.30 do 18.30 hodin. Čtyřikrát celá noční autobusová síť najednou v době nočního provozu všech linek a dvakrát celá autobusová síť školních linek.

Operativní: Byla provedena celá řada operativních průzkumů, které vyplynuly z provozní nebo přepravní situace, a to zejména:

- využití tramvajových a autobusových linek v požadovaných úsecích trati,
- využití vybraných linek PID,
- ověřování nasazených kapacit náhradní autobusové dopravy při výlukových akcích,
- využití lanové dráhy a další.

Metodika prováděných průzkumů:

Metro

Metodika štítkového průzkumu se sčítacím intervalem 15 minut. Štítky byly nositeli informace, na kterých byl vytištěn kód stanice respektive vestibulu. Každý cestující obdržel při vstupu do stanice sčítací štítek, který při výstupu z metra odevzdal a tyto štítky se v 15 minutových intervalech ukládaly. Každý cestující tak prakticky zmapoval celou svoji cestu metrem.

Povrchová doprava

Metodika zápisu počtu cestujících ve voze mezi jednotlivými zastávkami do formuláře s předem předepsanými údaji (linka, typ vozu a název zastávky). Počet osob se zapisoval buď podle skutečného počtu osob ve voze nebo podle odhadu za použití klíče obsazenosti (koeficient K1, K2, K3). Obsazenost druhých vozů u tramvají byla dopočítávána pomocí koeficientů obsazenosti, které byly stanoveny u jednotlivých linek na základě vysledované obsazenosti v rozhodujících profilech trati.

Operativní

Metodika zápisu počtu cestujících do předem připravených formulářů s předem předepsanými údaji, podle charakteru sledovaných údajů.

Vyhodnocení průzkumů

Rozsah vyhodnocení je značně široký s možností získání detailních výsledků podle časového, kvantitativního i kvalitativního dělení. Pracovníci, zabývající se projektováním dopravy, mají tak dostatečný přehled o provozu každé linky. Výsledky přepravního průzkumu se uvádějí rovněž ve „Sborníku“, který obsahuje základní a předem stanovené parametry.

Výsledky průzkumů

Výsledky přepravních průzkumů jsou podle zjištěného rozsahu postupně zapracovávány do „Projektu organizace hromadné dopravy osob v Praze“ na jednotlivá léta, případně do upřesnění „Provozu MHD na jednotlivá čtvrtletí“, a to formou úpravy tras linek nebo úpravy provozních parametrů linek, u nichž byla změna přepravní zátěže zjištěna.

Kromě uvedeného přehledu přepravních průzkumů bychom vám chtěli přiblížit změnu v pohybu cestující veřejnosti, která nastala změnou společenského systému v roce 1989. Využívám k tomu následující tabulku z průzkumů metra, kde je znázorněno časové a místní maximum zátěže od roku 1986 – 2000. Domnívám se, že tyto výsledky lze aplikovat i na povrchovou MHD, protože metro je převážně napájeno zátěží z povrchové MHD a provoz metra je odrazem provozu povrchové MHD.

Z hodnot uvedených v tabulce vyplývá, že po roce 1990 došlo k následujícím změnám:

1. K časovému posunu špičky do pozdějších období:

- **maximální ¼ hodina**: linka A o 1¼ hodiny, .linky B a C o 1 hodinu.
- **maximální hodina**: linka A o ¾ hodiny, linky B a C o ½ hodiny.
- **maximální 3 hodina**: linky A a B o ½ hodinu, linka C o ¾ hodiny.

2. Ke snížení počtu přepravovaných cestujících, zejména v maximální ¼ hodině a maximální hodině, takže nevzniká potřeba nasazování maximálních kapacit na krátké období špičky. Cesty do zaměstnání jsou soustředěny do pozdějšího časového období a zasahují až do dopoledního sedla, se kterým se částečně vyrovnávají.

3. Po roce 1995 došlo ke stabilizaci přepravní poptávky, a to jak co do množství, tak i do časového rozložení.

Závěrem bych chtěl připomenout, že uvedené přepravní průzkumy jsou personálně značně náročné. Zúčastňují se jich pracovníci ředitelství, o. z. Metro, o. z. Elektrické dráhy, o. z. Autobusy, ROPIDu a zejména učni Středního odborného učiliště. Využívám této příležitosti a děkuji všem, kteří se podíleli na jejich přípravě i realizaci.

Za dopravní úsek ředitelství
ing. Jan Májek,
oddělení dopravních průzkumů

Srovnání průzkumu metra – časové a místní maximum zátěže. Období: ranní špička. **Třídění**: linka, rok

Rok	Maximální 1/4 hodina			Podíl na	Maximální hodina			Podíl na	Maximální 3-hodina			Podíl na
	Úsek	Období	Počet	max.hod.	Úsek	Období	Počet	max.3-h.	Úsek	Období	Počet	5-20 hod
86 A	MU-MS	06:45-07:00	4773	28.2 %	MU-MS	06:30-07:30	16934	44.0 %	MU-MS	06:00-09:00	38472	0.0 %
91 A	MU-MS	06:45-07:00	3995	27.1 %	MU-MS	06:30-07:30	14739	44.2 %	MU-MS	06:00-09:00	33369	0.0 %
92 A	MU-MS	07:15-07:30	3551	26.4 %	MU-MS	07:00-08:00	13461	43.2 %	MU-MS	06:15-09:15	31177	31.9 %
95 A	MU-MS	07:30-07:45	3157	27.0 %	MU-MS	07:00-08:00	11714	43.3 %	MU-MS	06:30-09:30	27080	31.1 %
00 A	MU-MS	08:00-08:15	3167	26.2 %	MU-MS	07:15-08:15	12084	43.2 %	MU-MS	06:30-09:30	27972	31.9 %
86 B	KN-NA	06:30-06:45	2702	26.5 %	AN-KN	06:30-07:30	10190	47.6 %	KN-NA	05:45-08:45	21421	0.0 %
91 B	AN-KN	06:30-06:45	3592	26.6 %	AN-KN	06:30-07:30	13499	44.8 %	AN-KN	05:30-08:30	30099	0.0 %
92 B	AN-KN	07:00-07:15	3977	27.8 %	AN-KN	06:45-07:45	14324	44.5 %	AN-KN	06:00-09:00	32201	38.1 %
95 B	AN-KN	07:15-07:30	3807	27.9 %	AN-KN	06:45-07:45	13666	45.9 %	AN-KN	06:00-09:00	29790	38.5 %
00 B	AN-KN	07:30-07:45	3911	28.3 %	AN-KN	07:00-08:00	13805	42.5 %	AN-KN	06:15-09:15	32458	38.9 %
86 C	PP-VY	06:45-07:00	7064	27.0 %	PP-VY	06:30-07:30	26204	48.1 %	PP-VY	05:45-08:45	54433	0.0 %
91 C	VY-PP	06:45-07:00	6179	27.3 %	PP-VY	06:30-07:30	22647	44.6 %	PP-VY	05:45-08:45	50751	0.0 %
92 C	PP-VY	06:45-07:00	5543	27.3 %	PP-VY	06:45-07:45	20308	41.4 %	PP-VY	06:15-09:15	49031	38.0 %
95 C	PP-VY	07:30-07:45	4697	25.6 %	PP-VY	07:00-08:00	18367	44.3 %	PP-VY	06:15-09:15	41432	37.7 %
00 C	PP-VY	07:45-08:00	4941	27.0 %	PP-VY	07:00-08:00	18315	43.7 %	PP-VY	06:30-09:30	41935	37.2 %

Použité zkratky stanic metra: MU = Muzeum, MS = Můstek, KN = Karlovo náměstí, NA = Národní třída, AN = Anděl, PP = Pražského povstání, VY = Vyšehrad.

Nový zákon o pravidlech provozu na pozemních komunikacích

1. leden 2001 přinesl nová pravidla silničního provozu, stanovená **zákonem č. 361/2000 Sb.**, *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, uveřejněným ve Sbírce zákonů České republiky (částka 98) 19. října 2000. Málokterá právní norma byla tak široce diskutována ve sdělovacích prostředcích (od seriózních úvah až k populistickým nesmyslům – například o absolutní přednosti chodců), a tím i v nejširší veřejnosti. Zákon totiž stanoví nejen nová pravidla provozu na pozemních komunikacích, ale přesouvá většinu kompetencí, které dosud náležely Ministerstvu vnitra ČR, na Ministerstvo dopravy a spojů ČR a na další orgány státní správy. Zde se předpokládaly určité komplikace při předávání těchto kompetencí, a proto se příslušní činitelé snažili platnost zákona, stanovenou od 1. ledna 2001, odložit. Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR však několik dní před koncem minulého roku navrhovaný odklad zamítla.

Zákon tedy začal v původním termínu platit a je nutné jej respektovat. Jelikož podstatnou část zaměstnanců naší společnosti tvoří spolu s dalšími provozními pracovníky řidiči tramvají a autobusů, zaměříme se v následujícím textu na to, co nového zákon z hlediska výkonu jejich profese přináší. Přesahovalo by rozsah tohoto článku citovat jednotlivá ustanovení, neboť má každý možnost se s nimi seznámit; půjde spíše o **přehled nejdůležitějších změn**, zasahujících do výkonu služby řidičů povrchové MHD a jejich dopad do praktického provozu.

Nová ustanovení lze rozdělit do 3 tématických celků:

1. Změny v definici některých základních pojmů

■ termín „silnice“ je nahrazen termínem „pozemní komunikace“

Nahrazení jde do všech důsledků; budeme si tedy zvykat na pojmy *hlavní, vedlejší, slepá pozemní komunikace*; a na *místech ležících mimo pozemní komunikaci* (například doma) si budeme před přezkoušením opakovat PPPK místo dosavadních PSP. (Termín „silnice“ zůstává zachován v označení silnice pro motorová vozidla a v označení třídy pozemní komunikace.)

■ vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj

Tato zdánlivě formální úprava zakazuje řidiči tramvaje vjíždět na pozemní komunikace, označené dopravní značkou se zákazem vjezdu všech vozidel (v jednom nebo obou směrech), pokud není dodatkovou tabulkou vjezd povolen (podle minulé právní úpravy se tyto značky na tramvaje nevztahovaly).

■ řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti

Mezi řidiče se zařazuje i jezdec na zvířeti (se všemi právy i povinnostmi, například zákaz požívání alkoholických nápojů).

2. Změny nebo rozšíření povinností účastníků provozu na pozemních komunikacích

■ rozšíření základních povinností

V obecném ustanovení se kromě dosavadních povinností nově uvádí konkrétní povinnost neohrožovat život zvířat a nepoškozovat životní prostředí (zákon však nestanovuje druh zvířat ani konkrétní jednání proti životnímu prostředí, které značně ohrožuje doprava jako taková); ve výčtu základních povinností řidiče se mimo jiné uvádí povinnost zvýšené opatrnosti vůči dětem a zvířatům spojená s povinností zabezpečit přepravované zvíře tak, aby neohrozilo řidiče a přepravované osoby (proto by měli přehodnotit své jednání ti řidiči, kteří z důvodu nadměrné tolerance nebo nevšímavosti vědomě umožňují nástup do vozidla cestujícímu se psem bez náhubku – na základě výše uvedeného textu se jejich jednání stává protizákonným s odpovědností za případné následky). K většímu zdůraznění odpovědnosti řidiče přispívá i doslovné ustanovení o povinnosti zajistit bezpečnost přepravované osoby nebo zvířete a bezpečnou přepravu nákladu. Pro řidiče tramvaje je zdůrazněna povinnost předložit policistovi ke kontrole občanský průkaz a průkaz k řízení drážního vozidla (nejde o nic nového, je to jen úřední název tramvajového řidičského průkazu).

■ nové zákazy pro řidiče

Zákon kromě zákazů přejatých z dosavadní právní úpravy mimo jiné nově stanovuje zákaz držet při jízdě s vozidlem v ruce telefonní přístroj nebo jiné hovorové zařízení; řidič vozidla hromadné dopravy osob nesmí ve vozidle (dosavadní právní úprava uváděla termín *za jízdy)* kouřit. Aby to řidičům – kuřákům nebylo líto, kouřit ve vozidle nově nesmí při přepravě osob ani řidič vozidla taxislužby nebo příležitostné osobní silniční dopravy.

■ povinnosti přepravované osoby

Je zdůrazněna povinnost přepravované osoby *dbát pokynů řidiče, zejména při nastupování do vozidla a vystupování z něj*. Pokud jde o nastupování do vozidla v zastávce bez nástupního ostrůvku nebo nástupiště, je zachován zákaz vstupu do vozovky před zastavením vozidla v zastávce (zde dochází k nejasnostem na tramvajových zastávkách tzv. vídeňského typu, kde si mnohé osoby – ne vždy vlastní vinou – pletou zvýšenou část vozovky s chodníkem).

3. Změny v konkrétních provozních situacích

■ jízda v jízdních pruzích

Dosavadní ustanovení o jízdě v jízdních pruzích se doplňují o systém tzv. zipu – při souběžné jízdě (jindy ne!) se řidiči zařazují do průběžného jízdního pruhu střídavě s řidiči v tomto pruhu již jedoucími. Dále se nově stanoví povinnost při přejíždění do jiného jízdního pruhu *neohrozit ani neomezit* řidiče, jedoucí v jízdním pruhu, do kterého řidič přejíždí. I tento zákon stanoví ostatním řidičům povinnost *umožnit v obci autobusu hromadné dopravy osob nebo trolejbusu vyjetí ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla.* Z toho důvodu umísťování různých samolepek typu „Prosím, pusť mě“ a dalších nepřispívá k získání patřičné autority tomuto zákonnému ustanovení.

■ jízda ve zvláštních případech

Dochází ke zvýšené ochraně dětí, vystupujících z autobusu přepravujícího děti (v našich podmínkách školní autobusové linky, pokud jsou označeny příslušným označením podle schváleného provedení): pokud tento autobus zastavil v označené zastávce, musí za ním řidiči jiných vozidel zastavit vozidlo (nikoli objet, jak je dovoleno v jiných případech) a pokračovat v jízdě až po odjetí autobusu ze zastávky. I protijedoucí řidiči musí přihlédnout k možnosti vběhnutí dětí do vozovky.

■ předjíždění

Řidiči se ukládá nová povinnost *neohrozit ani neomezit* řidiče jedoucí za ním a nový zákaz předjíždění na přechodu pro chodce a bezprostředně před ním. Zde je snad dobré pro oživení paměti připomenout, že nejde o předjíždění, pokud vozidla v jednom jízdním pruhu jedou rychleji než v jiném jízdním pruhu pro stejný směr jízdy, nebo pokud tramvaj nebo vozidlo, pro které je vyhrazen jízdní pruh, jede jinou rychlostí než ostatní vozidla.

Dále je povoleno tam, kde je dostatek místa, aby cyklisté předjížděli pomalu jedoucí vozidla (popřípadě objížděli stojící vozidla) z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo po krajnici. Proto při pomalé jízdě nebo rozjíždění vozidla pozor – po pravé straně může jet cyklista nebo i osoba na koloběžce!

■ rychlost jízdy

Obecně nedošlo k žádným změnám, pouze je zde nové ustanovení o maximální dovolené rychlosti do 50 $km.h^{-1}$ při jízdě se sněhovými řetězy. Řidič dále mimo jiné nesmí omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním.

■ odbočování

Pokud řidič užívá odbočovacího pruhu, musí do něj vjet co nejdříve. Při odbočování vpravo je zdůrazněna povinnost dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, popřípadě i tramvaji, pokud je povolena jízda kolem tramvaje vlevo.

Na základě rozšíření pojmu *řidič* a další dílčí úpravy budeme při odbočování vlevo dávat přednost nejen protijedoucím vozidlům a tramvajím v obou směrech, ale i *protijedoucím jezdcům na zvířatech, protijedoucím organizovaným útvarům chodců* a dokonce i *průvodcům hnaných zvířat se zvířaty* (v Praze bohužel velmi řídký zjev, neboť osoba vedoucí psa se za průvodce hnaného zvířete nepovažuje). Těmto ÚPPK (to není překlep, pouze zkratka účastníka provozu na pozemních komunikacích – pojem „silnice“ se již běžně nepoužívá) dáváme přednost v jízdě, popřípadě v chůzi nebo hnaní i při jízdě křižovatkou, pokud jsme povinni dávat přednost jiným motorovým nebo nemotorovým vozidlům.

■ jízda křižovatkou

Jediné nové ustanovení spočívá v tom, že řidič jedoucí po kruhovém objezdu má přednost v jízdě (dosud to bylo většinou vyjádřeno dopravní značkou, která již není nutná).

Zpřísňuje se však zákaz vjíždění do křižovatky, pokud situace *v křižovatce a za křižovatkou* nedovoluje pokračovat v jízdě.

■ zastavení a stání

Ruší se povolené 3 minuty zastavení nebo stání na vyhrazeném parkovišti, popřípadě před výjezdem z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci, nově se zavádí místo pro nouzové stání v tunelu. Zachováno zůstalo ustanovení o zákazu stání méně než 3,5 metru od tramvajových kolejí od 5 do 19 hodin.

■ železniční přejezd

Kdo si pamatoval známé rčení „50 – 50, 30 – 30“, bude je muset poopravit na „50 – 50, 50 – 30“; došlo totiž k prodloužení úseku před železničním přejezdem s omezenou rychlostí jízdy. – Dále je nově stanoveno, že dojde-li k zastavení vozidla na železničním přejezdu, musí jeho řidič odstranit vozidlo mimo železniční trať; pokud tak nemůže učinit, musí zajistit včasné varování řidičů kolejových vozidel.

■ výstražná znamení

Je-li nutné upozornit ostatní řidiče na hrozící nebezpečí (je zde myšleno nebezpečí vzniklé provozní situací, nikoli například policejní nebo podniková kontrola), zapne řidič výstražná světla (všechny blinkry).

■ osvětlení vozidel

V období mimo stanovený letní čas (neboli: pokud platí středoevropský, tzv. zimní čas) musí mít vozidla za jízdy rozsvícena obrysová a potkávací světla – nestačí tedy u tramvají tzv. světla pro denní svícení.

■ vlečení motorových vozidel

Zde dochází ke třem změnám: Nemá-li vozidlo vlečené na tyči účinné brzdy, nesmí být jeho okamžitá hmotnost vyšší než okamžitá hmotnost vlečného vozidla; při vlečení na laně musí být lano označeno červeným praporkem nebo štítkem o rozměru min. *300 x 300* mm (sjednoceno s praporkem označující přesahující náklad); na zádi vlečeného vozidla musí být viditelně umístěn výstražný trojúhelník (toto se nevztahuje na vlekoucí tramvajové vlaky).

■ provoz na dálnici (a silnici pro motorová vozidla)

Je patrná snaha o zrychlení provozu, neboť na dálnici nesmějí vjíždět vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost je nižší než 80 $km.h^{-1}$; pokud vozidlo z důvodu závady nemůže na rovině dosáhnout této rychlosti, musí dálnici opustit (pokud jde o autobusy, může být dodatkovou tabulkou k dopravní značce poskytnuta výjimka).

■ zastavení vozidla v tunelu

Nová ustanovení spočívají zejména v zákazu kouření, povinnosti oznámit událost policii nebo osobě dohlížející na provoz v tunelu a v povinnosti přepravovaných osob soustředit se na určeném místě nebo opustit tunel.

■ dopravní nehoda

Nově se ukládá účastníkům dopravní nehody vždy označit místo nehody a prokázat si navíc údaje o vozidle. Částka škody, do které není nutno oznámit dopravní nehodu policii, se zvyšuje na 20 000,- Kč. Je však třeba nehodu ohlásit vždy, kdy dojde ke škodě na majetku třetí osoby.

■ chodci

Dochází především ke zvýšení právní i fyzické ochrany chodců *na vyznačených přechodech pro chodce*: Řidič je povinen jet před přechodem takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, pokud se na přechodu nalézají osoby, nebo pokud jej zřejmě hodlají použít. Tato povinnost se nevztahuje na řidiče tramvaje; naopak chodec je povinen dát tramvaji přednost. (Řidič tramvaje samozřejmě nesmí chodce ohrozit; nic mu však nebrání je na svoji přednost upozornit.) Dále musí i na přechodu dát chodec přednost vozidlu s právem přednostní jízdy, respektive pokud se toto vozidla k přechodu blíží, nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku. Pokud je blíže než 50 metrů vyznačený přechod pro chodce, křižovatka s řízeným provozem, podchod nebo nadchod, musí chodec přecházet vozovku jen na těchto místech.

■ dopravní značení

Přehled dopravních značek, dodatkových tabulek, světelných a akustických signálů, dopravních zařízení, speciálních označení vozidel a osob a zařízení pro provozní informace uvádí prováděcí předpis **(Vyhláška č. 30/2001 Sb., zveřejněná v částce 11 Sbírky zákonů ČR dne 31. ledna 2001)**. Jejich seznam je dosti rozsáhlý; spokojíme se proto s konstatováním, že dochází k navýšení, nikoli k rozporu se současným značením (některé značky mají poněkud změněný tvar, popřípadě jsou upraveny jiným způsobem). Termín na celkovou obměnu stanoví uvedená vyhláška do 31. prosince 2006. Touto vyhláškou (nikoli již zákonem č. 361/2000 Sb., jak bylo někdy mylně interpretováno), tzn. až 31. ledna 2001 byla definitivně zrušena Vyhláška FMV č. 99/1989 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 361/2000 Sb. dále stanovuje postup při vydávání a evidenci řidičských průkazů pro motorová vozidla a určuje kompetence a vedení agendy s tím související; to však již přesahuje rozsah a zaměření tohoto článku.

Závěr

Dlouho očekávaná nová pravidla provozu na pozemních komunikacích jsou zde; názor na některá dílčí ustanovení můžeme mít různý. Nepochybné je, že jde o zákon, jehož ustanovení jsme všichni povinni dodržovat. Možná bude dříve nebo později v některých ustanoveních novelizován, avšak nelze postupovat dle mnohdy propagované zásady, že to, co se mi nelíbí, plnit nemusím. Při řízení vozidel MHD se často a rádi prohlašujeme za profesionály. Buďme jimi i při plnění zákonem daných povinností a přispějme tak nejen k bezpečnosti provozu, ale k celkovému zlepšení právního vědomí.

Mgr. Antonín Ježek,
referát dopravní legislativy ředitelství

Důchodová problematika

Na vaše četné dotazy o změně „Důchodového zákona“ v souvislosti s přiznáním předčasných starobních důchodů opět sděluji, že nedošlo k žádným změnám a zákon č. 155/1995 Sb. stále platí v původní podobě. Novela důchodového zákona již byla projednána v Parlamentu ČR, a pokud bude schválena v Senátu a podepsána prezidentem ČR, měla by platit od 1. července 2001.

Vybíráme z častých dotazů:

Změnila se od ledna 2001 částka životního minima v souvislosti s výdělkem starobního důchodce? Kolik si budu moci vydělat, když mi vznikl nárok na starobní důchod 15. dubna 1999, a o důchod si budu žádat až od 1. dubna 2001?

Částka životního minima zůstává od 1. ledna 2001 zatím ve stejné výši. Pro souběh starobního důchodu s výdělkem stále platí, že do 2 let po vzniku nároku na starobní důchod si můžete vydělat maximálně dvojnásobek životního minima, což je 7 540 Kč (2 x 3770,-) hrubého a současně musíte mít uzavřen pracovní poměr na dobu určitou (nezáleží na délce – například 3 měsíce, 2 roky a podobně). Není rozhodující, od kdy důchod pobíráte. Rozhodující je datum vzniku nároku na Váš starobní důchod. Vznikl-li Vám nárok na starobní důchod 15. dubna 1999, podmínka dvou let bude splněna k 31. března 2001, ukončíte-li k tomuto datu svůj pracovní poměr. Skončí-li Váš pracovní poměr k tomuto datu a budete-li mít uzavřen nový pracovně právní vztah na dobu určitou, můžete si již od od 1. dubna 2001 vydělávat neomezeně a současně pobírat starobní důchod.

Započítává se mi pro důchod doba, když jsem ukončila 31. března 2000 v organizaci pracovní poměr, ale v ochranné lhůtě jsem 5. dubna 2000 onemocněla a pobírala jsem od nich nemocenské dávky až do 8. prosince 2000?

Doba pobírání nemocenských dávek po ukončení pracovního poměru patří mezi náhradní doby pojištění a započítává se vám do doby pojištění pro důchod, ale pouze ve výši 80%. Doba pobírání nemocenských dávek činila od 5. dubna 2000 do 8. prosince 2000 celkem 248 kalendářních dnů. 80% činí 198,4 dní (zaokrouhluje se vždy nahoru), to znamená že 199 dnů Vám bude započteno do doby pojištění pro Váš důchod.

Od roku 1997 pobírám částečný invalidní důchod. Od června 2000 důchod nepobírám, protože jsem překročil hranici výdělku. Nárok na starobní důchod mi vznikne 24. dubna 2004. Mohu si požádat od 1. května 2001 o předčasný starobní důchod tzv. vratný?

Od června 2000 nepobíráte částečný invalidní důchod. Správný termín je, že vám byla zastavena výplata částečného invalidního důchodu, protože jste překročil hranici výdělku, pro kterou může být částečný invalidní důchod vyplácen. O předčasný starobní důchod si samozřejmě můžete požádat od 1. května 2001, ale bude to starobní důchod předčasný – trvale krácený. Pokud si chcete požádat o předčasný starobní důchod tzv. vratný, nesmělo by vám do data vzniku nároku na starobní důchod chybět více než 2 roky (tedy nejdříve od 24. dubna 2002) a k tomuto datu byste musel být částečně invalidní (není rozhodující, zda částečný důchod pobíráte, nebo byl-li vám zastaven pro překročení výdělku).

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu, případně i o přepočet již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.

Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. – ředitelství. POZOR!!! V Praze 7, Bubenská 1, nás již nenajdete. Již jsme přesídlili do nové budovy v Praze 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553 (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný – 96 19 33 61.

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor ředitelství
e–mail: bajerovah@dp–praha.cz

Zamyšlení k 5. výročí DP–KONTAKTu

V lednovém čísle DP–KONTAKTu z letošního roku jsme se mohli dočíst mnohé o počátcích tohoto listu. Dovolte mi vrátit se k vůbec prvnímu číslu z ledna 1996. Na jeho poslední straně byl uveřejněn článek „Redakce čtenářům“, v němž se psalo o tom, jaká by měla být náplň listu, čemu by se měl věnovat. Pohlédneme-li zpět, musíme konstatovat, že téměř vše bylo a je plněno. Jediné, co z tehdejších záměrů chybí, je větší počet příspěvků s názory čtenářů na řešení situací, s nimiž se denně setkávají.

Články pravidelných dopisovatelů listu nemohou všechny každodenní situace postihnout. Mnohdy lidé brblají, kritizují se znalostí (nebo někdy bez znalosti) věci, **ale stydí se, nechtějí či bojí se vystoupit** na veřejnost. Stud by neměl být vlastností dopraváka, vůle k dosažení nápravy či k poznání pozadí věci by měla být samozřejmostí. A bát se přece nikdo nemusí – každý má právo projevit svůj názor zcela demokraticky, bát se patří již více než deset let do minulosti! Pokud někdo nerad vidí pod článkem svůj podpis, může se objevit jen jeho parafa či zkratka. Redakce nesmí porušit zásadu redakčního tajemství, nesmí o své vůli změnit způsob, jakým přispěvatel svůj příspěvek označil. To je zákon platný po celém světě. Ani zde tedy není důvodu čehokoliv se obávat. Proto stejně jako před pěti lety vyzývám všechny pracovníky podniku ke spolutvorbě našeho listu. Bude bohatší svou náplní, zajímavější pro všechny a splní tak i zbývající cíle, které si dal při svém zrodu do vínku. Ovšem samozřejmé, a to naprosto, by mělo být, že příslušný útvar podniku na dotaz nebo připomínku rychle a fundovaně odpoví a problém vysvětlí nebo se omluví. Ani k tomu, bohužel, však ještě někteří naši pracovníci nevyspěli!

–paf–

DOŠLO DO REDAKCE

Jak jsme na tom s novým logem?

Vzpomenete si ještě, kdy se poprvé objevilo současné logo Dopravního podniku? Bylo to právě na stránkách tohoto časopisu, v dubnu roku 1999. Dost dlouhá doba na to, abychom se mohli podívat, jak to vlastně s novým logem vypadá.

Dnes se s ním setkáváme takřka každý den, najdeme ho na firemních šablonách, na propagačních i informačních materiálech. A najdeme ho také na vozidlech. Na autobusech se objevuje od počátku loňského roku, na tramvajích jsem ho viděl teprve nedávno. A právě u vozidel bych se chtěl zastavit. Povedlo se zavádění nového loga opravdu tak, jak jsme si to představovali?

Vzhledem k tomu, že jsem strávil mnoho hodin na jednotlivých garážích o. z. Autobusy, kdy jsem byl osobně přítomen prvním dětským krůčkům loga (začalo se objevovat na nízkopodlažních autobusech), beru to všechno možná trochu osobně. Proto někdy zůstávám stát s otevřenými ústy a žasnu.

Na některých autobusech (mimo nízkopodlažní) je logo vylepeno křivě. Na některých zase v dost „divoké“ barevné kombinaci. Opravdu si toho nikdo nevšiml, když přebíral hotovou práci? Opravdu nikomu nevadí, že zaplatil za práci nekvalitně odvedenou? Možná je to jenom detail, vždyť autobusy mohou klidně jezdit bez loga stejně jako s ním. Ale na druhou stranu – když už jsme se pokusili sjednotit vzhled autobusů, měli bychom to dotáhnout do konce.

Tramvaje začínají logo používat teprve teď. A ani tady není bez chyb. Logo je vytištěno bílou barvou na transparentní (průhlednou) samolepicí fólii. Jenže ta bílá je nějak málo bílá, prosvítá pod ní červený nátěr vozů. Výsledek působí trochu rozpačitě – logo získává krásnou růžovou barvu.

Asi jsem opravdu moc citlivý. Je vlastně docela jedno, jestli je nějaké to logo vylepeno tak nebo onak. Jen doufám, že se nenajdou stejně citliví cestující. Mohli by si myslet něco o vyhozených penězích. A mohli by si říkat, že neumíme ani nalepit obyčejnou samolepku. Vážně je to tak?

Petr Janáč, o. z. Autobusy

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Mnohé z nás v posledních měsících asi překvapila záplava informací a varování týkajících se tzv. nemoci šílených krav. Situace u nás není tak dramatická jako v některých jiných evropských státech, přesto si již leckdo položil otázku: a co tedy mám vlastně jíst? Všichni víme, že odborníci obvykle doporučují vyváženou stravu s velkým podílem zeleniny a minimem tučných jídel. Co ale tedy přesně jíst a jak připravovat chutná jídla? Chcete-li znát odpověď, čtěte další řádky – i na internetu se o tom dá leccos zjistit.

Předně se vzdejte naděje, že najdete nějaký definitivně nejlepší a jediný správný návod, jak se správně stravovat – vždyť každý z nás má jedinečný organismus se specifickými požadavky. Lze se ale seznámit s různými názory a pak si vybrat ten, který nám bude nejvíce vyhovovat.

Představu o tom, jak má zdravá výživa vypadat, si můžete udělat na několika adresách. Jednou z nich je www.mednet.cz. – sídlí na ní internetové noviny pro zdravotníky i veřejnost, která se o zdravotnictví zajímá. A právě v sekci „pro širokou veřejnost“ a rubrice „strava“ naleznete informace typu: co nám hrozí z potravin, jaké potraviny bychom si měli vybírat, co jsou biopotraviny, jak vypadá vyvážená strava, jaké zásady správné výživy bychom měli dodržovat a podobně. Mimoto si na těchto stránkách můžete vypočíst index tělesné váhy (tzv. BMI).

Další adresou, již je dobré navštívit, je www.doktorka.cz. Podobně jako v předchozím případě se jedná o informační server o zdraví. Nenajdete tu systematický výklad, ale řadu článků (více či méně zajímavých) na dílčí témata zdravé výživy. Najdete zde ale i některé rubriky s tématem zdravé výživy přímo související: například „diety“, kde se vám dostane podrobně rozvedeného přehledu možných postupů vedoucích ke zdravému a štíhlému tělu, anebo „recepty“, v níž jsou k mání recepty ze „zdravých“ potravin (soji, tofu, brokolice, ryb, špenátu, drůbeže apod.).

Svůj úhel pohledu na zdravou výživu nabízí i vegetariánský server na adrese www.vegetarian.cz. I když netoužíte přímo se vegetariány stát, mohou vám stránky posloužit jiným způsobem: je tu spousta zajímavých receptů, seznam vegetariánských restaurací v ČR (včetně jejich otevírací doby, orientačních jídelníčků a cen) i tipy na to, kde koupit zdravé potraviny.

Budete-li již přesyceni informacemi stran teorie zdravé výživy, můžete rychle přejít k praxi. Nevyčerpatelnou studnici nápadů a inspirací naleznete na dvou velmi podobně znějících adresách: www.recepty.cz resp. www.recept.cz. Na obou nabízejí stovky inspirativních kulinářských návodů, takže stačí nalézt ty pokrmy, jež odpovídají zásadám zdravé výživy, a pustit se do vaření.

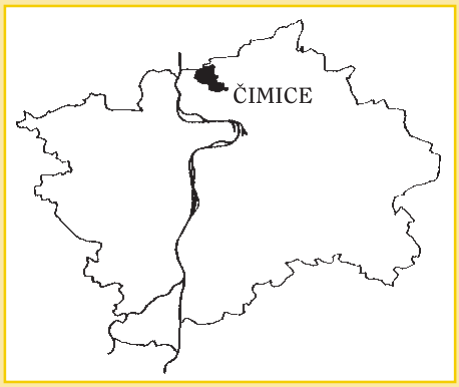
–mš–

PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ ZEMĚPIS II

23. část

Naše druhá řada seriálu o dopravě do obcí obsluhovaných dnes pražským Dopravním podnikem, věnovaná obcím připojeným ku Praze v roce 1968, končí. Má ale ještě dva dodatky – obce připojené ku Praze v roce 1960. Jsou jen dvě, a tak jsme je zařadili na závěr. Jedná se o Čimice a Ruzyni. Současně s nimi byly k hlavnímu městu připojeny ještě malé části 10 dalších obcí. V jejich případě ale šlo většinou jen o nevýznamná území a vlastní obce byly připojeny k hlavnímu městu později, v roce 1968 nebo 1974. Proto jsme o takových změnách mohli pojednat v příslušných kapitolách.

Čimice



První písemná zpráva o vsi Čimice pochází z roku 1334, kdy patřila pražskému proboštovi, ale podle archeologických nálezů je zcela jistě starší. Na dvoře domu čp. 1 byly objeveny zbytky objektu obranného charakteru, snad tvrze. Původ jména je obvykle odvozován od osobního jména Čám, tedy původně ves Čámových lidí. Jméno se později měnilo na Čiemice a Čímice. Čimice zabrali na počátku husitského hnutí Pražané a od nich je získal Bohuněk z Bohunic. Později se majitelé čimického dvora často střídali a většinou ves vlastnili jen několik let. V roce 1551, když Čimice prodával Zikmund Kelecký Adamovi ze Strašína, je ve vsi konkrétně doložena tvrz, avšak jde o mladší objekt postavený na místě tvrze původní nebo v její těsné blízkosti. V roce 1592 Čimice koupil Jan Bryknar z Brukštejna a připojil je svému libeňskému panství. Další osudy už Čimice proto měly stejné jako Libeň. I tady se střídali majitelé a jeden z nich, Jan Hertvík z Nostic, celé panství v roce 1662 prodal Starému Městu. Čimice v rámci panství zůstaly jen malou vískou. V roce 1850, když vznikaly moderní, tzv. politické obce, v Čimicích žilo jen 79 obyvatel. Protože to bylo příliš málo k existenci samostatné obce, byla vesnice připojena jako katastrální území k Dolním Chabrům a jejich součástí zůstala až do svého připojení ku Praze.

Ještě na počátku 20. století stálo v Čimicích pouze 19 domů se 152 obyvateli, dalších 5 lidí žilo ve dvou domech Drahaňského mlýna. V té době tu byly dokonce čtyři velkostatky. Ačkoliv Dolní Chabry, ke kterým Čimice patřily, byly součástí prosecké farnosti a na Proseku byla i pošta, Čimice spadaly farou i poštou k Bohnicím. Dne 22. prosince 1921 bylo z Čimic vyčleněno přes 62 hektarů území a připojeno k Bohnicím.

Jádro původní obce leželo západně od dnešní křižovatky Čimické a Na průhonu. Ve 30. letech 20. století se začalo intenzivně stavět v jižnější části katastru v oblasti dnešní Libeňské ulice a počet obyvatel Čimic se zdvojnásobil. Domy rychle přibývaly i po druhé světové válce a stavět se začalo i severně od starých Čimic a počet obyvatel překročil 1400. Asi v 50. letech byla v Čimicích zřízena pobočná úřadovna dolnochaberského MNV. K 1. červenci 1960 byla čimická zástavba připojena k hlavnímu městu. Obvykle se v literatuře uvádí, že byly připojeny celé Čimice, ale porovnáním map snadno zjistíme, že šlo jen přibližně o polovinu – jižní, zastavěné území, zatímco severní část katastru až po Drahaňský potok zůstala i nadále součástí obce Dolní Chabry. Čimice, aniž by se v moderní době staly samostatnou obcí, byly připojeny do územního obvodu Obvodního národního výboru Prahy 8. Také dnes jsou katastrálním územím v rámci městské části Praha 8. V letech 1976 – 1986 bylo v jižní části katastru postaveno sídliště Čimice s více než 2 tisíci byty pro 6980 obyvatel. Další panelové domy byly postaveny i v severní části zástavby a v závěru 20. století měly Čimice přes 7 tisíc obyvatel.

Protože někdejší tvrz dávno zanikla (poslední konkrétní zmínka pochází z roku 1609), je jedinou čimickou památkou kaplička sv. Jana Nepomuckého ze druhé poloviny 18. století. Na jihozápadním okraji katastru, severně od areálu bohnické psychiatrické léčebny, se nachází přírodní památka Čimické údolí, ve kterém se zachovalo společenstvo skalní stepi se zbytky vřesoviště. Zajímavé je také Drahaňské údolí (Drahaňská rokle), jež se odtud táhne po nynější hranici Prahy, tedy i okrajem Bohnic, až k Vltavě.

Až do první čtvrtiny 20. století představovala jediné silniční spojení s okolím dnešní ulice K Ládví, která pokračovala do Bohnic. Kromě ní existovala ještě polní cesta do Chaber, pod které Čimice administrativně spadaly.

V celé čimické dopravní historii hrály hlavní roli vždy jen autobusy. První možnost využít tento druh dopravy měli Čimičtí už v roce 1912, avšak s docházkou a na krátkou dobu. Šlo o autobusovou linku mělnického podnikatele F. Černého Mělník – Praha, končící na Josefském náměstí. Vedení její trasy v této oblasti ale není zatím zcela jasné. Z jízdního řádu vyplývá, že existovala zastávka Bohnice, ale není známá její poloha. Pravděpodobně šlo jen o „křižovatku k Bohnicícm" na státní silnici. Čtyři páry spojů v pracovní dny jezdily jen do vypuknutí první světové války.

V květnu 1922 je poprvé doložena linka Československé pošty č. 683 z Vychovatelny (později od poštovního úřadu 22) do Bohnic k tamnímu zemskému ústavu pro choromyslné. Šlo ale pouze o jediný pár spojů denně (v roce 1924 s příjezdem do Bohnic ve 13.53 hodin a odjíždějící zpět v 16.10). Tato linka tedy neměla pro Čimice prakticky žádný význam, a proto mohli zdejší obyvatelé zatím dál využívat jen dálkové linky po státní silnici (rumburské), vyžadující dvoukilometrovou docházku.

Nejblíže se doprava Čimicím přiblížila zavedením jedné z prvních linek pražských Elektrických podniků jezdící od roku 1926 do Bohnic. Pro obsluhu Čimic byla zřízena zastávka na znamení Kolonie rodinných domků (později jen Kolonie, v letech 1948 – 1950 příležavě pojmenovaná Čimice a od roku 1950 Ubikace). Základní jízdné k zastávce tramvaje Kobylisy (dnes Ke Stírce) bylo 1 koruna. Na mnoho let tak získaly Čimice vcelku kvalitní spojení, i když přibližně s půlkilometrovou docházkou.

V září 1930 získal vodochodský podnikatel Karel Vyhnálek koncesi na autobusovou linku Kobylisy – Bohnice – Čimice – Chabry – Zdiby – Veltěž – Klecany – Vodochody. Ačkoliv měl Vyhnálek v úmyslu provozovat jen dva páry spojů denně, podařilo se Elektrickým podnikům (a patrně i poště) do koncese prosadit, aby měl výslovně zakázáno zastavovat i přibírat cestující v úseku Praha – Zdiby. Tento zákaz však evidentně nedodržoval, jak vyplývá ze stížnosti Elektrických podniků z ledna 1931. Linka později v Čimicích zřejmě stavěla oficiálně a přežila zřejmě v nějaké podobě i válečné období a v roce 1949 byla vedena v jízdních řádech pod č. 3025 jako „znárodněná" a od ledna 1950 v provozu ČSAD. To už ale dávno neměla význam pro spojení s Prahou a v roce 1953 přestala přes Čimice jezdit.

Linka C Elektrických podniků byla na počátku roku 1944 v důsledku válečného omezování provozu zcela zrušena a její provoz byl obnoven v květnu 1945. Od 9. ledna 1950 byla ve špičkách pracovních dnů zavedena nová větev této linky, jezdící až do Čimic. Konečná byla přibližně na dnešní křižovatce Čimické ulice s Tišickou. Od 31. prosince 1951 byla označena číslem 106 a od prvního lednového dne roku 1961 se opět stala větví linky č. 102 a do Čimic jezdil ve špičkách každý druhý spoj.

Svůj vliv se v Čimicích snažil uplatňovat také podnik ČSAD, který od 3. června 1956 zavedl autobusovou linku č. 01032 od kobyliské vozovny přes Horní Chabry do Čimic. V této trase jezdilo 14 párů spojů v pracovní dny. Linka zanikla 2. června 1969 po zavedení linky č. 162 do Dolních Chaber.

Od 2. ledna 1973 byla čimická větev linky 102 přečíslována na 152 a současně prodloužena do Dolních Chaber k MNV. Přes staré Čimice tehdy (až do 80. let) jezdila po staré komunikaci, která vedla blíž ke kapličce. Později část spojů zajížděla až do Čakovic, ale už v roce 1975 byla opět zkrácena do Chaber, protože byla zavedena nová špičková linka č. 202 (Sídliště Bohnice – Čakovice, ZJD) a v roce 1983 se vrátila do původní konečné v Čimicích. V roce 1980 směrovou nabídku významně Čimickým rozšířila linka č. 181, jezdící ulicí K Ládví a po východním okraji města do hostivařské průmyslové oblasti.

Od 4. listopadu 1984 byla uvedena do provozu nová smyčka Sídliště Čimice na severním okraji čimické zástavby, na které byly ukončeny linky 152 a 181. „Stodvaapadesátka" byla současně prodloužena k nové stanici metra Fučíkova (dnes Nádraží Holešovice), čímž se dopravní obsluha Čimic dále zlepšila. Od stejného dne byla na smyčku Sídliště Čimice odkloněna i noční autobusová linka 505, a tím došlo k významnému zkvalitnění dopravy do Čimic i v noci.

Foto: Petr Malík

–pf–, –fp–

Již půl roku se prodávají časové jízdenky s volitelnou dobou platnosti

Začátkem července loňského roku byl pro cestující veřejnost zahájen prodej nového druhu jízdního dokladu, tzv. „klouzavé jízdenky“ – 30 denní nepřenosné měsíční jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti. K této časové jízdence si musí cestující pořídit nový druh průkazu s fotografií, který je cestujícímu na místě vyroben po předložení vyplněné žádanky, fotografie a zaplacení 20,- Kč.

Zalaminovaný průkaz se vkládá do pouzdra, do kterého si cestující zasune i kupon s volitelným začátkem platnosti. Kupony jsou třicetidenní plnocenné (420,- Kč) nebo zvýhodněné pouze pro studenty vysokých škol (210,- Kč). Kupon si cestující může koupit až s 30denním předstihem a platí pouze na území Prahy, tj. pro pásma P + 0.

Prodej byl zahájen na Centrálním dispečinku Na Bojišti a na osmi vybraných prodejních místech firmy Šoch. S ohledem na zaváděcí a testovací charakter prodeje průkazů i kuponů nepředcházela zahájení prodeje zvláštní informační kampaň.

V další etapě, od 24. července, byla prodejní doba jízdenek s volitelnou dobou platnosti na Centrálním dispečinku od 6.30 do 18.30 hodin s polední přestávkou od 12 do 13 hodin. Rovněž prodejní místa firmy Šoch zahájila prodejní dobu v plném rozsahu. Poslední červencový den byl zahájen prodej na dalších deseti prodejních místech.

Do února letošního roku se jízdenky s volitelnou dobou platnosti prodávaly na následujících 19 prodejních místech: Centrální dispečink Na Bojišti, Hlavní nádraží, náměstí Míru, Strašnická, Rajská zahrada, Hradčanská, Zličín, Smíchovské nádraží, Hloubětín, Dejvická, Želivského, Můstek, Palmovka, Anděl, Karlovo náměstí, I. P. Pavlova, nádraží Holešovice, Kačerov a Háje. Od 26. února 2001 jsou průkazky pro oba typy jízdních dokladů (s pevnou i volitelnou dobou platnosti) totožné a jsou vydávány na vybraných šesti místech v síti.

Po počátečních rozpacích cestující veřejnosti, která se s novým typem jízdního dokladu seznamovala, dochází k plynulému nárůstu prodeje. Ke zvyšování prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti přispěly i pravidelné informace o „klouzavých jízdenkách“ v deníku Metro. K rozšíření zájmu přispělo i to, že lze ke „klouzavé“ průkazce zakoupit a použít i klasický časový předplatní kupon.

A nyní několik čísel. Ke konci roku 2000 bylo od zahájení prodeje prodáno celkem 7 012 kusů průkazů, z toho 5566 kusů průkazů plnocenných a 1446 kusů průkazů studentských a celkem 9 999 kusů kuponů, z toho 8 144 kusů kuponů plnocenných a 1 855 kusů kuponů studentských. Z dosavadního prodeje je zřejmý převažující zájem o plnocenné průkazky a kupony.

V průběhu 1. pololetí 2001 se předpokládá zahájení prodeje 90 denních „klouzavých“ kuponů pro vysokoškoláky. Vysokoškoláci velmi očekávají zahájení prodeje těchto kuponů, neboť 30 denní kupony jsou pro ně finančně nevýhodné.

Připravil odbor odbytu a tarifů MHD ředitelství

Starší čísla jsou k dispozici v redakci

Jednou za čas se v redakci rozezní telefon a na druhém konci se ozve čtenář podnikového měsíčníku, který by rád získal některá ze starších čísel DP–KONTAKTu. V době, kdy s námi hovoří, mu sdělíme, že jím požadované číslo nemáme. Za několik hodin nebo dnů nám někdo několik starších čísel vrátí, a tak se náš sortiment opět rozšíří.

V polovině února jsme udělali inventuru v našem archivu a zjistili, která ze starších vydání máme ještě k dispozici. Pokud v uvedeném seznamu najdete čísla, která ve vaší sbírce chybějí, zavolejte do redakce. Svůj telefonát příliš neodkládejte, neboť některá starší čísla máme pouze v jednom exempláři.

Starší čísla, která jsou k dispozici v redakci:

1996: 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12
1997: 5, 7, 11, 13
1998: 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11
1999: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11
2000: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12

–red–

NAPSALI O NÁS

Metro (19. 2. 2001)
Město získalo garance na úvěr k dostavbě metra

Smlouvu o garancích na úvěr k dostavbě tratě IV. C pražského metra podepsalo konsorcium několika bank a zástupci magistrátu. Trať by tak mohla být dokončena v roce 2006. Garance se týkají úvěru ve výši 75 milionů eur (cca 2,5 miliardy korun) a jsou poskytnuty na sedm let. Úvěr poskytla Evropská investiční banka (EIB).

Večerník Praha (7. 2. 2001)
Nechat si přelepit své rodné číslo na tramvajenkách pražské MHD novým identifikačním kódem mohou cestující na jediném místě – v centrálním dispečinku Na Bojišti. Plánovanou úpravu současných časových jízdenek podle zákona začal dopravce od 5. února. Od 26. února zahájí Dopravní podnik výměnu všech typů tramvajenek za nové...

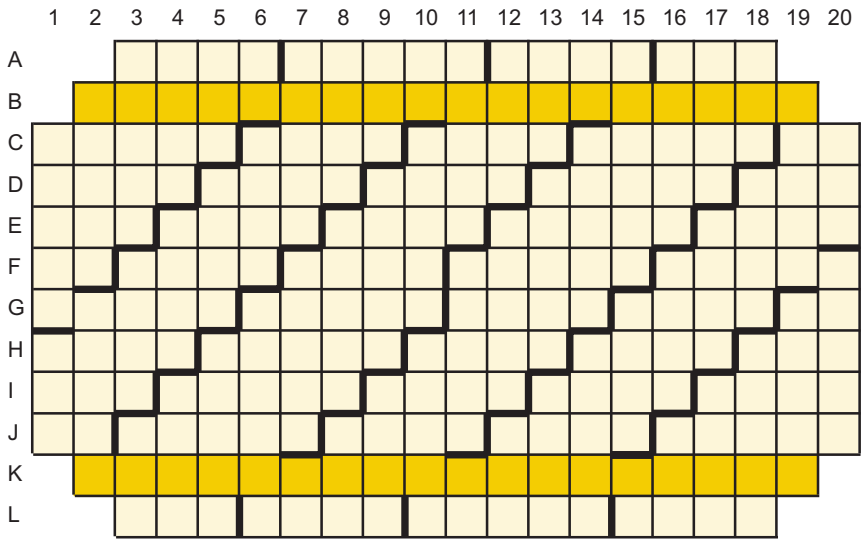
Blesk (14. 2. 2001)
Dohodli se na mzdách

Vedení Dopravního podniku se dohodlo se zástupci odborových organizací o mzdovém vývoji v letošním roce. „Nárůst objemu mezd v nové kolektivní smlouvě činí 5,5 procenta,“ řekla mluvčí dopravce Zuzana Knoblochová. Ke shodě musely obě strany slevit ze svých požadavků. Odboráři totiž požadovali více, než jim nabízel management firmy. „Každá strana udělala určitý ústupek. Lidově řečeno, vedení firmy se pochlapilo,“ poznamenal předseda odborového svazu DP Karel Soukup.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 2: Radosti jsou naše křídla, ale bolesti naše ostruhy. (J. Paul)



VODOROVNĚ: A. Staroegyptský bůh; mužské jméno; látka s drsným povrchem; solmizační slabika. – **B. 1. díl tajenky**. – **C.** Mauglího druh; malajská dýka; ryzost mince; pojízdné sedátko na lodi; značka titanu. – **D.** Roleta; popruh (zastarale); bájný mořský živočich; část kabátu; potom. – **E.** Plášť beduína; směnečný ručitel; básník (zastarale); cety; potáč. – **F.** Typ Fordu; halda; dotěrná; proslulost; činit. – **G.** Původce díla; rozkaz; cestovní doklady; vodní pták; SPZ Pardubic. – **H.** Milodar; šplhavý pták; vada čoček; šumivé víno; přítel Jerryho. – **I.** Kozí pach; vrkůček; najatá chůva; parková květina; značka zápalek. – **J.** SPZ Šumperka; ledovcový blok; promoční síň; africká antilopa; značka traktorů. – **K.** 2. díl tajenky. – **L.** Lepidlo; ugaritská bohyně; dobývat; Feuchtwangerovo jméno.

SVISLE: 1. Lihovina z mléka; starořímská bohyně. – **2.** Silný kovový hřeb; pokrývka na stůl. – **3.** Pěna do koupele; chmelový keř; středisko talentované mládeže (zkratka). – **4.** Trup; korálový útes; vosk do mastí. – **5.** Mužské jméno; bytost; narážka. – **6.** Značka neptunia; vápencové území; vysoká kožešinová čepice. – **7.** Asijský jelen; kontakt; vzorec nitridu uranu. – **8.** Mravouk; člen; táta (slovensky). – **9.** Chomáč; samec kozy; uzenina. – **10.** Osobní zájmeno; vytčené území; cenná známka. – **11.** Pracovat; klips; předložka. – **12.** Citoslovce kura domácího; zvířecí ústa; hudební zkratka. – **13.** Cizopasné houby; sličnost; trutnovský podnik. – **14.** Název písmene; snížení cen; zelenina. – **15.** Kůl zaražený do země; červené barvivo; SPZ okresu Zlín. – **16.** Těžké výsypné nádoby; pražský fotbalista; stěny. – **17.** Domácky Oldřich; český hrad; usušená tráva. – **18.** Možno; kalaba; luční bylina. – **19.** Stupeň vývoje; vichrem zničený les. – **20.** Název písmene; nádor.

Pomůcka: serak, slide.

PaedDr. Josef Šach

Foto: Petr Malík

Holiday World 2001

Již počtvrté se DOZ Hostivař ve dnech 8. až 11. února zúčastnil celostátní výstavy cestovního ruchu Holiday World 2001. Nosnou ideou naší letošní expozice byla nabídka servisních a opravárenských služeb společnostem zajišťujícím cestovní ruch svými dopravními kapacitami včetně pomoci v nouzi. Neopomněli jsme samozřejmě prezentovat naše dopravní kapacity jak pro zahraniční a tuzemské zájezdy, tak pro dopravní zajištění incomingu do České republiky. Jako novinku jsme prezentovali naše možnosti v zajištění dopravy pro imobilní klientelu svými autobusy pro tyto účely technicky upravenými.

Pojetí našeho stánku (mimochodem velmi výhodně umístěného) vyjadřovalo příslušnost DOZu Hostivař k Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, který podle reakcí návštěvníků i některých vedoucích zaměstnanců naší společnosti dobře reprezentovalo. Přičteme-li k této prezentaci tu skutečnost, že naše vozidla výrazně inzerují svou příslušnost k hlavnímu městu Praze, domníváme se, že naší společnosti ostudu neděláme a alespoň malým dílem přispíváme k propagaci kvalitních služeb Dopravního podniku.

Ing. Slavomír Vlk,
DOZ Hostivař

Třetí rok bodového systému

V současné době je již za námi druhý rok bodového systému přidělování oděvních stejnokrojů, který proběhl bez výraznějších problémů, jak z hlediska zaměstnanců, tak i z hlediska odpovědných pracovníků celé akciové společnosti.

Ze všech různě provedených vyhodnocení je pro informaci nutno uvést, že v roce 2000 bylo celkem v oděvním skladě odštěpného závodu ED odbaveno v rámci bodového systému 5 324 zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součástky oděvního stejnokroje ve finančním objemu 31,7 milionů Kč.

Ale rok 2000 je za námi a všichni již soustřeďujeme pozornost na bodový systém roku 2001. V letošním roce byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující koeficienty:

skupina „A“ – 3,83 bodu na 1 odpracovanou hodinu,
skupina „B“ – 2,67 bodu na 1 odpracovanou hodinu.

pro ženy v o. z. Metro:

skupina „A“ – 3,52 bodu na 1 odpracovanou hodinu,
skupina „B“ – 2,37 bodu na 1 odpracovanou hodinu.

V současné době má každý pracovník stanovenu svoji výši bodů pro rok 2001 na základě koeficientu a odpracovaných hodin v roce 2000. Na základě této individuální výše bodů je v roce 2001 možno čerpat následující oděvní součástky:

stejnokrojová součástka	počet bodů
sukně	470
sako oblekové	1 600
kalhoty oblekové letní	670
kalhoty oblekové zimní	730
plášť do deště	1 590
bunda PARKER	2 100
bunda pasová	1 850
kalhoty pracovní zimní	670
kalhoty pracovní letní	620
kalhoty pracovní krátké	500
košile krátký rukáv	270
košile dlouhý rukáv	280
vesta	500
svetr	550
vázanka	81
šála	75
čepice LETUŠKA	195
čepice BASEBALL	160
čepice DISPEČER	410
čepice zimní	290
polobotky	620
boty zimní	700
rukavice řidičské	100
sluneční brýle ÚV filtr	170
ponožky letní	30
ponožky zimní	32
opasek	265
šle	130
halenka krátký rukáv	270
halenka dlouhý rukáv	280

Foto: Marie Jílková

Závěrem bychom chtěli bodovému systému v jeho třetím roce působnosti připravit ještě méně problémů než v roce 2000 a co nejvíce spokojených zaměstnanců při využívání tohoto systému v roce 2001.

Ing. Josef Dalešický, vedoucí obchodně–zásobovacího odboru o. z. Elektrické dráhy

O SPOKOJENOSTI VLASTNÍMA OČIMA

V půlce února jsem vyrazil na delší cestu vlakem. Z několikahodinové cesty neuplynulo ještě ani šedesát minut a vlak vyšší třídy se zastavil. Stáli jsme na „mezi“ a nic se nedělo. Po chvíli se opět vlak pohnul a pomalu šinul do nejbližší stanice. Tam se opět zastavil. Z vlakového rozhlasu se ozvalo omluvné hlášení, že vlaková lokomotiva je neschopná další cesty, a tak musíme počkat na nový stroj.

Ve vozech se začalo nadávat, mít tou dobou na sobě modrou železničářskou uniformu, nebylo by mi zrovna lehko. Přesto naši kolegové pracovali, jak mohli nejlépe. Po šedesáti minutách vlak opět nabral rychlost a uháněl vstříc cíli své cesty. Průvodčí mezitím obcházeli všechny cestující a radili jim, jak se dostanou do cílových zastávek za změněných okolností. Poskytované služby byly rozhodně na dobré úrovni, přesto spokojenost cestujících nijak zvláštní nebyla.

Na cestách strávili více času než původně plánovali, a to nikoho netěší, i když je z branže a dokáže podobné technické výpadky pochopit.

Stejně je to u nás. Statisíce lidí v Praze a jejím nejbližším okolí chtějí každý den cestovat. Městskou hromadnou dopravu berou stejně jako vodovod, vypínač elektřiny nebo televizi. Otočí kohoutkem či stisknou vypínač a zařízení funguje. V našem případě přijdou na zastávku a v čase obvyklém chtějí být v cíli své cesty. O mimořádnostech nikdo nepřemýšlí, pokud nastanou, většina přítomných je rozladěna a začne proklínat celý systém. Sice často neoprávněně, ale v našich krajích je to běžné.

Pracovníci dopravce se v tu chvíli snaží ze všech sil, a přesto jejich zákazníci nejsou spokojeni. Proto bychom však neměli věšet hlavu.

Naším cílem musí být, aby nepříjemných a mimořádných událostí bylo co nejméně, a když už nastanou, abychom je řešili s profesionálním umem. Část veřejnosti alespoň ocení vynaložené úsilí.

Druhý zážitek z doby minulé se odehrál několik dní před cestou vlakem. Byl jsem přítomen prezentaci výsledků průzkumu, kdy jedna z nejvýznamnějších tuzemských agentur, zabývající se touto tématikou, seznamovala naše pracovníky s tím, jak jsou naši zákazníci spokojeni se službami, které jim poskytujeme.

Nepochybuji o tom, že většina z nás se snaží dělat všechno proto, aby cestující byli spokojeni a potom slyšíme, že pasažéři na nás vidí určité chyby a nedostatky. To dokáže rozladit, proto se v některých případech rozhořela vášnivá diskuse, pohled zvenku jsme nebyli ochotni přijmout. Proč?

Vždyť to byl „jen“ pohled z druhé strany. Pohled, který by nám měl pomoci, kam upřít svoji pozornost v nejbližších dnech a týdnech. I když jsme sami se sebou spokojeni, naše okolí to leckdy vnímá jinak. Zkusme se nad tím alespoň zamyslet. I tady platí, že na každém šprochu je pravdy trochu.

Co vy na to?

Přívětivý zbytek zimy a úspěšné jarní vykročení!

–bda–

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Vážení kolegové,
bohužel, už podruhé vám přinášíme jen krátký zdůvodňující text a nikoliv výčet oslavenců. Už se našli i tací, kteří nám volali a ptali se, kde mají co podepsat, aby mohli být uvedeni ve Společenské kronice.

Jednání o tom, jak bude nejstarší rubrika podnikového měsíčníku organizována, stále probíhají. Věříme, že se problém podaří rychle vyřešit, budou dána pevná pravidla pro zveřejňování a my budeme moci odstranit své resty. Vždyť už dva měsíce jsme nemohli oslavencům jmenovitě pogratulovat!

Děkujeme za pochopení a věříme, že dubnové číslo přinese rubriku v rozsahu, na který jste si zvykli v pětileté historii DP–KONTAKTu.

–red–

DP-KONTAKT ● List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti ● Sídlo redakce: Praha 9, Sokolovská 217/42, č. dveří 728, telefon: 96 19 20 25, e-mail: malikp@dp-praha.cz ● Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jiří Cimrhakl, Ing. Jan Urban, Ing. Marie Lásková, Ing. Jaromír Stejskal, Zdeněk Ježek a Ing. Jiří Horký ● Šéfredaktor: Ing. Petr Malík ● Grafická úprava: Hynek Pech ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● MK ČR 8307, ISSN: 1212-6349 ● Uzávěrka tohoto čísla: 1. března 2001