

DP

Dopravní podnik hl. m. Prahy,
akciová společnost

kontakt

březen 2005 • ročník 10 • číslo 3 • zdarma

Zemřel generální ředitel Ing. Milan Houfek

Poprvé ve více než stoleté historii pražského městského dopravního podniku vlaje před jeho správní budovou černá vlajka na znamení, že zemřel jeho generální ředitel. Již delší dobu podnikem kolovaly zprávy o vážné nemoci Ing. Milana Houfka. Na tomto místě našeho časopisu mělo být původně jen strohé sdělení oznamující, že po dobu jeho nemoci ho bude zastupovat technický ředitel Ing. Tomáš Jílek. Ale osud rozhodl jinak. Po uzávěrce tohoto čísla se podnikem rozletěla zpráva: Ing. Milan Houfek, generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, dne 23. února 2005 zemřel...

Podíval jsem se do knihy Sto let ve službách města, co jsem o něm v roce 1997 psal. „Pohlédneme-li do dlouhé historie podniku, zjistíme, že bylo celkem běžné, že do vysokých funkcí nastupovali „třicátníci“. Ing. Milan Houfek se narodil 30. června 1962. Po promoci na stavební fakultě Českého vysokého učení technického v oboru Konstrukce a dopravní stavby (specializace na dopravní inženýrství) v roce 1986 pracoval v Pragoprojektu Praha, kde později zastával funkci hlavního inženýra územního plánu. K Dopravnímu podniku hlavního města Prahy přešel v roce 1991 a stal se nejdříve vedoucím oddělení dopravních průzkumů a v následujícím roce vedoucím odboru organizace MHD. Dne 2. listopadu 1993 se stal dopravním ředitelem a 17. ledna 1995 byl jmenován generálním ředitelem...“

Kdybch tuto kapitolku psal nyní, nechyběla by tam jistě zmínka o tom, co za jeho působení Dopravní podnik dokázal realizovat, ať již to byla tramvajová trať na



Barrandov nebo další rozšiřování sítě metra. Zcela jistě bych psal o tom, že musel řešit složitou situaci pražské městské hromadné dopravy během povodně v roce 2002 – největší katastrofy, která kdy ovlivnila městskou hromadnou dopravu v Praze. V knize by byly i řádky o tom, že za jeho působení se v Dopravním podniku rozběhl náročný transformační projekt, jehož úkolem je vytvořit z podniku moderní dynamickou společnost. Bohužel tuto práci již za našeho generálního ředitele dokončí jiní.

Říkám „našeho“, i když nejsem zaměstnancem, ale jen občasným externím spolupracovníkem Dopravního podniku. A navíc – generální ředitel podniku, který každý den zajišťuje moji dopravu do zaměstnání (a myslím si, že v posledních letech čím dál lépe), je opravdu tak trochu i „můj ředitel“. Škoda jen, že se již nesveze novou tramvají, na kterou jistě netrpělivě čekal, stejně jako my, cestující. Rozhodně jsem v roce 1997 při psaní knihy netušil, že jednou budu Ing. Milanu Houfkovi psát také nekrolog.

Nezlobte se, že se v tuto vážnou chvíli pokusím skončit s lehkým úsměvem. Američtí černoši ve svých spirituálech velmi často zpívají, že do nebe ty dobré lidi poveze vláček (tedy veřejná doprava). Pane generální řediteli, ať je tato cesta pohodlná. Zasloužíte si to.

Mgr. Pavel Fojtík



Odcizení kolejového materiálu na vleče depa Hostivař

4



Již více než pět let lze do autobusů nastupovat i předními dveřmi

5



Rekonstrukce tramvají T3

9



Transformační projekt – 10

Příloha

Z
obsahu

Závody

První nejzásadnější organizační změnou Dopravního podniku hlavního města Prahy od konce války bylo bezesporu jeho rozdělení na závody, na jehož přípravě se začalo pracovat ihned po nástupu nového ředitele Ing. Mikuláše Lacka. Tématu závodů jsme se podrobněji věnovali již v říjnovém DP-KONTAKTu, proto tentokrát jen telegraficky připomeneme, že 1. října 1964 vstoupilo v platnost víceúrovňové řízení a Dopravní podnik se nově vnitřně členil na sedm závodů, od nichž se odvíjela základní struktura podniku v několika následujících desetiletích. Zřízeny byly tyto závody (o formálních odchylkách v jejich pojmenování jsme již psali):

- závod 1 – Elektrické dráhy
- závod 2 – Autobusy a trolejbusy
- závod 3 – Osobní automobilová doprava
- závod 4 – Osobní lodní doprava
- závod 5 – Střední a těžká údržba (od roku 1966 Opravy dopravních prostředků)
- závod 6 – Stavební
- závod 7 – Odborné učiliště

Kromě nich byly jako podnikové útvary zřízeny: 900 – ředitel podniku, 910 – úsek dopravního náměstka ředitele, 920 – úsek technického náměstka ředitele, 930 – úsek ekonomického náměstka ředitele, a také útvar 800 – sklady. V čele každého závodu stál ředitel, mezi dalšími vedoucími funkcionáři byli především vedoucí ekonomického odboru (v závodech 1, 2, 3, 5 a 6; v případě závodu 7 hospodář) a vedoucí dopravně technického odboru (v závodech 1, 2, 3), případně vedoucí technického odboru (závod 5). Vnitřní struktura jednotlivých závodů se pochopitelně odlišovala v závislosti na jejich specializaci. Štábní útvary se zpravidla členily na odbory a ty na oddělení, vlastní specializovanou činnost zajišťovaly provozovny. V říjnovém DP-KONTAKTu jsme si uvedli jako příklad vnitřní struktury závod 1 – Elektrické dráhy, tentokrát připomeneme vnitřní členění závodu 2 – Autobusy a trolejbusy:

- 200 – ředitel závodu
- 201 – sekretariát
- 202 – dopravně technický odbor (2021 – provozní odd.; 2022 – technické odd.)
- 203 – ekonomický odbor (2031 – plánování; 2032 – práce a mzdy; 2033 – účtárna vlastních nákladů; 2034 – mzdová účtárna; 2035 – statistika a rozbor)
- 210 – provozovna Dejvice (211 – provoz; 212 – údržba)
- 220 – provozovna Pankrác (221 – provoz; 222 – údržba)
- 230 – provozovna Libeň (231 – provoz; 232 – údržba)
- 260 – provozovna Smíchov (261 – provoz; 262 – údržba)
- 270 – provozovna Vršovice (271 – provoz; 272 – údržba)

Název Dopravního podniku se novou organizační strukturou nezměnil. Jako zajímavost si uvedme, že na úředních hlavičkových papírech se pod jménem podniku ještě uváděl čestný titul „nositel Řádu práce“.

Jisté stojí za zmínku, že útvary doprava a provoz, dopravní dispečink, jízdní řády, staniční služba, přepravní kontrola a šetření dopravních nehod spadaly do úseku dopravního náměstka ředitele Dopravního podniku.

Během let se odehrála řada změn, z nichž nejvýznamnější bylo především zřízení úseku rozvoje a výstavby (org. č. 940) z vybraných útvarů podnikového

ředitelství, technického úseku a závodu 6 – stavebního od 1. února 1966 a ustavení odboru 909 – Správa pro přípravu provozu metra od 1. listopadu 1967, což by bylo možné fakticky označit za základ pozdějšího podniku Metro. Další pracoviště, která se věnovala metru vznikla v listopadu 1968 v úseku náměstka pro rozvoj a výstavbu. Dále bylo významné zejména rozdělení dosavadního závodu 3 – osobní automobilová doprava na dva nové závody od 1. července 1968: Původní závod 3 se dál věnoval jen taxislužbě a vznikl závod 8 – půjčovna automobilů Pragocar. Od 1. ledna 1969 byly delimitovány dopravní dispečinky tramvají a autobusů do „svých“ závodů a současně byl dosavadní odbor 912 – dopravní dispečink přejmenován na 912 – řízení dopravy. Dopravně technické

odborny v závodech 1 a 2 byly rozděleny na dva odbory, dopravní a technický.

Trust

Ve druhé polovině 60. let 20. století začala probíhat náročná přestavba dopravního systému města, rozběhla se naplno obměna vozového parku a činnost Dopravního podniku se musela stále více přizpůsobovat potřebám rychle se rozvíjejícího města. Proto bylo 36. plenárním zasedáním Národního výboru hl. m. Prahy 16. prosince 1970 rozhodnuto přeměnit dosavadní Dopravní podnik hl. m. Prahy na „výrobně hospodářskou jednotku trustového typu“ a provést i organizační změny dalších podniků, které významnějším způsobem souvisely s městskou hromadnou dopravou. Dne 1. ledna 1971 vstoupily na scénu **Dopravní podniky hlavního města Prahy** (tj. podruhé v historii, tentokrát zcela odůvodněně, se název DP psal v množném čísle). Někdy se za název DP ještě dodávala zkratka VHJ (výrobně hospodářská jednotka). V čele Dopravních podniků stálo generální ředitelství a nejvyšší představitel DP od té doby nese titul generální ředitel. V rámci Dopravních podniků hl. m. Prahy bylo zřízeno zpočátku 5 podniků, které získaly vlastní právní subjektivitu (tu mělo pochopitelně i generální ředitelství). Každý nesl název Dopravní podnik hlavního města Prahy a za pomlčkou označení svojí specializace.

Dopravní podnik hlavního města Prahy – Metro vznikl jako zcela nová organizační jednotka spojením investorského útvaru podniku Výstavba metra, který do té doby spadal pod generální ředitelství podniku Výstavba hlavního města Prahy, a Správy pro přípravu provozu metra, která existovala v Dopravním podniku. Nový podnik byl pověřen výstavbou a přípravou provozu nového, investičně nejnáročnějšího dopravního prostředku, v roce 1974 pak logicky převzal i provoz metra.

Dopravní podnik hlavního města Prahy – Elektrické dráhy vznikl především z dosavadního závodu 1 a byly do něj začleněny i vybrané činnosti závodu 6, které s provozem tramvají přímo souvisely (zejména měřirný, vrchní stavba, trakční vedení).

Dopravní podnik hlavního města Prahy – Autobusy měl za základ dosavadní závod 2 a krátkou dobu ještě zajišťoval provoz posledních pražských trolejbusů.

Dopravní podnik hlavního města Prahy – Dopravní služby spojil závody 3 a 4 (tj. provoz taxislužby a osobní lodní dopravy).

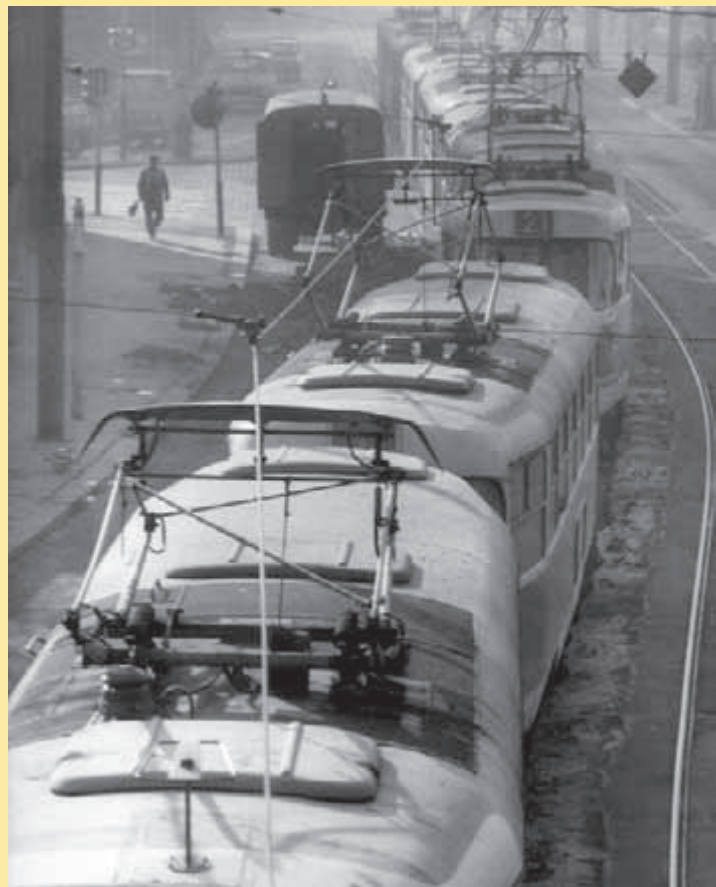
Dopravní podnik hlavního města Prahy – Technické služby byl ustaven především ze závodu 5 – opravy dopravních prostředků, ale soustředil i zbývající činnosti závodu 6 (např. závodovou dopravu) a další úkoly.

Dopravní podnik hlavního města Prahy – Projektový ústav Metroprojekt vznikl spojením některých útvarů Státního ústavu dopravního projektování (SÚ-DOP), Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb (PÚDIS) a vlastních vnitropodnikových útvarů, které se zabývaly projektováním metra. Faktická činnost tohoto nového podniku byla zahájena až 1. května

1971, i když byl zřízen formálně též k 1. lednu.

Generální ředitelství Dopravních podniků hl. m. Prahy zahrnovalo dopravní úsek, technický úsek, obchodně-ekonomický úsek a personální úsek a byly mu přímo podřízeny závody **Pragocar** a **Závod odborné výchovy** a mělo vlastní právní subjektivitu, tu však postrádal trust jako celek. Zřejmě proto k původnímu zápisu celé VHJ v podnikovém rejstříku, vedeném u Obvodního soudu pro Prahu 1, byla 30. května 1972 po dlouhých jednáních připsána k názvu DP ještě slova „generální ředitelství“, takže oficiální název nadřízeného podniku nyní zněl **Dopravní podniky hlavního města Prahy – generální ředitelství!**

V běžné vnitropodnikové praxi se používaly názvy podniků často ve zkrácené podobě, například Dopravní podnik Elektrické dráhy či dokonce jen DP-Elektrické dráhy, resp. DP-ED. Za zmínku možná stojí zajímavá česťina úředních dokumentů, například: „Podle zákona ... vydává se tento **STATUT Dopravní podniky hlavního města Prahy, který byl projednán...**“ (Statut Dopravních podniků hl. m. Prahy). Vnitřní struktura jednotlivých podniků, z nichž každý byl samostatně zapsán v podnikovém rejstříku, byla stanovena jejich vlastními organizačními řády. Vycházelo se z třístup-



Státní podnik (kombinát)

Další organizační přeměna Dopravních podniků se uskutečnila ani ne tak z vlastní vnitřní potřeby, ale především v souvislosti s vydáním zákona č. 88/1988 o státním podniku, který představoval zoufalou snahu změnit hospodářský mechanismus ve státě, jehož socialistická ekonomika se již potýkala s čím dál většími potížemi. Jestliže do té doby docházelo v DP k integraci činností, které více či méně souvisely se zajišťováním dopravy na území hlavního města Prahy, nyní nastoupil trend zcela opačný – oddělování některých složek DP do samostatných organizací. Od Dopravních podniků tak postupně odpadly činnosti, které se věnovaly půjčování vozidel, taxislužbě, úklidu města a údržbě komunikací, projektování apod. Základní údaje připomíná publikace Historie městské hromadné dopravy v Praze (2. vyd., 2000, str. 255 – 256).

Od 1. července 1989 se změny vyvolané zákonem o státním podniku projevily i v pojmenování DP, který se ve svém jménu sice vrátil k jednotnému číslu, ale úředně začal být označován nejdelším, resp. nejsložitějším jménem ve své historii: **Dopravní podnik hlavního města Prahy, státní podnik, kombinát**. Ten se členil na osm kombinátních podniků, které vznikly z dosavadních koncernových podniků a koncernových účelových organizací, resp. zbytků jejich činností.

Období kombinátu, či státního podniku, bylo velmi krátké. Zásadní společenské změny v zemi, které začaly v listopadu 1989, se logicky brzy projevily i v Dopravním podniku. Toto přechodné období vyvrcholilo 1. dubna 1991 založením **Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti**. To je už období, které větší na z nás dobře pamatuje, a proto není nutné podrobněji ho nyní rozebírat. Pro ty mladší pak opět může jako pomůcka sloužit Historie městské hromadné dopravy v Praze, tentokrát str. 302 – 306, kde jsou základní informace shrnuty.

Jednou se bude psát o transformaci v minulém čase

Jednou se budou naši potomci věnovat při zpracování historie městské hromadné dopravy v Praze i transformaci, která v současnosti doslova hýbe Dopravním podnikem. My sami budeme už za pár měsíců vědět, jak nová organizace funguje a co bude nutné upravit. Takové zásahy do čerstvé vnitřní struktury se odehrávaly naprosto samozřejmě v celé více než stoleté historii naší společnosti. Ale teprve s velkým odstupem času bude možné tyto změny objektivněji vyhodnotit v závislosti na nových, aktuálních potřebách DP, které jednou zcela jistě opět vyvstanou, a které dnes přirozeně ještě neznáme. Na závěr našeho krátkého seriálu, který shrnul v kostce základní předěly ve vnitřní organizaci DP, je vhodné možná připomenout jednu skutečnost. Prakticky **na žádné změně, která se v podniku od roku 1897 odehrála** (či přesněji na její přípravě), **se přímo nepodíleli samotní zaměstnanci v takové míře, jako je tomu dnes**. Je třeba si toho považovat. Zaměstnanci (a to je dojem autora těchto řádků) tak nejsou postaveni „před hotovou věc“, ale mají možnost se k organizačním změnám vyjadřovat z hlediska svých pracovních potřeb a své působnosti. Jako historik bych si zcela jistě přál, aby současná transformace proběhla úspěšně a aby výsledná podoba Dopravního podniku vyhovovala na dlouhou dobu zaměstnancům, městu a v neposlední řadě, aby z ní měli prospěch cestující.

Mgr. Pavel Fojtík

Foto: Jaroslava Hussarová



nového modelu řízení: generální ředitelství – podnik – závod nebo provozovna.

Během let docházelo opět k různým změnám. V roce 1974 byl závod Pragocar vyčleněn z generálního ředitelství a začleněn do Dopravního podniku hl. m. Prahy – Dopravní služby.

Koncern

Nová organizace DP se v praxi příliš neosvědčila, a to ani ve vnitropodnikových vztazích, ani ve vnějších vztazích, kde se projevovala velká samostatnost jednotlivých dopravních podniků. Proto bylo již po několika letech rozhodnuto uplatnit při řízení pražských Dopravních podniků tzv. koncernový typ organizace, kdy organizaci jako celku byla přiznána rozhodující právní subjektivita, naproti tomu jednotlivé dílčí složky koncernu měly ekonomicko-právní subjektivitu omezenou. Od 1. ledna 1977, kdy nová organizace vstoupila v platnost, podnik vystupoval pod novým názvem: **Dopravní podniky hl. m. Prahy, koncern**. Vnitřně se členil na pět koncernových podniků a pět tzv. koncernových účelových organizací. Na rozdíl od předchozí struktury DP se nyní proto u každé hlavní organizační složky v jejím úředním názvu ještě označovalo, o jaký typ jde. Je proto logické, že se v běžné praxi názvy hlavních organizačních jednotek zkracovaly:

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Metro, koncernový podnik;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Elektrické dráhy, koncernový podnik;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Autobusy, koncernový podnik;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Dopravní služby, koncernový podnik;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Technické služby, koncernový podnik;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Investor dopravních staveb, koncernová účelová organizace;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Projektový ústav Metroprojekt, koncernová účelová organizace;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Pragocar, koncernová účelová organizace;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Výchovné a vzdělávací zařízení, koncernová účelová organizace;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Sociální služby, koncernová účelová organizace.

Od 1. července 1977 byl do Dopravních podniků začleněn podnik Pražské komunikace, ze kterého byly zřízeny:

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Pražské komunikace, koncernový podnik;

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Technická správa komunikací, koncernová účelová organizace.

Dopravní podniky hl. m. Prahy, koncern tak představovaly největší městský podnik, tvořený šesti koncernovými podniky a 6 koncernovými účelovými organizacemi, který měl více než 18 tisíc zaměstnanců! Přesto nebyl realizován původní úmysl generálního ředitelství, podle kterého do nového koncernu měly být začleněny například pražský a středočeský podnik ČSAD, podnik ČSAO a další!

Na generálním ředitelství vznikl pátý odborný úsek, výrobní, a bylo zde celkem 23 samostatných odborů, z toho čtyři v úseku generálního ředitele, zbývající v úsecích odborných ředitelů.

Také v „koncernovém období“ DP došlo k celé řadě organizačních změn jak z celopodnikového hlediska, tak v rámci jednotlivých podniků a účelových organizací. Jejich úplný výčet, jakož i podrobnější rozbor vnitřní organizační struktury jednotlivých podniků, určené opět jejich vlastními organizačními řádými, již přesahuje možnosti DP-KONTAKTu. Z nejzávažnějších změn uvedme především převedení provozovny Vrchní stavba z DP-Elektrické dráhy jako závod do podniku Pražské komunikace (1979) či změny uskutečněné v souvislosti s vydáním nového statutu koncernu (od 1. ledna 1988). Z nich byly nejvýznamnější či „nejnapadnější“:

- začlenění dosavadní k. ú. o. Technická správa komunikací do k. p. Pražské komunikace;

- zřízení nové organizační jednotky **Dopravní podnik hl. m. Prahy – Řízení a vývoj, koncernová účelová organizace;**

- přeměna Pragocar na koncernový podnik a přejmenování DP-VVZ na

Dopravní podnik hl. m. Prahy – Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení, koncernová účelová organizace.

V téže době došlo i k některým vnitřním organizačním změnám složek koncernu.

Představenstvo projednalo

Od uzávěrky únorového čísla DP Kontakt se členové představenstva sešli na dvou zasedáních, a to 24. ledna a 14. února. Z projednaných materiálů vybíráme následující nejzajímavější témata:

Zpráva o alternativních způsobech financování investičních potřeb v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – obchodně ekonomický ředitel nastínil možnosti dalších způsobů krytí investičních potřeb Dopravního podniku. Celá problematika bude dále diskutována na úrovni hl. m. Prahy.

Zpráva o modernizaci vlaků metra – členové představenstva schválili záměr na pokračování obnovy vozového parku metra pro linku B cestou modernizací souprav 81-71 i po roce 2008.

Informace o problematice redislokace Pražské strojírny, a.s. – technický ředitel informoval členy představenstva o vývoji jednání s vlastníkem areálu ve Víněři.

Informace o průběhu Kolektivního vyjednávání pro rok 2005 – personální ředitel provedl rekapitulaci průběhu kolektivního vyjednávání pro rok 2005, které

vyvrcholilo podpisem Kolektivní smlouvy dne 22. prosince 2004.

Návrh plánu investic na rok 2005 – byl podrobně prodiskutován a posléze schválen návrh plánu investic pro rok 2005, předložený technickým ředitelem. Plán vychází z předpokládaných zdrojů ve výši cca 2,4 mld. Kč (vlastní zdroje), cca 572 mil. Kč (státní dotace), cca 2,6 mld. Kč (dotace z rozpočtu hl. m. Prahy) a cca 1,8 mld. Kč (úvěr EIB na stavbu úseku metra IV.C2). -red-



Části rekonstruovaného zhlaví depa Hostivař.

V devadesátých letech minulého století byla zpracována celá řada studií na zřízení stanice metra v areálu depa Hostivař. Poslední studie, která prověřovala reálnost umístění, vlastní realizace a provozu stanice v areálu depa Hostivař, byla zpracována v březnu 2000. Tato studie navrhovala celkem 4 varianty řešení umístění, z nichž k dalšímu projekčnímu rozpracování byla doporučena varianta umísťující stanici do prostoru stávající myčky vozů metra.

Současně s touto variantou bylo nutno řešit návaznou městskou hromadnou dopravu, regionální dopravu a individuální automobilovou dopravu s cílem výrazně snížit v lokalitě Skalka dopravní zatížení autobusovou dopravou.

Stanice metra v depu Hostivař

K realizaci tohoto záměru bylo nutno provést rekonstrukci měničny a distribuční transformovny ve stanici Skalka, úpravu kolejového zhlaví depa zabezpečující dopravu cestujících, výstavbu nové myčky vozů metra, vybudování stanice s ostrovním nástupištěm v místě stávající myčky a vybudování terminálu pro návaznou autobusovou dopravu MHD a PID včetně parkoviště P+R.

Po provedení majetkoprávní přípravy byla stavba rozdělena na tři základní celky:

1. Úprava kolejového zhlaví depa Hostivař včetně rekonstrukce měničny a distribuční transformovny Skalka.
2. Výstavba vlastní stanice a nové myčky vozů metra
3. Výstavba autobusového terminálu a parkoviště P + R.

První celek „Úprava kolejového zhlaví...“ byl projekčně vázán na novelu vyhlášky ministerstva dopavy č. 177/1995, kterou byly upraveny minimální poloměry kolejových oblouků. Stavební povolení bylo vydáno v roce 2002. Vlastní stavba byla zahájena rekonstrukcí měničny a distribuční transformovny Skalka včetně příslušné trakční části v roce 2003. Po jejím ukončení a následném zprovoznění byla v červnu minulého roku zahájena vlastní úprava kolejového zhlaví depa Hostivař. Tato náročná úprava zahrnovala vlastní realizaci kolejového spodku a kolejového svršku nutnou pro budoucí provoz s cestujícími s návazností na zabezpečovací zařízení a trakční napájení depa Hostivař včetně rekonstrukce měničny a distribuční transformovny hostivařského depa.

Převážný objem prací probíhal v totální výluce depa Hostivař v červenci a srpnu 2004. Kolejové zhlaví depa bylo znovu uvedeno do provozu k 31. srpnu 2004.

Rekonstrukci měničny a distribuční transformovny Skalka realizoval na základě výběrového řízení ČKD – DIZ a úpravu kolejového zhlaví včetně návazných stavebních objektů provádělo „Sdružení depo Hostivař“ složené ze ŽS Brno, ČKD-DIZ a AŽD Praha.

Realizaci 2. celku prováděla složitá jednání ohledně vydání stavebního povolení a bylo nutno uvést do souladu záměr vybudování stanice s vlastním provozem v depu. Z časových důvodů byla stavba rozdělena

na myčku vozů metra, na kterou bylo vydáno stavební povolení v listopadu loňského roku a jako zhotovitel byl vybrán ČKD-DIZ, a vlastní stanici metra (umístěnou v bývalé hale mytí), na kterou bylo vydáno stavební povolení v lednu letošního roku. Výstavba nové myčky v současné době probíhá.

Předpoklad zahájení výstavby vlastní stanice závisí na výběru zhotovitele podle nového zákona 40/2004 Sb. o veřejných zakázkách, odhady hovoří o červnu 2005.

Nutno poznamenat, že výstavba nové myčky a vlastní stanice metra v depu probíhá za plného provozu depa a původní myčky.

Současně s výstavbou vlastní stanice metra se předpokládá i zahájení výstavby přístupových komunikací, autobusového terminálu a parkoviště P + R v prostoru mezi ulicí Černokosteckou a areálem depa. I v tomto případě je zahájení výstavby závislé na dokončení výběru zhotovitele.

Předpokládané ukončení kompletní stavby je v 1. pololetí roku 2006, konkrétní termíny zprovoznění budou známy po ukončení výběru zhotovitelů.

Ing. Josef Vacek, Ivan Zimola,
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Budoucí staveniště nové stanice metra.

Odcizení kolejového materiálu na vlečce depa Hostivař

Pro zavážení materiálu při výstavbě depa Hostivař (zprovozněno v roce 1985) byla v předstihu vybudována vlečka napojená přes vlečky firem Kovošrot a Barvy a laky do železniční stanice Hostivař. Kolejové vlečky je spojeno s areálem depa Hostivař prostřednictvím zkušební trati dlouhé přibližně 2 kilometry. Po zprovoznění zkušební trati pro elektrické vozy ztratila vlečka význam, protože vozy ČD z důvodu odlišného průjezd-

Krádež takového rozsahu musela uskutečnit dobře organizovaná skupina vybavená těžkou technikou.



ního průjezdu nemohly do areálu depa Hostivař zajíždět. Současně bylo zrušeno i překladiště na silniční vozidla, používané stavbou. Z tohoto důvodu byla v roce 1993 vypovězena přípojná smlouva.

Od té doby nebyla na vlečce prováděna běžná údržba pro zajištění provozu. Jednou za měsíc se pouze provádí pochůzka a případné odstraňování náletových dřevin. Při této měsíční pochůzce bylo 6. ledna letošního roku zjištěno odcizení části kolejového svršku. Bylo odcizeno přibližně 250 metrů kolejnic, dvě výhybky, nárazníky koncových zářezel a drobný kolejový materiál. Způsobena byla škoda ve výši několika set tisíc korun. O situaci byla neprodleně informována Policie ČR a případ je vyšetřován odborem obecné kriminality.

Tato rozhodně nepřijemná událost ryze kriminálního charakteru vzbudila mediální pozornost. Krádeže kovů nejsou v posledních letech nic neobvyklého. Například odcizení kanalizačních poklopů a dopravního

značení na silnicích může být pro účastníky silničního provozu nebezpečné. Tento fakt možného následného nebezpečí využila i televize Nova.

Událost se objevila zpracována v několika pořadech. Nezasvěcený divák si mohl udělat zkruslenou představu, že kolejový materiál byl ukraden v tunelu. Nafilmované záběry rozmontovaných kolejí použila televize z roku 2002 ze stanice Florenc, kdy se po povodních prováděla výměna šterkového lože a obnova kolejového svršku. Celá událost byla zpracována i jako barevná animace. Snaha po senzaci za každou cenu jasně vyzněla jako neschopnost dopravce, který není schopen ohlídat koleje, po kterých vozy cestující. Odezva byla i uvnitř podniku, bohužel právě na základě nepřesných informací, a vedla k předčasným závěrům a zpochybnění účelnosti vynakládaných prostředků na zabezpečení dep a metra.

Skutečnost je ale trochu jiná a určitě ne tak zajímavá. Místo odcizení kolejového materiálu je několik kilometrů vzdáleno od nejbližší stanice Skalka. Samotná vlečka je na povrchu mimo depo Hostivař pár set metrů vzdálena od hlavního areálu depa a je situována volně do terénu bez oplocení.

V současné době je již vlečka přechodně jednorázově zprovozněna pro posuvnou rychlost do 5 km/h, aby na vlečce mohly být deponovány zcela odstrojené staré soupravy metra. Na základě preventivního opatření je vykonávána denní kontrola prostoru civilní bezpečnostní službou, formou pochůzky.

Ing. Viktor Baier, Ing. Jaroslav Šubert, divize Metro
Foto: divize Metro

Kvalita dle ISO 9001:2000 v Ústředních dílnách BUS

Kvalita oprav autobusů má vliv na jejich provozní spolehlivost a celkovou životnost. Promítá se nejen do ekonomiky a konkurenceschopnosti podniku, ale také do spokojenosti zákazníků, kterými jsou v našem případě cestující.

Je všeobecně známo, že v dřívějším DOZ Hostivař, který je nyní přejmenován na Ústřední dílny BUS, je v řadě dílen zaveden a certifikován Systém řízení kvality dle mezinárodní normy ISO 9001:2000. V lednu t. r. úspěšně proběhl periodický audit tohoto systému v dílnách oprav motorů, kompresorů, brzd, servořízení, převodovek a vzduchových komponentů. Nově byly do systému kvality zahrnuty a certifikovány dílny oprav náprav a elektrického příslušenství. Tím

byl ukončen proces zavádění systému kvality v dílnách agregátů, takže opravy všech autobusových agregátů se v Ústředních dílnách BUS provádějí dle kvalitativních požadavků normy ISO 9001:2000. Audit a certifikaci provedla celosvětově renomovaná firma DET NORSKE VERITAS.

K dosažení tohoto úspěchu bylo nutno vynaložit nemalé úsilí a všichni zúčastnění si zaslouží uznání a poděkování.

Systém řízení kvality dle ISO 9001:2000 byl ve svých počátcích zaváděn s pomocí konzultační firmy, nyní je zaváděn a udržován vlastními silami, to je pracovníky Oddělení kvality a rozvoje, které je, stejně jako Ústřední dílny BUS, součástí nově vzniklé jednotky

Správa vozidel Autobusy. Obdobné pracoviště s vysoce kvalifikovanými pracovníky působí v jednotce Správa vozidel Tramvají a rovněž v divizi Metro.

Existence těchto pracovišť má velký význam, protože certifikace dle ISO 9001:2000 je nezbytným základem úspěchu nejen v již tradičním automobilovém průmyslu, ale nyní začíná být nezbytná i ve veřejné dopravě. Příkladem toho může být zákonem č. 103/2004 stanovená povinná certifikace všech stanic technické kontroly motorových vozidel nebo certifikace konkurenční společnosti Connex, která již má certifikáty dle ISO 9001:2000 pro osobní silniční motorovou dopravu respektive pro vnitrostátní a mezinárodní autobusovou dopravu. Z uvedeného plyne, že v blízké budoucnosti čeká i náš Dopravní podnik certifikace řady provozů dle ISO 9001:2000 a tým dobře vyškolených a zkušených odborníků je jedním z předpokladů úspěchu.

Ing. Jiří Šubrt, CSc.
Foto: Richard Švarbach



Opravené brzdové třmeny jsou opatřeny průvodkou, která garantuje kvalitu opravy. Veškerá měřidla jsou evidována, pravidelně kalibrována a spolu s nářadím jsou přehledně uložena.



Dílna oprav elektrických agregátů. Veškerý materiál je evidován a opatřen popiskami.

Již více než pět let lze do autobusů nastupovat i předními dveřmi

Od 1. října 1999 mohou cestující využívat k nástupu do autobusů na území Prahy také přední dveře. Za tímto převratným krokem stála vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 71/1999 Sb., o přepravním řádu pro silniční dopravu osob (Přepravní řád). Jaká je situace po více než pěti letech?

Cestující si na možnost nastupovat předními dveřmi zvykli. Na příměstských linkách je od 1. července 2001 nástup předními dveřmi dokonce povinný (v zájmu zajištění výběru jízdného v plném rozsahu). Na ostatních linkách nastupují cestující předními dveřmi opravdu často, což nepochybně souvisí také s tím, že si u řidiče mohou v doplňkovém prodeji zakoupit jízdenku (od 1. května 2000). Značný počet takto na-

stupujících cestujících s sebou pochopitelně přináší i určité problémy.

Přední dveře autobusů – vyjma nízkopodlažních – jsou užší a plošina za nimi není nijak velká. Šíře uličky mezi sedadly také průchod cestujících moc neurychluje. Často tak dochází k tomu, že řidič najednou z kabiny vidí pouze záda či obličej cestujících, ale o bezpečném výhledu z autobusu si může nechat jen zdát. Nepomáhají informativní nápisy, které vyzývají k postupu dále do vozu, nepomáhá žluté zbarvení podlahové krytiny a velmi často nepomáhají ani výzvy digitálního hlásiče „Uvolněte, prosím, prostor předních dveří a postupte dále do vozu“.

Řada z nás si jistě už mnohokrát všimla, že u předních dveří je tlačení a v zadní části autobusu je spousta volného místa. Speciálně u kloubových autobusů tato nerovnováha přímo bije do očí – vpředu „našlapáno“ a ve vleku deset sedících.

Další nepříjemnosti přináší i zimní období a nižší venkovní teploty. Po otevření předních dveří do autobusu pěkně foukne. Nesedí-li řidič v uzavřené kabině, velkou radost mu to jistě neudělá.

Podívejme se ale na věc také z druhé strany. Zvykli si i řidiči autobusů? Pro mnohé z nich je otevření předních dveří naprosto samozřejmé. Někteří otevírají po malém zaváhání. A někteří by nejraději neotevírali vůbec. Přejíždějí zastávkový sloupek nebo zastavují tak, aby dveře byly přímo proti němu. Otevírají až tehdy, když je naprosto evidentní, že cestující neholdá

ustoupit a na použití předních dveří prostě trvá. Někteří řidiči si svůj prostor důsledně chrání a neváhají se při prvním šlápnutí na žlutou část podlahy před zastavením bránit i razantním zabrzděním. Co na tom, že několik cestujících má co dělat, aby se udrželi a neskončili na zemi.

Nástup předními dveřmi je skutečnost. S tím se nedá nic dělat. Souvisí s ním i problémy. Ty se však řešit dají. Chtělo by to především více tolerance na obou stranách. Cestující by měli pochopit, že řidič potřebuje z autobusu vidět. Měli by si uvědomit, že na tom závisí nejen jejich zdraví (bezpečí), ale i pohodlí. Řidiči by si zase měli odpuště některé naschvály.

Určitě by nebylo na škodu věnovat více pozornosti prevenci. Připomeňme cestujícím, proč se nesmí zdržovat v prostoru vyhrazeném pro řidiče. Informativní nápisy (samolepky) v autobusech jsou už příliš okoukané, a proto málo účinné. Proto v současnosti připravujeme informační materiály, které by mohly být opakovaně otištěny v deníku Metro, případně umístěny v informačních vitrinách přímo v autobusech. Připravujeme také novou nahrávku, která bude doplněna do hlásičů v autobusech.

Věřme, že tyto kroky budou alespoň částečně účinné, přispějí k větší bezpečnosti provozu a navíc urychlí odbavování cestujících.

Za jednotku Provoz Autobusy Petr Janáč
Foto: Pavel Fojtík



„Oheň pálí všechny hasiče stejně, ať jsou to hasiči veřejní, podnikoví nebo dobrovolní. Všichni společně bojujeme s tímto živlem, všichni ochraňujeme životy a majetky našich spoluobčanů.“ Právě tato slova zazněla z úst starosty Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska Ing. Karla Richtera při slavnostním zasedání u příležitosti 140. výročí založení prvního českého dobrovolného hasičského sboru ve Velvarech, založeného 7. května 1864. Toto je datum vzniku dobrovolné požární ochrany v Čechách. Na uvedeném zasedání převzal Ing. Michal Wovesný z rukou Ing. Richtera pamětní medaili, kterou Sdružení hasičů udělilo Hasičskému záchrannému sboru Metro jako výraz poděkování za dlouholetou a úspěšnou spolupráci mezi tímto sborem a jednotkami dobrovolných hasičů.



Oheň pálí všechny hasiče stejně ...



Tato spolupráce je opravdu dlouholetá. Těžko lze spočítat, kolik dobrovolných sborů navštívilo požární stanice HZS v Hostivaři, na Kačerově nebo ve Zličíně, kde se jejich členové seznamovali s mobilní požární technikou a dalším vybavením, zejména dýchačí technikou, ochrannými protichemickými oděvy a další speciální technikou. Pracovníci našeho HZS mnohokrát předváděli požární automobily na nejrůznějších akcích, v loňském roce například ve Velvarech, právě při příležitosti oslav vzniku prvního dobrovolného sboru, a na tradičních hasičských slavnostech v Litoměřicích. S velkým úspěchem se setkaly ukázky naší cisternové automobilové stříkačky na podvozku TATRA a impulzního hasičského zařízení IFEX na dnech integrovaného záchranného systému v Čelákovicích a v Lysé nad Labem. A to jsme museli řadu pozvání odmítnout, protože požární technika je určena hlavně pro výjezdovou činnost. Když se mezi hasičskou veřejností rozšířila informace, že jsme do výjezdu zařadili jeden z nejmodernějších požárních automobilů v republice, a to cisternovou automobilovou stříkačku na podvozku SCANIA, přišla opět řada pozvánek na nejrůznější akce, kde bychom tento automobil měli prezentovat.

Naše spolupráce s dobrovolnými sbory však nejsou jenom exkurze a ukázky techniky, pomáháme rovněž při praktickém výcviku členů těchto sborů. Ať už to je výcvik v protiplýnovém polygonu nebo na lezecké věži v areálu požární stanice Hostivař, nebo nácvik na soutěže v požárním sportu, který probíhá v požární stanici Zličín.

Velmi úzkou spolupráci jsme navázali se Sbohem dobrovolných hasičů v Doubkou

u Říčan, jehož členové pomáhali našim hasičům při čerpání vody ve stanici Florenc při povodních v roce 2002. Hasičům z Doubku pomáháme při opravách požární techniky a výzbroje, zástupci našeho sboru se pravidelně zúčastňují výročních valných hromad SDH Doubek. V roce 2003 obdrželi čestné uznání a v roce 2004 plaketu jako výraz poděkování pro HZS Metro za spolupráci a za podporu hasičů v Doubkou.

O úzké provázanosti podnikových a dobrovolných hasičů svědčí i fakt, že mnozí pracovníci našeho HZS jsou členy sborů dobrovolných hasičů v místě svého bydliště, někteří, jako Lukáš Zapletal, Kamil Kostka a Ing. Michal Brunner, vykonávají funkci velitelů sborů v Lysolajích, Choluticích a Chodově. Petr Konůpek zastává funkci starosty sboru v Kostelci nad Černými lesy a velitel jednotek HZS Lubomír Janeba je prvním náměstkem starosty Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska Ing. Karla Richtera.

V loňském roce se v Centru hasičského hnutí v Příbyslavi konal Česko-rakouský seminář o požární a civilní ochraně. Na tomto semináři s referátem „Metro a požární ochrana“ vystoupil Ing. Michal Wovesný a jeho referát, zejména v části, kde se hovořilo o požárech v metru ve světových velkoměstech a v Praze, zaujal všechny účastníky tohoto semináře. V diskuzi zodpovídal Ing. Wovesný řadu otázek, spojených se zajištěním požární bezpečnosti pražského metra a s prováděním případné evakuace cestujících z podzemních prostor. Ředitel hasičského sboru hlavního města



Vídňe, pan Friedrich Perner, se velmi zajímal o výcvik pracovníků HZS DP při provádění dekontaminace stanic při jejich zamoření bojovými otravnými látkami. Na závěr pozval ředitele vídeňských hasičů zástupce HZS Metro k návštěvě Vídně, při které by došlo k výměně informací a zkušeností se zajištěním bezpečného provozu cestujících v metru.



Velmi úzká je také naše spolupráce s Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy. S jeho ředitelem plk. Bc. Daliborem Gosmanem se zástupci vedení našeho sboru pravidelně setkávají při řešení problematiky spojené se zajištěním požární bezpečnosti metra, výjezdové činnosti jednotek HZS hl. m. Prahy při některých mimořádných událostech v metru a také při vyhodnocování „Dohody o poskytování pomoci při zdolávání požárů a jiných mimořádných událostí“, která byla uzavřena mezi HZS hl. m. Prahy a Dopravním podnikem hl. m. Prahy v roce 2001. Na základě této dohody zasahovaly naše jednotky při některých velkých požárech na území hlavního města, jako byl požár bývalého pivovaru na Vinohradech a požár velkotřžnice v Libuši, kde jsme vypomáhali při zásobování jednotek požární vodou, a požár podzemních garáží na Floře, kde jsme vypomáhali s naší dýchací technikou.

Činnost HZS Metro byla oceněna i Ministerstvem vnitra ČR, když při návštěvě požární stanice Kačerov předal generální ředitel HZS ČR a náměstek ministra vnitra genmjr. Ing. Miroslav Štěpán zástupcům vedení našeho sboru diplom s poděkováním za účast na záchranných pracích a likvidacích následků povodní v roce 2002.

Slova o tom, že oheň pálí všechny hasiče stejně, jsou více než pravdivá. S ohněm a s ostatními živly musíme bojovat všichni dohromady, nezáleží na tom, ke které složce přináležíme. Musíme si navzájem pomáhat, aby následky požárů a jiných živelných pohrom byly co nejmenší.

Ing. Michal Wovesný, Hasičský záchranný sbor DP

Foto: HZS DP



Prodej jízdenek prostřednictvím platebních karet

Možnost platit kartou všude a nemuset s sebou nosit hotovost je v současné době přáním stále většího počtu kupujících. Bez platební karty si život dokáže dnes představit jen málokdo. Proto počet míst k přijímání platebních karet stále roste. Platit zboží a služby prostřednictvím platebních karet se stalo naprostou samozřejmostí.

V Dopravním podniku byla možnost platit platebními kartami zavedena jako novinka v rámci předprodeje jízdních dokladů na rok 2003 (tedy v prosinci 2002). V současné době je možné kupovat všechny druhy jízdních dokladů v prodejním centru Roztyly a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5. Jak ukazuje přiložená tabulka, během roku vzrostl prodej prostřednictvím platebních karet, co se týká počtu přístupů a dosažených tržeb, téměř o 100 procent.

Proto plánujeme v průběhu letošního roku rozšíření prodeje prostřednictvím platebních karet v prodejních místech ve stanicích metra, která mají více než jedno prodejní okénko (Kačerov, I. P. Pavlova, Palmovka, Nádraží Holešovice a Hradčanská). K tomuto kroku přistupujeme z důvodu, že prodej prostřednictvím platební karty je časově několikanásobně delší než prodej za hotové a ve stanicích, kde je k dispozici pouze jedno prodejní okénko, by vznikaly neúměrně dlouhé fronty.

období	počet přístupů	dosažené tržby v Kč
5. 12. 2003 až 5. 1. 2004	4 200	18 317 000
5. 12. 2004 až 5. 1. 2005	8 100	32 187 000

Zpracoval odbor odbytu a tarifů MHD

MHD ve světě

ROTTERDAM (Nizozemsko): Dopravní podnik zařadil do provozu 60 nových nízkopodlažních rychlodrážních tramvají typu Citadis, které jezdí na třech nových tratích TramPlus.



ADELAIDE (Austrálie): Plánuje se rekonstrukce dosavadní tramvajové sítě, na níž mají být provozovány 70 let staré vozy spolu s novými nízkopodlažními vozidly.



KASSEL (Německo): Alstom dodá 28 tříčlánkových nízkopodlažních rychlodrážních tramvají

pro obsluhu regionu. Deset z nich bude hybridních, vybaveno diesलगregátem na střeše vozu, což umožní neznatelný přechod z trolejového napájení 750 V na neelektrifikované úseky v příměstské oblasti. Další 18 vozů bude možno napájet stejnosměrným napětím 750 V i střídavým napětím 15 kV o frekvenci 16 2/3 Hz.



NIZOZEMSKO: Podle projektu Randstadrail má být do roku 2006 propojena tramvajová síť v Haagu s Rotterdamem a Zoetermeerem s využitím železničních tratí.



NEW DELHI (Indie): Síť metra bude rozšířena o 12 kilometrů novou tratí mezi Connaught Place a Dwarka.



SOUL (Jižní Korea): Do roku 2007 bude postavena nová linka metra č. 9 od letiště Kimpo k hlavnímu nádraží Banpo.



TEL-AVIV (Izrael): Byly zahájeny práce na projektování stavby a provozu nové „červené“ tratě rychlodrážní tramvaje dlouhé 27 kilometrů.



DAMAŠEK (Sýrie): Vláda schválila plány na výstavbu metra v hlavním městě Damašku a v Aleppu na severu země.

-pař

V prvním čísle DP-KONTAKTu v roce 2005 vyšel článek s titulem „Nešlo by to trochu jinak?“, krčí se na předposlední straně tohoto oblíbeného měsíčního periodika, takže možná ušel pozornosti některých čtenářů. Oč v něm vlastně šlo? Autor zde doporučuje, aby revizoři při kontrolách používali zdvořilostní fráze při komunikaci nejen s našimi cestujícími, ale i při kontrole cizinců – pokud možno v němčině a angličtině a také v jiných jazycích. Odvolává se i na to, že řidiči autobusu na lince č. 100 hovoří anglicky a německy, a že jsou z těchto jazyků i přezkušováni.

Jenom aby nedošlo k nedorozumění hned na začátku – **naprosto s pisatelem souhlasím**, raději ponechám znalost cizích jazyků u řidičů autobusové linky č. 100 bez komentáře a dodávám, že Směrnice GR č. 6/2002 – Činnost přepravní kontroly naprosto jednoznačně specifikuje komunikaci s cestujícími. Cituji: **Pracovník přepravní kontroly je povinen cestujícího oslovit například „Dobrý den, kontrola jízdenek“ nebo „Kontrola jízdenek, prosím“, přičemž je zakázáno na cestující pokřikovat z dálky či jinak nevhodně postupovat**. Je to jeho povinnost a pokud jedná jinak, vystavuje se citelnému postihu ze strany vedení přepravní kontroly. I když si myslím, že k tomuto zásadnímu porušení

Ach, ti revizoři...

revizor, který neosloví slušně při kontrole cestujícího, dopouští přestupku proti pracovnímu řádu a podle Kolektivní smlouvy mu mohou být kráceny prémie (podílová mzda) **od 8 až do 40 %**. A protože revizoři, stejně jako i řidiči, jsou nejvíce na očích veřejnosti a af již chceme nebo ne, podle nich se mnohdy nespravedlivě posuzuje Dopravní podnik jako celek, jsou za jakékoliv pochybení velmi tvrdě finančně postihováni.

Nechci ani polemizovat o poctivosti cizinců v PID, ale ze zkušeností na přepravní kontrole vím, že ne každý cizinec **nevědomky** porušuje Tarif PID a ne každý je ten poctivý z nejpoctivějších a jenom se nedovedl orientovat v našich pravidlech. Dopravní podnik sice tiskne stovky informačních materiálů o PID a hlavně tarifu v cizích jazycích, některé se cizincům pomalu podbízejí, přesto je nerespektují (ač je především v jejich zájmu se s nimi, před zahájením jízdy, seznámit). Přepravní kontrola je součástí každé městské přepravy, to cizinci velmi dobře vědí ze své země, přesto mnozí z nich revizora s odznakem považují když ne za přízrak,

s tím, že se bude měsíc učit předpisy související s prací revizorů, jako jsou zákony o drahách, silniční dopravě, přepravní řád, smluvní přepravní podmínky, tarif PID s **248!!!** jízdními doklady, samozřejmě již citovanou směrnicí GR a příkazy vedoucího odboru, a to vše za 42,50 Kč/hod. Linkové vedení musí také nutně znát, protože mnohdy fungují jako kvalifikovaní informátoři. Až se vše naučí, musí počítat s testem, který vyřadí více než 50 % již vybraných adeptů. A abych nezapomněl – středoškolské vzdělání, čistý rejstřík trestů, znalost alespoň jednoho cizího jazyka, psychická a fyzická odolnost jsou podmínkou již při náboru. Tyto velmi tvrdé podmínky jsou s běžnými profesemi u Dopravního podniku nesrovnatelné. To, že odejdou nebo jsou „odejiti“ někteří již vyškolení revizoři během zkušební doby – nemusím ani dodávat. To je prostě fakt.

Pak tedy budou pracovat v sankčním a represivním aparátu společnosti, sice budou chránit peníze slušných lidí, kteří si poctivě za dopravu zaplatili, ale stejně budou stále těmi „**neoblíbenými**“. Statu veřejného činitele jako myslivecká stráž mít nebudou, a tak musí počítat s tím, že je čas od času cestující pošlou tam, kam se slušní lidé normálně neposílají. Budou je urážet, vyhrožovat nebo je normálně kvůli čtyřem stovkám za spáchaný přestupek proti přepravně tarifní kázní rovnou zbíjí. Arogance některých cestujících při kontrole a zesměšňování práce revizorů je na denním pořádku. Počítat musí i s tím, že na ně budou cestující zkoušet všelijaké figly, výmluvy, falšovat jízdní doklady, hovořit na ně nesrozumitelnými jazyky (vždyť k cizincům máme zvláštní tolerantní přístup), budou se jim snažit uniknout, ukazovat jízdní doklad za běhu nebo držet lístek v zubech (není legislativně ošetřeno!) a v některých případech si na ně budou stěžovat přes prezidentskou kancelář, magistrát, ministerstvo dopravy či vedení Dopravního podniku. Taková je realita.

Chtělo by se mi říci, že politice, fotbalu a revizorům rozumí každý. S ohledem na stovky dopisů, které přesně vědí, jak se zachovat v nejrůznějších problematických, „revizorských“ situacích, mám na toto hodnocení právo. Bohužel – nemyslím si to. A to ani nemám na mysli článek podepsaný značkou „**pař**“ z DP-KONTAKTu, neboť autor dobře ví, že naše legislativa s legislativou například americkou je nesrovnatelná. Dokonce nám byla odebrána možnost ověřování dat „černých pasažérů“ z centrálního registru obyvatelstva, aby nedošlo k jejich zneužití. Jaké to přináší s sebou problémy, nechci ani rozebírat. Je to nahrávka na smeč nepoctivců. Bylo by ideální, kdyby každý revizor ovládal více jazyků, měl uhlazené společenské vystupování, usměvavou tvář a nádhernou uniformu. Nelze však **západním** přístupem kontroly k cestujícím kontrolovat **východní** myšlení některých našich zákazníků a vykutálených cizinců. To prostě nejde.

Na úplný závěr – určitě je co na práci přepravní kontroly zlepšovat, a tak díky za každý dobrý námět. Chtěl jsem jen poukázat na to, jak je těžké dát dohromady dobrou partu 130 lidí, kteří se musí proklíčkovat množstvím legislativních labyrintů, příkazů, zákazů a přitom neztratit při kontrole cestujícího glanc a stále dobře reprezentovat Dopravní podnik. Nápor na jejich psychiku je obrovský a tak se stane, že odejdou za klidnějším povoláním dříve, než si začnou klepat na vlastní dveře.

Revizoři chrání peníze nás všech daňových poplatníků a přitom jejich základní platy jsou daleko pod hranici minimální mzdy. Jejich práce je velmi náročná. Podle psychologické studie PhDr. Kolářové dokonce jednou z nejtěžších. Bohužel však musím konstatovat, že až po roce 1989, kdy výrazně vzrostl odpor proti autoritám a kontrole jako zkreslený výklad demokratického chování. Přesto zkontrolují více než **5 milionů cestujících za rok** a od nepoctivců vyberou skoro **90 000 000 Kč!!!**

Tento článek nebyl psán s nadsázkou, je pravdivý, a tak bych prosil při hodnocení pracovníků přepravní kontroly alespoň o trochu shovívavosti. Zejména po přečtení tohoto článku.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly



Foto: Pavel Fojtík

předpisů dochází ojediněle, byl diskutovaný problém na poradě vedoucích směn revizorů projednán a zařazen do jejich pravidelného poučování. Mohu zároveň slíbit, že se na tuto záležitost v rámci běžných kontrol revizorů zaměříme.

To, že revizor musí vystupovat a jednat slušně a rozumně, přitom však objektivně, důsledně a korektně, a to i v případech, kdy cestující se sám vůči revizorovi korektně nechová, je prostě samo sebou. Samozřejmě musí dávat cestujícím pokuty za černou jízdu, pokyny nutné k zachování bezpečnosti, plynulosti a pravidelnosti provozu, zachování klidu a pořádku ve vozech i přepravním prostoru, vykonávat činnost tak, aby přispíval k zachování dobrých mravů, snažit se slušností, zdvořilostí, ochotou a zájmem o bezpečnost, pohodlí a informovanost cestujících dosahovat spokojenosti a důvěry ke službám Dopravního podniku a jejich zaměstnanců. Nemá smysl vyjmenovávat všechny povinnosti revizorů, zvláště když si je můžeme přečíst na **25 stránkách** jmenované směrnice. Z tohoto pohledu se

tak alespoň za pokoutného obchodníka nebo zloděje. Nasazení postoje „mrtvého a nechápavého brouka“ je fenomén nejen našich vykutálených cestujících. Mnozí z nich rádi přihodí pár rad ve smyslu „slezte už ze stromů, jste v EU, tak přestaňte jízdenky označovat, u nás se taky neoznačují.“

Zaměstnání s největší fluktuací v Dopravním podniku, na které se hlásí každoročně 200 až 250 zájemců, má však i své protiklady. Dávno vzala zasvě představa zájemců o toto zaměstnání, že stačí dostat odznak, pokutové bloky a jít do terénu. Přepravní kontrola má své zákonitosti a ty je nutné bezezbytku dodržovat. Přesto se na tuto práci hlásí i tací, kteří mohou klidně konkurovat Hvězdné pětce v televizní soutěži Česko hledá Superstar. Výběr nejlepších je velmi obtížný a skoro vždycky musíte sklouznout ke kompromisu, nechcete-li konstatovat, že se nepodařilo kurz naplnit. Když náhodou zájemce o tuto práci projde výběrovým řízením, u kterého mimo vedoucích odborů personalistiky a přepravní kontroly sedí i psycholog, musí počítat



O loňském komplexním přepravním průzkumu metra jsme vás již informovali v říjnovém a prosincovém čísle DP-KONTAKTu. Uskutečnil se ve středu 10. listopadu a nyní se můžeme na chvíli zastavit u jeho výsledků.

Hlavním cílem průzkumu bylo zjištění a vyhodnocení počtu přepravených cestujících za celý provozní den, tj. za období od 5.00 do 24.00 hodin s tím, že výsledky pak budou sloužit jako podklady pro možnost optimálního uzpůsobení provozu v celém sledovaném období podle vytíženosti a skutečných potřeb cestujících.

Výsledky a zajímavosti z průzkumu metra

Průzkum byl organizován tak, že vlastní sledování pohybu cestujících prostřednictvím rozdávaných sčítacích štítků probíhalo v době od 5.30 do 21.00 hodin (výdej), respektive 21.45 (vybírání štítků). Zároveň s tím byli cestující počítáni v době od 5.00 do 24.00 hod. ve čtvrt hodinových intervalech prostřednictvím automatických počítadel při vstupu a výstupu.

K tomu, aby výsledky přinesly co možná nejpřesnější hodnoty, bylo třeba ještě před vlastním průzkumem provést řadu různých opatření (například označit a jednoznačně vymezit vstupní a výstupní koridory pro získání přesnějších údajů z počítačů). Pro další vyhodnocení průzkumu pak bylo zapotřebí pro každý vestibul zjistit a vložit do databáze jedinou hodnotu počtu přepravených osob. Tak byla ze zjištěných počtů cestujících stanovena z různých zjištěných hodnot ta nejvyšší a tato data pak byla předána jako podklad zpracovateli pro celkové vyhodnocení.

Vyhodnocení je zpracováno ve dvou podobách:

- formou sborníku, který má tři části (úvodní, výsledkovou a porovnávací) – porovnávací část předkládá vzájemně porovnatelné výsledky průzkumů z let 1995, 2000 a 2004, srovnání s výsledky průzkumů z let 1986, 1991 a 1992 je zde použito pouze v případech, kdy jsou k dispozici výsledky pro stanovené kategorie,
- formou aktuálního databázového souboru na CD, z něhož je možné získat detailní varianty výsledků podle dalšího časového, kvalitativního i kvantitativního dělení jak pro stanice, respektive vestibuly, tak i pro mezistaniční úseky (a to pro výsledkovou i porovnávací část).

Z celé řady získaných výsledků vybíráme následující:

Průměrná cesta, doba přepravy a přestupovost

Linka	Průměrné hodnoty za období 5.00 až 24.00		
	vzdálenost (m)	doba přepravy	přestupovost (%)
A	3352,37	11:33	36,32
B	5994,97	14:33	21,19
C	5110,52	13:00	18,80
celkem síť	6144,81	15:57	23,99

Údaj „celkem síť“ je vypočten ze všech vykonaných cest, přičemž cesta s přestupem je počítána jako jedna cesta. Údaje za jednotlivé linky jsou vypočteny z cest celých vykonaných na příslušné lince a z cest do a z přestupních stanic.

Přestupovost vyjadřuje poměr přestupujících k celkovému počtu cestujících.

Celkový počet přepravených cestujících

rok	období	počet cest
2004	5.00 – 24.00	1 141 938
2004	5.00 – 21.00	1 083 772
2000	5.00 – 21.00	966 481

Počet přepravených cestujících je v období 5.00 – 21.00 v roce 2004 vyšší o 12,14 % než v roce 2000.

Zatížení stanic nejzatíženější stanice 5.00 – 24.00 hodin

linka	stanice	vstup	výstup	obrat
A	Dejvická	66 644	60 084	126 728
B	Anděl	46 435	48 581	95 016
C	I. P. Pavlova	58 939	57 901	116 840

nejméně zatížené stanice 5.00 – 24.00 hodin

linka	stanice	vstup	výstup	obrat
A	Muzeum A	7 006	8 508	15 514
B	Kolbenova	2 533	2 988	5 521
C	Rožtyly	12 066	10 135	22 201

Závěrem si můžeme připomenout, že vůbec první přepravní průzkum tohoto typu se v metru uskutečnil 24. října 1974 v období 4.30 – 0.30 hodin na úseku I.C (tj. mezi stanicemi Kačerov – Sokolovská). Každý cestující obdržel při vstupu do metra zvláštní sčítací kartu a u výstupu ji odevzdal. Každá karta byla označena pořadovým číslem a názvem stanice, ve které byla vydána. V průběhu celého období dne bylo vydáno celkem 197 713 karet, což představovalo hodnotu celodenních vstupů do metra. Jedním z důsledků tohoto průzkumu bylo mj. vydání nového grafikonu od 2. prosince 1974 s úpravou intervalu v ranní přepravní špičce z 3,0 minut na 2,5 minuty.

Plány

Pravidelné přepravní průzkumy budou pokračovat i v letošním roce. Již v období mezi 1. a 3. březnem proběhl přepravní průzkum celé tramvajové sítě v době od 6.00 do 23.00 hodin. Ve třech směnách se ho zúčastnilo přibližně 1 250 pracovníků. Další z velkých průzkumů je pak pro letošek plánován na 18. října a bude se věnovat autobusové síti v severní oblasti města (v období od 6.00 do 23.00 hodin).

Na úplný závěr tohoto článku nezbývá než vyjádřit dík každému z více než tisíce pracovníků, kteří se na zajišťování průzkumů a jejich realizaci podíleli.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel
Foto: Pavel Fojtík



Rekonstrukce tramvají T3



V roce 2000 byla zahájena rekonstrukce nejstarších tramvají typu T3 spojená s modernizací, při které byly použity prvky moderní techniky, trakční výzbroj Progress s IGBT technikou, statický měnič, regulátor brzdící Bahoza, kabina typu T3M2, pohon dveří Bahoza, podlaha vcelku s podlahovou krytinou Altro, topení umístěné v bočnici, nové pískovače, sedačky cestujících typu Faisa, nový informační systém a další drobná zlepšení. Pro bezpečný a spolehlivý provoz byla kompletně rekonstruována skříň vozů s důrazem na defektoskopické zkoušky nosníků, rámu a čepů. Otrýskání skříně umožňuje nejen důkladnou opravu zkorodovaných dílů, ale i využití moderní lakovací technologie šetrné k životnímu prostředí a zaručující vysokou kvalitu laků.

Poškození některých skříní korozí již bylo takového rozsahu, že oprava byla nemožná. V těchto případech

je skříň nahrazena novou, kterou vyrábí KOS Krnov. Z dodaných nových skříní jsou opraveny vozy provozované ve vozovně Motol.

Od zahájení v roce 2000 byla k 31. lednu 2005 dokončena rekonstrukce 186 tramvají provozovaných ve vozovně Pankrác – 149 vozů, Kobylisy – 24 vozů a 13 vozů v Motole.

Tyto tramvajové vozy s typovým označením T3R.P se již významnou měrou podílejí na denním vypravení, zvláště na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov umožňují svými jízdními vlastnostmi spolehlivě překonat sklon trati.

V rekonstrukcích je potřeba pokračovat i v následujících letech tempem alespoň 50 vozů ročně, aby se spolu s dodávkou nových kloubových vozů stav vozového parku stabilizoval na přijatelné technické úrovni a umožnil plně pokrýt požadavky na dopravní obslužnost města.

Jednotka Správa vozidel Tramvaje
Foto: Pavel Fojtík



Úvodní slovo Hanse Rata, generálního tajemníka UITP

Vážení čtenáři, financování veřejné dopravy je velmi citlivou otázkou, jak sami uvidíte při čtení tohoto vydání Public Transport International.

Proč náš sektor čelí problémům s financováním, zatímco tzv. „komerční“ sektory se obecně vyhýbají stejným typům problémů s financemi? I když je pravdou, že veřejná doprava je službou pro společnost, což vysvětluje intervence veřejného sektoru, toto není jediným důvodem problému financování.

Vysvětlení lze vlastně přičítat skutečnosti, že veřejná doprava má podprůměrný kapitál a pracovní produktivitu pro národní ekonomiku a není schopná těžit – jak to dělají ostatní sektory – z dovozu zboží a služeb ze zemí, kde je práce levnější. Veřejná doprava také není schopná vytvářet masovou produkci. Navíc se musí vypořádat se strukturálním kontextem, jehož rámec se neustále mění (struktura územního plánování měst, regionální plánování, dopravní podmínky atd.).

K odstranění problémů financování jsou možné dva přístupy. Zaprvé se musí kontrolovat náklady. To se může zdát zřejmé vám i mě, ale sektor veřejné dopravy je v určitých případech postižen nemocí byrokracie. Jakmile bude vymýcena byrokracie a neefektivnost doprovázející tento sektor, zůstanou problémy strukturálního povahy, které musí být odstraněny, pokud se mají dále snížit náklady. Někteří pozorovatelé poukazují na zavedení soutěže jako na možné řešení. Nicméně přestože soutěž může pomoci vymýtit byrokracii a neefektivnost, neposkytne nutně strukturální řešení. V mnoha případech navíc spektrem soutěže mělo sporné účinky, pokud bylo špatně zavedeno. Tyto účinky mohou nakonec vést k rozpadům podniků nebo dokonce zbrzdit podnikatelskou dynamiku. Na druhé straně soutěž, která je správně řízená, buď externě či interně se subdodavateli, určitě nabízí potenciál pro snížování nákladů, přestože nákladová křivka nadále sleduje stejný trend směrem nahoru. Z toho vyplývá, že každé rozhodnutí o veřejné dopravě, nebo spíše o mobilitě, musí zajistit rezervu pro strukturální kompenzaci, pokud je produktivita nízká, vytvořením např. lepších dopravních podmínek nezbytných pro povrchovou dopravu.

Dalším způsobem řešení problémů financování je samozřejmě zvyšování příjmů. V této oblasti mohou sloužit za příklad dopravci v základní dopravě, protože se jim podařilo překonat své vlastní strukturální problémy – ačkoli byly méně proklamovány než naše – a vyvinuli se z dodavatelů vozokilometrů na dodavatele logistických služeb. Stali se tvůrci přidané hodnoty pomocí specializace a segmentace trhu.

Veřejná doprava bude muset vytvořit stejnou strategii, kdy se provozovatelé sítí stanou dodavateli mobility, a díky tomu začnou nabízet vyšší hodnotu společnosti a uživatelé. Navíc mnoho společností, které jsou členy UITP, již tuto strategii uplatňuje. V tomto případě zákazníci zaplatí více, protože se tato služba stane jejich preferovanou volbou, čímž pomohou nalézt řešení. Politika liberalizace však má tendenci působit jako brzda těchto iniciativ fragmentací odpovědností, což ztěžuje koordinaci služeb, a zavádění účetních postupů, které brání diversifikaci podnikání. Naštěstí jsou vítané iniciativy, které se v současné době objevují, zaměřeny na integrování těchto fragmentovaných služeb. Dalším občasným výsledkem liberalizace je, že veřejné autority mají ponechání odpovědnost za aktivity vývoje – přestože nejsou vždy vybaveny pro tento účel – stejně jako za informační služby, jízdné a marketing. Vlastně natolik, že dopravci ve veřejné dopravě jsou vystaveni riziku, že se stanou „dodavateli kilometrů“ za cenu, která jim jen takřka dovolí ušetřit potřebný kapitál a zůstat finančně udržitelnými. **Je nezbytné, aby pravidla liberalizace nepoškodila „duch“ podnikání a „iniciativu“ společností.**

Kromě toho, vzhledem k tomu, že náš sektor pracuje s velmi malými maržemi, měla by být zavedena politika, podle které budou veřejné autority schopny vytvořit tržní podmínky pro ty, kteří si přejí dělat pokroky. Znamenalo by to, že společnost (komunita) by si ponechala svou manažerskou úlohu a svěřila by provozování služeb mobility aktérům, kteří by měli za úlohu

kontrolovat trh s použitím cílů mobility pro všechny a současně by za to byli přiměřeně placeni.

Avšak aby k tomu mohlo dojít, **je nezbytné, aby autority vytvořily podmínky,** které umožní zvýšenou cestovnou rychlost a aby daňový systém a řízení provozu byly navrženy tak, aby upřednostňovaly veřejnou dopravu. Kompenzace jsou nezbytné z důvodu ekono-

mohla veřejná doprava rozvíjet, je třeba nalézt další prostředky financování. Vůdčím příkladem je Londýn. Každá cesta individuální dopravou do centra Londýna je zpoplatněna „mýtným“. Takto získané příjmy jsou potom reinvestovány do dopravy. Vydání tohoto čísla PTI se dívá na různé způsoby financování a získávání finančních prostředků.

Transformace Dopravního podniku v kontextu otázek finan

V „Úvodní prezentaci konceptu transformace“ CS-Projektu s.r.o. pro členy rozvíjejících se subprojektů je na prvním místě „Cílů transformačního projektu“ uveden bod „Ekonomické myšlení a zodpovědnost na všech řídicích místech podniku. Ekonomická efektivnost je hlavním cílem podniku...“

Ekonomické myšlení i chování je úzce spojeno s celým rámcem financování veřejné dopravy, kterému jsme se na základě klíčových dokumentů UITP věnovali v čísle 9/2003 DP-Kontaktu. Článek „Financování veřejné dopravy“ se zabývá tématy financování provozu a financování dopravní infrastruktury. Mezinárodní svaz veřejné dopravy zaměřený na tento stěžejní problém dále rozvíjí a ve dnech 16. – 18. února 2005 pořádá v Barceloně 2. mezinárodní konferenci na téma „Financování veřejné dopravy“. Hlavní motto „**Finanční dilema: rostoucí požadavky versus ubývající zdroje**“. Za tři základní potřeby financování veřejné dopravy jsou označovány:

- **Hledat alternativní cesty** financování investic a provozu;
- **Zvyšovat příjmy** a diverzifikovat zdroje výnosů;
- **Redukovat náklady** na investice, provoz a údržbu.

O výsledcích konference, na které Dopravní podnik hl. m. Prahy měl svého zástupce, bychom rádi naše čtenáře informovali v některém z příštích čísel. Od tohoto vydání přinášíme první část článků, které na toto závažné téma uveřejnil **Public Transport International 06/2003** UITP pod souhrnným názvem: **Financování veřejné dopravy. Zkoumání všech možností.** Sérii zahajujeme úvodním slovem generálního sekretáře UITP Hanse Rata a předmluvou předsedy Komise UITP pro ekonomiku dopravy pana Hanse-Rudolfa Kambera.

Článek pana Yves Amslera, v Euro Teamu UITP zastupujícího francouzský Svaz veřejné dopravy, přináší přehlednou vstupní informaci o hlavních možnostech řízení a financování městské a regionální dopravy.

Ing. Zdeněk Došek

mických nevýhod, způsobených neschopností sektoru využít automatizovanou masovou produkci v zahraničí a samotnou podstatou jeho závazku veřejné služby. Jinými slovy: „*potěšením ze služby veřejnosti*“.

Slovo Hanse-Rudolfa Kambera, předsedy Komise UITP pro ekonomiku dopravy

Vážení kolegové, veřejná doprava nemůže existovat bez finanční podpory veřejných autorit. Forma a rozsah podpory jsou velmi odlišné. **Nicméně ve všech zemích lze pozorovat následující trend: na veřejné autority je stále více a více vyvíjen tlak na úspory. Dopravní společnosti jsou tímto trendem také dotčeny.** Zmírňují tlak spořít přijímáním různorodých opatření, jako je zvyšování produktivity a snižování počtu pracovníků. Jakmile jsou tato řešení vyčerpána, volí společnosti často cestu snižování nabídky. Tento přístup je škodlivý zejména v městech a aglomeracích, kde je veřejná doprava ekonomicky neefektivnější, ekologicky neprospěšnější a nejsociálnější formou mobility.

Jiným přístupem je hledání nových způsobů získávání finančních prostředků. Je to cesta, kterou budeme muset v budoucnu přijmout ve větším rozsahu, a právě proto se různé orgány UITP zabývají problematikou hledání nových způsobů financování veřejné dopravy.

V zásadě si lze představit různé způsoby stimulování financí:

Veřejnost tradičně platí daně, které kryjí investice a deficity. K tomu dochází bez ohledu na to, zda daňový poplatník skutečně využívá veřejnou dopravu nebo ne.

Princip, kdy platí ten, kdo způsobuje náklady: ti, kteří způsobují dopravu, jsou odpovědní za krytí vznikajících nákladů. Příkladem by bylo uvalení daně na používání individuální motorizované dopravy, a tato daň by potom šla do veřejné dopravy.

Princip, kdy platí uživatel: ti, kteří využívají službu, za ni platí. Zaměstnavatelé by například platili na každého zaměstnance příspěvek, který by potom byl použit na financování veřejné dopravy.

Veřejné financování veřejné dopravy se v současné době stalo pravidlem na mnoha místech. Aby se však

Ať je naše budoucí práce inspirována tímto vydáním PTI!

Regulace a financování městské a regionální veřejné dopravy – Hlavní možnosti

Yves Amsler, EuroTeam; UITP

Volby uskutečněné při organizování a financování rozvoje a provozování sítí městské a regionální veřejné dopravy jsou vždy hodně ovlivněny místním kontextem. Existuje velký rozdíl mezi řešeními přijatými v jednotlivých zemích, mezi různými časovými obdobími a dokonce i mezi jednotlivými městy. Celosvětově nelze zavést žádný přesný organizační model sektoru, ale je možné stanovit klasifikaci.

Extrémní možnosti

Odsunutí autorit ze sektoru a ponechání téměř veškeré aktivity „tržním silám“.

Deregulace, situace, kdy jsou všechny služby nabízeny „svobodnými“ soukromými dopravci, zatímco veřejné financování je redukováno na nulu nebo na minimum, byla během posledních třiceti let značně rozvíjena.

V této situaci je první fází ve vztahu mezi společnostmi silná konkurence. Koordinace služeb vyplývá buď ze vzniku společností, které pohřbí své konkurenty a zvýší své služby a jízdné na území, na kterém pozvolna přebírají kontrolu, nebo z vytvoření společné logiky, která chrání zájem stávajících dopravců, nebo z toho, že si institucionální hráči uvědomí negativní důsledky absence regulace.

Přímá odpovědnost za poskytování místní služby veřejné dopravy je přenesena na místní autority nebo na stát.

Tato možnost, která ve své nejpřísnější formě bývala nejrozšířenější, je stále ve velké míře uplatňována, ale komunální podniky jsou nahrazovány společnostmi, které jsou svou formou soukromé, ale patří místním autoritám.

Hlavní volby

Autority odpovědné za veřejnou dopravu musí vždy zaujmout stanovisko ke třem tématům: regulace aktivity, privatizace sektoru, výdaje související s poskytováním placených služeb cestujícím a obecněji – organizace financování sektoru.

Mezinárodní zkušenosti ukazují, že řešení přijíma-

ná na celém světě – ačkoli se rozlišuje mezi rozvojovými zeměmi a vyspělými státy – lze přeskupit do 3 hlavních kategorií:

- Deregulace a privatizace
- Privatizace a zachování nebo znovuzavedení regulace
- Regulace bez úmyslného záměru privatizace.

hl. m. Prahy, akciové společnosti, cování veřejné dopravy

Deregulace a privatizace

Rozvojové země

V mnoha rozvojových zemích byl sektor veřejné dopravy částečně regulován až do 70. let 20. století. Dopravní služby byly nabízeny buď veřejným sektorem nebo soukromými společnostmi s odpovídajícím oprávněním, jako jsou povolení, licence, práva provozování po neomezenou dobu. Dotace byly udělovány vládou oplátkou za kontrolu výše jízdného. Cenová kontrola a rozšiřování zlevněného jízdného a bezplatného cestování byly zaváděny v zásadě ze sociálních důvodů.

Dopravní kongesce, problémy s dodáváním náhradních dílů a častý konzumerismus bohužel značně zvýšily výrobní náklady autobusových služeb, zatímco příjmy klesaly kvůli nedostatku bohatých klientů. Potřeba dotované veřejné dopravy rostla rychleji než dostupné finanční zdroje, které se přesouvaly do jiných základních služeb.

Místo ochrany pravidelných služeb veřejné dopravy (pomocí preference) preferovaly vlády tolerování nástupu malých vozidel – „neformální doprava“ – ať byly autorizované nebo nelegální – která doplňovala a potom nahradila přeplněné autobusy uvízlé v zácpách. Jízdné za tyto kolektivní taxi, minibusy, moto-taxi nebo cyklo-taxi je vyšší, protože tato vozidla jsou pohodlnější než autobusy (cestující při jízdě sedí) a cesta je někdy přímější. Tato služba je však nespolehlivá a často nebezpečná.

Tento druh „pasivní“ deregulace, podporované nejprve Světovou bankou, byl velmi populární, protože vytvářel pracovní příležitosti pro mnoho obyvatel měst. Nyní je omezen nebo je proti němu bojováno kvůli závažné dysfunkci městských ekonomik. Tento způsob již není doporučován žádným mezinárodním sponzorem, ale je nadále široce využíván v nejhudších zemích.

Vyspělé státy

Od roku 1985 je Velká Británie jediným členem OECD, který si vybral jak deregulaci sektoru (mimo Londýn) tak i aktivní privatizaci výrobních prostředků.

Deregulace však není všude úplná a 30 % nákladů je kryto místními autoritami nebo státem.

Místní autority tedy stanovují zlevněné jízdné, které přináší výhody určitým cestujícím (programy kompenzačního jízdného) a kompenzují dopravce za ušlé výdělky a mohou rozhodovat o tom, že určité neziskové služby jsou „sociálně nezbytné“. Tyto služby jsou zadávány na základě výběrových řízení a jsou dotovány. Stát vyjímá městskou dopravu (do vzdálenosti 12 mil od centra města) z daní z pohonných hmot. S odstupem času jsou výsledky deregulace považovány za zklamání: počet cestujících značně poklesl.

Privatizace a zachování nebo znovuzavedení regulace

Rozvojové země

V rozvojových zemích s regulací služeb veřejné dopravy a soukromými dopravci je trh organizován nejprve spíše samoregulací v rámci profesí: to je běžné ve Střední Americe a Jižní Americe, kde jsou objemy služby a jízdné vysoké. Výdaje na dopravu často představují více než 10 % příjmů domácnosti v porovnání s méně než 5 % ve vyspělých státech.

Problémy se znečištěním ovzduší a rozsáhlými kongescemi vedly ke skutečné koordinaci tohoto sektoru veřejnými autoritami. Tyto autority upřednostnily vytvoření infrastruktury vyhrazené pro veřejnou dopravu, kdy je priorita udělena metru jako v Mexico City nebo autobusům jako v Bogotě.

Například u systému v Bogotě se opětně zavedení regulace vztahovalo nejprve na technický stav vozidel veřejné dopravy, potom na organizaci mobility ve městě jako celku, a došlo k vytvoření **TransMilenio**.

Až do roku 2000 spočívala kontrola nabídky ve stanovování různých vyšší jízdného podle kategorie vozidel, přičemž se bral v úvahu komfort a stáří vozidla

s rozpětím od jedné do tří – „dietético“, staré autobusy s podvozky nákladních automobilů, v nichž byli cestující namačkáni, a „super ejecutivo“, klimatizované minibusy nebo mikrobuses, kde všichni cestující seděli.

Financování infrastruktury je zajišťováno zejména výnosy z přírůžky na pohonné hmoty (46 % nákladů fáze 1), účastí místních organizací (28 %) a dotacemi od centrální vlády (20 %).

Vyspělé státy

Ve vyspělém světě jsou služby veřejné dopravy obecně regulovány a koordinovány (služby a jízdné) a zatímco regulace a privatizace mohou být kombinovány (obvykle to tak není), služby jsou běžně zadávány po výběrových řízeních a úspěšný uchazeč dostane exkluzivní práva na období několika let. Přístup je „multimodální“ (což je velmi zřídka případ v rozvojových zemích mimo Latinskou Ameriku) s koordinací služeb a volným přestupem mezi různými subsystemy. Na cestu je potřeba pouze jedna jízdenka nezávisle na počtu použitých různých subsystemů a dopravců mezi výchozím bodem a konečnou destinací cestujících.

Francie (mimo region Paříž)

Případ Francie je v Evropě velmi specifický. Mimo region Ile-de-France (pařížský region) jsou městské autobusové služby provozovány společnostmi, v nichž byl většinový podíl vždy vlastněn soukromým sektorem do té míry, že privatizace není významnou politickou otázkou.

Od roku 1993 jsou soukromí dopravci vybíráni po výběrovém řízení, což jim poskytuje exkluzivní práva provozování pro celou síť. Ve městech obecně patří infrastruktury a vozový park organizační autoritě.

Vybraný dopravce může část služeb zadat jako subdodávky, jako např. kolektivní taxi či specializované služby.

Londýn, Velká Británie

Region Greater London – region širšího Londýna nikdy nebyl dotčen deregulací, ani železnice; od privatizace bylo ušetřeno pouze provozování podzemní dráhy.

Výsledek smíšené privatizace/regulace v Londýně je daleko úspěšnější než výsledek smíšené privatizace/deregulace mimo Londýn. Na rozdíl od dalších měst v zemi se poptávka cestujících po veřejné dopravě v Londýně nepřestala zvyšovat.

Primátor zvolený v roce 2000 má odpovědnost za urbanistický rozvoj a plánování dopravy v Greater London, kterou místně volení zástupci ztratili v roce 1986. V roce 2003 Londýn úspěšně zavedl placení poplatků za vjezd do města (zpoplatnění kongescí). Tato myšlenka uzrávala dvacet let.

Příklad Londýna (privatizace/regulace s konkurencí a smluvním zadáváním služeb) byl následován dalšími severoevropskými zeměmi jako jsou Dánsko nebo Švédsko.

Regulace bez privatizace

Směs regulace a dopravců různého právního statusu kontrolovaných místními autoritami, zaměřená na menšinový soukromý sektor, je kombinací, která dobře funguje, pokud není tolerována nelegální konkurence mezi dopravci. Služby jsou obvykle zadávány bez výběrového řízení, ale společnosti musí předložit odhad rozpočtu, četné statistiky a podrobné účty a v určitých případech podepisují víceleté smlouvy. Dva typy příkladů představují region Paříž ve Francii a příklad německých sítí.

Region Paříž, Francie

V regionu Ile-de-France, který zahrnuje Paříž a její

zde přes 10 mil. obyvatel, je organizační autorita pro veřejnou dopravu – STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) – kontrolována centrální vládou. Je zde mnoho dopravců (okolo stovky) a veřejní dopravci (RATP a SNCF) převažují, ale všechny služby jsou koordinovány a jízdné bylo integrováno od roku 1975 (*Carte Orange*).

Na rozdíl od zbytku Francie jsou služby zadávány bez výběrových řízení (s exkluzivními právy). Tato organizace postrádá flexibilitu: uznávaná celková efektivnost sítě veřejné dopravy v pařížském regionu zpzdila transformace, které se zdály důležité.

Od července 2000 jsou veřejné podniky vázány tříletými smlouvami se STIF, přičemž smlouva stanovuje podmínky jejich odměny podle počtu přepravených cestujících.

Německo

Pro veřejnou dopravu nejsou v Německu formální rozdíly mezi regionální a městskou dopravou, ale existuje jiný přístup (jako ve většině celé Evropy) k silniční dopravě a železniční dopravě, který byl značně modifikován v roce 1996.

Většina z důležitých místních dopravců jsou společnostmi se soukromým právním statutem patřící místním autoritám. Tyto společnosti často provozují nejen služby veřejné dopravy (s podílem řádově 30 % subdodávek nasmlouvaných se soukromými dopravci), ale také dodávky plynu a elektrické energie. Tato „energetická“ činnost činí jejich provozní účty ziskovými, což odstraňuje požadavek na konkurenci. Tato konkurence je vyžadována (při podpisu smlouvy) pouze pro neziskové společnosti. Díky této účetní prezentaci těžší společnosti z exkluzivních práv, aniž by musely čelit konkurenci, po dobu 8 let pro autobusy a 25 let pro tramvaje a metra. Soukromých dopravců je hodně (více než 2.500), ale fungují zejména ve venkovských oblastech a malých městech. Většina regionálních dálkových linek je provozována zhruba dvaceti společnostmi vlastněnými státní železniční společností, která sama zadává většinu silničních služeb prostřednictvím výběrových řízení.

Lokální a regionální kolejové služby (ve vzdálenosti do 50 km nebo jedné hodiny od centra města), které jsou svou povahou považovány za neziskové, jsou dotovány. Od roku 1996 jsou nové služby zadávány pouze po výběrovém řízení.

Závěr

Ve všech vyspělých státech, ale bohužel stále velmi zřídka v chudých zemích, uznávají politické autority, že služby veřejné dopravy nejsou čistě komerční aktivitou, a že:

- **tyto služby obecného zájmu potřebují dostávat výhodu regulační podpory jako jsou dopravní preference, exkluzivní práva,**
- **celé náklady na služby veřejné dopravy nemohou být pokryty příjmy z prodeje jízdenek cestujícím.**

To je důvodem, proč vždy, když se vytvářejí infrastruktury vyhrazené pro hromadnou dopravu (autobus, tramvaje, metro, regionální železniční služby); odpovědné autority pro veřejnou dopravu poskytují dodatečné prostředky pro financování sektoru. To platí i v případech, kdy jsou projekty připravovány na základě koncesí soukromému sektoru na vytvoření a provozování linek na vyhrazených tratích (koncese nebo franšizy, BOT atd.). Všechny hlavní sítě veřejné dopravy dostávají investiční dotace na infrastrukturu a provozní dotace na neziskové služby.

Všude na světě je zpřístupnění trvalého dodatečného financování (ať rozpočtového nebo mimorozpočtového původu) na podporu aktivity veřejné dopravy zásadní pro garantování atraktivního systému veřejné dopravy.

Mnohé země vytvořily daně splatné na celostátní úrovni (přírůžky na pohonné hmoty v Německu, Itálii, Španělsku) nebo na lokální úrovni (přírůžka na pohonné hmoty v Bogotě, daně na zaměstnance ve Francii nebo v Brazílii, lokální daně ve Spojených státech). Tyto dodatečné zdroje jsou nezbytně nutné pro rozvoj systémů veřejné dopravy na vyhrazených tratích, které jsou jedině schopné přilákat všechny kategorie cestujících a efektivně konkurovat užívání osobních automobilů.

Tento příspěvek je jakási volně pokračování článku, který vyšel v DP-KONTAKTu v zářijovém čísle loňského roku pod názvem „Úprava nočního provozu od července 2004“. Co se mění od noci ze 6. na 7. března 2005 oproti uvedenému stavu?

Zřizuje se nová linka č. 501 v trase Na Knížecí – Anděl – Motorlet – Jinonice (interval 60 minut).

Prodlužuje se interval na lince č. 502 (Vítězné náměstí – Suchdol) ze 30 na 60 minut.

Mění se trasa linky č. 508 do podoby Anděl – Radlická – Jinonice – Nové Butovice – Velká Ohrada – Sídliště Stodůlky. Na lince budou místo standardních vozů nasazovány vozy kloubové, čímž se zvýší kapacita linky.

Vypravení od zmiňované březnové noci bude následující: 55 vozů tramvají, 19 standardních autobusů, 15 kloubových autobusů (počet autobusů celkem se nemění – nadále 34 vozů).

Meritem věci jsou však návaznosti v nočním provozu, neboť intervaly po půlnoci nejsou nejkratší, a tak je kvalitní přestup důležitější než jindy.

Začneme na centrálním přestupním bodě Lazarská. Tento centrální čekací bod se sice týká pouze tramvají, ale tento bod určuje zásadním způsobem podobu a polohy spojů v celé síti noční městské hromadné dopravy. Setkávání tramvají se zde odehrává za noc celkem osmnáctkrát, z toho 9 x se setkává jedna skupina linek podle směru a 9 x druhá skupina linek podle směrů. Dalšími čekacími body v noční dopravě jsou:

Čekací bod	přestup mezi linkami	poznámka
Náměstí Republiky	51 505	vždy ve stejném směru
Náměstí Republiky	54 509 nebo 513	vždy ve stejném směru
Bílá Labuť	56 511	vždy ve stejném směru
I. P. Pavlova	504 505	vždy ve stejném směru
I. P. Pavlova	511 509 nebo 513	vždy ve stejném směru
Strossmayerovo náměstí	51 53	vždy ve stejném směru
Strossmayerovo náměstí	54 56	vždy ve stejném směru
Strossmayerovo náměstí	51 54	v protisměru
Strossmayerovo náměstí	53 56	v protisměru
Vozovna Štřešovice	56 57	pouze ve směru z centra
Újezd	57 58	od Bílé Hory na Sídliště Řepy
Újezd	58 57	od Sídliště Řepy na Bílou Horu
Anděl	54 59	vždy ve stejném směru
Anděl	54 59 508	vždy ve stejném směru
Anděl	58 501	ve stejném směru každý druhý spoj linky č. 58
Smíchovské nádraží	54 507	ve stejném směru každý druhý spoj linky č. 54

Návaznosti v noční dopravě od března letošního roku

Poliklinika Barrandov	54	514 nebo 601	ve stejném směru každý druhý spoj linky č. 54
Vítězné náměstí	51	502	ve stejném směru každý druhý spoj linky č. 51
Otakarova	55	56	vždy ve stejném směru
Koh-i-noor	55	57	pouze ve směru do centra
Průběžná	55	57	pouze ve směru z centra
Dědina	505	511	pouze ve směru z centra
Horčičkova	505	511	pouze ve směru z centra
Černokostecká	55	506	vždy ve stejném směru
Lehovec	52	503 nebo 512	vždy ve stejném směru
Kobylisy	53	55	v protisměru
Divoká Šárka	51	510	ve stejném směru každý druhý spoj linky č. 51

Další čekací body, kde navazuje pouze 1 pár spojů, jsou:

Sídliště Řepy linky č. 58 x 602 a Nádraží Libeň linky č. 52 x 603.

Další čekací body, kde navazují pouze 2 páry spojů, jsou:

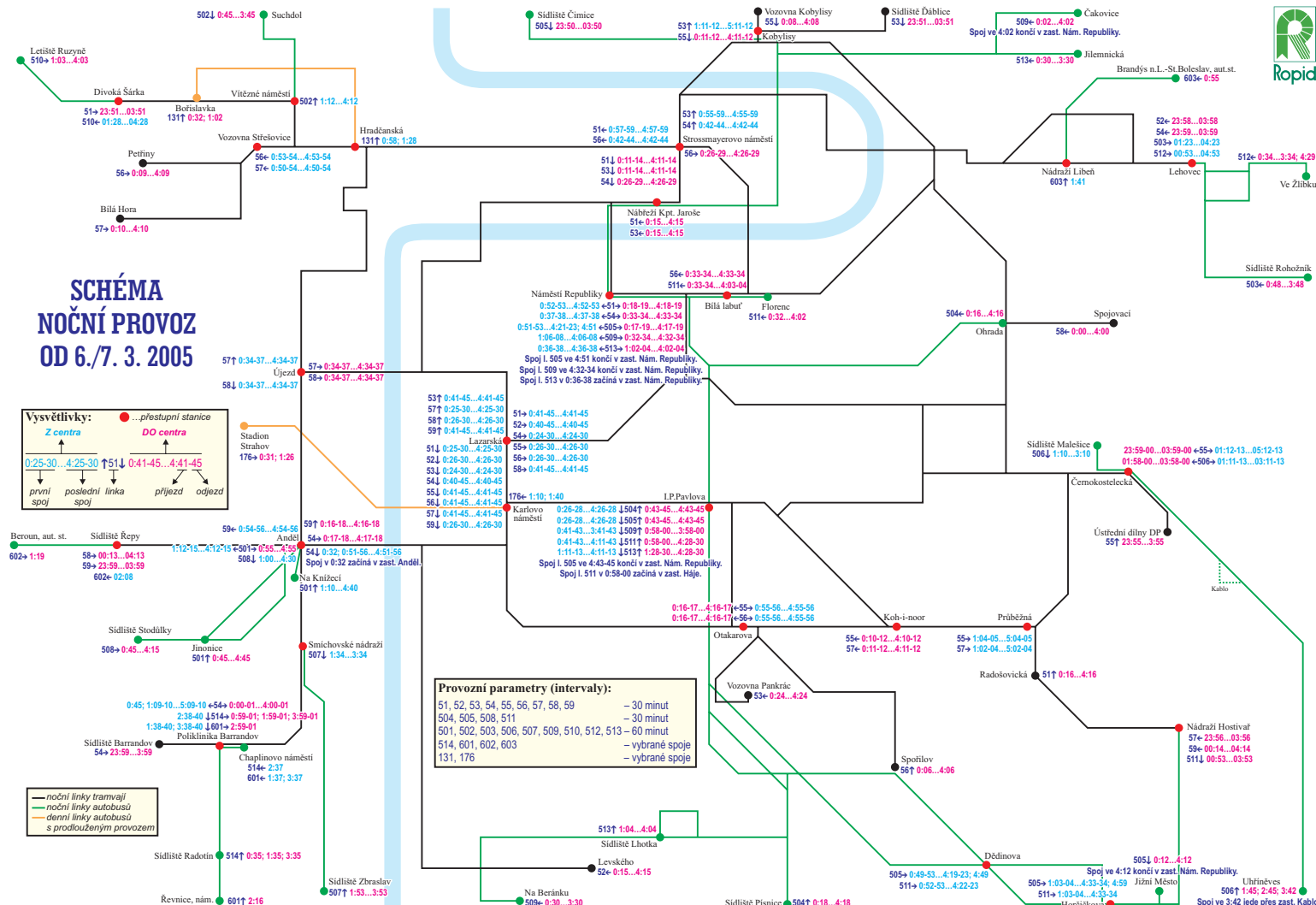
Karlovo náměstí linky č. 51, 52, 53, 59 x 176 a Hradčanská linky č. 56, 57 x 131.

Další přestupní body, kde již na sebe linky nevyčkávaly, neboť navazují jinde, jsou například Ohrada, Palmovka, Bulovka, Flora, Hradčanská, Palackého náměstí a jiné.

Centrální čekací bod Lazarská	
Odjezdy v 0.30 1.00 2.00 2.30 3.00 3.30 4.00 4.30	směr Národní divadlo – linky č. 57, 58
	směr Karlovo náměstí – linky č. 51, 52, 53, 59
	směr Václavské náměstí – linky č. 54, 55, 56
Odjezdy v 0.45 1.15 1.45 2.15 2.45 3.15 3.45 4.15 4.45	směr Národní divadlo – linky č. 53, 59
	směr Karlovo náměstí – linky č. 54, 55, 56, 57
	směr Václavské náměstí – linky č. 51, 52, 58

V souvislosti s dlouhodobou výlukou Ládví – Sídliště Ďáblice je linka č. 53 zkrácena na Březiněveskou (výstupní zastávka Kobylisy). V úseku Kobylisy – Sídliště Ďáblice je zavedena náhradní autobusová doprava X-53. Přestup na a z NAD X-53 je v zastávce Kobylisy.

Zpracoval ing. Miloš Zvolánek, oddělení projektování dopravy



Nová tramvaj pro Prahu

Nemá jméno – odborníci ji znají pod označením 14 T a v tomto okamžiku kompletní existuje jen jako obrázek v počítačích škodováků z Plzně. V těchto dnech se v halách tohoto strojírenského gigantu teprve rodí.

Řeč je o nové tramvaji pro Prahu, jejíž první dva kusy by se měly v Praze objevit do konce tohoto roku.

Šestice zaměstnanců pražského Dopravního podniku (ing. Doubek – vedoucí Správy vozidel Tramvaje, pan Pavel Patočka z oddělení Vzdělávání – Tramvaje, Zdena a Tomáš Včeláková za ZOOS DP–ED a ing. Antonín Dub a Pavel Ďuran za OSPEA) navštívila ve středu 2. února projekční kancelář Škody Plzeň v pražských Nových Butovicích a vlastně jako první z naší společnosti se měla možnost seznámit s novou tramvají.

Nové vozidlo nám představili pánové Jiří Voch, Petr Šindelář, Ladislav Müller a Pavel Tarant, kteří projekt dodávky tramvají pro Prahu řídí.

Nová tramvaj bude měřit zhruba 31 metrů na délku, široká bude o něco méně než dva a půl metru, bude mít pět skříní na třech pevných dvounápravových podvozcích (všechny hnací a opatřené kolejničovicou

brzdou) a její výkon má být trvale přes 500 kW na vozidlo. Pojme 279 cestujících, z toho 69 míst je určeno k sezení. Plně obsazená by měla vážit přibližně 62 t.

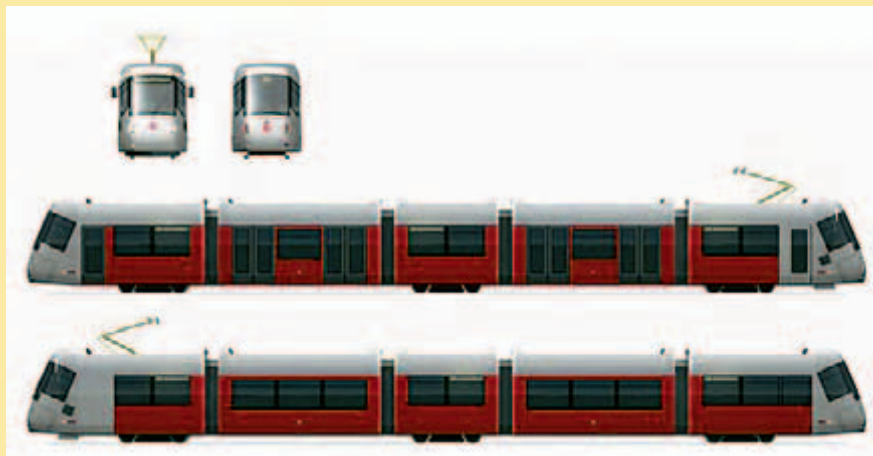
Velkou novinkou pro řidiče tramvají pak bude její kabina. Je nepoměrně prostornější, než jsme zvyklí u současných vozů, měla by dokonce být vybavena uzamykatelnou skříňkou na kabáty. Poprvé do ní řidiči budou moci vstupovat také mimo salón pro cestující, poprvé bude vybavena klimatizací (pro ty, kterým by tato technická vymoženost nevyhovovala, je zachována možnost větrat klasicky otevřeným okénkem).

Na nové tramvaje budou řidiči potřebovat zbrusu nový řidičák!

Plzeňská Škoda staví (to pro úsporu času při nezbytném testování) najednou tři tyto tramvajové vozy.

Dva z nich bychom už brzy měli spatřit na pražských kolejích. V projekční kanceláři jsme se se škodováků domluvili na tom, že v blízké budoucnosti bychom se mohli rozjet podívat přímo do výrobních hal v Plzni, abychom se na vlastní oči přesvědčili, jak práce na nových tramvajích spějí vpřed. Rádi bychom je spatřili nejen na počítačovém obrázku, ale konečně už i v „reálu“.

**Pavel Ďuran, redakce
www.ospea.cz**



Počet prodaných jednotlivých jízdenek roste

V rámci prodeje jízdních dokladů v městské hromadné dopravě dochází, zejména v kategorii jízdenek pro jednotlivou jízdu, v posledních letech k výraznému nárůstu tržeb ve všech druzích jízdného, a to v průměru přibližně o 13 %.

V posledních letech je růst počtu uživatelů MHD způsoben stále se lepšící platební kázní cestujících, na kterou má mimo jiné i vliv nízké jízdné. Na území Prahy je u jednotlivých jízdenek nárůst dán zejména rostoucím

počtem návštěvníků Prahy, tj. vlivem rostoucího turistického ruchu. Předpokládá se, že i v roce 2005 se bude počet návštěvníků hlavního města Prahy zvyšovat.

Růst počtu prodaných jednotlivých jízdenek MHD a časových krátkodobých jízdenek (tzv. jízdenek turistických) nejlépe ukazuje přiložená tabulka. Roste prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu, ještě o něco větší nárůst vykazují tzv. turistické jízdenky. Vzrůstá i počet prodaných jízdenek z automatů Mypol. Z celkového

počtu prodaných jízdenek pro jednotlivou jízdu v roce 2003 byl prodej v automatech Mypol přibližně 31%, v roce 2004 to je 33 %. Je možné tedy říci, že zhruba třetinu z celkového prodeje jednotlivých jízdenek činí prodej z automatů Mypol.

Čím dál tím větší počet cestujících využívá prodej jednotlivých jízdenek u řidičů autobusů, viz lednový DP-KONTAKT.

Zpracoval odbor odbytu a tarifů MHD

Jízdenky pro jednotlivou jízdu a časové krátkodobé jízdenky na území hl. m. Prahy

	Cena jízdy	Počet jízdenek 2003	Počet jízdenek 2004	2004/2003
Základní přestupní plnocenná jízdenka: (60 resp. 90 min.)	12,-	55 767 502	64 478 302	115,62 %
• při prodeji u řidiče autobusu	15,-	1 086 224	1 224 887	112,77 %
Základní přestupní zvýhodněná jízdenka: (60 resp. 90 min.)	6,-	4 569 990	4 593 516	100,51 %
• při prodeji u řidiče autobusu	9,-	108 186	113 729	105,12 %
Nepřestupní krátkodobé místní jízdenky:				
• plnocenné	8,-	32 747 971	34 023 195	103,89 %
• pro děti od 6 do 15 let	4,-	2 533 718	2 490 025	98,28 %
Jízdenky v souvislosti se systémem P+R				
• plnocenná přestupní zpáteční	20,-	64 458	72 150	111,93 %
• jednodenní	50,-	1 213	1 354	111,62 %
CELKEM JÍZDENKY PRO JEDNOTLIVOU JÍZDU (P+0) vč. P+R		96 879 262	106 997 158	110,44 %
Časové krátkodobé jízdenky platné na území hl. m. Prahy celkem:				
• 24hodinová	70,-	318 210	427 844	134,45 %
• 24hodinová pro dítě od 6 do 15 let	35,-	15 635	21 809	139,49 %
• 3denní	200,-	193 758	265 332	136,94 %
• 7denní	250,-	157 639	189 673	120,32 %
• 15denní	280,-	102 423	114 421	111,71 %
Celkem:		787 665	1 019 079	129,38 %
Časové krátkodobé jízdenky platné ve všech tarifních pásmech PID (podíl v pásmu P+0 - 70 %) celkem				
• 24hodinová	100,-	1 055	1 544	146,35 %
• 24hodinová pro dítě od 6 do 15 let	50,-	146	136	93,15 %
Celkem:		1 201	1 680	139,88 %
CELKEM ČASOVÉ KRÁTKODOBÉ JÍZDENKY		788 866	1 020 759	129,40 %
CELKEM JÍZDENKY PRO JEDNOTLIVOU JÍZDU A ČASOVÉ KRÁTKODOBÉ JÍZDENKY		97 668 128	108 017 917	110,60 %
• z toho prodejní automaty Mypol		29 753 146	35 701 575	119,99 %

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Vím, že už jste psala o vdovských a vdoveckých důchodech, ale tuto problematiku jsem četla pouze zčásti, ale teď jsem ovdověla, můžete o této problematice napsat ještě jednou? Jedno dítě ještě studuje vysokou školu.

Vdovský a vdovecký důchod

Vdovský důchod náleží v případě úmrtí manžela. Vdovecký důchod náleží, zemřela-li manželka.

Vdova (vdovec) má nárok na vdovský (vdovecký) důchod po manželovi (manželce), který(á) byl(a) poživatелеm důchodu nebo ke dni smrti splnil(a) podmínku potřebné doby pojištění pro vznik nároku na plný invalidní nebo starobní důchod.

Vdovský důchod (vdovecký důchod) náleží po dobu 1 roku od smrti manžela (manželky). Po uplynutí této doby náleží pouze, pokud pozůstala osoba:

- pečuje o nezaopatřené dítě,
- pečuje o nezletilé dlouhodobě těžce zdravotně postižené dítě vyžadující mimořádnou péči nebo o zletilé dítě, které je převážně nebo úplně bezmocné,
- pečuje o převážně nebo úplně bezmocného svého rodiče nebo rodiče zemřelého manžela, který s ní žije ve společné domácnosti, nebo o takového rodiče, který je částečně bezmocný a starší 80 let,
- je plně invalidní,
- dosáhla věku 55 let, jde-li o ženu nebo 58 let, jde-li o muže.

Dítětem se rozumí dítě, které má po zemřelém nárok na sirotčí důchod, a dítě, které bylo v rodině zemřelého(ho) vychováváno, jde-li o vlastní (osvojené) dítě vdovy nebo vdovce, které bylo alespoň jedním z nich převzato do dne smrti manžela do trvalé péče nahrazující péči rodičů a bylo v rodině zemřelého(ho) vychováváno.

Jestliže pozůstala osoba přestane plnit podmínky pro nárok na vdovský nebo vdovecký důchod po uplynutí 1 roku od smrti druhého z manželů, nárok zanikne.

Nárok na dávku vznikne znovu pouze tehdy, jestliže pozůstala osoba splní některou z výše uvedených podmínek do 5 roků od tohoto zániku nároku.

Příklad:

Žena ovdověla ve svých 45 letech, měla 1 dítě, kterému bylo 13 roků. Vznikl nárok na vdovský i sirotčí důchod. Dítě ukončilo po 6 letech studium ve svých 19 letech. Skončila tedy výplata sirotčího i vdovského důchodu. Ženě bylo v době zastavení výplaty vdovského důchodu 51 roků. Protože dosáhne do 5 roků věku 55 let, vznikne jí znovu v 55 letech nárok na vdovský důchod, o který si musí sama požádat na Pražské či okresní správě sociálního zabezpečení dle místa svého trvalého bydliště.

Společné zdanění manželů od roku 2005

Tento institut byl v daňovém zákoně zaveden od 1. ledna 2005 a poprvé se projevuje až v daňovém přiznání v roce 2006. Jedná se v podstatě o výpočet daně ze společného základu daně obou manželů – fyzických osob.

Novinka je přínosem zejména pro rodiny s rozdílně vysokými příjmy manželů, kdy jeden dosahuje příjmu výrazně většího (tedy dostává se do vyšších daňových sazeb) a druhý má příjmy nízké. Společné zdanění mohou manželé uplatnit i v případě, že jeden z nich je bez zdanitelných příjmů například proto, že se věnuje péči o dítě a domácnost. Manžel bez příjmů může také díky tomuto způsobu zdanění uplatnit nezdanitelné částky, které mu v dosavadním systému „propadaly“ díky tomu, že je nebylo od čeho odečíst – neměl zdanitelný příjem.

Podmínky pro uplatnění společného zdanění

Zákonnou podmínkou je, že manželé **vyživují alespoň jedno dítě**, které s nimi žije ve společné domácnosti. Přitom stačí, vyživují-li dítě alespoň k poslednímu dni zdaňovacího období, tj. k 31. prosinci kalendářního roku.

Kriteria pro posouzení „vyživovaného“ dítěte jsou obdobná jako doposud, kdy poplatník uplatňoval nezdanitelnou částku na vyživované dítě. Za takové dítě

Pokud na základě rozhodnutí soudu pozůstala osoba úmyslně způsobila smrt druhého z manželů jako pachatel, spolupachatel nebo účastník trestného činu, nárok na vdovský nebo vdovecký důchod zaniká právní mocí tohoto rozhodnutí.

Nárok na vdovský nebo vdovecký důchod zaniká i uzavřením nového manželství. V takovém případě potom vzniká nárok na poskytnutí tzv. „odbytného“ ve výši 12 měsíčních splátek vdovského (vdoveckého) důchodu.

Výše vdovského a vdoveckého důchodu

Vdovský i vdovecký důchod se skládá ze základní a procentní výměry. Výše základní výměry činí 1 400 Kč měs. Výše procentní výměry činí 50 % procentní výměry starobního nebo plného invalidního důchodu, na který měla, nebo by měla, nárok zemřelá osoba v době smrti, nebo 50 % procentní výměry částečného invalidního důchodu po poživateli tohoto důchodu, který ke dni smrti nesplňoval podmínku potřebné doby pojištění pro nárok na plný invalidní nebo starobní důchod.

Sirotčí důchod

Sirotčí důchod náleží pouze nezaopatřenému dítěti, zemřel-li jeho rodič (popř. osvojitel), nebo osoba, která dítě převzala do péče nahrazující péči rodičů a dítě na ni bylo v době její smrti převážně odkázáno výživou, kterou mu ze závažných příčin nemohli zajistit vlastní rodiče.

Současně je nutné pro nárok na sirotčí důchod splnění podmínky, aby zemřelý byl ke dni smrti poživatелеm starobního, plného invalidního nebo částečně invalidního důchodu, nebo aby splňoval ke dni smrti podmínku potřebné doby pojištění pro nárok na plný invalidní nebo starobní důchod nebo podmínku nároku na starobní důchod anebo zemřel následkem pracovního úrazu.

Oboustranně osiřelé dítě má při splnění výše uvedených podmínek nárok na sirotčí důchod po každém z rodičů, anebo osobě, která dítě převzala do péče nahrazující péči rodičů a na niž bylo dítě převážně odkázáno výživou v době její smrti, pokud tuto výživu nemohli ze závažných příčin zajistit vlastní rodiče.

Nárok na sirotčí důchod nevzniká po pěstounovi nebo po jeho manželovi. Nárok na sirotčí důchod zaniká osvojením. Pokud oboustranně osiřelé dítě osvojí jen jedna osoba, zaniká nárok na ten sirotčí důchod, který náležel po osobě, kterou osvojitel nahradil. Dojde-li ke zrušení osvojení, nárok na sirotčí důchod vznikne znovu, a to ve výši, v jaké by náležel, kdyby byl vyplácen ke dni zrušení osvojení.

Za nezaopatřené dítě se pro nárok na sirotčí důchod považuje dítě do skončení povinné školní docházky, a poté nejdéle do 26. roku věku, jestliže

- se soustavně připravuje na budoucí povolání,
- nemůže se soustavně připravovat na budoucí povolání nebo vykonávat výdělečnou činnost pro nemoc nebo úraz, nebo
- z důvodu dlouhodobě nepříznivého zdravotního stavu je neschopno vykonávat soustavnou výdělečnou činnost.

Po skončení povinné školní docházky se do 18. roku věku považuje za nezaopatřené i dítě, které je vedeno v evidenci úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání a nemá nárok na hmotné zabezpečení uchazečů o zaměstnání.

Za dítě převzaté do trvalé péče nahrazující péči rodičů se považuje dítě, jež bylo převzato do této péče na základě rozhodnutí příslušného orgánu, dítě manžela, které mu bylo svěřeno do výchovy rozhodnutím soudu, a dítě manžela, zemřel-li druhý rodič dítěte nebo není-li znám.

Výše sirotčího důchodu

Výše sirotčího důchodu se skládá ze základní a procentní výměry. Výše základní výměry činí 1 400 Kč měs. Výše procentní výměry činí 40 % procentní výměry starobního nebo plného invalidního důchodu, na který měl nebo by měl zemřelý nárok v době smrti nebo 40 % procentní výměry částečného invalidního důchodu po poživateli tohoto důchodu, který ke dni smrti nesplňoval podmínku potřebné doby pojištění pro nárok na plný invalidní nebo starobní důchod.

Souběh nároků na důchody a jejich výplatu

Jsou-li současně splněny podmínky nároku na výplatu starobního, plného invalidního nebo částečného invalidního důchodu a na výplatu vdovského důchodu nebo vdoveckého důchodu, anebo sirotčího důchodu, vyplácí se nejvyšší důchod v plné výši včetně základní výměry a z ostatních důchodů se vyplácí polovina procentní výměry.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho důchodu pro 2005, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 – 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2004, vč. vyloučených dob (nemoci apod.), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Krížová 25, který byste měli obdržet na Vaši adresu 1 – 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor. Najdete nás v budově Dopravního podniku hl. m. Prahy, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, dv. č. 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská).

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor
Telefon – ☎ 2 9619 3361, mobil: 607 720 871
e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

alespoň jeden z manželů:

- daň z příjmu stanovenou paušální částkou,
- má povinnost stanovit minimální základ daně (odvést minimální daň),
- vypočítává daň za více zdaňovacích období,
- vypočítává daň jako spolupracující osoba,
- uplatňuje slevu na dani z titulu příslibu investiční pobídky,
- je povinen postupovat podle příslušných ustanovení zákona o daních z příjmů týkajících se konkursního řízení.

Příklad:

Roční příjem manžela 300 000 Kč
Roční příjem manželky 0 Kč (mateřská dovolená)
1 vyživované dítě
Úspora na dani při uplatnění společného zdanění 11 270 Kč
Úspora na dani bez využití možnosti společného zdanění 880 Kč.

Ministerstvo financí má na svých internetových stránkách (www.mfcr.cz) „daňovou kalkulačku“, kde si každý může orientačně spočítat daňovou úsporu po zadání příslušných údajů o výši příjmu.

Rozhodnou-li se manželé pro uplatnění společného zdanění, nelze tento způsob výpočtu daně po uplynutí lhůty pro podání daňového přiznání již měnit!

Ing. Alena Vaňková, oddělení daní OEÚ,
telefon: 296 192 359, e-mail: vankovaa@r.dpp.cz

X. ročník ústředního kola soutěže odborných dovedností žáků elektrotechnických oborů – 1. místo

Ve dnech 3. – 4. února 2005 se zúčastnili žáci naší školy celostátní soutěže odborných dovedností elektrotechnických oborů, kterou byla pověřena Integrovaná střední škola Sokolnice u Brna. Tuto soutěž, letos již její desátý ročník, pořádá Český svaz zaměstnavatelů v energetice a Asociace energetického a elektrotechnického vzdělávání. Záštitu nad soutěží poskytl hejtmán Jihomoravského kraje pan Ing. Stanislav Juránek.

Soutěž v oboru silnoproudém se zúčastnilo 14 dvoučlenných družstev škol z České republiky a dvě dvoučlenná družstva škol ze Slovenské republiky. Obor slaboproudý byl obsazen stejným počtem družstev i škol.

Soutěž, která je mezi školami považována za prestižní, je obsazována vybranými žáky škol. Sestávala z části teoretické (náročné testy pro oba obory) a části praktické, při které žáci slaboproudých oborů měli za úkol postavit elektronické digitální hodiny a žáci silnoproudých oborů provést na panelech bytovou instalaci a ve druhé úloze stykačovou reverzní přepínání a brzdění motoru při přepínání ss proudem s pomocí časového relé.

Tohoto ročníku soutěže se zúčastnili za naši školu

tito účastníci: v oboru silnoproudém žáci třídy E3, obor – elektrikář pro silnoproud Robin Kubík a Jiří Kaman a v oboru slaboproudém žáci třídy EN4, obor – mechanik elektronik Miroslav Kounovský a Tomáš Chabera. Žáky pro soutěž připravovali a jako doprovod se zúčastnili mistři odborného výcviku Vlastimil Chrástil a Jindřich Hliněnský. Zároveň byli členy hodnotitelských komisí, které byly složené z pedagogického doprovodu



jednotlivých škol. Pro teoretickou část soutěže žáky připravoval Ing. Urban.

Žáci vylepšili oproti minulým letům svá umístění. Ve slaboproudém oboru obsadili deváté místo a v silnoproudém oboru k radosti nás všech získali **první místo!** Cena za první místo obnášela bohatě vybavený kufrík s nářadím a dvě odborné publikace a na oficiálním slavnostním shromáždění dne 10. 2. 2005 v pražském Veletržním paláci pak diplom a putovní pohár. Všechny ceny úspěšným soutěžícím předával za účasti zástupců všech zainteresovaných institucí a škol člen představenstva a výkonný ředitel ČSZE Ing. Jaroslav Neužil.

Poděkování proběhlo i na půdě školy, oba úspěšní žáci obdrželi z rukou ředitele ing. Šilhana nejen diplom, ale i praktickou cenu. Pro školu, a to jak pro žáky, tak i učitele je výsledek soutěže potěšující a povzbuzující. Chtěli bychom v nastoupené cestě přípravy žáků jak v praktické, tak v teoretické části dále zdárně pokračovat a rádi bychom se i nadále takto úspěšně účastnili zkoušek mezinárodního projektu IQ i dalších soutěží.

Text a foto: sou



Pohoda na Šumavě

Od 15. ledna 2005 probíhal lyžařský kurz, kterého se zúčastnili nejen naši studenti, ale i studenti němečtí.

Svojí účastí nám oplatili naši návštěvu v Hamburku v minulém školním roce.

Týdenní lyžování bylo plné pohody, i když se prvé dva dny lyžovalo na Špičáku na zbytečném zledovatělého sněhu.

Krásné, slunečné počasí se nám snažilo sněhový deficit vynahradiť.

Třetí den jsme vyrazili do Železné Rudy, navštívili jsme Muzeum Šumavy a využili ke koupání krytý bazén v německém příhraničí.

Do Německa jsme se vydali i další den. Lyžování na kopci Gross Arber nešlo hodnotit jinak než: Bylo to super.

Poslední dva dny se lyžovalo na Pancíři. Instruktor Dan Šebesta se změnil v kameramana, naše sportovní snažení poctivě zdokumentoval, večerní sledování jeho i naší práce nás pobavilo.

A už jen cesta vlakem zpět.

Všem se nám na Šumavě moc líbilo a za studenty musím – a chci – poděkovat učiteli Aleši Březinovi, instruktorům Danu Šebestovi – jinak mistru odborného výcviku – a Lence.

Josef Křehnáč (student)



140 let po Vídni na kolejích

Už 140 let jezdí v rakouské metropoli tramvaje. Ještě v době, kdy byla Vídeň centrem rakousko-uherského mocnářství, za vlády Františka Josefa I, se ve vídeňských ulicích objevila koňka. To se psal se rok

1865 a největší město Rakousko-Uherska mělo půl milionu obyvatel.

Ve městě již tou dobou byly zbourány šance a násypy a na jejich místě vznikla Okružní třída (Ringstrasse)

s četnými zajímavými stavbami. Zároveň byly na předměstích vybudovány velké továrny a dělnické obytné čtvrtě. Byla provedena regulace Dunaje a lužní les ustoupil novým městským čtvrtím.

Záhy se ukázalo, že koňka nestačí tempu doby, a tak se hledala náhrada. Od roku 1883 se v ulicích proháněly parní tramvajové lokomotivy s vlečnými vozy, ale jejich působení nemělo ve Vídni dlouhého trvání. O dalších 14 let později už se Vídni rozjela elektrická městská dráha, její následovnici zachycuje také doprovodný snímek v přestupním uzlu Opera. Fotografie ukazují charakteristickou vídeňskou tramvaj od poloviny minulého století do současnosti. Tato elegantní řada šestnápravových článkových tramvajů byla pojata ve velmi nadčasovém designu a vyráběly ji v letech 1959 až 1976 firmy SGP a Lohner.

Vídeňský tramvajový provoz patří k největším dopravním systémům na světě. Od roku 1995 je ve Vídni v provozu přes sto nízkopodlažních vozidel, které můžete spatřit na 32 tramvajových linkách, označených jednak písmeny D, J, N nebo O, ale také číslicemi z velmi neúplné řady 1 až 71. Tramvajové vozy vyjíždějí v současnosti na linky z dvanácti vozoven.

Text a foto: Jan Dvořák (redakčně upraveno)



FILM

Život je zárazk

Další z filmů režiséra Emira Kusturici je opět exkurzí na Balkán (samozřejmě včetně nezbytné hudební složky). Děj se odehrává v Bosně v roce 1992. Luka, srbský inženýr z Bělehradu, se usadí ve vesnici „na konci světa“ se svojí ženou Jadrankou, operní pěvkyní, a se synem Milosem. Přípravuje tam stavbu železnice, která přemění tento zapomenutý kraj v turistický ráj. Hluboce ponořen do práce a zaslepen přirozeným optimismem, Luka jako by ani nevnímal hřmění blížící se války.

Když boje vypuknou, Lukův život je vzhůru nohama. Jeho žena Jadranka se mu ztratí v objetí jednoho muzikanta, zatímco jeho syn je povolán na frontu. Luka s neutuchajícím optimismem čeká na svou rodinu, aby mohli odjet, ale Jadranka se nevrací a Milos se stává zajatcem. Srbská armáda jej pověří, aby střežil rukojmí, muslimku Sabahu. Mezitím se Luka do Sabahy zamiluje, ale mladá žena je určena jako výměna za uvězněného srbského zajatce: Milose.

V kinech od 3. března.

Hledání Země Nezemě

Film režiséra Marca Forstera s Johnnym Deppem a Kate Winslet v hlavních rolích nás zavede do Londýna roku 1904. Skotský dramaturg James Mathew Barrie je poněkud znuděn stále stejnými náměty her edwardovské Anglie. Nutně potřebuje opravdovou inspiraci, která dodá jeho práci humor, lesk a osvěžení. Nečekáně ji najde při jedné z pravidelných procházek se svým psem Porthosem v londýnských Kensingtonských zahradách. Tam Barrie potká rodinu Llewelyn Daviesových: čtyři chlapce s jejich krásnou matkou (otec jim nedávno zemřel). Navzdory nelibosti babičky chlapců a jeho vlastní ženy se James s chlapci skamarádí. Zapojí je do společných her plných kouzel a fantazie. Zahradka za domem se znenadání promění v divokou prérii, kovbojové bojují s indiánským náčelníkem; na rozbořeném moři se plaví koráb, na něm jednooký pirát drží u kůlu čtyři drsné námořníky.

Dobrodružství a napětí dětského světa jsou silným impulsem, díky nimž vznikne Barrieho nejdůležitější a nejznámější dílo Peter Pan. Jeho divadelní společnost je nejprve skeptická. Zatímco se jeho loajální producent začne obávat, aby díky této hře nepřišel i o své kalhoty, Barrie začíná divadelní zkoušky, kde šokuje herce tak neobvyklým požadavkem, jako je létání nad jevištěm apod. Když je Barrie připraven představit světu Petera

Pana, tragické hříčky osudu donutí spisovatele a ty, které má rád, poznat, co to skutečně znamená věřit.

V kinech od 3. března.

... a sluší se také připomenout, že 31. března začíná v multiplexu Village Cinemas Anděl letošního ročník filmové přehlídky **Febiofest**.

HUDBA

Podívejme se na několik plánovaných větších koncertních událostí, které stojí za pozornost. V pondělí (pro koncerty u nás dost netyypický den) 14. března se ve velkém sále Lucerny představí skupina **Mig 21** v čele s hercem a zpěvákem Jiřím Macháčkem (více na www.mig21.cz). V pátek 18. března se v Divadle Archa objeví kapela **Spin Doctors**. Soubor je vnímán jako jeden z nejvýraznějších představitelů tzv. newyorské neo-hippie scény minulých dekád a možná si někteří vzpomenou na jejich velký hit, skladbu *Two Princes*, která se svého času ozývala z mnoha rádií nejružnějších vlnových délek. Více o koncertu na www.livermusic.cz a o kapele na www.spindoctors.com. Hned další den, tedy v sobotu 19. března, proběhne v prostoru Abaton **Jarní SázaVafest 2005**. V rámci něj zahrají na třech scénách např. Roe-deer, Southpaw, Gaia Mesiah, Nana Zorin, Ska pra šupina, Chancers nebo Lety mimo. Více na www.sazavafest.cz. V úterý 22. března se pak do velkého sálu Lucerny vypraví pravděpodobně fanoušci projektu Buena Vista Social Club a tým i latinsko-amerických (potažmo kubánských) rytmů. Vystoupí zde totiž nepochybně nejvýraznější ženská osobnost tohoto projektu, havanská rodačka, zpěvačka **Omara Portuondo** (více na www.lucpra.com). V pondělí 28. března znovu ve velkém sále Lucerna oslaví 25 let své existence legenda industriálně-rockové hudby, německá skupina **Einstürzende Neubauten**. Rozhodně se jedná o soubor, který ovlivnil dění na světové hudební scéně vcelku

zásadním způsobem a postupem času se stal respektovaným jménem. Pro výroční show v Lucerně slibuje skupina kolem leadra Blixy Bargelda výjimečný zážitek, tak tedy uvidíme... To bude pomlázka! Více o chystaném koncertu opět na www.livermusic.cz.

DIVADLO

Divadlo Komedie

Ve čtvrtek 24. března uvede Pražské komorní divadlo v Divadle Komedie premiéru hry Lenky Lagronové **Miriam**. Hlavní hrdinky Věrka a Mirka se v ní setkávají na starém židovském hřbitově. Jedna sem přichází proto, aby na klidném místě ukončila své trápení a život pomocí nepravděpodobného množství prášků. Druhá na hřbitově bydlí v bývalé márnici, má se o hřbitov starat, přichází tedy s kosou, aby z přerostlé trávy a plevele vysekala staré hroby. Nad všechna očekávání se ukáže, že tato výchozí situace je pro autorku podnětem k rozehrávání tragikomických, až groteskních obrazů a téměř klaunských výstupů.

Národní divadlo

Národní divadlo připravilo na 12. března premiéru opery současného italského skladatele Lorenza Ferrera nazvané **Montezuma (La Conquista)**. Opera vznikla na objednávku Národního divadla a zavede vás do doby počátku 16. století, kdy conquista Ameriky postoupila až do Mexika a tam došlo ke střetu španělských vojsk v čele s Hernánem Cortésem s Aztéky a právě legendárním Montezumou. Přestože se děj opery nedrží přesných historických faktů, příběh vychází z evropských i originálních literárních odkazů a vystupují v něm reálné osobnosti španělských dobyvatelů a členů aztéckého kmene. Postavy promlouvají svým mateřským jazykem – z jeviště tedy zazní angličtina, španělština, ale i jazyk Aztéků.

-mis-

ÚTK informuje

Oddělení VTEI již řadu let každodenně zpracovává přehled denního tisku, ve kterém jsou zařazeny všechny články o hromadné dopravě a o dění na pražském Magistrátu ze všech celostátních deníků. Doposud byly tyto přehledy rozesílány pouze na určené adresy elektronickou poštou.

Od poloviny února 2005 jsou ale přehledy denního tisku ukládány na sdílenou elektronickou adresu

srfs0-10 Denni_tisk, kde si je může prohlédnout každý zaměstnanec Dopravního podniku, který má přístup na počítač. Sdílenou adresu najdete v položce Místa v síti (nebo Okolní počítače) – celá síť – srfs0-10 – Denni_tisk.

Věříme, že toto opatření přispěje ke zvýšení informovanosti pracovníků Dopravního podniku.

Ing. Jan Urban

Letní rekreace v zařízeních DP, a. s.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost má několik rekreačních středisek, do kterých Vás i s Vašimi rodinami, vzhledem k blížícím se letním dovoleným, srdečně zve.

Pro Vaši informaci nabízíme jejich výčet.

Hlavatce

Nachází se u obce Hlavatce v Jižních Čechách mezi Planou nad Lužnicí a Soběslaví. Jedná se o 20 chatek po 4 lůžkách s možností vaření. Rekreační středisko je provozováno pouze v letní sezóně v týdenních turnusech. Pronajímá se celá chatka, nikoliv jednotlivá lůžka.

Těně – Smolárna

Středisko leží asi 60 km od Prahy v západním cípu Brd v malé osadě Smolárna mimo hlavní trasu Praha – Plzeň. Ubytování je zajištěno ve dvoulůžkovém a čtyřlůžkovém pokoji a ve třílůžkových a čtyřlůžkových chatkách. Celková kapacita je 24 lůžek. Vaření je umožněno ve společné kuchyni. Je provozováno pouze v letní sezóně v týdenních turnusech.

Radava

Jedná se o stanový tábor (12 stanů) u přehrady Orlické, se zázemím ve srubové chatě. Dále je zde k dispozici 5 karavanů. Tábor je provozován pro rodinnou rekreaci v období červenec – srpen.

Lučanka

Rekreační středisko v Lučanech nad Nisou v Jizerských horách nedaleko Jablonce nad Nisou je vhodné

pro celoroční rodinnou rekreaci. Nabízí 50 lůžek ve dvou až pětílůžkových pokojích. Stravování je zajištěno formou plné penze nebo dle výběru rekreaanta.

Vesna I + II

Pensiohy se nacházejí v Nové Vsi nad Nisou v Jizerských horách. Středisko je v ekonomickém pronájmu. Poskytuje ubytovací a hostinské služby, prodej občerstvení.

Hájanka

Nachází se v Krkonoších v Černém Dole. Středisko je v ekonomickém pronájmu, poskytuje ubytovací a hostinské služby.

Letní tábor

OSPEA tento rok nabízí dětem všech zaměstnanců Dopravního podniku hlavního města Prahy pobyt v letním táboře.

Pořádá jej 17. ZO ČSOP Rak Rakovník v termínu od 31. 7. do 13. 8. 2005 u Velečinského rybníka poblíž Blatna u Jesenice.

Cena tábora je 2 400,- Kč

Jedná se o stanový tábor bez civilizačních vymožeností a je vhodný pro děti od devíti let. Zúčastnit se ho mohou také ti, kteří letos končí docházku na základních školách.

Tým zkušených vedoucích připravil pro vaše děti pestrý program: pobyt dětí bude provázen celotáborou-

Všechny rekreační objekty jsou vhodné pro rodinnou rekreaci. V tomto roce poprvé budou všechna střediska k dispozici všem zaměstnancům za stejných podmínek. V měsíci březnu bude personálním úsekem vydán Informační zpravodaj pro rok 2005, ve kterém bude zaměstnanec seznámen s podrobnými informacemi o rekreaci – ceny poukazů, data nástupů, jméno a telefonní spojení zaměstnanců, u kterých bude možno si jednotlivé pobyty objednat.

Všechny zaměstnance i jejich rodinné příslušníky zveme do rekreačních středisek Dopravního podniku, přejeme krásný a ničím nerušený pobyt.

-red-



vou hrou **JUMANJI**, nebude chybět koupání nebo puťák. Děti se budou stravovat v táborové kuchyni pětkrát denně a jídla jim připraví profesionální kuchař. Zajištěn je i profesionální zdravotní dohled.

Přihlášky a bližší informace u Zdeňka Kolumpka z vozovny Motol na e-mailové adrese zkolumpek@chello.cz nebo na telefonním čísle 732 31 59 40.

Závazné přihlášky je nutno odevzdat do 15. 4. a tábor zaplatit do 30. 4. 2005!

Pavel Ďuran, redakce www.ospea.cz

Odborové organizace v DP

Sociální partner neboli odborové organizace. Na půdě Dopravního podniku je o nich slyšet zejména v souvislosti s kolektivním vyjednáváním. Titulní strana letošního lednového čísla mohla mnohé pracovníky podniku překvapit, neboť na fotografii bylo účastníků kolektivního vyjednávání pozhledně. Nemělo se ale čemu divit, odborových organizací na půdě podniku působí stále více. Od posledního uveřejněného seznamu se jejich počet opět rozrostl, a tak vám nabízíme jejich aktuální přehled.

OO DP - Ř

(Základní odborová organizace Odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství /DOSIA/ Čech a Moravy Dopravního podniku Praha, a. s. – ředitelství) IČ: 62940724

Ing. Stecher Arnošt, předseda, stechera@r.dpp.cz
telefon: 296 192 283
Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

OO DP - M

(Odborová organizace Dopravního podniku-Metro) IČ: 62932012

Jiří Obitko, předseda, odborys@m.dpp.cz;
telefon: 272 702 754
Sliachská 1, 141 41 Praha 4

OS DP - Metro - strojevodoucí

(Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku – Metro – strojevodoucí) IČ: 86596802

David Philipp, předseda, Philipp.David@seznam.cz
telefon: 603 243 173
Sliachská 1, 141 41 Praha 4

OO DP - M všeobecné

(Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Všeobecné odbory Metro) IČ: 68404280

Ing. Miloš Dubský, předseda, dubsky@m.dpp.cz
telefon: 222 640 161
Na Bojišti 5, 120 00 Praha 2

NOSDDPP

(Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Nezávislé odbory strojevodoucí, dozorčích dep a provozních pracovníků) IČ: 71003487

Oldřich Schneider, předseda, schneidero@m.dpp.cz
telefon: 606 133 126
Sliachská 1, 141 41 Praha

OO DP - ED

(Základní organizace odborového svazu pracovníků v dopravě, silničním hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Elektrické dráhy) IČ: 17049008

Bohumír Ježek, předseda, jezekb@e.dpp.cz; František Kadlec – zástupce pro kolektivní vyjednávání
telefon: 296 122 305
Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

OSPEA

(Odborové sdružení pracovníků elektrických drah a autobusové dopravy) IČ: 26633485

Ing. Antonín Dub, předseda, dub@ospea.cz
telefon: 775 768 768
Starostrašnická 55/25, 100 00 Praha 10
FRŤ (Federace řidičů tramvají, nezávislá odborová organizace) je součástí OSPEA.

PV OS DP - A

(Odborové sdružení základních organizací Dopravního podniku Autobusy Praha, o. z.) IČ: 26631776

Bc. Stanislav Havlík, předseda, havrliks@a.dpp.cz
telefon: 296 133 008
U Vozovny 6, 108 56 Praha 10

PV OS DOSIA

(Podnikový výbor odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku Praha – Autobusy) IČ: 62939343

Milan Vávra, předseda, vavram@a.dpp.cz
telefon: 603 546 156
Ke Garážím 2, 141 33 Praha 4 – Kačerov

UPD

(Unie pracovníků v dopravě) IČ: 26647826
Vratislav Nováček, předseda, upd@uniedopravy.cz
telefon: 723 117 165
Loretánské nám. 108/2, 118 00 Praha 1

ZO OS DOSIA DP PJA - Dispečink

(Základní organizace Odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku Praha, a. s. – PJA – dispečink) IČ: 63108551

Mgr. Jiří Havel, předseda, HavelJ@a.dpp.cz
telefon: 296 132 153

ZOOSD Motol

(Základní organizace Odborového svazu dopravy) IČ: 71242333

Jiří Zabloudil, předseda, zabloudilj@e.dpp.cz
telefon: 775 216 711
Plzeňská 101/217, 150 00 Praha 5

-red-



Foto: Pavel Fojtík

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Březen – měsíc knihy. Toto spojení naskočí v hlavě asi většině z nás, i když se dnes třetí měsíc roku více spojuje s propagací internetu než literatury. Šestašedesátý díl seriálu, v němž vám nabízíme tipy na zajímavé internetové adresy, bude však tentokrát celý zasvěcený knihám. Poradíme všem vášnivým čtenářům, kteří si zoufají nad cenami knih, a možná navnadíme i některé méně čtoucí. Následující řádky budou totiž věnovány knihovnám a antikvariátům.

Internet znamená pro knihovny a jejich návštěvníky doslova malou revoluci. Dnes již není třeba obcházet jednotlivé pobočky a pracně zjišťovat, zda kniha, o níž máte zájem, se nachází v katalogu, jestli ji má někdo půjčenou a zda je vůbec možné si ji rezervovat. Díky internetu můžete všechny tyto činnosti zvládnout v domácím pohodlí a během několika minut. Přesvědčit se o tom můžete i na internetových stránkách nejvýznamnějších pražských knihoven.

Národní knihovna České republiky, naše nejdůležitější knihovní instituce, sídlí ve světě internetu na adrese www.nkp.cz. Stránky s decentní grafikou vás přivítají kresbou obřího barokního areálu Klementina, bývalé to jezuitské koleje a dnešního sídla knihovny. Pokud jste nikdy nebyli uvnitř Národní knihovny, vyplatí se nakouknout do jejích překrásných historických prostor prostřednictvím „Virtuální prohlídky“ na jejích internetových stránkách (nejdříve zvolte sekci „O knihovně“, a poté sekci „O nás“). Chcete-li hledat

v on-line katalogu, dostanete se do něj přes odkaz „Katalogy a databáze“.

Pro Pražany zjevně nejdostupnější knihovnou je Městská knihovna. Vedle Ústřední knihovny na Mariánském náměstí má dnes Městská knihovna na území hlavního města 48 poboček a provozuje také tři pojízdné bibliobusy. Její velmi odvážné, progresivní internetové stránky naleznete na adrese www.mlp.cz. Stejně jako v případě stránek Národní knihovny i zde můžete hledat v katalogu, objednávat knížky či si prodlužovat jejich výpůjční dobu.

Především zájemci o odbornou literaturu ocení služby Knihovny Akademie věd ČR, která není otevřena pouze akademikům, ale široké veřejnosti. Stránky na adrese www.lib.cas.cz jsou zajímavé a překvapí množstvím interaktivních prvků; jejich samozřejmou součástí je také elektronický katalog knih. Poslední z pražských knihoven, jejíž návštěvu vám dnes doporučíme, je knihovna Regula pragensis, jež se zaměřuje na české dějiny, pragensie, regionální literaturu, slovníkové a encyklopedické publikace. Její stránky sídlí na adrese www.ecn.cz/regula.

Díky internetu můžete také nakupovat knihy v antikvariátech. Na internetu naleznete několik desítek antikvariátů, které vám umožní nahlédnout do svých katalogů a objednat si, co se vám zalíbí. Doporučit lze například liberecký antikvariát Globus na adrese

<http://antik-globus.cz>. Velmi dobře zásobený je také lounský antikvariát Fabio, z jehož nabídky můžete vybírat na adrese www.vejpr.cz/antikvariati/aktualni_nabidka.html. Přes dvacet tisíc titulů nabízí 1. Mnichův antikvariát, který naleznete na adrese www.1mnich.cz. A za návštěvu stojí rovněž adresa www.antikvariaty.cz.

Pokud máte rádi atmosféru antikvariátů a chcete-li si knihy před koupí vždy nejdříve prolistovat, jsou pro vás internetové antikvariáty zřejmě neuspokojivou náhražkou. Přesto může být internet pro milovníky „kamenných“ antikvariátů něčím přínosným. Zkuste se podívat na adresu <http://bedekr.baldachyn.cz>. Skrývá se na ní „Ichův koncísni bedekr po pražských antikvariátech 2002“, který vás provede po takřka osmi desítkách pražských antikvariátů. Dostane se vám podrobných popisů jednotlivých podniků včetně jejich přesné lokace, otevírací doby, rozsahu knižní nabídky a cenových relací. Údaje jsou sice skoro tři roky staré, ale mnohé z nich platí stále.

Mimochodem, víte, proč je březen měsícem knihy a proč právě březen a ne třeba srpen? A od kdy je tento měsíc s literaturou spojován? Pokud chcete znát odpovědi, zadejte do svého internetového prohlížeče následující adresu: <http://www.kniznica-rv.sk/iso/aktual/200103/marec.htm>. Přejeme příjemné počtení!

-mš-

9. část Staré Město

Staré Město je tradičním historickým centrem hlavního města Prahy. Vzniklo v rozsáhlém prostoru, který ležel mezi dvěma důležitými hrady, pražským (na Hradčanech) a Vyšehradem, kde se nacházely různé osady a dvorce. O jednotném městě začínáme hovořit zhruba v letech 1235 – 1253, kdy bylo obeháno hradbami a začalo být označováno jménem Pražské Město (*civitas Pragensis*). Když bylo v roce 1253 opevněno i podhradí a vzniklo Menší Město pražské, dnešní Malá Strana, začalo se pravobřežní části souměstí říkat Větší Město pražské, což vyjadřovalo jeho větší rozlohu proti levobřežní části. Poté, co Karel IV. založil v roce 1348 Nové Město, se vžil pro starší část logicky název Staré Město pražské. Karel IV. ho svým privilegiem prohlásil „sídlem a hlavou království“. Jak již bylo naznačeno v kapitole o Josefově, nebylo jeho součástí Židovské město, které na staroměstském teritoriu vytvořilo administrativně samostatnou enklávu (resp. enklávy).

Po několika neúspěšných pokusech o vytvoření společné administrativy s Novým Městem vytvořila čtyři pražská města jednotný správní celek definitivně až v roce 1784. Od té doby bývalo Staré Město označováno jako první část (čtvrť) královského hlavního města Prahy a příslušnost ku Praze I či Praze 1 je pro tuto část města typická dodnes, i když pochopitelně během let došlo k řadě dílčích administrativních změn a vytváření společných správních obvodů se sousedními čtvrtěmi nebo jejich částmi.

Jako srdce hlavního města to bylo logicky právě Staré Město, které jako první pocítilo potřebu jakési veřejné hromadné dopravy. Historie staroměstské dopravy má mnoho společného s historií dopravy na Novém Městě a na Malé Straně. Vznikaly zde první linky omnibusů i koňky, které tyto čtvrtě (katastrální území) vzájemně propojovaly. Ve vztahu k Malé Straně a Hradčanům musela individuální i veřejná doprava (individuální dopravou po 19. století míváme i dopravu pěší) překonávat tok Vltavy. K dispozici tu byl dlouho jediný most – Karlův most, původně nazývaný prostě Kamenný. Dále měli obyvatelé na obou březích řeky k dispozici i přívozy, z nichž některé jsou velmi starého data. Například tzv. horní (hořejší, též ale střední) staroměstský přívoz, který vedl přibližně mezi dnešními ulicemi Říční a Divadelní, existoval už v roce 1486 a zanikl až po výstavbě řetězového mostu v roce 1841. Tzv. dolní staroměstský přívoz, který patřil obci, se uvádí v roce 1769 a sloužil až do postavení železné lávky na Klárov. Další přívoz existoval v oblasti Občanské plošiny (1840) a další přívoz Na Františku (existující již v roce 1791) umožňoval cestu do Holešovic a zanikl až při stavbě mostu pod Letnou v roce 1868.

Na rozdíl od Nového Města se komunikační síť Starého Města částečně změnila, a to především na počátku 20. století, kdy probíhala plošná asanace, během které byly postaveny nové široké městské ulice umožňující zcela nové přepravní vztahy. Přesto řada záměrů nebyla nikdy realizována. Nejmarkantnějším příkladem nerealizovaných komunikačních úmyslů je například Čechův most z roku 1908, na který původně měla na severu navázat výstupní komunikace na Letnou, vedená průkopem v Letenské stráni, či na jižní straně evidentně chybějící propojení Staroměstského a Václavského náměstí. Z dnešního pohledu by proražení takových komunikací bylo z urbanistického a památkového hlediska kritizováno, na počátku 20. století se takové spojení jevílo téměř jako nezbytné. Z uvedeného vyplývá, že dlouhá léta byla dopravní obsluha Starého Města veřejnou dopravou možná buď pouze po jeho jižní hranici (tj. v trase současně obsluhující i Nové Město), nebo ve směru východ – západ Celetnou ulicí přes Staroměstské náměstí do prostoru Křižovnického náměstí a na Karlův most. Nové komunikační možnosti pak poskytlo první moderní pražské nábreží (dnešní Smetanovo), postavené v letech 1841 – 1843 a převzaté obcí v roce 1846. Nynější Alšovo nábreží stavěné v letech 1875 – 1877 naproti tomu nikdy veřejně dopravě neposloužilo. Zbývající část staroměstského břehu

(Dvořákovo nábreží a Na Františku) byla regulována až v první dekádě 20. století, a také nakonec veřejně dopravě, proti původním představám, mnoho desetiletí nesloužila.

Nejstarším dopravním prostředkem veřejné dopravy, který obsluhoval Staré Město, byly omnibusy, dlouho odkázané pro cesty na Malou Stranu a Smíchov jen na Karlův most. Jak již bylo v různých publikacích uvedeno, mnoho zásadních informací o omnibusech stále chybí, především přesnější informace o vedení linek jednotlivými ulicemi a o rozmístění a závaznosti zastávek. Není tedy divu, že za skutečné počátky organizované pravidelné městské dopravy v Praze se považuje zavedení koněpřežné tramvaje známou soukromou společností belgického podnikatele Eduarda Otleta, spojující od 23. září 1875 Karlín se staroměstským břehem řetězového mostu u staveniště Národního divadla. Tím byla Starému a Novému Městu poskytnuta základní dopravní obsluha na jejich společné katastrální hranici. Mnohem zásadnější vliv na obsluhu Starého Města měla až stavba dalších tratí koňky, která se uskutečnila v roce 1883. Nejdříve byla dána do provozu trať od Národního divadla na Křižovnické náměstí a přes Karlův most na Malou Stranu (1. srpna 1883) a později první staroměstská diametrála vedená z Křižovnické ulice Platněřskou a Linhartskou, přes Malé náměstí na Staroměstské náměstí a Celetnou k Praš-



né bráně a dál na Žižkov. Tím získalo centrum Starého Města dobré dopravní spojení, odpovídající tehdejšímu komunikačním možnostem. Část tratí koňky ve staroměstských uličkách ovšem musela být jednokolejná. O rok později při výstavbě další tratě koňky do Holešovic získala částečnou dopravní obsluhu i východní část Starého Města, které se také říkalo Havelská čtvrť. Podobně jako u první tratě koňky, i tato vedla jen po hranici Starého a Nového Města.

Ani počátky elektrických tramvají nepřinesly z hlediska vedení tratí pro obsluhu Starého Města zásadnější změny, nepočítáme-li zavedení přímé vozby přes dnešní most Legií v roce 1901. Elektrické podniky sice na samém počátku své existence připravily projekty tramvajových tratí z Melantrichovy ulice na Václavské náměstí a uvažovaly o stavbě tratě na novém nábreží Na Františku, ale z obou záměrů sešlo. Trať koňky byly elektrifikovány v původním rozsahu a dříve komunikační změny vyvolané asanací Starého Města přinesly významnější úpravy. V roce 1908 byla postavena trať v Pařížské ulici a přes Čechův most, ale nepostavilo se už ani v provizorní podobě propojení ze Staroměstského náměstí Železnou a Havířskou (tam), respektive Rytířskou a Na Můstku (zpět) na Václavské náměstí. V letech 1912 – 1914 se uskutečnily velké úpravy v Křižovnické a Platněřské ulici, které tyto ulice přizpůsobily dvoukolejnému provozu a byla postavena trať k Rudolfinu a propojení přes nový most na Klárov. Připravený a schválený projekt druhé staroměstské diametrály od Rudolfinu Kaprovou ulicí na Staroměstské náměstí a dál Širokou ulicí přes Petruskou čtvrt na Těšnov už nebyl realizován, i když se s ním i po skončení první světové války ještě dlouho počítalo. V roce 1914 přímo přes Staroměstské náměstí jezdily tři tramvajové linky, o deset let později již jen dvě.

Zásadnější změnu pro směrové vedení linek přinesla v roce 1925 stavba propojení od Rudolfinu k Čechovu mostu, která umožnila zrušit tradiční propojení přes

Malé náměstí a Platněřskou ulici. To vedlo k další redukci tramvajové dopravy v historickém centru a přes Staroměstské náměstí jezdila již jen jediná linka č. 1, která byla typickou linkou v této části města. V té souvislosti připomínáme, že tramvajová trať v Celetné ulici bývala zpočátku jednokolejná, od roku 1938 měla podobu dlouhé kolejové splítky.

Zrušení tratě přes Malé náměstí ovšem neznamenalo oslabení dopravy na Starém Městě. V letech 1928 – 1929 byla přes Staré Město zavedena autobusová linka J z Jinonic, prodloužená postupně až do Troje, která, jak již bylo řečeno, zajistila dlouho požadované propojení Rudolfinu – Těšnov. V roce 1932 jezdila přes Staré Město také autobusová linka A z Vršovic, resp. Hostivaře, která byla vedena od Vršovic ulicemi Na Můstku, Rytířskou a Železnou na Staroměstské náměstí (zpět jezdila Celetnou, Ovocným trhem a Havířskou) a přes Mariánské náměstí na Karlův most a Malou Stranu. Mimo jiné tak vytvořila přepravní vztah Staroměstské náměstí – Můstek, který se nepodařilo realizovat tramvajemi v roce 1908. Ve 30. letech 20. století bylo Staré Město obsluženo městskou hromadnou dopravou téměř dokonale, přihlížíme-li k charakteru komunikací této části Prahy. V říjnu 1939 musely být z úsporných důvodů po vypuknutí války zrušeny všechny vnitroměstské autobusové linky a Staré Město dál obsluhovaly již jen tramvaje, i když se na přelomu čtyřicátých a padesátých let vážně uvažovalo také o trolejbusových tratích přes Staré Město.

Radikální zásah do obsluhy Starého Města znamenal havarijný stav historických budov v Celetné ulici, vyvolaný otřesy způsobenými projíždějícími dopravními prostředky. Na počátku roku 1960 byl proto trvale zastaven tramvajový provoz v Celetné ulici. Postupně byla v dalších letech s ohledem na památkový charakter této části města redukována i individuální automobilová doprava. Od té doby bylo Staré Město obsluhováno fakticky jen po svém okraji. Tramvajové tratě v ulicích Revoluční, Na Příkopě, 28. října a Národní vedou po hranici katastru, trať na Smetanově nábreží, v Křižovnické a 17. listopadu, které jako jediné dnes vedou opravdu Starým Městem v pravém slova smyslu, mají vzhledem k blízkosti Vltavy také obvodový charakter.

Není možné pochopitelně opomenout moderní autobusové období, především zavedení autobusové linky překryvné sítě č. 134 v roce 1964, která jako první obsloužila i nábreží Na Františku. Později tudy jezdily i četné další autobusové linky, z nichž většina zajišťova-



Foto: Pavel Fojtík

la především spojení okrajových sídlišť s centrem Prahy, případně v určitém období přestup na metro. V současné době na Starém Městě autobusy stále zajišťují právě obsluhu oblastí na Františku (linka č. 207).

Metro jako nejmodernější dopravní prostředek v Praze především významně zkrátilo v roce 1978 cestování v relaci Rudolfinu – Václavské náměstí. Redukce tramvajové dopravy při stavbě tratě metra B v roce 1985 obsluhu Starého Města povrchovou dopravou zhoršila, protože četné tradiční přímé přepravní vztahy po východní a jihovýchodní hranici obvodu tak byly přerušeny. Přesto je samozřejmé, že právě metro je dnes i pro Staré Město nejdůležitějším a nejrychlejším dopravním prostředkem pro spojení s mnoha částmi hlavního města.

-pf-, -fp-

Vzpomínka na děčínské trolejbusy

„...Pocit závrati při vycházení z děčínského nádraží, proud vystupujících se rychle přeléval do autobusů a trolejů, všichni nejkratší cestou...“ Úryvkem z díla Vladimíra Párala Katapult vydaného v roce 1967 si připomínáme, že v posledním českém městě na Labi také jezdily trolejbusy.

Před 55 lety v tomto seвероčeském městě začaly jezdit „elektrické autobusy“, ale z pohledu věčnosti mělo jejich účinkování život jepičí. Pojďme se přesto podívat na jejich více než tříadvacetileté působení.

Na sklonku čtyřicátých let minulého století měl Děčín téměř 36 tisíc obyvatel a veřejnou místní dopravu zajišťoval jediný autobus Československých drah na lince od hlavního nádraží v Podmoklech přes jediný labský most, na dnešní Masarykovo náměstí v Děčíně. Doprava byla prováděna nepravidelně, bez jízdního řádu, odjezdy byly regulovány počtem nastupujících cestujících, a tak není divu, že taková doprava



byla terčem kritiky občanů Děčína.

Víte, že dnešní Děčín je vlastně dvojměstí? Historický Děčín se rozrůstal na pravém břehu Labe a na levém vzniklo město Podmokly. Obě města se v první polovině dvacátého století rychle rozvíjela, a tak v roce 1942 rozhodla německá správa měst o jejich spojení s názvem Tetschen-Bodenbach (Děčín-Podmokly). V roce 1948 došlo k přejmenování na dnešní Děčín.

Pojďme však zpátky k dopravě. Ta potřebovala uspokojivě vyřešit, a tak místní národní výbor rozhodl o vybudování trolejbusové tratě. Práce byly zahájeny v roce 1949 a 6. ledna 1950 byl zahájen provoz se čtyřmi trolejbusy Vetra-ČKD v úseku od vozovny v Bažantnici přes Podmokly a Tyršův most na náměstí Svobody v Děčíně. K provozování byl založen komunální podnik, který od 1. července 1950 nesl název Dopravní

podniky města Děčína. Úkolem podniku bylo dotvořit trolejbusovou síť tak, aby vyhovovala rostoucím potřebám města. Základní síť byla dokončena v roce 1952 a o pět let později ještě přibyla trať od hlavního nádraží do průmyslových Rozběles.

V polovině šedesátých let byl děčínský trolejbusový provoz na vrcholu. V ulicích jezdilo 25 vozů na dvou linkách (v šedesátých letech jezdila ještě třetí posilová) a délka trolejové sítě dosáhla 16 kilometrů.

Začátek sedmdesátých let 20. století však znamenal konec trolejbusů v Děčíně. Posledním dnem provozu byl 14. prosinec 1973, kdy bylo ve stavu Dopravního podniku ještě devět vozidel.

Ptáte se po příčinách konce děčínských trolejbusů? Za prvé, přelom šedesátých a sedmdesátých let minulého století trolejbusům nepřál obecně, nejen v severočeském městě, a potom to byla místní specifika. Nízké podjezdy pod železniční tratí omezovaly pohyb trolejbusů, k tomu musíme přičíst nárůst průjezdné dopravy městem, přetěžující místní komunikace, existence jediného mostu přes Labe a v neposlední řadě také nedostatek financí na obnovu trolejové sítě.

Zbývá děčínská vozidla převzal teplický Dopravní podnik a Děčín se stal městem pouze s autobusovou městskou hromadnou dopravou. Ještě na konci osmdesátých let minulého století se začalo v souvislosti se špatnou ekologickou situací uvažovat o návratu trolejbusů, ale v roce 1993 byly projekční práce definitivně zastaveny.

Text: Jan Dvořák (redakčně upraveno)

Foto: sbírka autora

NAPSALI O NÁS

Dnes (9. 2. 2005)

S penězi šetříme, přesto chceme víc

Na platy svých zaměstnanců dá Dopravní podnik téměř 5 miliard korun. Jen za loňský rok narostly o 242,5 milionu korun. Městský dopravce si sice na tento nárůst vytvářel malou rezervu, ale vždy počítal s tím, že mu příspěvkem pomůže i městská pokladna. „Loňská dotace ve výši 160 milionů však byla poslední. Letos si na vyšší platy musí Dopravní podnik vydělat sám,“ řekl Šteiner. Radní však doufá, že se letos v Dopravním podniku ušetří více. „Půjde radově o stamiliony korun,“ podotkl Šteiner. Transformace podniku, kterou management nastartoval v polovině loňského roku, dosud přinesla úsporu 40 milionů. „Tuto první fázi celkem tříletého procesu je nutné brát spíše jako investiční. Skutečné úspory se projeví až v letošním roce,“ uvedl Václav Pomazal. Dosud nejbližší poznali důsledky transformace zaměstnanci bývalého odštěpného závodu Autobusy. Kromě změny ve vedení a sloučení

některých profesí dopravce také hledá, na kterých dalších postech může ušetřit.



Dnes (14. 2. 2005)

Proti bezdomovcům v tramvajích je Dopravní podnik bezmocný

Především v těchto dnech jezdí tramvajemi mnoho lidí, kteří nikam necestují, jen se v nich schovávají před mrazem nebo je používají jako noclehárnu. To by samo o sobě nevadilo, jenomže tito cestující většinou nemívají jízdenku. Často také zapáchají, špinavými šaty znečišťují sedadla, někdy jezdí opilí a kolem sebe rozlévají alkohol. Ostatní pasažéři se jim raději vyhýbají. Dopravní podnik přiznává: proti těmto lidem jsme prakticky bezmocní. Řidič tramvaje Antonín Dub tvrdí, že proti těmto lidem nemůže prakticky nic dělat. „Dobře, my ho vyhodíme z vozu, on si na zastávce počká na další spoj a jede dál. My z toho můžeme mít nepříjemnosti,

protože když ho vysadíme z vozu násilím, tak ještě můžeme mít problémy. On ten bezdomovec na mraze třeba umře a my půjdeme před soud za omezování osobní svobody,“ tvrdí Dub.



Večerník Praha (14. 2. 2005)

Hrůza! Lístek na tramvaj za 25 Kč

Již v tomto roce se Pražané možná dočkají zdražení jízdenek městské dopravy. Zdroje blízké pražské radnici hovoří až o ceně 25 korun. Zdraženy budou pravděpodobně i časové kupony. „Technicky nebude zdražení možné dříve než ve druhé polovině roku,“ dodal radní Pavel Klega. Možnou výši ceny nechtěl říci. První hrubý návrh ceny jízdenek by ale mohl být hotov už za dva týdny. Poslouží jako podklad pro další diskusi. Tramvajenky by měly podražít jen o inflaci, tedy asi o deset procent. „Žádné jiné město v Evropě nedotuje veřejnou dopravu tak jako Praha,“ upozornil ekonomický náměstek pražského primátora Petr Hulinský. I po zdražení zůstanou časové jízdenky nejlevnější v republice.

Vybral: ing. Jan Urban

VODOROVNĚ:

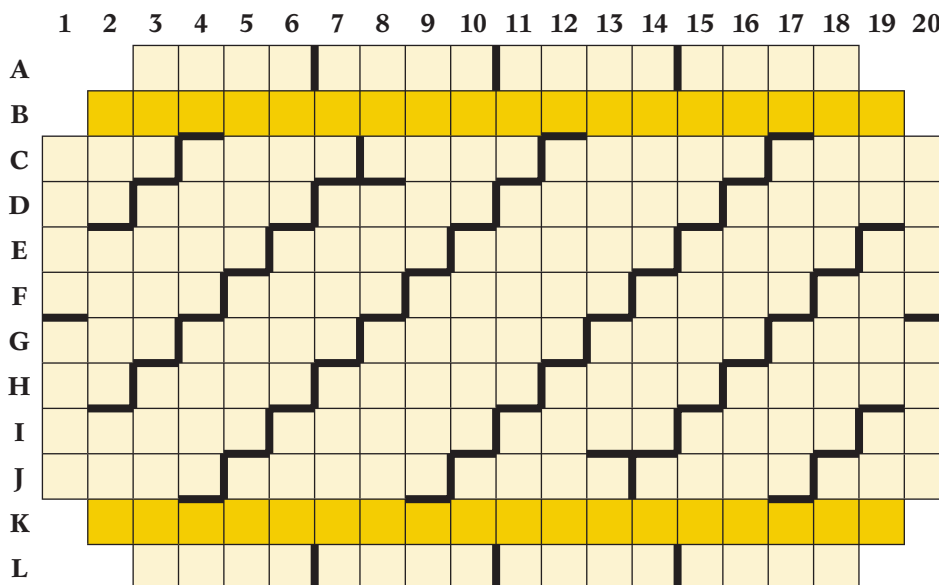
A. Pěnivý mok; pohovka (zastarale); sportovní družstvo; požerák. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Listnatý strom; skládací cylindr; Evropan; měna v USA; zuřivost. – **D.** Označení našich letadel; arabský chalífa; sady; říční ryba; poplach. – **E.** Skok na ledě; období; říční ryba; mít sen; římských 101. – **F.** Mongolský rolník; trupy; český hrad; souprava vagonů; název písmene. – **G.** Strana v účetní knize; tumáte; velký ořech; přísada do vápna; cílová čára. – **H.** Značka rubidia; vraníci; střenka (zoologicky); lačnost; nad (nářečně). – **I.** Obraz svatých; okolo; oblak; peruánský keř; SPZ Olomouce. – **J.** Květenství šeríku; mužské jméno; dcera boha Réa; lékařská potřeba; belgické lázně. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Pražský měšťan; ničema; druh koření; vojenská prodejna.

SVISLE:

1. Ústí řeky; drezúra. – **2.** Český zpěvák; Asiat; praváci. – **3.** Bavlněná tkanina; severská usedlost; část turbíny. – **4.** SPZ Ilavy; hlava rodu; Zolův román; ano (obecně). – **5.** Telefonovat; látka z lýka; cvik na koni. – **6.** Vařená vepřová hlava; potomci; německý filozof. – **7.** Pytel na ryby; bojiště; Stendhalova postava. – **8.** Otcové (knižně); plášť beduína; velké kolo. – **9.** Pohoří na středním Slovensku; český malíř; SPZ Martina. – **10.** Deska sloupu; stranou; klid zbraní. – **11.** Šíje; motýlí zámotek; Twainovo jméno. – **12.** Latinská spojka; peněžní tiseň; ostří. – **13.** Amorova soška; prkenné stropy; asfalt. – **14.** Mužské jméno; zničená loď; cizopasnici. – **15.** Horní část stébla; naklíčené zrno; druh lemura. – **16.** Lehký prvek; Ben Málík; právě vyhláhlé rybky. – **17.** Inicialy herce Vojana; jméno psa;

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 2/2005: Lakomec žádnému dobře nečiní, leč když umře.



silná černá káva; SPZ Semil. – **18.** Ohýbat; manželka; stovky. – **19.** Severan; treta; opům vlastní. – **20.** Záblesk světla; český literát.

Pomůcka: et, Lolek, Maat, Solen, Sorel, Spa.

PaedDr. Josef Šach



Články o historii městské hromadné dopravy čítám v DP-KONTAKTU velmi rád. Často vyvolávají vzpomínky na mé působení v Dopravním podniku Praha a z paměti se vynořují i četné zážitky, jež v žádném archivu nelze najít. O jeden z nich bych se nyní chtěl se čtenáři podělit.

Někdy na začátku roku 1964 mě spolu s kolegou Josefem Havelkou mimořádně povolali v neděli ráno do práce. Po příchodu do Ústřední budovy v Bubenské nám tehdejší náměstek Wunderlich sdělil, že Dopravnímu podniku byla zcela neplánovaně přidělena dodávka autobusů Škoda 706 RTO MEX, původně určených pro Rumunsko a Kubu, pro kterou však Dopravní

Proč a jak vznikla překryvná autobusová síť roku 1964?

podnik nemá brzké využití. Dostali jsme úkol „**rychle něco vymyslete**“.

Po krátké rozvaze jsme se shodli na tom, že existující síť linek potřebuje jen malá doplnění, jež však bezmála stovku nových autobusů nemohou uživit. Musí tedy vzniknout nové linky, které poskytnou jakési nadlepení a obslouží některá dosud „hluchá“ místa.

Základní nápad byl na světě a my jsme dostali za úkol navrhnout takovou síť včetně zastávek a intervalů na linkách do pondělního rána. K dispozici nám dali jedno ze šesti (!) osobních aut Dopravního podniku (byl to ředitelský sedan OG 71-17 s řidičem panem Augustou) a s plánem Prahy, hodinkami a papíry v ruce jsme vyrazili do ulic.

Nejprve jsme si projeli nahrubo trasu každé navrhované linky a dohodli místa zastávek, podruhé jsme již jeli odhadovanou rychlostí autobusu s předpokládaným zdržením v každé navržené zastávce. Nítí napnutou podél

špendlíků zapíchaných v plánu Prahy jsme stanovili délky linek a porovnali s údaji na tachometru auta. Ke změřené době jízdy jsme přičetli odhadované obrátové časy v konečných zastávkách. Tak jsme získali jak délky linek tak i oběžné doby. Předpokládaný počet provozních autobusů jsme podle svých zkušeností a úvah rozpočítali na navržené nové linky a z oběžných dob nám vyšly intervaly na linkách. To vše jsme provedli do nočních hodin oné neděle a koncept překryvné sítě byl hotov. Zbývalo jen ověření jízdu zkušebního autobusu, které proběhlo v pondělí během dne.

V úterý jsme celý návrh upravili podle výsledku ověřovacích jízd, přepsali a překreslili a Ústřední národní výbor hl. m. Prahy jej pak schválil jen s několika drobnými připomínkami. Tak tedy vznikla ona překryvná síť autobusů z roku 1964 tvořená pěti linkami čísel 132 až 136.

Zastávky byly zřízeny všude tam (i na nových trasách, například v Jinonické ulici a jinde), kde jsme je navrhli, a to bez zdlouhavých jednání a místních šetření. Protože linky zastavovaly jen ve vybraných zastávkách, začalo se jim říkat „rychlíkové“ a získaly si značnou oblibu u cestující veřejnosti. Samozřejmě jsme z toho později měli velikou radost; dílo se povedlo.

Pokud jste dočetli až sem, možná se zeptáte, jak jsme byli odměněni za nápad a jeho uskutečnění v mimopracovní době, zcela primitivními prostředky, bez kalkulaček či počítačů. Tak tedy: byla to slova „dobrý“ a možnost vybrat si možná někdy 8 hodin náhradního volna.

Ing. Pavel Flajšhans



Foto: Jaroslava Hussarová

V DOPRAVNÍM PODNIKU VLASTNÍMA OČIMA

Někdo se může zdát ta doba tak prokletě dávno, nějakých dvanáct let. Je to moc nebo málo? Teď neumím odpovědět. Tak dlouho totiž znám Milana Houfka.

Tehdy jsem jednoho podzimního dne roku 1992 dorazil do patého patra budovy Centrálního dispečinku. V kanceláři čekal mladík, kterému nebylo víc než mě. Vstupní pohovor nebyl dlouhý, spíše věčný. Padlo pár slov o dopravě, proč přicházím a na závěr nabídka nástupního platu. Do týdne nebo dvou jsem se měl ozvat, zda místo беру.

Rozhodování nebylo jednoduché, v jednu dobu už to vypadalo, že přednost dostane jiný obor, ale první lednový pracovní den roku 1993 jsem se hlásil na dispečinku, u vedoucího odboru 90 110, ten byl mým prvním působištěm

u Dopravního podniku a šéfem byl právě Houfek. Byl přísný, ale zároveň tolerantní. Vždy říkal, pracovní doba je taková a taková, ale hlavně musí být práce hotová.

O několik měsíců později jsem úplně nezvládl jeden přepravní průzkum, a tak jsem druhý den přišel a čekal tvrdé tresty. Vše proběhlo v klidu, ale rezolutně: „V nejbližších dvou týdnech uděláš šest průzkumů na vynechané lince“. A tak jsem jezdil na lince č. 124 jako o život, abych chybu napravil. Záhy jsem znal celou linku nazpaměť a dlouho si ji pamatoval.

Druhá vzpomínka: Bylo to asi o dva měsíce později. Tehdy často přicházel z Magistrátu pokyn, abychom připravili omezení dopravy, neboť nejsou potřebné finance. Pamatuji si jako dnes na srpnový pátek, který měl být poklidný.

Najednou vtrhl do kanceláře Houfek a vyhrkl: „Připrav omezení dopravy od 1. září.“ Bez pomoci vedoucího, který si užíval dovolené, jsem se vrhl do práce, ale hlavně jsem si přál, aby se nerealizovala. Naštěstí se to podařilo...

O pár týdnů později se stal Houfek dopravním ředitelem a naše kroky se záhy rozešly, ale ne na dlouho. V roli generálního ředitele se rozhodl vydávat podnikový časopis, lepší než byly na počátku devadesátých let vydávané Informace. Když jsem přišel na druhý „vstupní“ pohovor byl velmi krátký. Jen se mě zeptal. „Od kdy tady budeš sedět?“ Řekl jsem datum a bylo vyřešeno.

Výsledky naší spolupráce můžete vidět každý měsíc dodnes.

-bda-, Tulum, Mexiko

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V březnu 2005 oslavují 65. narozeniny:

Jiří Kříž – Ř, vnitropodniková doprava (10),
Pavel Petržílek – M, služba ochran. systému (35).

V březnu 2005 oslavují 60. narozeniny:

Vojtěch Brom – SvT, opravná tramvaj (42),
Bohuslav Cafourek – DC, trakční vedení (36),
Josef Črep – M, služba staveb a tratí (19),
Josef Fuchs – PA, garáž Vršovice (24),
Vladimír Háva – B, jednotka pož. ochrany (21),
Ladislav Hlína – SvT, pr. stroj.-stav. činnosti (36),
Karel Horký – PA, garáž Řepy (36),
Jaroslava Košíková – SvT, pr. stroj.-stav. činn. (40),
Vladimír Krubner – PT, prov. Hloubětín (15),
Ivan Levora – SvT, odbor techn.-provozní (42),
Vladimír Náděje – M, služba ochran. systému (30),
Emil Pochman – M, služba ochran. systému (12),
Ivan Profous – PA, garáž Vršovice (35),
Jiří Ron – PA, garáž Kačerov (12),
Karel Sůva – PA, garáž Řepy (38),
Milan Svoboda – PA, garáž Řepy (15),

Bohunka Uhláriková – M, dopravní úsek (11),
Jaroslav Želízko – PA, garáž Řepy (10).

V březnu 2005 oslavují 50. narozeniny:

Josef Běhal – M, dopravní úsek (28),
Zdeněk Červenka – PA, garáž Řepy (24),
David Dohnal – T, odbor strategie (26),
Vladimír Ferjenčík – M, služba technolog. zař. (10),
František Franc – M, technický úsek (27),
Karel Hanžlík – DC, vrchní stavba (22),
Vlastimil Jenšík – M, služba technolog. zař. (18),
Ivan Kroj – PT, provozovna Vokovice (23),
Otakár Němec – PT, provozovna Motol (16),
Jan Pech – PT, provozovna Hloubětín (24),
Jindřich Petřík – M, služba staveb a tratí (26),
Zdeněk Šrot – PT, provozovna Kobylisy (11),
Jiří Štěpánek – M, služba elektrotechnická (31),
Miloš Trnka – M, služba technolog. zař. (26),
Ferdinand Vydra – M, služba technolog. zař. (29).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea,

ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejněni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Eduard Beran – PA, garáž Kačerov (25),
Jaroslav Berka – SvT, opravná tramvaj (35),
Jiří Filipovský – Ř, vnitropodniková doprava (39),
Ivo Kašík – PT, provozovna Hloubětín (28),
Jana Mírová – B, jednotka pož. ochrany (17),
Jaroslav Suchý – PA, garáž Klíčov (45).

Do invalidního důchodu odešli:

František Balšán – DC, prov. vrchní stavba (16),
Václav Houdek – DC, odbor zastávky (22),
Kamil Kryže – PT, provozovna Strašnice (32).
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

18. ledna nás ve věku 56 let opustil pan Petr Majzner – SvT, odbor technicko-provozní, který u DP pracoval 36 let.

31. ledna nás ve věku 61 let opustil pan Petr Rudolský – SvT, opravná tramvaj, který u DP pracoval 44 let.