

## Hasiči z metra dostali Zlatý záchrannářský kříž za rok 2001

Jednotka se připraví k výjezdu, je to stanice Ma-  
lostranská, elektrická požární signalizace, smyčka č. 8.  
Toto hlášení se ozvalo necelé dvě hodiny po půlnoci  
25. října loňského roku na požární stanici Zličín Ha-  
sičského záchranného sboru o. z. Metro. Družstvo C  
vyjždělo během své noční směny již podruhé, a nikdo  
netušil, že o tomto výjezdu si budou povídat na Praž-  
ském hradě s panem prezidentem.

Při jízdě k případu uviděli hasiči na křižovatce  
ulic Milady Horákové a U Brusnice silně zdemolované  
vozidlo Ford Fiesta, které dostalo smyk na rozlitém  
oleji, vyteklého z čistícího vozu, a narazilo na sloup  
veřejného osvětlení. V havarovaném vozidle ležela  
pod palubní deskou vážně poraněná žena, která téměř  
nedýchala a měla zapadlý jazyk.

Záchranní okamžitě ženě zapadlý jazyk vytáhli,  
nasadili jí kyslíkový křísící přístroj a následně ji pomocí  
pákových a hydraulických nůžek z vozidla vyprostili.  
Zraněnou ženu pak předali členům Záchraně služby,  
kteří konstatovali, že tento vysoce profesionální zásah  
zachránil těžce zraněné ženě život.

Tato mimořádná akce nezůstala bez odezvy a ha-  
siči - záchranní z metra byli nominováni do soutěže  
o Zlatý záchrannářský kříž 2001. Posláním této sou-  
těže, kterou pořádá časopis Rescue report pod zášti-  
tou Kanceláře prezidenta republiky a Úřadu vlády ČR



spolu s Poslaneckou sně-  
movnou a Senátem ČR,  
je ocenit výjimečné, pro-  
fesionálně zvládnuté zá-  
sahy hasičů, zdravot-  
níků, vojáků, policistů  
a jiných záchrannářských  
skupin. Současně jsou  
oceňovány obětavé činy  
první pomoci laiků a jed-  
notlivců - profesionálů.  
Mimoto jsou předávána  
speciální ocenění za zá-  
chrannářskou a humani-  
tární aktivitu v zahrani-  
čí a za záchrannářskou  
činnost v resortu minis-  
terstva obrany. A právě  
v kategorii „Nejlepší zá-

chrannářský čin profesionálního týmu“ zvítězilo druž-  
stvo C požární stanice Zličín Hasičského záchranného  
sboru o. z. Metro.

8. března byli vítězové soutěže přijati na pražském  
Hradě prezidentem republiky Václavem Havlem. Pan  
prezident se zajímal o činnost záchrannářů, podrobně  
si dal popsat akci hasičů z metra a popřál jim hodně  
zdaru do další práce. Večer pak byli na plese záchr-  
annářů ČR v pražské Lucerně Zlaté záchrannářské kříže  
2001 vítězům předány. Cenu hasičům z metra předal  
náměstek ministra vnitra a generální ředitel Hasič-  
ského záchranného sboru generálmajor ing. Miroslav  
Štěpán. Záchrannářský čin ocenil i ředitel o. z. Metro  
ing. Ladislav Houdek, který přijal členy vítězného druž-  
stva, předal jim finanční odměnu a poděkoval jim ne-  
jenom za získané ocenění, ale i za veškerou hasičskou  
a záchrannářskou činnost. **Ing. Michal Wovesný,**  
ředitel Hasičského záchranného sboru o. z. Metro

Foto: o. z. Metro

### Globální přístup ke kvalitě



### Program kvality služby v roce 2001

4 až 6

### Současný stav tramvajové tratě Hlubočepy - Barrandov

7



### Preference tramvají světelnou signalizací v Praze

14 až 17

**DP kontakt** PŘÍLOHA  
Dopravní podnik hl. m. Prahy  
akciová společnost  
duben 2002 • ročník 7 • číslo 4 • zdarma  
Linkové vedení metra, tramvají,  
autobusů a lanové dráhy k 1. 4. 2002

### Linkové vedení

Příloha

Z  
obsahu



11

Nejznámější a zatím nejstarší snímek vozovny Žižkov přibližně z roku 1915. Je zajímavý ještě i pojízdným montovním vozem pro opravy trolejového vedení. Je to přestavěný bývalý autobus Laurin & Klement, který stál v roce 1908 u nepřiléhavých počátků pražské autobusové dopravy. Foto: Archiv DP



Tuto fotografii dělí od té předchozí téměř 90 let. Je ze 4. března 2002. Je na ní o jednu loď více (přistavěna v letech 1924 až 1925). Na rozdíl od fotografa z roku 1915 jsme měli smůlu a v našem zorném poli nestála ani jedna tramvaj a vrata do všech lodí byla zavřená. Foto: Pavel Fojtík



A ještě výřez z nejstarší fotografie dokládající, že na Žižkově bývalo opravdu rušno. Pro zájemce o čísla vozů dodáváme: zleva vidíte motorové vozy 163, 136 a 154. Foto: ze sbírky P. Fojtíka

## Žižkovská vozovna devadesátiletá

„Přeložení personálu do nové vozovky Žižkovské. Do nové vozovky na Žižkově, která bude dne 28. t.m. odevzdána svému účeli, budou zatím přeloženy vozy trati č. 9 dosud do vozovky vinohradské zatahující a část vozů téže trati z vozovky košířské. Za tím účelem překládají se uvedeným dnem počínaje do této nové vozovky veškerí zřízenci z trati č. 9 dosud službou do vozovky vinohradské přidělení jakož i následující zřízenci z vozovky košířské.“ Následují jména deseti řidičů a průvodčích, kteří do té doby pracovali ve vozovně Košíře na linkách č. 9, 12 a 14. Tak podle oběžníku číslo 84 definitivně začala **28. dubna 1912** jedna kapitola historie vozovny Žižkov. Předcházelo jí dlouhé jednání a hledání vhodného pozemku a také výstavba tramvajové tratě od Prokopovy ulice dnešní Koněvovou třídou na křižovatku Vápenka.

Je tomu pět let, co jsme na stránkách DP-KONTAKTu připomínali při 85. výročí vozovny její historii. Abychom se neopakovali, odkazujeme zájemce na nově vydanou publikaci *Vozovna Žižkov 1912 - 2002*, ve které je historie vozovny podrobně vylíčena.

Připomeňme si tedy historii vozovny alespoň několika fotografiemi. Žižkovským zaměstnancům k jejich výročí blahopřejeme!

-pf-



Další velký výřez z jiného historického snímku. Možná poněkud nezvyklý pohled na vozovnu z míst, kde by ho už nebylo možné zopakovat, protože tu během desetiletí vyrostly domy. Foto: ze sbírky P. Fojtíka



A ještě se podíváme na žižkovské výpravny. To je ta nejstarší z roku 1912, jak vypadala v roce 1990. Dům sloužil jako výpravna až do roku 1950, pak se z něho stal kulturní dům zaměstnanců vozovny. Foto: Archiv DP



Výpravna druhá, postavená v roce 1950. Tu jistě máme ještě v čerstvé paměti. Foto: Archiv DP



Výpravna dnešní, či přesněji řečeno nová provozní budova.

Foto: Pavel Fojtík



V době, kdy jsme připravovali publikaci o vozovně, jsme znali poměrně dost historických snímků. Tento mezi ně nepatří a získali jsme ho díky zaměstnanci vozovny Richardu Seidlerovi, který nám ho do publikace sám iniciativně nabídl, za což mu patří poděkování.

## Představenstvo projednalo

Od uzávěrky posledního čísla se vrcholný orgán naší společnosti sešel na dvou jednáních. Nejprve v pondělí 25. února a poté o dva týdny později 11. března; na programu jednání byly následující body:

**Zpráva o postupu při šetření a ohlašování mimořádných událostí při provozování dráhy a drážní dopravy.** Představenstvo schválilo postup při šetření a formu rozborů mimořádných událostí v drážní dopravě, které budou předkládány na zasedání představenstva.

**Informace o daňovém dopadu při odškodnění znehodnocení nemovitostí.** Členové představenstva byli seznámeni s možnými řešeními vypořádání včetně daňových dopadů v případech, kdy dojde vlivem

výstavby k znehodnocení nemovitosti

**Zpráva o ustanovení § 30 nařízení vlády č. 178/2001 Sb. – stanovení podmínek ochrany zaměstnanců při práci.** Vrcholný orgán naší společnosti se zabýval problematikou vládního nařízení č. 178/2001 Sb, které stanovuje podmínky ochrany zdraví zaměstnanců, a zejména dopady pro odštěpný závod Metro, který není schopen ve stanoveném termínu vyřešit otázku větrání. Představenstvo v této souvislosti uložilo předsedovi představenstva ing. Milanu Houfkovi, aby předložil materiál na jednání Rady hl. m. Prahy v působnosti valné hromady Dopravního podniku, aby hl. m. Praha požádala o výjimku pro pražské metro z uvedeného vládního nařízení.

**Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů za rok 2001.** Představenstvo projednalo a schválilo hospodaření Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 2001.

**Rozpočet a plánová kalkulace nákladů MHD na rok 2002 a 1. čtvrtletí 2002.** Byl schválen rozpočet Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na rok 2002 a obchodně-ekonomickému řediteli bylo uloženo zpracovat materiál řešící otázku odpisů.

**Zpráva o stavu zprovoznění nízkopodlažních tramvají RT6N1.** Členové představenstva byli seznámeni se současnou situací v otázce rekonstrukcí nízkopodlažních tramvají RT6N1 a uložilo technickému řediteli pokračovat v jednáních se Sdružením kolejových vozidel, s. r. o., která by měla zajistit zprovoznění uvedených tramvají.

-red-

## Lednové výplaty poprvé připravoval Elanor

Začátek roku bývá v ekonomických úsecích vždy velmi náročným obdobím. Uzavírají se výsledky roku předchozího a rozjíždějí se úkoly nové. Letos mezi ně patřilo i zahájení rutinního provozu jednotného zpracování mezd v celé akciové společnosti jako součást nového mzdového a personálního systému Elanor Global, od kterého očekáváme zlepšení a využití jednotných údajů v rámci informačního systému celé akciové společnosti. Intenzivní přípravy a testování probíhaly již od září minulého roku.

K 1. lednu 2002 se mzdové účetní a pracovníci zaměstnanckých útvarů rozloučili se starými systémy výpočtu mezd PMSV a Magic a začala nová etapa.

Mimořádně náročný začátek roku je i pro mzdové účetní. Každoročně v lednu a únoru skoro všichni zaměstnanci zavítají do mzdové účtárny, přicházejí podepsat prohlášení k dani, potřebují potvrzení o zda-

nitelných příjmech pro finanční úřad, potvrzení o výši příjmu pro půjčku, leasing, nebo uplatňují slevy na dani z příjmu z titulu životního pojištění, hypotečního úvěru a podobně. Současně musí mzdové účetní přezkontrolovat, zda všechny potřebné údaje z minulého roku jsou v novém systému správně převedeny, doplněny, vyplněny a zadat aktuální údaje ledna a potom se mohou pustit do zpracování mezd za leden v novém systému. Protože mzdové účetní mají velký smysl pro odpovědnost, přišli do práce i první sobotu a neděli v únoru. Spolu s nimi byl na každém odštěpném závodě a ředitelství konzultant firmy Elanor Global a zástupce výpočetního střediska ředitelství. Dolaďovaly se problémy, které se neobjevily v průběhu testovacího období.

Po zpracování mezd a překontrolování vstupních podkladů pro zpracování mezd a výstupů - zejména vý-

plat zaměstnanců, čekaly mzdové účetní s napětím, zda se přes veškeré úsilí někde nevloudila chyba, zda všechny peníze došly ke všem zaměstnancům a na správné účty, zda všechny srážky proběhly jak měly, zda všichni dostali, co dostat měli. Po výplatním termínu si všichni mohli oddechnout. Povedlo se.

Po první výplatě se samozřejmě objevily připomínky, nebylo jich mnoho a především se týkaly obsahu a tisku výplatních listků. Tato technická záležitost je řešena. Dilčí připomínky k výplatnímu listku jsou pochopitelné, dříve měl každý závod svůj vlastní obsah i vzhled, ale v případě zavedení jednotné formy nebylo možno vyhovět všem.

Měsíc leden a únor prověřil kvalitu práce, odolnost a vytrvalost především mzdových účetních, na kterých ležela tíha odpovědnosti, zda hodiny, dny a měsíce přípravných a testovacích prací týmů lidí ze zaměstnanckých útvarů, mzdových účtáren, výpočetní techniky, OTŘ a dalších budou úspěšně zakončeny.

**Zaměstnancký odbor ředitelství**

# Program kvality služby v roce 2001

Rok 2001 byl čtvrtým rokem rozvoje Programu kvality služby, ve kterém Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost uplatňuje metodologické principy budoucí evropské normy kvality služby ve veřejné osobní dopravě. I v roce 2001 program poskytoval asistenci pražský partnerský podnik RATP prostřednictvím dvou pracovníků návštěv jeho generálního záměrnice pro kvalitu. Nadále probíhala i spolupráce v rámci klubu dopravních podniků CYQUAL.

V dřívějších článcích o našem programu kvality služby jsme zmiňovali jeho souvislost s novou evropskou politikou městské a regionální osobní dopravy a v loňském roce zvláště diskutovaným „Nařízením evropského parlamentu a Rady o nárocích na veřejnou službu a uzavírání smluv o veřejné osobní dopravě...“. Na jeho budoucí dopady byla zaměřena přednáška „Konkurence v MHD“, kterou v prosinci loňského roku pro své členy organizovalo Sdružení dopravních podniků ČR spolu s naší společností.

Program kvality má však svůj nezanedbatelný význam v kontextu rozvoje kvality služby v České republice. Přípravovaná legislativa Evropské unie bude i u nás vyžadovat takovou právní úpravu, podle níž by stát garantoval nediskriminující přístup občanů k základní úrovni veřejných služeb a jejich dostupnost.

## „Občané by všude měli mít stejně kvalitní služby“

Pod tímto názvem přinesly 3. prosince 2001 Hospodářské noviny článek o návrhu věcného záměru zákona o standardizaci vybraných veřejných služeb, který chystá Ministerstvo vnitra ČR. Tento zákon by byl u nás vůbec první právní úpravou obsahující jak definici veřejných služeb, tak parametry jejich dostupnosti z hlediska územního členění a budoucí zodpovědnosti samosprávy za tyto služby.

Klíčovým slovem návrhu věcného záměru zákona je „standard“. Standardem vybrané veřejné služby se přitom rozumí její kvantitativní a kvalitativní parametry, jež by platily po celém území státu. Po zrušení okresních úřadů, které jako zřizovatelé několika set organizací poskytujících veřejné služby představovaly garanty jejich dostupnosti občanům, budou tyto garance předány na samosprávu až u úrovní krajů nebo obcí.

Návrh věcného záměru zákona nevnucuje krajům a obcím nějaká šablonovitá řešení, ale definuje pouze potřeby občanů. Zůstane jen na zvážení samosprávy, jakým optimálním způsobem podle místních podmínek sama danou službu pro občana zabezpečí. Kraje nebo obce se zároveň samy budou rozhodovat, zda občanům danou službu budou poskytovat přes svoji organizační složku, nebo zda vyhodnotí, že by bylo efektivnější ji předat neziskové organizaci či podnikatelskému subjektu.

Standardizace veřejných služeb by jistě představovala neopomenutelné kritérium pro výběrová řízení na poskytovatele některých služeb a vedla by i ke zprůhlednění veřejných soutěží.

Záměr Ministerstva vnitra vypracovat zákon o standardizaci veřejných služeb už získal rámcovou podporu některých krajů a Rady hospodářské a sociální dohody.

## Vývoj standardů kvality služby Dopravního podniku v roce 2001

Výsledky měření ve všech pěti sledovaných standardech kvality v roce 2001 ukazují relativně stabilizovanou úroveň, na kterou se „uskutečňovaná“ kvalita postupně zvedala v průběhu předešlých let vývoje programu. V závěru roku 2001 došlo k významnému zlepšení výsledků především ve standardu „Přesnost“ v o.z. Elektrické dráhy.

Poprvé uvěřujeme grafické vyjádření výsledků měření jednotlivých standardů, které přehledně a pečlivě zpracovala naše kolegyně z oddělení 90 121 slečna Jana Votavová.

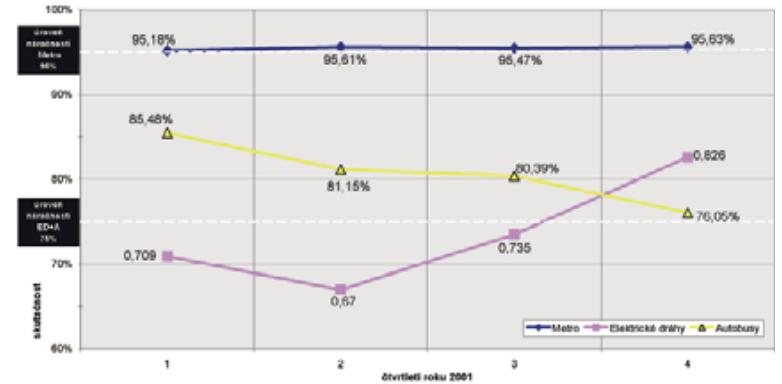
Stručné komentáře se snaží vystihnout hlavní posuny v roce 2001, vycházející z akcí jako jsou úpravy vnitřních předpisů jednotlivých o. z. či celopodnikové směrnice, rozšiřování měřených souborů a objektivizace měření, včetně experimentálních koncepčních úprav některých stanovišť a dalších (\*). Zároveň se komentáře zaměřují na prioritní akce dalšího rozvoje (7).

### 1 Standard „Přesnost provozu“

#### Elektrické dráhy

- \* od začátku roku zavedení principu kontinuálního měření všech spojů ve všech kontrolních bodech, tj. na příklad ve 4. čtvrtletí celkem 3 201 930 naměřených spojů na 120 inframajících v nácestných zastávkách a 11 inframajících ve výchozích zastávkách;
- \* od 1. ledna 2001 úprava předpisu D1/2 omezující povolení nadjetí v nácestných zastávkách na 1 minutu;
- \* od 1. září 2001 definitivní úprava předpisu D1/2 na toleranci pro přesný spoj 0+2 minuty;
- 7 věnovat pozornost zpracovanému dokumentu „Návrhu na preferenční opatření pro rok 2002“;
- 7 ukončit stagnaci zavádění preference tramvají na SSZ (od roku 1993 do roku 1998 realizováno celkem 51 SSZ s preferencí tramvají, v letech 1999 až 2001 pouze 9 SSZ). Články v DP-KONTAKT č. 10/2001 a 2/2002 o křižovatkách nábřeží kpt. Jaroše - Štefánikův most a Palackého náměstí a současný článek o křižovatce nábřeží kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů přináší výsledky měření, které názorně ukazují, že i v dopravně komplikovaných a obtížných poměrech lze vhodně navrženým dynamickým řízením s preferencí velmi významně zvýšit plynulost provozu tramvají a snížit jeho nepravidelnost ve srovnání s řízením bez preference.

STANDARD PŘESNOST PROVOZU - ROK 2001



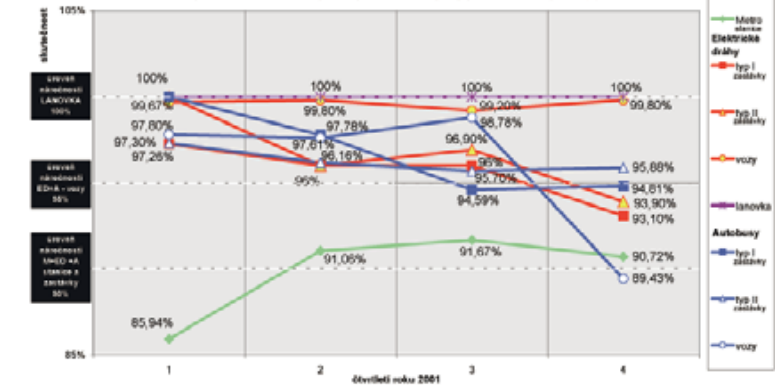
#### Autobusy

- \* v průběhu roku zprůhledněna kontrola přesného času, aby byla minimalizována chybivost měření (sladení časoměry externích měřičů s časý udávanými v palubních počítačích vozidel), což přispělo k zrealizování výsledků;
- \* převzetí tolerance 0+2 minuty uplatněné pro přesný spoj ve standardu od 1. ledna 1998 do provozního předpisu o.z. Autobusy již od 4. čtvrtletí 1999 bylo zřejmým startovacím bodem pro zlepšování výsledků přesnosti obou povrchových systémů.

### 2 Standard „Informování cestujících“

- \* validační měření, zajišťované kapacitami pilota, probíhá od 2. pololetí společně se základním měřením, což objektivizuje výsledek zjištění;

STANDARD INFORMOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH - ROK 2001

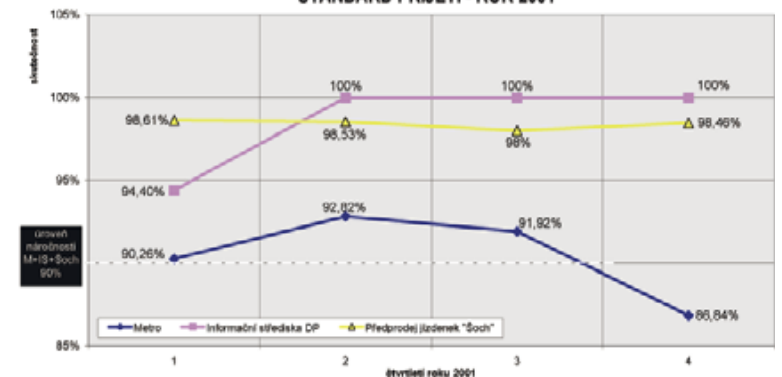


- 7 od 4. čtvrtletí roku 2001 připravovaný dokument „Návrh na úpravy standardu Informování cestujících na rok 2002“, zpracovaný ve spolupráci s o. z. Metro, Elektrické dráhy a Autobusy, přináší nová kritéria a způsoby hodnocení standardu. Doplní se jím sledování nových, především orientačních prvků, informací při výlukách, stanovuje nově tzv. nepřijatelné situace. Nová podoba standardu bude v jednotlivých o. z. uplatněna od 2. čtvrtletí roku 2002.

### 3 Standard „Přijetí“

- \* otevření nového, šestého SDI Letiště Ruzyně v červenci 2001;
- \* realizace nového stanoviště dozorcího ve stanici Malostranská s lepším řešením dispozice pro komunikaci s klientem a s „prodejním okénkem“;
- \* postupné vybavování zaměstnanců Středisek dopravních informací (SDI) novými reprezentativními stejnokroji;
- 7 pokračovat v rekonstrukci stanovišť dozorcího v dalších stanicích metra, především v turistických bodech;

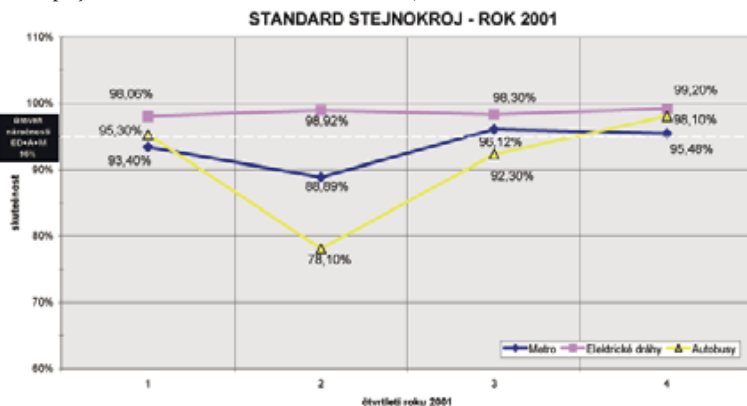
STANDARD PŘIJETÍ - ROK 2001



- 7 vyřešit stabilní prodej jízdenek ve stanicích metra u okének
- 7 rozšiřovat počet SDI (další středisko se připravuje v odbavovací hale ČD na Hlavním nádraží);
- 7 obsah standardu (nový hodnotící polní formulář) se od r. 2002 zaměřuje na objektivnější hodnocení úrovně předprodeje jízdenek fy Šoch (délka front).

## 4 Standard „Stejnokroj“

- \* Pokroku ve standardu bylo dosaženo ozřejmením rozdílu mezi nevyhovující a nepřijatelnou situací v definici standardu;

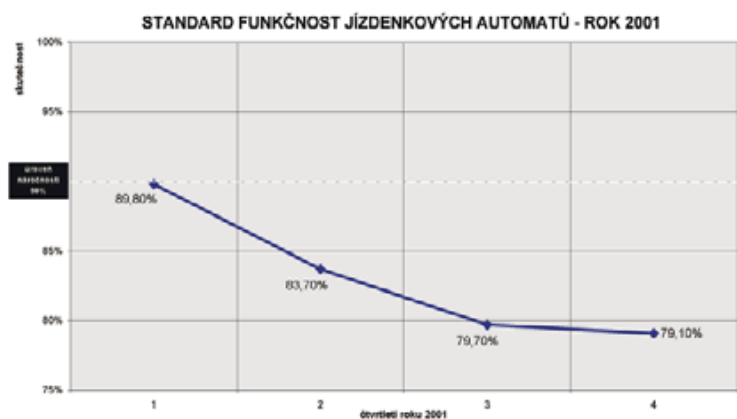


- \* vydání „Vzoru stejnokrojového vybavení zaměstnanců“ pro všechny útvary naší společnosti iniciativou o. z. Elektrické dráhy.

## 5 Standard „Funkčnost jízdenkových automatů“

V rámci celkového hodnocení roku 2001 lze konstatovat, že po velmi příznivém výsledku za 1. čtvrtletí (89,8%) vyhovujících automatů, respektive 90% na zohlednění výdeje jízdenek, se výsledky dalších hodnocených čtvrtletí pohybovaly kolem dlouhodobého průměru 80%, s mírně sestupnou tendencí. K příčinám nevyhovujícího stavu patřily zejména případy úplné nefunkčnosti automatů (často vyplývající z pokusů o ucpání nebo vykradení automatu, event. z obecného vandalizmu) a závady v kontrolních nákupech (chyby v chodu tiskárny apod.);

- \* dobrovolná účast pilota na měření třetiny čtvrtletního vzorku spolu s pracovníky celopodnikového kontrolního útvaru 90 141 přispívá k profesionalizaci měření; zkušenosti s profesionalizací této skupiny měřičů slouží jako model pro podobné postupy v dalších strukturách měření;



- z provedení ročního vyhodnocení rozmístění (resp. dostupnosti) automatů vyplývá, že situace v závěru hodnoceného roku 2001 se zásadně neliší od stavu v roce 2000. Komentovanými dílčími změnami rozmístění došlo k mírnému zlepšení průměrné klasifikace veřejné dostupnosti automatů (stupnice 1-5) z 2,36 na 2,23. Přemístění stávajících automatů není v roce 2002 předpokládáno, prioritním úkolem je instalace rozsáhlé dodávky nových přístrojů. Výrazný podíl automatů s akumulátorovým provozem vytváří předpoklady k instalaci přímo na zastávky povrchové MHD (tzn. s klasifikací veřejné dostupnosti 1). Přednostně je řešena instalace automatu na tramvajovou zastávku Pražský hrád.

## Činnost klubu CYQUAL a jeho vazba na UITP

Členové klubu se scházejí dvakrát do roka na jednoopůl až dvoudenní pracovní zasedání, kde vedle výměny zkušeností z vývoje jejich programů kvality se zaměřují na předem daná speciální témata. Na pařížské schůzi v březnu 2001 tímto tématem bylo řešení neplánovaných situací nepravidelného provozu a jejich měření, speciálním tématem madridské schůze v říjnu byla hierarchizace očekávání klientů. Naše společnost tak získává velmi cenné dokumenty o přístupu jednotlivých členů k řešení řady důležitých otázek vztahů s klienty.

Na madridské schůzi se k dosavadním členům klubu, hostitelskému Metro Madrid, RATP, STIB, TPG a pražskému Dopravnímu podniku připojil nový, mimo-evropský člen, Dopravní podnik města Laval, souměstí Montrealu z kanadské provincie Québec. Osobně jej zastupuje pan Pierre Giard, náměstek generálního ředitele podniku.

Klub CYQUAL se dostává do povědomí UITP, k čemuž přispělo jeho aktivní vystoupení v dvou sekcích barcelonské konference ve dnech 29. až 31. října 2001 na téma „Marketing veřejné dopravy“. Konferenci organizoval TMP - Dopravní podnik Barcelona a FGC - Katalánská železnice, pod patronací Komise pro marketing a rozvoj produktu UITP. V sekci nazvané „Služby orientované na klienta: zapojení klientů a zaměstnanců“ přinesli zkušenosti podniků RATP a TPG naši partneři z Paříže a Ženevy a v navazující sekci „Podnikový management musí využívat marketingových strategií“ pan Giard z Québecu.

Téma podnikového managementu kvality se do činnosti restrukturovaného UITP - Mezinárodního svazu veřejné dopravy plně prosadilo na zasedání **Generální komise pro dopravní management**, které se konalo 23. listopadu 2001 v Ženevě na pozvání TPG. Cíli této Generální komise je zdůrazňovat, že organizace, management služby, lidské zdroje, informační technologie a marketing se stávají klíčovými prvky moderního managementu dopravního podniku, jako doplněk k tradičnímu provozování vozového parku. Předseda klubu CYQUAL a obchodní ředitel RATP pan Bernard Averous byl zvolen předsedou restrukturalizované Generální komise, kde v této funkci nahradil nečekaně zesnulého pana Gerharda Heunemanna z Wiesbadenu. Vedoucím pod-komise pro podnikový management kvality byl jmenován další člen klubu, provozní ředitel TPG, pan Alain Bourion.



## Přednášky členů klubu CYQUAL v naší společnosti

Jako integrální forma spolupráce v rámci klubu CYQUAL byla naplánována série přednášek našich partnerů pro širší plénum vedoucích pracovníků naší společnosti, nabízející širší využití zkušeností těchto podniků na poli managementu kvality. Pro rok 2001 byly naplánovány přednášky zástupců RATP a TPG. Generální zmocněnec pro kvalitu RATP, pan Jean-Maurice Bidault, uskutečnil přednášku 25. září 2001. Přednáška zástupců TPG, generálního ředitele pana Christophera Stuckiho a pana A. Bouriona, plánovaná na 5. a 6. října v souvislosti se zasedáním Řídící komise UITP v Praze, ve které je pan Stucki zástupcem Švýcarska, se neuskutečnila v důsledku bankrotu Swissairu v den jejich plánovaného odletu do Prahy. Přednášku posléze přednesl v náhradním termínu pan Alain Bourion 14. února 2002. Při této příležitosti chci poděkovat hostitelům obou přednášek, panu řediteli Houdkovi a všem technikům, podílejícím se na organizační a technické přípravě přednášek uskutečněných v podzemním zasedacím sálu o. z. Metro na Kačerově, speciálně pak za přípravu a asistenci při power-pointové prezentaci českých verzí panu Jiřímu Pytelkovi.



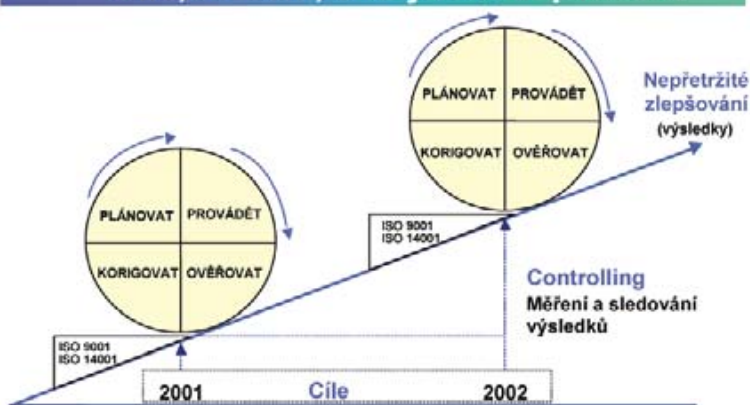
Z přednášky pana Bidaulta v zasedací místnosti o. z. Metro. Foto: Petr Malík

Kompletní grafické zpracování obou přednášek v české verzi je v elektronické podobě k dispozici u pana Pytelky v o.z. Metro a u ing. Petra Vítka, asistenta generálního ředitele.

### Přednáška RATP

Přednáška nazvaná „Program kvality služby pražského Dopravního podniku v porovnání s programem kvality služby RATP v kontextu nové evropské normy“ přinesla nástin historie programu kvality našeho pařížského partnera, přehled jeho prioritních standardů služby a jejich charakteristiky. Zvláštní pozornost je v Paříži věnována metodám měření a profesionalizaci skupin měřičů. Zkušenost Paříže ukazuje, jak **spolehlivost výsledků měření** a stabilita metod odvisí od kvality školení a vedení měřičů. Při aplikaci Demingova kola proces spočívá v:

## Cíle, měření, analýza a zlepšování



- úvodním školením s cílem vysvětlovat měřičům význam jejich práce pro program kvality;

- konkrétním školení o metodách měření, které jsou přibližovány na příkladech kritických situací (vyhovující stav a nepřijatelné situace), ilustrovaných fotografiemi nebo při návštěvách v terénu;
- doplnění měřících formulářů o kolonky „poznámky“, aby měřiči mohli komentovat jimi udělené známky anebo popsali problémy, s kterými se setkávají;
- ve vedení měřičů v terénu náhodnými kontrolními návštěvami;
- analýze poznámek a konstatací vedoucích měřičů na konci etap měření;
- brífinkových/debrífinkových schůzích za účelem sladění postupů a vzájemných diskusích o zajímavých poznatcích před následující etapou měření.

Přiblížen byl **průběh certifikace služby ve Francii**:

• Certifikační orgán Francouzské agentury pro normalizaci, AFNOR certification, ve spolupráci se státním výborem složeným ze zástupců dopravců, organizačních autorit, svazů spotřebitelů a administrativy (výbor značky NF service) vytvořili certifikační předpis upravený pro různé typy služeb (segmenty trhu).

• Tyto předpisy obsahují obecný text zaměřený ke všem typům služby, kterým je všeobecný předpis pro certifikaci (281), a specifické předpisy pro každou službu (př.: 286 Městská osobní doprava).

• Dopravce, který chce například žádat certifikaci autobusové linky, aplikuje odpovídající certifikační předpis (všeobecný a specifický) s odvoláním na normu. Především vyhotoví soubor závazků služby (seznam kritérií popsaných způsobem předepsaným v normě) a nechá ho schválit (validovat) místním výborem, ve kterém jsou zástupci jeho organizační autority a představitelé klientů (svazy spotřebitelů).

• Nejdůležitější fází je informování všech zaměstnanců a zaměstnaneckých odborů o definicích procedur jednotlivých kritérií, která mají být aplikována pro zajištění kvality služby a pro řešení nepřijatelných situací.

• Tato práce v Paříži zabere od 12 do 18 měsíců.

Tato prezentace kladla důraz na několik základních otázek:

• Certifikace se týká jasně definované služby, například autobusové linky, a vyžaduje měření kvality uskutečněné na této lince. Zvyšuje-li se počet certifikovaných linek, současně s tím rostou náklady na měření.

• Certifikace podle evropské normy bude vyžadovat, aby existovaly akreditované organizace, které ji budou moci udělovat. Vznikne otázka certifikačních předpisů.

Pan Bidault zdůraznil, že v RATP certifikace služby vychází z **globální politiky kvality**, v níž je uplatňována synergie certifikací ISO. Přístup ISO usnadňuje zlepšování kvality služby a garantuje trvanlivost certifikace služby.



Podmínkou úspěchu globální politiky v RATP byla **decentralizace**, která z **linek metra a autobusových garáží** vytvořila **rozhodovací úroveň provozního managementu**. Další podmínkou úspěchu je **nastavení a organizace útvaru generálního zmocněnce pro kvalitu**.

**Útvar zmocněnce pro kvalitu** se skládá z 5 lidí. Skupina zajišťuje konkrétní úlohy:

- asistenci provozním jednotkám při zavádění jejich lokálních programů kvality (certifikace služby, certifikace ISO, měření),
- animaci sítě zmocněnců pro kvalitu v jednotlivých závodech,
- navrhuje podnikovou politiku kvality pro generálního ředitele,
- zastupuje RATP ve styku s certifikačními a normalizačními organizacemi,
- technologický dohled pro vyhodnocování významu nových přístupů ke kvalitě (samohodnocení, cena kvality, ...),
- účast na poradách vedení za účelem integrování základních orientací podniku do politiky kvality.

Tato prezentace ukazuje velký rozdíl oproti Praze, kde generální zmocněnce pro kvalitu doposud nemá podíl na přístupech ISO, které nejsou integrovány do příčné podnikové politiky kvality.

Část přednášky byla věnována stručnému **zhodnocení programu kvality naší společnosti**. Program je nastaven podle požadavků evropské normy EN 13816, která zahrnuje 8 „rodin“ kritérií z nichž existující pražské standardy pokrývají rodiny 3, 4, 5 a 6 a jsou definovány způsobem odpovídajícím normě.

**Pro splnění všech požadavků normy bude třeba:**

- rozšířit pole standardů alespoň po jednom za ještě nezohledněnou rodinu, tj. vedle popisných prvních dvou rodin kritérií, kterými jsou nabídka služby a přítupnost, o standardy z rodin bezpečnost a ochrana životního prostředí,

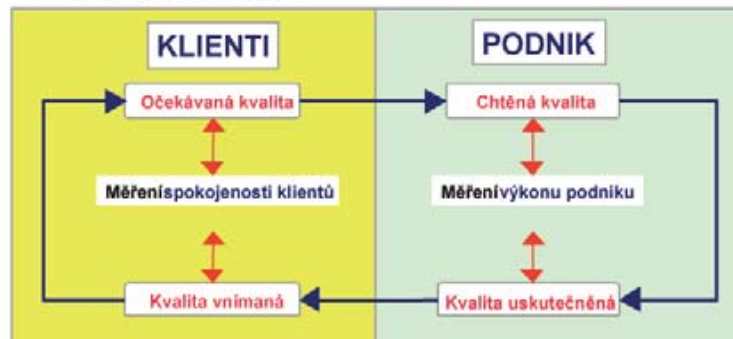
- zavést systém managementu kvality po lince nebo skupině linek. Cílem programu kvality je nepřetržité zlepšování při spoluúčasti všech aktérů. Management prostřednictvím kvality vede k zavedení Demingova kola na decentralizované úrovni.

## Co je to kvalita?

### Cyklus čtyř kvalit:

**Rovnice, se kterou je konfrontován každý podnik:**

⇒ nalézt optimum mezi svými omezenými zdroji a očekávanými potřebami své klientely.



Sledování ukazatelů kvality na lince umožňuje místnímu managementu přijímat korektivní opatření, která jsou nutná a zahájit nový cyklus. Podstatným prvkem je zapojení zaměstnanců zajišťujících službu do analýzy těchto výsledků a do uskutečňování opatření k jejímu zlepšování.

## Nepřetržité zlepšování



- Brát v úvahu očekávání klientů jako nezbytný předpoklad pro jejich spokojenost. Program kvality naší společnosti se týká pravé strany cyklu kvality a není zatím propojen s levou stranou cyklu kvality. Tato levá strana odpovídá dvěma požadavkům vyjádřeným v článku 3.1.6. normy:
  - definování nebo vyhodnocování explicitních a implicitních očekávání klientů,
  - měření kvality vnímané, a spokojenosti klientů.

**Jako doporučení pro další pokračování programu pan Bidault vyslovil:**

Dosažené výsledky jsou pro klienty důležité: nejtít dále by znamenalo podstupování reálné riziko stagnace či vyhasnutí.

Víc než kdy jindy nabývají svého plného významu tři S managementu :

- Donner du Sens / Udávat směr
- Suivre / Sledovat
- Soutenir / Podporovat

Vedle orientace na kvalitu, která je nástrojem vývoje podniku, je zásadní usilovat o sdílení ducha služby. Norma doporučuje soustředit se na očekávání klientů a na jejich základě stanovovat prioritní akce. Klienty jsou samozřejmě cestující, ale též město a poslanci.

**Konkrétně jsou možné dvě cesty:**

- 1 – Pokračování v globálním programu:
  - Rozvinout doplňkové standardy
  - Zlepšovat využívání výsledků programu kvality prostřednictvím systematické komunikace v dotčených sektorech podniku s komentáři a hledáním způsobů zlepšování = to je začátek formalizace managementu kvality.
- 2 – Zavést projekt certifikace pilotní autobusové či tramvajové linky a inspirovat se tím co bylo dosaženo v Paříži a co se připravuje v Bruselu. V Bruselu se bude jednat o první případ přizpůsobení se principům certifikace služby mimo Francii a především první vytvoření sbírky závazků služby přizpůsobené jinému kontextu. Obzvláště zajímavé pro Prahu bude sledovat vývoj jednání mezi STIB Brusel (bruselský dopravní podnik) a AFNORem (Francouzská normalizační agentura). Příležitostí pro bližší seznámení se s vývojem bruselského projektu bude spolupráce v rámci klubu CYQUAL a doufáme, že i letošní podzimní přednáška zástupců STIB v Praze.

Zhodnocení přednášky p. Alaina Bouriona z TPG si ponecháme na příště.

**Ing. Zdeněk Došek s významným přispěním Josefa Černohorského**

# Současný stav stavby tramvajové tratě Hlubočepy - Barrandov

V říjnu loňského roku byla slavnostně zahájena stavba tramvajové tratě Hlubočepy - Barrandov poklepem na základní kámen. Začalo tím, více jak dvouleté období usilování o vybudování něčeho, co dosud historie pražských elektrických drah nepamatuje.

Projektanti a architekti nazvali tuto stavbu tratí do nové éry - do nového století, a to nejen díky základním technickým parametrům, ale i pro celkové urbanistické ztvárnění a použití jednotlivých architektonických detailů.

O projektu tramvajové trati již bylo v souvislosti se slavnostním zahájením v minulém roce psáno (v listopadovém čísle DP-KONTAKTu). Přesto bychom rádi oživilí paměť čtenářů alespoň základními informacemi:

Délka trati od smyčky na Zlíchově k dočasné smyčce na sídlišti Barrandov na konci Werichovy ulice je 3 560 metrů. Složitě morfologické podmínky terénu si vynutily návrh dvou na sebe navazujících estakád, a to hlubočepské a estakády přes Růžičkovu rokli o celkové délce 780 metrů, kterými je mimo jiné překonán průměrným stoupáním 6% značný výškový rozdíl přes 125 metrů. Dva podjezdy pod Lamačovou ulicí a Tréglovou ulicí na sídlišti o celkové délce 360 metrů a řada úseků vedených v protihlukových koridorech jsou nemalým příspěvkem k tomu, aby tramvaj co nejméně kolidovala s individuální automobilovou dopravou a co nejlépe snížila hlukost v hustě zastavěné oblasti. K minimalizaci negativního vlivu na životní prostředí přispěje i nově řešená konstrukce kolejového svršku a jeho variabilita, například vedení v zatravněných úsecích.



Výstavba tramvajové tratě si vyžádala zrušení některých parkovacích míst, která budou nahrazena dvěma budovami šestipodlažních garáží.

Tramvajová trať má šest zastávek: Hlubočepy, V Bokách, Ateliéry, Chaplinova, Klukovická a sídliště Barrandov. Jednotlivé zastávky jsou moderně pojaty, barevně odlišeny a doplněny řadou nových prvků. Trolej v celé délce bude zavěšena na kruhových prstencích tzv. trolejových branách.

Dovolte několik slov k dosavadnímu průběhu stavby a současnému stavu prací. V průběhu října a listopadu se rozeběhly práce zejména na obou estakádách, které jsou nejsložitějšími objekty na celé trase. Složitost díla dokumentuje i bezmála 160 objektů inženýrských sítí (silnoproudé, napájecí i osvětlovací kabely, telekomunikační kabelovody, vodovody, plynovody, teplovody i kanalizace), z nichž řadu je nutno překládat před zahájením prací na vlastní tramvajové trati. V současné době je rozestavěno nebo již dokončeno asi 60 „síťářských“ objektů. Celý úsek vyžaduje vybudování náročného napájecího systému včetně dvou měniren.

Začátek podjezdu pod Lamačovou ulicí.



Pracovníci dvou sdružených dodavatelských organizací SUBTERRY a. s. a ŽS Brno a. s. se potýkali nejen s nepřízní počasí, ale i se zálužnostmi přírodních podmínek, v nichž je trať budována. Například horší geologické poměry pro zakládání mostních objektů si lze jen těžko představit. Komplikace nastávají i v místech nutných dočasných úprav automobilové dopravy a pohybu pěší veřejnosti. Všechny změny jsou důsledně projednávány s orgány hl. m. Prahy, obvodu Městské části Prahy 5 a Policie ČR. V současné době probíhají práce téměř v celé délce budoucí tramvajové tratě.



Budoucí konec estakády přes Růžičkovou rokli.

Základy pilířů estakády přes Růžičkovou rokli jsou prakticky hotovy, pilíře jsou založeny v hloubce téměř 30m pod terénem. Barrandovská mostní opěra a dva z přilehlých pilířů se již začínají rýsovat i nad zemí. Práce jsou zahájeny i na základech hlubočepské estakády a na traťových podjezdech Lamačovy i Tréglovy ulice. Rozestavěna je řada opěrných zdí v celé trase. Velké úsilí se v současné době věnuje přeložkám sítí v Lamačově ulici, odkud musela být odkloněna veškerá doprava včetně MHD.

Práce na dvou objektech nadzemních šestipodlažních garáží, které se stavějí náhradou za úbytek parkovacích míst v trase tramvaje, pokračují tak, aby je bylo možno zprovoznit v polovině letošního roku.

Rozestavěné úseky zejména v hustě obydleném území v sídlišti Barrandov ztěžují jeho obyvatelům každodenní život. Doufáme že konečný efekt v podobě nového moderního systému MHD na Barrandově, bude dostatečným vynahrazením trpělivosti, se kterou se budou muset občané vyrovnávat ještě déle než rok s důsledky, které sebou taková rozsáhlá a náročná stavba přináší.

Ing. Karel Volf, Inženýring dopravních staveb, a. s.  
Foto: Petr Malík

Stavba estakády přes Růžičkovou rokli.



Po zveřejnění článku o lince č. 21 se připomínky nesesypaly, takže vznikl dojem, že jsem tentokrát žádnou chybu neudělal. Zato došel do redakce poměrně obsáhlý dopis a v něm četné opravy a doplnění ke starším článkům. Jako reaguji na každou připomínku, odpovím i na tento dopis, snad mi prominete, že až později. Jen jedno je nutno říci hned – při popisu změn tras linek v odstavci „Trocha historie“ nechci a s ohledem na rozsah článků ani nemohu uvádět všechny změny, ke kterým v pravidelném linkovém vedení docházelo; věnuji se jen těm důležitějším, podrobnější jsem tam, kde změn nebylo tolik. Pokud se někdo zajímá o tuto problematiku hlouběji, musím ho odkázat na odbornou literaturu. A pak přišlo jedno doplnění – čtenář se domnívá, že název vily Belárie vznikl počestvím slov bella aera, což by se velmi volně dalo přeložit jako příjemný nebo čerstvý vzduch. S ohledem na umístění této lokality by to mohla být i pravda, v odborné literatuře jsem se však s tímto vysvětlením nesešel a o správnosti rodu nejsem přesvědčen též. Ovšem otázka, zda se jednalo o nápad pana Vítky, který vilu stavěl, či zda vycházel ze staršího názvu, tím opět zodpovězena není. A tak si přestaneme lámat hlavu a zveřejníme poslední připomínku, která se týká „blokových smyček“. Jako příklad jsem uveřejnil názor čtenáře, že se jedná o taková obratiště, kdy vlaky k obrácení směru využívají normální tratě díky jejich uspořádání. Jiný čtenář se domnívá, že tomu tak není, naopak že termín blokova smyčka se užívá tam, kde je pouze obratiště, vybudované kolem bloku domů; jako příklad uvádí Harfu. Oba názory jsou zajímavé, ale já to nerozsudím; proto se již raději podíváme na vývoj vedení linky č. 22.

## Trocha historie

Obvyklý začátek tohoto odstavce: poprvé vyjely tramvajové vlaky s označením 22 dne 1. srpna 1928 dnes (a ani v dalších člancích) již nebudu moci používat, protože by to nebyla pravda, i když linka byla skutečně zavedena v uvedený den. Ovšem „dvaadvacítku“ mohli cestující vidět již o dva roky dříve, kdy se konal Vsesokolský slet a pak ještě o rok později, rovněž jako účelovou linku. I když to není bez zajímavosti, nejedná se o pravidelné vedení, a proto se těmito případy nebudeme ani do budoucna zabývat. Onoho 1. srpna 1928 vyjely vlaky linky č. 22 z konečné zastávky na Vypichu přes Pohořelec k Chotkovým sadům, sjely na Klárov, přešly Mánesův most, minuly Národní divadlo, přes Můstek dorazily k Muzeu a po dnešní Vinohradské ulici dojezdy až ke krematoriu, kde byla druhá konečná. 1. ledna 1933 opustily na čas snad nejkrásnější trať po Mariánských hradbách a začaly jezdit kolem

revoluce – opravdu revoluční změna názvu), o letních víkendech 1977 a 1978 ji můžeme vidět až v Hostivaři, kam je natrvalo prodloužena 19. prosince 1980, když ale již v létě téhož roku opustila Václavské náměstí a začala jezdit v centru po dnešní trase. K poslední změně (pomineme-li zkrácení na Vypich na začátku 90. let) došlo 4. října 1982, kdy s otevřením nové tratě dojíždí pravidelně až do konečné zastávky Nádraží Hostivař. Jak vidíte, nebylo těch změn zase tolik; základní směřování v dopravním systému města si linka vlastně udržela (až na změnu Vinohrady – Vršovice) po celou dobu svojí existence.

## Současná pravidelná trasa

Bílá Hora – Malý Břevnov – Vypich – Říčanova – Břevnovský klášter – U Kaštanu – Drinopol – Marjánka – Malovanka – Pohořelec – Brusnice – Pražský hrad – Královský letohrádek – Malostranská – Malostranské náměstí – Hellichova –

# 22

Újezd – Národní divadlo – Národní třída – Karlovo náměstí – Štěpánská – I. P. Pavlova – Náměstí Míru – Jana Masaryka – Krymská (T) – Ruská – Vršovické náměstí – Čechovo náměstí (T) – Koh-i-noor – Slavia – Kubánské náměstí – Průběžná – Na Hroudě – Nádraží Strašnice – Radošovicová – Na Padesátém – Zahradní Město – Sídliště Zahradní Město – Na Groši – Hostivařská – Nádraží Hostivař

Z Klárovy na Malostranskou se svezeme v příštím DP-KONTAKTu s linkou č. 23, jak jsme si ostatně slíbili již při povídání o „osmičce“, ve kterém byla popsána trasa z Bílé Hory. Ale než se na Klárov dostaneme, musím se, i když už jsem s tím asi trapný, opět zmínit o malých a velkých písmenech. Plán Prahy uvádí ulice Na Hroudě a Na padesátém s malým h a p, Na Groši pak s velkým G. Aniž bych si přisvojoval právo rozhodovat, co je správné, nechápu, proč seznam zastávek uvádí názvy s velkým H a P (Groš souhlasí). Snad to někdy někdo objasní. Ale teď už se vydejme pod Letnou. Místní název Klárov označuje prostranství (pokládá se za náměstí), na kterém se nacházejí zastávky Malostranská. Ty se přejmenovaly při otevření stanice metra, jejíž název není příliš popisný, ale dejme tomu hezký. Pojmenování Klárov připomíná univerzitního profesora Aloise Klára, který žil v letech 1763 – 1833 a založil Klárov ústav slepců, jehož budova (čp. 131) z roku 1844 zde dodnes stojí. K současnému názvu si řekněme jenom to, že Malá Strana byla založena jako Nové Město (to není chyba; název Menší Město dostala až po založení současného Nového Města Karlem IV.) roku 1257; je tedy po Starém Městě nejstarší částí Prahy – pochopitelně s výjimkou Vyšehradu a Pražského hradu, ne však Hradčan, které (jako poddanské mēs-

A jedna zajímavost nakonec – kostel se mohl za minulého režimu stát katedrálou se sídlem arcibiskupa pražského – to kdy byly bohoslužby v katedrále sv. Víta trnem v oku tehdejšími vládcům. Pouze osobní statečnost tehdejšího generálního vikáře monsignora Stehlíka tomu zabránila.

Ostrými oblouky vjedeme do Karmelitské ulice a jsme na tom s popisem stejně, jako na Malostranském náměstí – takřka zde není dům, který by nestál za povšimnutí. Už jejich názvy (například U tří jetelových lístků, U zlatého pštrosa, U zlatého ořechu, U Ježíška, U bílého kříže nebo U tří stříbrných hvězd) jsou okouzlující. Je tu i řada paláců – Vrtbovský (s přílehlou známou zahradou – žil v něm český malíř Mikoláš Aleš), Lažanských (nezaměňovat se stejnojmenným palácem s kavárnou Slavia proti Národnímu divadlu, tam dojedeme až za chvíli), Thun-Hohenštejnský, Hardubal-Chamaré, zvaný Muscovský a Rohanský. S odkazem na odborné průvodce si povšimneme jenom dvou staveb. Kostel Panny Marie Vítězné (u zastávky Hellichova do centra), ve kterém je od roku 1628 umístěna světoznámá vosková soška Pražského Jezulátka, je součástí kláštera karmelitánů (odtud i název ulice). Původně byl stavěn (1611 – 13) německými luterány podle vzoru římského kostela Sta Trinita dei Monti, karmelitáni jej postupně v letech 1624 až 1669 přestavovali do dnešní podoby. I když se jedná o jednu z prvních barokních staveb v Praze, pozoruhodnou nejen svou římsky orientovanou architekturou, ale i vnitřním nádherným vybavením, přece jen návštěvníky nejvíce přitahuje právě zmíněná milostná soška, ve světě známá jako Bambino di Praga. Druhou stavbou na opačné straně ulice je budova archivu, původně kostel sv. Maří Magdaleny, postavený v 17. století na místě románského kostelíka stejného zasvěcení. Jeho funkce nepřezila reformy císaře Josefa II. Po dostavění domovních průčelí roku 1879 už původní kostel připomíná jen hrnatá paměť, vystupující nad hřeben střechy. Místo je ovšem pamětné tím, že jsou zde pohřbeni oba Dienzenhoferové, kteří vtiskli této části města podobu, zachovanou v podstatě dodnes. Zastávka Hellichova je pojmenována podle příčné ulice, která má tento název od roku 1952. Bydlel v ní český malíř Josef Vojtěch Hellich (žil v letech 1817 – 1880).

Tato ulice také odděluje Karmelitskou od ulice Újezd, pojmenované podle bývalé osady, doložené již ve 13. století. Zde si povšimneme tří staveb – vlevo v našem směru Tyršova domu, původně Michnova paláce, který od státu odkoupila v roce 1922 Česká obec sokolská; ta jej rozšířila a upravila pro tělovýchovné účely. Na nádvoří stojí socha zakladatele Sokola Miroslava Tyrše od L. Šalouna. Kousek dál vpravo je dům č. 412/17 zvaný U Knoflíčků, kdysi viniční lis, pro nás zajímavý tím, že mohl patřit naší společnosti; návrh byl však v roce 1990 zamítnut s poukazem na nedostatečné zdroje pro údržbu. Nu a všichni víme, že v jeho západní části je dolní stanice lanové dráhy. Třetí stavby si nepovšimneme ani tak z historického, i když se jedná o raně klasicistní dům zvaný U Lísků, jako z dopravního hlediska: půdorys domu zachovává bývalou uliční čáru před Újezdskou branou a tím silně vadí dnešnímu provozu. Ale to bychom mohli s úspěchem namítnout, že nejen on, že vlastně všechny. Zanecháme snů o širokém levobřežním bulváru, kterému by padla za oběť třetina Malé Strany, Čertovku také nebudeme zasypávat a odbočíme do Vítězné ulice (v opačném směru pozor na průjezdní profil).

Šířkové poměry se zlepšily, i když ne o mnoho. Je vidět snahu navázat na Národní, zejména v části za mostem Legií. Jak už jsme si pověděli v souvislosti s linkou č. 9, jeho řetězový předchůdce byl druhým nejstarším mostem v Praze (1841). Současný most byl postaven v letech 1911 – 14 podle návrhu architekta A. Balšánka. Převzal název svého předchůdce – most Františka I. (1768 – 1835, německý a rakouský císař). Pak se jmenoval třikrát Legií: poprvé v období 1919 – 1940, podruhé v letech 1945 – 1960 a potřetí od roku 1990 dodnes. Legie, vojenské sbory, složené z Čechů a Slováků, bojovaly v zahraničí v období I. světové války (legie v Rusku i po ní) a jak je vidět, byly trnem v oku jak Němcům, tak komunistům. Ti první dali mostu název Smetanův, ti druhí I. máje. Kamenné stavby na koncích mostu nebyly myšleny jako prodejní stánky,

## Provozní parametry

linka č. 22	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpo.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	20	16	20	11	11	11	11	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							66,5	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							20 974	
sestava vlaků							2 x T	

střešovické vozovny a přes Špejchar. Již na podzim téhož roku byla linka zkrácena k Olšanským hřbitovům, ale po třech letech naopak prodloužena až do Průběžné, kde ji můžeme potkat i dnes; tenkrát tam však dorazila z opačného směru. Ani ne po roce je na opačné straně prodloužena na Bílou Horu (nebo horu – o tom jsme už psali při jízdě linkou č. 8), 1. září 1942 se vrací na trať kolem Pražského hradu, za dva měsíce nato je opět zkrácena k Olšanským hřbitovům a 12. března 1951 na Vypich. Za deset let a jeden den, tedy 13. března 1961, mění trasu radikálněji – od Muzea je vedena Mezibranskou ulicí na náměstí I. P. Pavlova, odtud na náměstí Míru a starými Vršovickými na náměstí Svatopluka Čecha a do Minské. (Je to blokova smyčka? Není? Viz výše.) Pět a půl měsíce nato začne opět jezdit až na Bílou Horu a 9. ledna 1967 opouští tehdejší náměstí Krasnoarmejců (dnes Jana Palacha) a začíná trvale jezdit Malou Stranou. V roce 1969 volí mezi zastávkami Muzeum a Náměstí Míru kratší trasu Škrétovou ulicí, před Vánoce mi 1972 je prodloužena na dnešní Kubánské náměstí (tehdy náměstí Kubánské

tečko) vznikly později. Ale o tom až příště. Odbočíme do Letenské ulice, projedeme kolejovou splítku a jsme na Malostranském náměstí.

Zde bych musel suplovat turistické průvodce, protože co dům, to historie. A tak se zastavme pouze u jeho dominanty – kostela sv. Mikuláše (nezaměňovat se stejnojmenným na Staroměstském náměstí), nejvýznamnější stavby pražského baroka. Jako součást jezuitského profesního domu dělí původní náměstí na spodní a horní část (dříve jinak pojmenovanou). Stojí na místě původního gotického farního kostela z roku 1283 a je obecně připisován otci a synu Dienzenhoferovým; faktem je, že mají na stavbě obrovský podíl a například kupole a zvonce, které tvoří neodmyslitelnou část dominanty Prahy, je pouze jejich dílem. Celý kostel však začal být stavěn podle návrhů F. Carattina a G. D. Orsiho z poslední třetiny 17. století v roce 1701 a dokončen byl zvonicí roku 1756; stavba tedy trvala 53 let. Výzdoba mimořádného interiéru je dílem tehdejších nejvýznamnějších mistrů. Na varhany, které byly roku 1964 rekonstruovány, hrával i W. A. Mozart.





Foto: Petr Malík

ale jako architektonicky dokonale ztvárněné budky pro výběrčí mýtného, které se muselo za přechod či přejezd mostu platit. A ještě jedna dopravní zajímavost – povšimněte si, že most je na straně u Národního divadla rozšířen; už tenkrát se totiž počítalo se samostatným odbočným pruhem pro silniční dopravu, který tam ovšem není dodnes. Protože věřím, že každý ví, kdo to byl Bedřich Smetana a co to je 1. máj, skončíme zde bez dalšího povídání tento odstavec a podíváme se, jak si linka č. 22 vedla ve statistikách nehodovosti.

### Nehodová místa

Dnes naposled budeme vycházet z rozboru nehod v roce 2000, příště již bude k dispozici nový, dokumentující vývoj v této oblasti v roce minulém. Ale ani starší údaje nevaří, protože při zpracovávání nového dokumentu bylo zjištěno, že úseky s největším počtem dopravních nehod se nemění – stále zde na čelních místech figuruje Ječná, Národní, křižovatka Újezd... Měli bychom se nad tím zamyslet. Jestliže známe místa a úseky, kde dochází dlouhodobě k vyššímu počtu nehod, měli bychom tam být ne sedmkrát, ale třeba sedmasedmkrát opatrnější, když to bude potřeba. A to píšu i při vědomí, že jsem osobně nepřitelem termínu „zvýšená pozornost“, protože pozorní musíme být přece pořád tak, jak nám naše smysly dovolí. Linka č. 22 byla mezi ostatními na 14. místě, což není zase tak strašný výsledek, uvážíme-li, že její trasa vede skoro všemi místy, která jsou známa jako nejvíce nehodová.

Její vlaky ujely v roce 2000 1 584 049,2 vlakokilometrů a při počtu 92 nehod (druhé nejvyšší číslo) vychází 17 217,9 vlakokilometrů na jednu nehodu, což dává ono 14. místo. Když vyneseme společný úsek s linkou č. 23, zjistíme při nahlédnutí do topografických map, že v žádném z koncových úseků nedošlo k více než 5 střetům s motorovými vozidly ani k železniční nehodě, ale (bohužel) ke 4 střetům s chodci (u zastávek Kubánské náměstí, Nádraží Strašnice, Zahradní Město a Hostivařská). Naštěstí zde nebylo zaznamenáno vjetí do nesprávného směru či vykolejení. To je pro dnešek vše. Podrobnému rozboru dopravní nehodovosti v roce 2001 se budeme věnovat v samostatném článku, který naleznete v příštím čísle DP-KONTAKTU.

### Závěr

Opět můžeme bez nadsázky tvrdit, že linka č. 22 má nezastupitelné místo v systému pražské MHD, její trasa je zařazená a vyžití značné, což svědčí o správnosti jejího vedení. Nechci ani domyslet, co by se stalo, kdyby s tratí A metra došlo ke zrušení trati v Chotkově ulici, jak se původně navrhovalo. A tak jedinými vadami na kráse jsou vlastně jen ty nehody a pak z různých míst přivandrovalí lidé, kteří krádežemi znechucují cestující, zejména v trase od Perštýna po zastávku I. P. Pavlova... To první můžeme ovlivnit, to druhé už méně. Přejme tedy „dvaadvacítce“ do budoucna vyšší bezpečnost a jejím cestujícím klid a pohodu.

-zjs-

## Dopravní nehodovost v minulém roce

V minulém roce se bohužel zastavil dlouholetý trend snižování celkového počtu nehod s účastí vozidel naší společnosti a nepříznivou bilanci ještě podtrhlo zvýšení počtu dopravních nehod zaviněných našimi řidiči. Tento stav bude jistě předmětem hlubších odborných analýz ze strany odštěpných závodů, proto zde uvedeme pouze základní čísla a v dalším textu se soustředíme na některé okolnosti, které číselná statistika plně neobjasňuje.

Hledat podrobně příčinné souvislosti nehodovosti za minulý rok by asi byla nadlidská a neefektivní práce. Pojednejme tedy alespoň stručně o vývoji tří základních komponentů, majících vliv na vznik nehod:

### 1. dopravní cesta

Její kvalita (ať už v drážním – převážně tramvajovém nebo v silničním prostředí) je určována především hustotou ostatního provozu, ale i chováním všech účastníků. Zde je nutno konstatovat, že tolik slibovaná náprava téměř plošného nedodržování zákonných ustanovení o provozu na pozemních komunikacích (zákon č. 361/2000 Sb.) se nedostavila, stále více řidičů nebere na vědomí základní normy tímto zákonem stanovené. Do absurdních rozměrů roste nekázeň zastavení a stání; dopravní značení i ustanovení vycházející ze zákona (zákaz zastavení 5 metrů před přechodem pro chodce, zákaz stání méně jak 3,5 metru od kolejnice v denním období, zákaz zastavení v prostoru zastávek tramvají i autobusů a dlouho bychom mohli pokračovat) jsou pro naprostou většinu cizích řidičů – ale bohužel i policistů (!) „malíčkosmi“, kterými nestojí za to se zabývat. Ale stará pravda říká, že *kdo je věrný v malíčkostech,*

*je věrný i ve velkém.* Budou-li se důsledně postihovat „malíčkosmi“, nebude docházet k nehodám „ve velkém“. Aplikace pradávnejší moudrosti je aktuální i v dopravě. Tyto řádky asi nebudou podrobně číst ti, kteří mají pravomoc daný stav zlepšit, ale měli bychom si i my uvědomit, že při jízdě s vozidlem MHD jsme součástí dopravní cesty ostatních řidičů. Chtějme a snažme se současný neutěšený stav svým jednáním alespoň nezhoršovat.

### 2. vozidlo

Obnovující se vozový park ve všech druzích provozu (mimo obě lanové dráhy, abychom byli přesní) s sebou přináší snižování nehodovosti, vzniklé technickou závadou vozidla (v roce 2001 byla technická závada příčinou zavinění 8 nehod z celkového počtu 647, tj. 1,24 %). Můžeme tedy důvodně předpokládat, že obnova (rekonstrukce) vozového parku bude dále pozitivně působit na tento faktor nehodovosti.

### 3. řidič

Asi by nestačilo ani rozšířené vydání tohoto časopisu, aby se postihly všechny okolnosti z hlediska pracovní kázně, psychologie, lidské

ho faktoru a mnohé další, které se podílejí na selhání osoby řidiče právě ve zlomku vteřiny, rozhodujícím pro vznik nehody. Připomeňme si tedy alespoň prioritní zásady chování při řízení vozidla: Být vždy na vysoké profesní úrovni (často a rádi se za profesionály prohlášíme), umět svou dovedností nahradit selhání nebo zaváhání jiného řidiče, mít pocit zodpovědnosti za přepravované cestující i svěřený majetek. Dodržování obecných i podnikových norem je snad samozřejmostí a požití alkoholického nápoje před nebo během služby by mělo být tím posledním, co zaměstnanec Dopravního podniku udělá.

I když uvedená bilance není povzbuzující, přece jenom je schůdnější cesta k nápravě než před lety, kdy kritický nedostatek řidičů (zvláště v povrchové dopravě) odsouval kvalitu výkonu služby do pozadí. Říkalo se: hlavně, že jezdí – pokud možno i z volna. Dnes už můžeme klidně říci: „Nechceš-li jezdit tak, jak máš, nejezdí vůbec!“ A chceme věřit, že personální výběr, náročnost zkušebních procesů i celkové působení na řidiče přinese své ovoce. To může vést ke snížení škod, nejen ekonomických, ale i provozních, a hlavně ke snížení počtu zraněných a usmrcených osob. A to je snaha, která za to stojí.  
**Mgr. Antonín Ježek,**  
referát dopravní legislativy ředitelství



Foto: Petr Malík

Statistické porovnání počtu dopravních nehod a dalších vybraných ukazatelů v letech 2000 a 2001

	METRO			ELEKTRICKÉ DRÁHY			AUTOBUSY			DP CELKEM		
	2001	2000	% 2001	2001	2000	% 2001	2001	2000	% 2001	2001	2000	% 2001
<b>počet nehod celkem</b>	11	9	122,2	1444	1278	113,0	949	869	109,2	2404	2156	111,5
<b>- z toho zaviněno DP</b>	1	1	100,0	269	251	107,2	377	346	109,0	647	598	108,2
počet usmrcených osob	1	6	16,7	5	3	166,7	2	0	-	8	9	88,9
počet těžce raněných osob	4	3	133,3	25	21	119,0	8	4	200,0	37	28	132,1
počet lehce raněných osob	6	0	-	197	135	145,9	151	155	97,4	354	290	122,1
výše škody celkem (tis. Kč)	0	2	-	41063	31186	131,7	25379	21121	120,2	66442	52309	127,0
- z toho škoda DP (tis. Kč)	0	2	-	15898	10141	156,8	19049	6165	309,0	34947	16308	214,3
- z toho zaviněno DP (tis. Kč)	0	0	-	7101	5454	130,2	2726	2835	96,2	98270	8289	118,6
alkohol u zaměstnance DP	0	0	-	0	2	0	1	1	100,0	1	3	33,3

Dlouhodobé sledování dopravní nehodovosti v naší společnosti

rok	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
nehody DP	2010	1996	1970	1952	2048	2090	2321	2600	2576	2766	2858	2679	2600	2349	2156	2404
neh. DP zav.	597	608	625	641	632	679	689	766	740	756	766	707	667	513	598	647



Stejně jako v minulých letech se také letos s nástupem příznivého počasí roztáčí kolotoč výlukové činnosti v tramvajovém provozu. Bohužel i se všemi negativními důsledky, které investiční a rekonstrukční činnost přináší. Máloliterá oblast činnosti ve stavebnictví (a tam rekonstrukce a opravy tramvajových tratí bezpochyby patří) je tak ostře sledována, jako jsou právě výluky tramvajových tratí. Ne všechna přerušení tramvajového provozu jsou způsobena činností Dopravního podniku - v mnoha případech se jedná o práce cizích investorů. Pro převážnou část cestujících veřejnosti však existuje jasné stanovisko - buď je normální provoz, nebo výluka a když je výluka, tak za to „může“ Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Ukázkou tohoto přístupu byla i loňská rekonstrukce Karmelitské ulice, kde vlastní rekonstrukce tramvajové tratě i z časového hlediska byla „třešnička na dortu“ předchozí komplexní rekonstrukce všech poduličních inženýrských sítí (slaboproudé a silnoproudé kabely, vodovod, kanalizace), chodníku a vozovky. Nejinak tomu bude i v letošním roce - některé dlouhodobé výluky tramvajového provozu (stávající například do

## Jaké výluky nás letos čekají

původního rozsahu výluk je i uskutečnění dvojích voleb do zastupitelských orgánů v červnu a listopadu tohoto roku. Některé původně plánované akce pro letošní rok byly odloženy, protože některé městské části nesouhlasí s dlouhodobými dopravními omezeními v letošním volebním roce (jako příklad lze uvést plánovanou výměnu stropní desky u stanice metra Dejvická, kde by došlo nejen k dvouměsíčnímu přerušení tramvajového provozu, ale i k přerušení průjezdu nekolejové dopravy po Evropské třídě po dobu několika měsíců).

Odklad důležitých výlukových akcí v roce 2002 do roku 2003 není z dopravního hlediska však řešením zrovna nejšťastnějším a přinese posun problémů do dalších ročních období.

V příštím roce dojde k uskutečnění výluk, z nichž některé akce jsou odloženy i z roku 2001 (například Plzeňská), a výluky související s výstavbou tratě metra IV. C odložit nelze. Takže následující rok z hlediska počtu výluk bude skutečně zajímavý.

✓ **Rekonstrukce Českomoravské** - v souvislosti s výstavbou „Zeleného ostrova“ a nové víceúčelové haly na místě bývalého závodu ČKD Lokomotivka, kde bude v roce 2004 Mistrovství světa v ledním hokeji, bude na dobu více než 13 měsíců uzavřena ulice Českomoravská (včetně individuální dopravy). Zároveň budou nové zastávky ve vhodnějších místech a součástí akce je i rekonstrukce smyčky Harfa.

**Termín:** 13. září 2002 - listopad 2003

**Z dalších důležitých akcí pro rok 2002 vyžadující podstatné změny v linkovém vedení tramvají a zavedení náhradní autobusové dopravy jmenujme:**

Seifertova, Francouzská, Štřelnická - ty už k vydání tohoto čísla DP-KONTAKTu byly realizovány.

✓ **KOMOKO (zkratka pro Komořansko-modřanskou komunikaci)** - Oprava tramvajové tratě v úseku Nádraží Braník - Sídliště Modřany

**Termín:** 3. - 16. dubna 2002

✓ **Křižovatka Koh-i-noor** - Výměna kolejové křižovatky na průsečnici ulic Vršovická a Moskevská.

**Termín:** 27. dubna - 29. května 2002

✓ **Náměstí bratří Synků a křižovatka Nuselská x Táborská** - Oprava tratí na náměstí a výměna kolejové křižovatky.

**Termín:** 9. července - 3. srpna 2002

✓ **Křižovatka ulic Lazarská a Spálená** - Výměna části kolejové křižovatky (bez provozu tramvajová trať před Městským soudem (bez náhradní dopravy). Jedná se o jednu z nejexponovanějších křižovatek v kolejové síti elektrických drah.

**Termín:** 23. až 30. července 2002

✓ **Libeňský most** - Oprava tratí na mostě a částí přilehlých kolejových křižovatek.

**Termín:** 30. července - 13. srpna 2002

✓ **Křižovatka ulic Poděbradská a Kbelská** - Oprava části kolejové křižovatky (ve směru od Harfy).

**Termín:** 3. - 13. září 2002

✓ **Ohrada - Palmovka** - Pravidelná revize mostovky.

**Termín:** 17. - 24. září 2002

✓ **Nádražní** - Oprava tramvajové tratě před obchodním centrem Zlatý Anděl (bez náhradní dopravy).

**Termín:** 24. srpna - 8. října 2002

Mimo tyto vyjmenované akce bude dvakrát výluka lanové dráhy na Petříně, k týdennímu částečnému přerušení tramvajového provozu dojde i na Čechově náměstí a u vjezdu do vozovny Hloubětín.

V síti tramvajových linek bude dále realizováno několik desítek krátkodobých (nočních, denních a víkendových) výluk pro nezbytné opravy drážních zařízení.

Výluková činnost letošního roku oproti minulým letům končí mimořádně brzo (s výjimkou Černokostelecké, Českomoravské a Radlické) již 8. října 2002. Důvodem je pořádání summitu „NATO“ na podzim tohoto roku v Praze a je v zájmu bezpečnosti nás všech, aby komunikační síť (včetně drážních zařízení) byla bez stavebních uzávěr. Ostatně po zkušenostech z pořádání zasedání Mezinárodního měnového fondu v září 2000 se tento požadavek jeví jako naprosto oprávněný a bezpodmínečně nutný.

**Problematika náhradních autobusových doprav**

Při výlukové činnosti je linkové vedení tramvají dáno rozsahem pojižděných úseků v kolejové síti. Problémy nastávají, když je nutno zavést náhradní autobusovou dopravu, která buď úplně nebo zčásti nahrazuje přerušené dopravní vztahy. Náhradní doprava v každém případě přináší zhoršení dopravy, a to jak z hlediska narušení přímých přepravních vztahů, tak i z hlediska přepravní kapacity (t.j. kolik autobusů bude na lince náhradní dopravy jezdit). A zde nastává dilema. I když jsou k dispozici perfektní údaje o počtu přepravených osob na jednotlivých trasách v každé časové relaci, nelze předešlým z ekonomických důvodů přepravní kapacitu tramvaje plně nahradit kapacitou autobusovou (v některých případech by tak interval náhradní dopravy klesl hluboko pod jednu minutu). Musí se uvažovat s tím, že část cestujících si sama najde jinou, výhodnější cestu. Tento předpoklad je u každé výluky odlišný, například cestující ze sídliště



Foto: Petr Malík

Radlic a připravovaná výluka v Českomoravské ulici) jsou vyvolány činností cizích investorů při budování celkové dopravní, průmyslové a občanské infrastruktury města.

V letošním roce má být realizováno celkem 18 výluk v rozsahu od jednoho týdne až po dvouleté výluky - oproti roku 2001 se jedná o třetinové snížení (v roce 2001 bylo 27 výluk) týkající se tramvajových tratí.

Lze tedy jen konstatovat, že pravidelný (bezvýlukový) provoz v kolejové síti ED je velmi vzdálen realitě. V průměru každá výluka se dotýká čtyř denních tramvajových linek, při realizaci 18 výluk dojde tak k přibližně 80 změnám linkového vedení, průměrně každá linka na delší či kratší dobu změni svoji trasu třikrát.

Důvodem pro realizaci menšího počtu výluk je v první řadě nedostatek finančních prostředků - náklady na opravy tramvajových tratí a křižovatek se pohybují až v řádu desítek milionů korun (například rekonstrukce tramvajové tratě v Černokostelecké ulici bude stát více než 110 milionů Kč). Náklady na běžnou opravu tramvajové tratě nebo rekonstrukci křižovatky se pohybují v rozmezí 5 až 25 milionů Kč (podle stavebního rozsahu). Dalším důvodem pro „zeštíhlení“

**A nyní k výlukové činnosti v letošním roce**

Nejdůležitějšími výlukovými akcemi jsou:

✓ **Pokračující výluka v Radlické ulici** - ukončení koncem roku 2003.

✓ **Pokračující rekonstrukce Karmelitské ulice** - ukončení 29. června 2002.

✓ **Rekonstrukce Černokostelecké ulice v úseku Vinice - smyčka Černokostelecká** - v Černokostelecké ulici bude na tramvajové těleso položen travnatý koberec (mimo přejezdy) a zároveň rekonstruována smyčka Černokostelecká. Pro zajímavost je třeba uvést, že se jedná zřejmě o nejstarší provozovanou tramvajovou trať, kde nebyla provedena souvislá liniová rekonstrukce - poslední oprava byla provedena na začátku šedesátých let, t.j. před 40 lety.

**Termín:** 29. června - 16. listopadu 2002

✓ **Rekonstrukce ulice Milady Horákové (úsek Pražský most - Špejchar)** - Stejně jako na Černokostelecké bude na samostatném tělese položen travnatý koberec, ovšem po předchozí opravě tratě. Zatravněním tramvajové tratě dojde k podstatnému zlepšení životního prostředí v bezprostředním okolí Pražského hradu.

**Termín:** 16. dubna - 22. května 2002

Řepy do centra mají při výlucce v Plzeňské ulici velice omezený výběr jiných tras, naproti tomu cestující z Vrsovic do centra při výlucce Francouzské ulice mají k dispozici odpovídající odklonové trasy. A právě tyto zvláštnosti jsou rozhodujícím kritériem pro dimenzování náhradní dopravy. „Nafouknout“ přepravní kapacitu náhradní dopravy je velice snadné, ale za cenu obrovských nákladů na provoz náhradní autobusové dopravy.

Dlouhodobá (bez přehánění několikadesetiletá) praxe ukazuje, že kritický bývá první den výluky, kdy cestující používají „starou“ cestu. Poté se zpravidla situace stabilizuje a nasazená přepravní kapacita odpovídá sníženým přepravním nárokům.

Dalším problémem v provozu náhradních autobusových doprav je průjezdnost tras. Pokud je náhradní doprava vedena po kapacitních komunikacích (jako Evropská, Modřanská) je vše v nejlepší pořádku. Potíže nastávají, když je nutno trasu náhradní dopravy vést místními komunikacemi, kde není pravidelný provoz městské dopravy a kde je nutno omezit parkování vozidel. I když se pro zajištění průjezdu podaří parkování vozidel vydaným „Rozhodnutím“ omezit nebo zrušit - nastává problém dodržování zákazu parkování pro nedisciplinovanost řidičů parkujících vozidel. Okamžité zajištění odtahu, aby autobusy mohly jezdit, se v mnoha případech nesetkává se vsříčným postojem odpovědných pra-

covníků. V krajním případě je řešení jednoduché - náhradní doprava prostě nejede. Na tomto poli je skutečně ze strany celoměstských orgánů co zlepšovat a v poslední době není jediné výluky, kdy by se tato situace neopakovala.

Věříme však, že odpovědní pracovníci celoměstských i obvodních útvarů tuto situaci budou respektovat, a že budou i v praxi preferovat zájmy hromadné dopravy před individuální dopravou a zřízení zastávky pro potřeby cestujících nebude podmiňováno počtem právě parkujících automobilů v místě navrhované zastávky.

**Ing. Vladimír Plecítý,**  
oddělení organizace MHD

## Soutěž v jízdě zručnosti řidičů autobusů v roce 2002

Na polovinu května, na úterý 14. a středu 15. května, je připravován 2. ročník vnitropodnikové soutěže v jízdě zručnosti řidičů autobusů. Soutěž se bude opět konat ve Vysokém Mýtě, neboť tam je k dispozici vhodný areál včetně překážek pro soutěžní jízdu, zkušených organizátorů i a rozhodčí s velkými zkušenostmi z obdobných soutěží.

Z každé garáže bude proveden výběr 5 řidičů. Družstvo žen bude jmenováno podle zájmu našich řidiček. Termín zaslání přihlášek je nejpozději do pondělí 15. dubna předsedou organizačního výboru, kterým je pan Jaroslav Koudela - vedoucí odboru zabezpečení provozu o. z. Autobusy.

Soutěžící budou ve Vysokém Mýtě rozděleni do tří skupin, které budou mít samostatný program. Každá skupina bude samostatně absolvovat soutěžní jízdu (3 hodiny), zkušební testy (2 hodiny), prohlídku závodu Karosa (2 hodiny) a besedu o Karose (2 hodiny).

Hlavní soutěžní jízda má 13 hodnocených překážek. Pro zpestření soutěže je navržena samostatně hodnocená soutěžní jízda, a to slalom a couvání s nízkopodlažním autobusem. Soutěžní jízdy mohou probíhat současně na dvou místech, na překážkové trati i slalom a couvání s nízkopodlažním autobusem na jiném místě.

Z pozic soutěže vyjímáme:

❖ Soutěží se v kategorii jednotlivců a družstev, družstva budou tvořit řidiči jednotlivých garáží a jedno družstvo žen bez ohledu na garáž.

❖ Soutěže se mohou zúčastnit řidiči a řidičky autobusů z každé garáže, manipulační řidiči a TH pracovníci, kteří mají uzavřenu vedlejší činnost jako řidič autobusu. Všichni soutěžící musí mít u sebe během soutěže platný řidičský průkaz skupiny D a profesní osvědčení.

❖ Družstvo řidiček bude jmenováno organizačním výborem na základě návrhů ředitelů garáží a DOZ.

❖ Každé družstvo povede jeden nesoutěžící kapitán. Kapitán zastupuje soutěžící při prezentaci, konzultacích s organizátory soutěže, podává protesty u rozhodčích a podobně.

❖ Soutěží se s autobusem typu Karosa B 732 nebo B 932 s mechanickou převodovkou. (Podle možností i s nízkopodlažním autobusem, pouze slalom.)

❖ Soutěž bude hodnocena podle součtu dosažených bodů u jednotlivých disciplín.

❖ Po prezentaci a zahájení soutěže bude provedena hlavním rozhodčím rozprava se soutěžícími, soutěžící si vylosují startovní čísla (nebo budou přidělena podle abecedy). Tímto startovním číslem musí být soutěžící viditelně označen po celou dobu soutěže.

❖ Soutěžící budou rozděleni do skupin na jednotlivé disciplíny podle časového harmonogramu.

❖ Hlavní rozhodčí seznámí soutěžící se závodní trasou. Prohlídka tratě se zúčastní všichni soutěžící a rozhodčí. Prohlídka tratě bude provedena pěšky s výkladem funkcí jednotlivých překážek.

❖ Soutěžící jsou povinni dodržet začátky jednotlivých částí soutěže. Pokud někdo nenastoupí k disciplíně do 5 minut z vlastní viny, je ze soutěže vyloučen.

❖ Soutěžící přebírá autobus před jízdou, seznámí

se s ním a na pokyn rozhodčího se připraví ke startu. Pokud start neproběhne do 5 minut z viny řidiče, je ze soutěže vyloučen.

❖ Před soutěžní jízdou bude provedena u řidičů namátková orientační dechová zkouška na přítomnost alkoholu v organizmu. V případě pozitivního výsledku je řidič v soutěži diskvalifikován.

❖ Soutěžící je diskvalifikován, když neprojde celou soutěžní trasou předepsaným způsobem nebo při vlastním zavinění poruchy autobusu, při porušení bezpečnosti, případně neuposlechnutí příkazu rozhodčího.

❖ Každý soutěžící projede soutěžní trasu jednou. O opakování soutěžní jízdy či diskvalifikaci z jakýchkoliv důvodů rozhodne hlavní rozhodčí. Jeho rozhodnutí je konečné.

❖ Čas soutěžní jízdy bude měřen ručními stopkami rozhodčím, který bude po celou dobu soutěžní jízdy v autobuse se soutěžícím. Za zahájení soutěžní jízdy a sepnutí stopky bude považováno zařazení rychlost-

ního stupně soutěžícím na startu po znamení startéra. Ukončení soutěžního času nastane zmáčknutím stopky rozhodčího v soutěžním autobusu po přejetí cílové čáry. Hodnotí se celkově dosažený čas. Přesný způsob započítání dosaženého času do výsledků soutěže bude upřesněn hlavním rozhodčím před zahájením soutěže.

❖ Soutěž se uskuteční bez ohledu na počasí. Přerušování soutěže může vyhlásit pouze hlavní rozhodčí s tím, že oznámí čas dalšího pokračování.

❖ Všichni soutěžící řidiči se musí zdržovat ve vyhrazených prostorách. Vstup na soutěžní dráhu a do těsné blízkosti soutěžních překážek je v průběhu soutěžních jízd zakázán. Případná nedisciplinovanost bude trestána 100 trestných bodů v ne prospěch soutěžícího.

❖ Soutěžící jsou povinni soutěžit v předepsaném stejnozměrném (uniforma, košile, vázanka). Ředitel soutěže může povolit v průběhu soutěže jednotnou úlevu.

❖ Veškeré protesty se podávají do 15 minut po ukončení všech soutěžních disciplín písemně. V případě neopodstatněného protestu bude soutěžící zatížen 100 trestných bodů. O oprávně-

nosti protestu rozhoduje hlavní rozhodčí, jeho rozhodnutí je konečné.

*Soutěžní disciplíny*

Každý soutěžící absolvuje:

- testovou část - ze zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích,
- soutěžní jízdu na čas po zkušební okruhu a slalom (s nízkopodlažním autobusem) na samostatném okruhu.

*Vyhodnocení a ocenění*

❖ Pořadí nejlepších se stanoví podle součtu bodů z jednotlivých disciplín. Vítězem se stává soutěžící s nejvyšším počtem bodů, stejně se určuje i pořadí na dalších místech. V případě stejného počtu bodů rozhoduje o pořadí postupně - vyšší počet bodů ze soutěžní jízdy, z testu ze zákona č. 361/2000 Sb.

❖ Vyhlášení výsledků soutěže a předání cen se provede po vyhodnocení všech disciplín. Ceny předá ředitel soutěže.

❖ Vítězné družstvo získá putovní pohár ředitele o. z. Autobusy. Členové vítězného družstva získají malé kopie velkého poháru do trvalého vlastnictví.

❖ Poháry za umístění v soutěži jednotlivců získají 3 nejlepší jednotlivci a nejlépe umístěná žena-řidička.

**Jaroslav Koudela, o. z. Autobusy**

**Foto: o. z. Autobusy**

*Obhájí klíčovský Pavel Večeřa svůj loňský triumf?*



Úvodem citace ze „Smluvních přepravních podmínek“ pro cestující v metru:

„Na pohyblivých schodech v metru je cestující povinen přidržovat se pohyblivé madla a stát ve směru pohybu schodů. Na stupně schodů, pohyblivá madla a balustrády je zakázáno pokládat jakékoli předměty. Chůze po pohyblivých schodech je povolena jen ve směru jejich pohybu, pokud to dovoluje obsazení schodů a nedojde k ohrožení bezpečnosti jiných osob. Chůze po zastavených pohyblivých schodech může povolit v mimořádných případech pověřený zaměstnanec dopravce.“

## Zamyšlení nad chováním cestujících na pohyblivých schodech v metru

vozíku. Stačí si představit, že při náhlém zastavení pohyblivých schodů jedoucích směrem dolů vlivem setrvačných sil dojde k uvolnění tohoto vozíku, řetězového pádu a vážného zranění mnoha osob. Zvládat tuto přepravu po pohyblivých schodech nezodpovědně učí i zaměstnanci jistého rehabilitačního ústavu, jak bylo

díl od zábran provazových) jsou zastaveny z důvodu provádění prací na pohyblivých schodech. V tomto případě může i dojít k nenadálému pohybu schodového pásma s následným úrazem.

Cestující, který odsune tyto zábrany a použije svévolně pohyblivé schody k chůzi, tím vystavuje nebezpečí úrazu nejen sebe, ale i všechny ostatní cestující, kteří po něm na schodové pásmo vstoupí. Není v možnostech provozních pracovníků, aby současně fyzicky ohlídl takto zastavené a zábranami zajištěné pohyblivé schody. Než k nápravě nekázně tohoto cestujícího dojde, může být pozdě.

Je stanoveno, že chůze po zastavených pohyblivých schodech je možná pouze v mimořádných případech, povolená pověřeným zaměstnancem dopravce, obvykle osobními pokyny provozních zaměstnanců, případně se současným hlášením staničního rozhlasu. I při této povolené chůzi je potřebné zachovávat potřebnou opatrnost, neboť výška stupně schodového pásma 200 mm a jeho hloubka 400 mm je výrazně odlišná od profilu běžného schodu pevného schodiště.

I původně dobře myšlená informace pro veřejnost, která nabádala cestující stát na schodech vpravo a umožnit mobilnějším občanům chůzi na jedoucích pohyblivých schodech, má za následek, že i při částečně obsazeném schodovém pásmu se stojí vpravo, i když nikdo neprochází. Důsledkem je zvýšené opotřebení pravé strany schodového pásma - tažných řetězů a kladek oproti levé straně ve směru pohybu pohyblivých schodů. Tím se zvyšují nároky na seřizování a provádění mimořádných oprav, a časové a finanční náklady jsou vysoké. Rovněž doba odstavení pohyblivých schodů při opravě je delší, než při provádění pravidelné údržby. Tímto stavem trpí i cestující, neboť při opravách je omezena obvyklá přepravní kapacita na jednotlivých stanicích. Z technického hlediska je nevhodnější využívání stupňů pohyblivých schodů v jejich celé šíři a pouze v nezbytných případech používat pouze jejich pravé poloviny.

Účelem tohoto článku není někoho strašit nebo si stěžovat na nešvary, kterými někteří cestující ztrpčují život provozním zaměstnancům, ale upozornění všem, kteří pohyblivé schody používají jako samozřejmou součást přepravy při svých cestách v metru, že opatrnost při cestování na pohyblivých schodech a stanovené pokyny dopravce se vyplatí dodržovat, zejména k zachování svého zdraví.

Zásadní nutností je bezpodmínečně dodržování zákazu vstupu na pohyblivé schody opatřené pevnými zábranami a neoprávněné manipulace s těmito pevnými zábranami. Na tomto zařízení se provádí opravárenské činnosti, jejichž součástí může být zkouška chodu. Zařízením nezaviněných 230 evidovaných úrazů na pohyblivých schodech v metru za rok 2001 by mělo být pro všechny dostatečným poučením.

**Zpracovala služba technologických zařízení o. z. Metro**



Foto: Petr Malík

Pokud si provedeme krátkou exkurzi v běžném provozu, zjistíme, že mnoho cestujících si ani neuvědomuje, že pohyblivé schody přes všechna technická opatření jsou poměrně nebezpečným zařízením. Je to dáno zejména tím, že nástup a výstup osob probíhá za pohybu schodového pásma a vlivem dynamických účinků při změně rychlosti (rychlost cestujícího není vždy totožná s rychlostí schodového pásma) je velké nebezpečí ztráty rovnováhy a pádu cestujícího. Z uvedeného vyplývá, že nejvíce jsou ohroženi starší cestující se sníženými reakcemi, děti a cestující s omezenou možností pohybu. Zvláštní kapitolou jsou cestující, kteří si svojí omezenou reakci či stabilitu „pořídili“ v některém z restauračních zařízení.

Dalším kritickým úsekem jedoucího schodového pásma je část před výstupem, kde přechází šikmá část v rovnou a kde se jednotlivé stupně „skládají“ do roviny, a samotné místo hřebenového přechodu, kde stupně „zajíždějí“ pod nástupní desku. V tomto místě dochází k mnoha úrazům, nebo v lepším případě zde cestující zanechá část svého oblečení či obutí jako památku na svou nepozornost.

V běžném provozu se však setkáváme i s tím, že pohyblivé chody používají i ti cestující, pro něž tato přeprava není určena, tedy i cestující na invalidním

národním předvedeno v jednom nedávno uveřejněném televizním pořadu s názvem „Když se řekne profese“. Zatím se hromadný úraz tohoto typu nevyskytl, ale nelze ho nikdy vyloučit.

Také pohled na malé děti, které sedí a hrají si na jedoucích stupních schodového pásma alespoň trochu zasměveného člověka nepotěší - je to hazard se zdravím dětí. Udivující je hostejnost nebo podceňování nebezpečí některými dospělými, kteří děti doprovázejí. I úrazy dětí na pohyblivých schodech se bohužel staly.

Další obvyklou „praxí“ cestujících na některých stanicích je zastavení pohyblivých schodů tlačítkem „STOP“ a jejich použití pro chůzi opačným směrem, než kterým se původně pohybovaly. Za příklad může posloužit stanice Smíchovské nádraží po příjezdu vlaku - pohyblivé schody, které jsou trvale provozovány směrem nahoru, jsou zastaveny a chůzí směrem dolů si někteří cestující zkracují cestu na nástupiště metra. Obměnou je chůze po provozně zastavených pohyblivých schodech (zejména v době nižších přepravních nároků), odsunutí zábrany (nebo u některých typů nerespektování světelného návěští) a jejich používání k nepovolené chůzi.

Mnozí cestující si ani neuvědomí, že zastavené pohyblivé schody opatřené zábranami pevnými (na roz-

Základní informace o změnách v provozu jsou zveřejňovány v hromadných sdělovacích prostředcích, jsou vydávány informační letáky a vývěsky na zastávkách. To sice naplňuje literu zákona v tom, že dopravce informuje o změnách, ale ne zcela vyhovuje potřebám cestujících. Jedná se zejména o to, že někdy taková informace prostě zanikne v množství dalších. Nijak výrazně se od ostatních neodlišuje.

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2000 byl proto navržen nový grafický systém informačních prvků, který by odlišil základní informační stav od přechodného stavu. Po zvážení všech aspektů byla přijata kombinace barev žluté a černé, jako výraz „upozornění“ (žlutá má stejný smysl například v dopravní signalizaci, při využití u různých bezpečnostních nátěrů). **Tato filozofie „barevného upozornění na změnu“** byla posléze zvolena pro zastávkové jízdní řády, informační vývěsky na zastávkách, informační letáky pro veřejnost a orien-

mají svou nezastupitelnou úlohu nejen včasné a aktuální informace, ale také informace takového typu, které na první pohled cestujícího na změnu upozorní.



Foto: Petr Malík

## Informování o změnách v městské dopravě v Praze

Provoz městské hromadné dopravy v Praze, která svou sítí linek pokrývá území hlavního města, doznává v průběhu každého roku mnoha změn. Někdy se jedná o změny operativní, způsobované často mimořádnými událostmi (nejrůznější poruchy, havárie a další), většinou však jde o tzv. plánované změny zapříčiněné nutnými opravami a údržbou vozovek nebo tramvajové tratě.

Každá změna s sebou přináší pro cestující určité nepříjemnosti. Linky, jimiž jezdí denně, jedou najednou jinudy, s jiným jízdním řádem, popřípadě místo nich jezdí linky náhradní dopravy. Proto v takových situacích



Foto: Petr Malík

tační tabule v tramvajích (v autobusech zatím z technických důvodů ne). Dále byl systém aplikován i na číselné označení linek na zastávkách, kde v případě, že linka se v zastávce v důsledku změny dočasně neobjevuje, je její číslo šikmo přeškrtnuto přepletkou žluté barvy.

Po zhruba roce, kdy se tento systém postupně rozvíjel, lze konstatovat, že se tato myšlenka ujala a plní dobře svou úlohu pomáhat v rychlé orientaci cestujícím i při organizaci výluk zaměstnancům Dopravního podniku. Důkazem toho mohou být i některá pochvalná vyjádření veřejnosti. Za všechny můžeme uvést například e-mail pana docenta J. Obdržálka, ze kterého citujeme:

Vážení,

rád bych vás (tj. Dopravní podnik hl. m. Prahy) pochválil. Oceňuji totiž vaši ohleduplnost vůči cestujícím při změnách dopravy (které pochopitelně obtěžují a zatěžují úplně všechny zúčastněné), konkrétně to, že jste zavedli a dodržujete:

- změněný rozpis trasy je na žlutém papíře (na zastávce i u některých tramvají uvnitř),
- změněné stanice jsou napsány kurzívou.

Obojí ihned upozorňuje na možné problémy v dopravním spojení.

- Pokud danou zastávkou dočasně nejede některá linka, je její číslo na zastávce přesto ponecháno, ale je žlutě (s tmavým okrajem) škrtnuté.

To je velice dobré pro informaci, a cestující nepřilíh zvyklý, který dojde na tuto zastávku, vidí, že se nemýlí! - jenom, že právě probíhá změna.

A taky bych neměl zapomenout na to, že:

- v rozpisech zastávek na stanicích je uveden v minutách odhad doby jízdy do všech dalších stanic.

Jsou to jistě maličkosti, ale takové, které lidem usnadní orientaci. A nebylo jistě nejjednodušší na ně přijít.

Informačnímu systému je v naší společnosti věnována zasloužená pozornost, protože jako nedílná součást komplexu nabízených služeb přispívá ke spokojenosti cestujících. Zkoušejí a zavádějí se nové typy informačních prvků, jako jsou informační stojany ve stanicích metra nebo informační panel na budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti. Rozšiřuje se spektrum vydávaných tištěných informačních materiálů i distribuční síť, která pomáhá dostat aktuální a přesné informace co nejbližší potenciálnímu zákazníkovi. Stále významnější roli sehraávají i internetové stránky DP, které mimo jiné obsahují i program pro vyhledávání optimálního spojení mezi dvěma libovolnými zastávkami. Všechny tyto služby mají jeden společný cíl, kterým je spokojený cestující.

Ing. Jiří Černík,  
odbor informačních systémů

## A je to tady...

Ptáte se co? No přece další sezona v našem podnikovém muzeu. Že nevíte, kde je? To mi neříkejte! Vždyť se každý rok tak snažím, abych vás o začátku sezony informovala, řekla, co je v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze nového, a samozřejmě také, kde nás najdete.

Takže po pořádku. Naše podnikové muzeum najdete ve střešovické vozovně, jejíž horní dvě lodě byly vyčleněny pro muzejní expozici, kterou tvoří jedinečná sbírka historických vozidel, která pražskými ulicemi vozila cestující už v předminulém století. Ano, nepletete se, čtete správně. Vždyť například otevřený vůz koňské dráhy pochází z roku 1886, letní vlečný vůz, zvaný „ofeňák“, z roku 1896 a moje oblíbená zelená tramvaj č. 88, ta je novější, je z roku 1900. A to je jen střípek ze sbírky vozidel. Můžete zde vidět typické pražské tramvaje, které vozily pražské cestující tři čtvrtě století a skončily v roce 1974, když se pražským podzemím rozjelo metro, i tramvaje řady T - T1, T2 a dokonce T3, kterou můžete v provozu vidět i dnes. Samozřejmě nemůžou chybět autobusy, bohužel jen ty poválečné,



Foto: Luděk Vidím

a také trolejbusy. A ani to není vše. Na kolejích vozovny, i mimo ně, stojí další vozy, kterými se sice cestující veřejnost nikdy nesvezla, ale bez nich by to někdy také nešlo. Jsou to pracovní vozy a vozy nákladní dopravy, pojízdná měnárna a také montážní trolejové věže. Ty píšou v množném čísle, protože letos přibyla k „ereně“ další - montážní trolejová věž Schörling - Škoda 706 RT, tzv. „šibenice“. V letech 1967 až 1971 dodávala německá firma Schörling-Hannover montážní věže vlastní konstrukce na podvozcích Škoda 706 RT (Trambus). Byly to velmi účelně řešené speciální vozy vyráběné kusově, a proto se od sebe v detailech lišily. Praha dostávala ročně 2 až 3 vozidla (celkem bylo dodáno 10 kusů) a postupně jimi byly nahrazeny dožívající montážní vozy Praga RN. V následujících letech patřily „šibenice“ neodmyslitelně ke koloritu pražských ulic - pochopitelně v době, kdy se opravovalo vrchní vedení. V muzeu dochovaný vůz č. 6-0220 byl uveden do provozu v lednu 1969 a patří k prvním dodaným vozidlům s hydraulicky ovládaným kolejovým podvozkem pro pohyb na otevřeném kolejovém svršku. V depozitáři muzea je také přírůstek - lokotraktor, o kterém jsme vás informovali již na podzim loňského roku.

Vynikající sbírku historických vozidel, která byla v roce 1998 jako mimořádně cenný doklad vývoje městské hromadné dopravy v Evropě prohlášena za kulturní památku, doplňuje expozice písemných a fotografických dokladů o historii MHD v Praze a výstavby o praž-

ské podzemní dráze a o vrchním vedení, které sice nevnímáme, ale bez kterého by to opravdu nejezdilo.

Letošní sezona začíná v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze 30. března, je otevřeno od 9.00 do 17.00 v sobotu, v neděli a ve svátek za vstupné 25,- Kč pro dospělé a 10,- Kč pro děti. A něco příjemného na závěr - zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy a jejich rodinní příslušníci mají vstup zdarma. -MJ-

## Ústřední technická knihovna oznamuje

Vzhledem k tomu, že se osvědčil nepřetržitý provoz knihovny, rozhodli jsme se zrušit výpůjční hodiny s tím, že knihovna je k dispozici denně od 6 do 14 hodin (po ohlášení u PhDr. Stegurové, telefon 9619 2305, č. dveří 629 - nová budova). V případě potřeby je možno domluvit se i na jiné době.

Znovu připomínáme, že do služeb knihovny patří i meziknihovní výpůjční služba, fond denního tisku, který je k nahlédnutí denně (retrospektivně za uplynulých 6 měsíců) a fond periodik českých i cizojazyčných.

PhDr. Marcela Stegurová



Foto: Petr Malík

Začátek nového roku bývá příležitostí k ohlédnutí za tím, čeho se dosáhlo v preferenci vozidel městské hromadné dopravy světelnou signalizací (SSZ) během roku minulého.

Popisovat význam a potřebnost preference by již asi bylo nošením dříví do lesa. Přesto je užitečné připomenout si některé skutečnosti.

Významným zdrojem rušení provozu vozidel MHD je hustá síť světelných signalizačních zařízení, neboť zdržení před SSZ snižuje cestovní rychlost MHD a rozptyl zdržení při jednotlivých jízdách pak negativně ovlivňuje pravidelnost dopravy. Zastavování před SSZ na signál stůj mimo zastávky navíc zvyšuje energetickou náročnost provozu MHD. Jízda tramvají i autobusů se často mění na popojíždění hustým sledem SSZ s nuceným zdržováním desítek cestujících, často i před křižovatkami nevýznamných obslužných komunikací nebo před přechody pro chodce.

Podle reprezentativního celosíťového průzkumu, provedeného Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy počátkem devadesátých let (před zaváděním preference), činilo průměrné zdržení tramvají před světelnou signalizací 24 sekund na 1 km jízdy, tzn. v průměru téměř 6 minut při jízdě z konečné na konečnou při tehdejší průměrné délce linky 14,4 km.



Foto: Pavel Fojtík

Rozptyl zdržení před SSZ při jednotlivých jízdách pak na některých linkách dosahoval až  $\pm 4$  minuty, tj. s rozdíly až 8 minut mezi jednotlivými jízdami. Negativní vliv takto vysokého rozptylu zdržení na pravidelnost – nebo spíše nepravidelnost provozu tramvají – je zřejmý. Znamená to, že kvůli rozptylu zdržení na světelných signalizacích, který řidiči tramvají nemohou nijak ovlivnit, by i za předpokladu zcela pravidelných jízdnicích dob i zastávkových pobytů a neexistence jiného zdržení nemohla být dodržena požadovaná přesnost a pravidelnost provozu do 2 minut od jízdnicího řádu (dle Standardu kvality služeb Dopravního podniku hl. m. Prahy).

Uvedené skutečnosti jen zdůrazňují význam a potřebu preference vozidel MHD světelnou signalizací, která může významně přispět ke zrychlení provozu MHD a především ke zvýšení jeho pravidelnosti.

**V Praze je preference MHD před dopravou automobilovou - a jmenovitě preference MHD světelnou signalizací - stanovena jako dopravně politický princip v Zásadách dopravní politiky hlavního města Prahy, schválených Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. ledna 1996. Uplatňování preference MHD vůči automobilové dopravě v řízení dopravy v Praze bylo dále odsouhlaseno usnesením Rady hl. m. Prahy číslo 747 ze dne 25. června 1996.**

**Preference městské hromadné dopravy světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno jedoucimi vozidly MHD tak, aby tato vozidla mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením.**

○ Za SSZ s preferencí lze tudíž považovat jen taková místa, kde světelná signalizace aktivně reaguje na přítomnost vozidel MHD a kde se zdržení a zastavování vozidel MHD před signálem stůj přinejmenším výrazně sníží ve srovnání s řízením bez preference.

## Preference tramvají světelnou signalizací v Praze - stav k 31. 12. 2001

○ Na SSZ s jednoduššími dopravními poměry lze dosáhnout absolutní preference, na složitějších křižovatkách alespoň podmíněné preference.

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

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

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

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

○ **Druhým technickým předpokladem pro preference je možnost přihlašování a odhlašování požadavků vozidel MHD na signál volno, tzv. detekce.** Rozšiřování preference je tak závislé - mimo jiné - na postupu výměny řadičů na křižovatkách a na vybavování křižovatek potřebnými detektory pro vozidla MHD. (Poznámka: do roku 2001 probíhala na řadě křižovatek tzv. prostá výměna řadičů, kdy se staré elektromechanické řadiče nahrazovaly novými mikropočítačovými řadiči, ale detektory nebyly doplňovány. Na těchto křižovatkách nebylo možné preferenci zavést).

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

Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. K 31. prosinci 2001

dosáhl počet SSZ s preferencí tramvají 60 míst, což představuje 31 % z celkového počtu 192 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 26 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná. Postup zavádění preference je uveden v následujícím přehledu.

Rok (stav k 31.12.)	Celkem SSZ na tramvajové síti	Z toho SSZ s preferencí tramvají	%
1993	183	2	1
1994	183	11	6
1995	186	20	11
1996	186	31	17
1997	187	39	21
1998	189	51	27
1999	187	57	30
2000	188	59	31
2001	192	60	31

K tomu je třeba uvést, že **preference nefunguje v těch případech**, kdy dojde k poruše tramvajové detekce a tato porucha není včas odstraněna. U křižovatek připojených na dopravní řídicí ústřednu nefunguje preference navíc tehdy, když obsluha ústředny z nějakého důvodu navolá řízení pevnými signálními programy, (které preferenci neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které preferenci umožňují) – v současné době se týká křižovatek v Holešovicích, na Letné a na pravobřežní komunikaci v úseku Výtoň – Národní divadlo. Perspektivně mají být na dopravní řídicí ústřednu připojeny všechny křižovatký v Praze.

Změny v preferenci tramvají světelnou signalizací v roce 2001

**Preference byla nově zavedena na 6 křižovatkách:**

- Čechův most – Na Františku (při rekonstrukci SSZ),
- Čechův most – nábřeží E. Beneše (při rekonstrukci SSZ),
- Táboritká – Ondříčkova (při rekonstrukci SSZ),
- Olšanské náměstí (při rekonstrukci SSZ),
- Trojská – přejezd tramvajové tratě (současně se zřízením provizorní světelné signalizace; jedná se o signalizaci poblíž křižovatky Trojská – U Sloupu, kde končí prudké stoupání 83 promile a kde tramvaje vjíždějí ze samostatného drážního tělesa situovaného vedle komunikace do profilu ulice Trojské),
- Kolbenova – přechod (nově zřízené SSZ).

**Preference byla zrušena na 5 křižovatkách:**

- Plzeňská – Kartouzská,
- Plzeňská – Tomášková,
- Bělohorská – Ankarská (Vypich),
- Bubenské nábřeží – tramvajová trať,
- Bubenské nábřeží – Argentinská.

**Preference byla zhoršena (omezena) na 1 křižovatce:**

- Černokostecká – Sazečská.

Komentář ke zrušení a zhoršení preference je uveden v dalším textu.

**Preference byla zlepšena (zvýšena její účinnost) na 6 křižovatkách:**

- Palackého náměstí,
- Národní divadlo,
- nábřeží kpt. Jaroše – Štefaníkův most,
- nábřeží kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů,
- Dukelských hrdinů – Kostelní,
- Strossmayerovo náměstí.

Na všech uvedených křižovatkách byla na základě zkušeností získaných se stávajícím způsobem řízení přepracována řídicí logika tak, aby se zvýšila účinnost preference tramvají, ale zároveň aby řízení lépe rea-

govalo i na potřeby automobilové dopravy i chodců. V souvislosti s tím byla na křižovatkách Národní divadlo a Strossmayerovo náměstí upravena a rozšířena detekce tramvají. Na křižovatce Dukelských hrdinů – Kostelní byla upravena detekce kvůli zrušení zastávky „Nábřeží kpt. Jaroše“ ve směru z centra. Na křižovatce nábřeží kpt. Jaroše – Štefáníkův most byla pro zvýšení účinnosti preference navržena úprava detekce – posun vzdáleného přihlašovacího trolejového kontaktu na Štefáníkově mostě do větší vzdálenosti před křižovatkou – avšak tato úprava nebyla ke dni zpracování tohoto textu (tj. za půl roku od zpracování a předání návrhu) provedena.

## Problematika detekce

Jak již bylo uvedeno, nezbytnou podmínkou pro preferenci je možnost přihlašování a odhlašování požadavků vozidel MHD na signál volno, tzv. detekce. V Praze se k detekci tramvají používají:

- trolejové kontakty,
- kontaktní zámky - pro nouzové ruční nárokování signálu volno v místech, kde je tento signál zařazován do signálního programu pouze při nárocích tramvají (na výzvu tramvají),
- v místech s kolejovým rozvětvením se trolejové kontakty kombinují s elektrickým ovládním výhybek, z něhož je odvozována tzv. směrová detekce tramvají - rozlišení směru jízdy tramvají podle postavení výhybky.

K 31. prosinci loňského roku bylo na 60 křižovatkách s preferencí tramvají instalováno přibližně 330 trolejových kontaktů. Původně byly používány jednoduché pružinové kontakty (tzv. „brnkačky“), v posledních letech se instalují trolejové kontakty typu PTK1 s pryžovými kontaktními pásky. Podle dosavadních zkušeností lze jako vhodný spolehlivý typ kontaktu doporučit pouze typ PTK1 (výrobce AŽD Praha).

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

Zkušenosti zároveň ukazují, že na křižovatkách, kde jsou k detekci tramvají instalovány pružinové kontakty (tzv. „brnkačky“), je problematická jejich zranitelnost spojená s krátkou životností, a to obzvláště v místech, kde tramvaje jezdí vyššími jízdními rychlostmi.

Často se stává, že se ulomí jeden drátek pružinového kontaktu. V důsledku natáčení troleje jsou pak často přihlašovány nebo odhlašovány jen některé tramvaje, neboť při natočení troleje se zbylý drátek někdy nadzvedne tak, že při průjezdu tramvaje nedojde k dotyku sběrací lišty pantografu s tímto drátkem. Pokud se to stane u přihlašovacího kontaktu, snižuje se účinnost preference, neboť jsou přihlašovány jen některé tramvaje. Pokud k tomu dojde u odhlašovacího kontaktu, některé tramvaje nejsou odhlašovány, řídicí logika pak čeká na nucené odhlášení přihlášené tramvaje (naprogramované podle zadaných kritérií v řadiči) a tím zbytečně zdržuje ostatní účastníky provozu na křižovatce (včetně tramvají čekajících na signál volno v jiných směrech). Při opakovaném neodhlásování se vyhodnotí tzv. logická porucha odhlašování, při které světelná signalizace přestane reagovat i na přihlašování tramvají jedoucích v tomto směru a preference se tak úplně zruší.

Stává se rovněž často, že se ulomí oba drátky kontaktu, a pak detekce a tudíž ani preference nefunguje na tomto místě vůbec.

**Pokud si v této souvislosti položíme otázku, čím by mohl k lepší preferenci tramvají světelnou signalizací přispět Dopravní podnik, pak odpověď zní: vyměnit všechny stávající pružinové kontakty („brnkačky“), používané pro přihlašování a odhlašování tramvají, za typ PTK1.**

Podmínkou funkceschopnosti celého systému preference je kvalitní kontrola, údržba a operativní odstraňování poruch. Pokud dojde k poruše tramvajové detekce, trvá někdy i velmi dlouho, než se porucha zjistí a než dojde k jejímu odstranění. Řešení tohoto

problému by napomohlo, kdyby správce signalizace zavedl takový systém periodických kontrol řadičů, které by zahrnovaly i kontrolu správnosti detekce tramvají (lze to poznat v řadičích jednoduchým způsobem), a důsledně trval na jejich provádění. Pak by se nemohlo stát, že například již od léta 2001 do ledna 2002, tj. více než půl roku, světelná signalizace nereagovala na tramvaje například na křižovatce Národní divadlo ve směru z mostu Legií (zapříčiněno s nejvyšší pravděpodobností buď poruchou detekce nebo poruchou reakce řadiče na detekci) a nikdo o tom vlastně ani nevěděl.

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

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

Toto konstatování se zatím bohužel opakuje beze změny každým rokem. V roce 2001 se sice zkoušela aktivní detekce autobusů nabídnutá firmou APEX (vysílání radiosignálů z jedoucích autobusů do řadičů světelné signalizace pro jejich přihlašování a odhlašování) na křižovatce Broumarská – Ocelkova na Černém Mostě, avšak s dosud nespokojivým výsledkem, takže v nyní existující podobě není zatím použitelná.

## Efekty preference

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

**Na křižovatkách, kde se tramvajové tratě větví do více směrů, jsou při dynamickém řízení s preferencí signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů vybírány podle možností v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se významně omezilo vzájemné zdržování tramvají, jejich shlukování před křižovatkami a až na výjimky se vyloučilo zdržení přesahující délku cyklu řízení - například na křižovatkách Vinohradská - Starostrašnická (Vinice), Svobodova - Na Slupi (Albertov), Palackého náměstí, Národní divadlo, Křižovnická - Kaprova (Staroměstská), Čechův most - nábřeží E. Beneše, Strossmayerovo náměstí nebo Dělnická - Komunardů.**

Výhodnost tohoto řešení vynikne při srovnání s původním způsobem řízení pevnými signálními programy s neměnným pořadím fází, při kterém dochází k následujícímu nepřiznivému jevu: pokud tramvaje jedoucí do různých směrů přijdou k SSZ za sebou v opačném

pořadí, než je zadaný sled fází pro různé směry jízdy, kvůli první tramvaji čekající na svůj signál volno nemůže druhá tramvaj využít signál volno pro svůj směr v prvním cyklu řízení a musí na něj čekat až do dalšího cyklu. Tím dochází k nadměrnému zdržení druhé tramvaje, které je vyšší než délka cyklu a může dosáhnout až dvojnásobku délky cyklu (2 až 3 minuty), což má významný negativní vliv na cestovní rychlost a pravidelnost tramvajového provozu.

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

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

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

○ Upřednostňování MHD před automobilovou dopravou je dopravně politickým zájmem města.

○ **Přírůstek zdržení automobilů, vzniklý při preferování MHD, je zcela zanedbatelný ve srovnání s celkovým zdržením automobilů, způsobeným vysokou hustotou provozu na městské komunikační síti (poznámka: způsoby a míra preference jsou vždy navrhovány s ohledem na místní dopravní poměry a širší dopravní vztahy tak, aby nedocházelo k takovému zdržování a prodlužování front automobilové dopravy, které by mělo za následek zdržování a omezování vozidel MHD na jiných místech).**



Foto: Pavel Fojtík

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

## Preference a nepreference

**V zájmu objektivit je nutné říci, že pro preferenci MHD v Praze se v posledních 8 letech udělalo více, než předtím za 30 let.**

Zároveň je však nutné konstatovat, že ačkoliv je upřednostňování MHD před automobilovou dopravou v obecné rovině deklarováno jako jeden ze základních principů dopravní politiky města, při rozhodování o řešení konkrétních situací tomu může být z řady důvodů někdy i zcela naopak, jak dokumentují následující příklady rušení, zhoršení nebo nezavádění preference.

**Křižovatka Újezd – Vítězná:** V roce 2001 zde byla při rekonstrukci tramvajových kolejí v křižovatce zrekonstruována i světelná signalizace a vybavena vozidlovými detektory pro dynamické řízení a trolejovými

kontakty k detekci tramvají. Výsledný stav je však takový, že zde tramvaje nijak preferovány nejsou. Navíc zde chybí vzdálené přihlašovací trolejové kontakty (jsou instalovány pouze blízké přihlašovací kontakty, umístěné až za stavěcími kontakty elektrického ovládní výhybek ve směru jízdy, tj. v těsné blízkosti před křižovatkou), takže by i v případě zavedení preference byly její možnosti v důsledku neexistence těchto kontaktů významně omezeny.

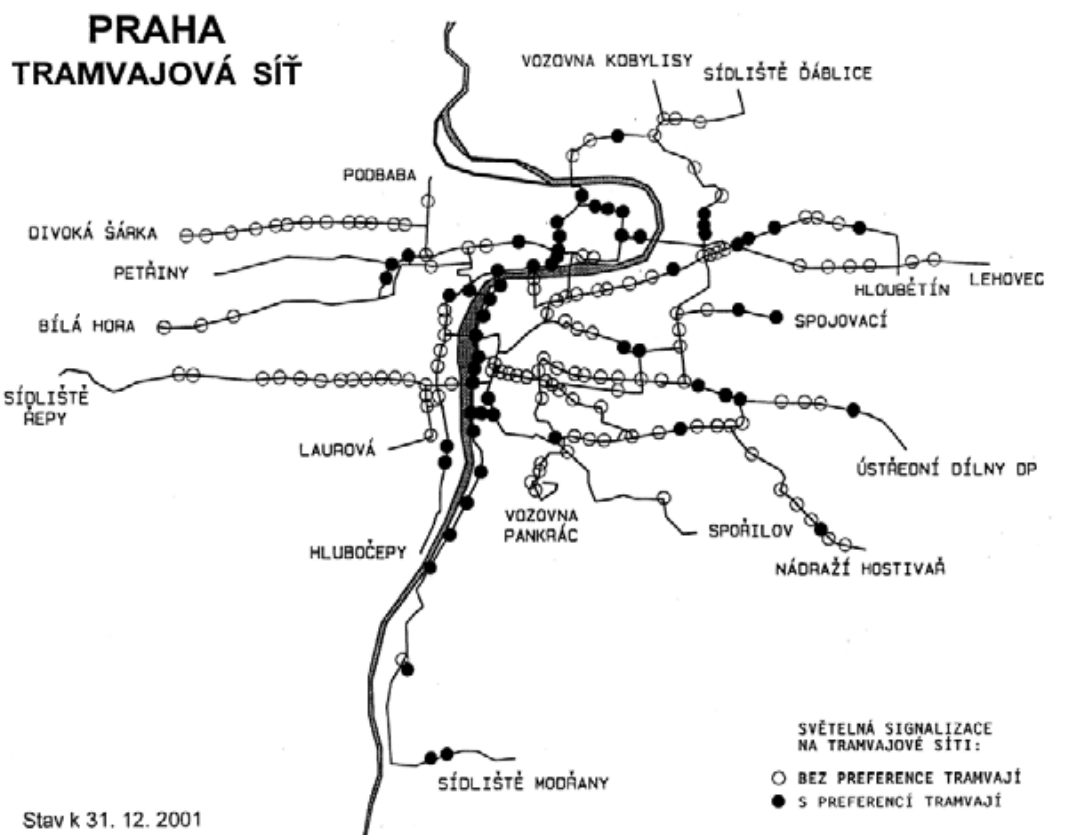
*Poznámka: výzvoové signály, které jsou na této křižovatce instalovány, svítí v rozporu s dokumentací pro používání výzvoových návěstidel, schválenou ministerstvem dopravy a spojů ČR (dne 9. listopadu 1998, čj. 29052/98-120), a v rozporu s praxí na všech ostatních křižovatkách v Praze, neboť u směru vybraných cyklicky zhasínají v době, kdy svítí signál volno, zatímco podle schválené dokumentace mají výzvoové signály pro směry vybrané cyklicky návěstit trvale (pouze s výjimkou doby, kdy eventuálně blízko návěst „následuje volno“) pojem „výzva nárokována“.*

**Křižovatka Plzeňská – Kartouzská a Plzeňská – Tomášková:** na obou křižovatkách byla preference tramvají zavedena v roce 1997, při příležitosti zprovoznění Strahovského tunelu. Spolu s navrženou koordinací s navazujícími SSZ řízeními pevnými signálními programy Plzeňská – Radlická a Plzeňská – Na Čechelce (u zastávky Bertramka) zde bylo dosaženo stavu,

v úseku Bertramka – Anděl se zbytečně prodloužily o téměř půl minuty – v průměru z původních 101 sekund na 129 sekund.

**Křižovatky Štefánikova – Kartouzská, Lidická – Zborovská a Nádražní – Vltavská:** v souvislosti se zavedením tzv. malého Smíchovského okruhu v říjnu 2001 byly všechny tři světelné signalizace zrekonstruovány, vybaveny mikropočítačovými řadiči, vozidlovými detektory pro dynamické řízení a trolejovými kontakty pro preferenci tramvají. Současný stav je však takový, že automobilová ani tramvajová detekce není využívána, křižovatky jsou řízeny pevnými signálními programy a tudíž bez preference tramvají, takže se pro tramvaje nic nezlepilo. Navíc jsou přihlašovací trolejové kontakty na křižovatkách Štefánikova – Kartouzská (v obou směrech) a Lidická – Zborovská (ve směru od Palackého mostu) situovány nevhodně, takže by účinnou preferenci tramvají neumožňovaly ani v případě, kdyby byly využívány, protože nesplňují jeden ze základních předpokladů pro preferenci: umístění tak, aby umožňovaly dostatečný časový předstih přihlášení tramvají před jejich příjezdem ke stopčáře a řadiči tak stačil na nároky vhodně zareagovat.

*Poznámka ke křižovatkám Plzeňská – Kartouzská, Plzeňská – Tomášková, Štefánikova – Kartouzská, Lidická – Zborovská a Nádražní – Vltavská: řízení křižovatek v oblasti Smíchova pevnými signálními programy*



kdy tramvaje jedoucí od Anděla na Bertramku zastavily nejvýše jednou (před první křižovatkou Plzeňská – Radlická) a tramvaje jedoucí od Bertramky k Andělu nezastavily na trati mimo zastávky vůbec. Zároveň zde byla optimálním způsobem vyřešena i koordinace SSZ pro automobilovou dopravu.

Při změně organizace dopravy na Smíchově a zavedení tzv. malého Smíchovského okruhu (zjednosměrnění ulic Kartouzská směrem z centra a Ostrovského a Vltavská směrem do centra) v říjnu 2001 bylo na obou křižovatkách původní dynamické řízení nahrazeno řízením pevnými signálními programy, preference tramvají byla zrušena, tramvajové detektory nejsou využívány a koordinace s ostatními SSZ byla změněna pouze podle potřeb automobilové dopravy.

Výsledkem je stav, kdy tramvaje jedoucí od Anděla na Bertramku, pokud nevyjedou z křižovatky Plzeňská – Radlická v první sekundě volna, zastaví navíc na křižovatce Plzeňská – Kartouzská nebo Plzeňská – Tomášková, a všechny tramvaje jedoucí od Bertramky k Andělu zastavují pravidelně navíc na křižovatce Plzeňská – Radlická. Naměřené jízdní doby tramvají

a tudíž bez možnosti preference tramvají bylo zavedeno v souvislosti se změnou organizace dopravy na Smíchově v říjnu 2001. Existuje předpoklad, že na křižovatkách v oblasti Smíchova bude dynamické řízení doplněno a v souvislosti s ním i možnost preference tramvají.

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

I po zavedení dynamického řízení zde zůstaly dva problémy. Jedním z nich jsou fronty vozidel ve směru z Bělohorské od centra vlevo do Kukulovy, kde projíždějí i 2 frekventované autobusové linky MHD (174

a 180). K tomu je nutné uvést, že dynamickým řízením byla i při preferenci tramvají zvýšena kapacita tohoto směru až o 47 %, se záměrem zlepšit podmínky i pro průjezd autobusů. Navzdory tomuto záměru zde fronty vozidel zůstaly, avšak nikoliv kvůli preferenci tramvají, nýbrž proto, že nabídnuté zvýšení kapacity bylo okamžitě využito větším počtem automobilů. Druhým problémem jsou fronty na obou vedlejších vjezdech z Kukulovy i z Anžské. Tyto fronty rovněž nejsou způsobovány preferencí tramvají, nýbrž především nárůstem vlevo odbočujících vozidel z obou vjezdů. Tato vozidla najedou v době zelené do křižovatky, ale protože musí dávat přednost protisměrem, při silnějším provozu vytvoří tak dlouhé fronty, že brání v průjezdu i souběžně jedoucím vozidlům v přímých směrech. Problémem je také dokončení jejich odbočení při změně fázi, pokud v křižovatce stojí více vozidel, ale to rovněž nesouvisí s preferencí tramvají. Ke způsobu řízení je nutné připomenout, že v denním období byla preference tramvají na křižovatce parametricky omezena tak, aby nesnižovala kapacitu žádného automobilového vjezdu. Důkazem je zvýšení počtu vozidel projíždějících křižovatkou o 4 % po zavedení dynamického řízení s preferencí tramvají.

Na podzim 2000 zde byla preference tramvají zrušena. Původně mělo být toto zrušení pouze na zkoušku a trvat jeden týden, ale preference již nebyla do dne zpracování tohoto textu obnovena, a proto byla křižovatka vyjmuta ze seznamu SSZ s preferencí. Důvodem pro zrušení preference byl názor některých dopravních odborníků, že tato preference zhoršuje dopravní poměry na křižovatce. Podle názoru jiných odborníků nebyla preference tramvají příčinou problémů na křižovatce – stejně jako na jiných místech – a její zrušení tyto problémy nevyřešilo ani nezmírnilo, neboť problémy zde nezpůsobují tramvaje, nýbrž přetížení křižovatky automobilovou dopravou. To je dokumentováno skutečností, že i po zrušení preference zde fronty automobilové dopravy vyšší než kapacita křižovatky. V této souvislosti zůstává rovněž otázkou, proč byla preference zrušena i v obdobích, kdy jsou dopravní nároky automobilové dopravy nízké, například večer, v noci a o víkendech. Nejvíce patrné je to večer a v noci, kdy tramvaje zbytečně zastavují před téměř prázdnou křižovatkou.

*Poznámka: pro křižovatku Vypich se v současné době připravuje úprava světelné signalizace, která by měla mj. zlepšit podmínky pro vlevo odbočující vozidla z obou vedlejších vjezdů (což se týká i autobusové linky 191). Součástí úpravy je i návrh na obnovení preference, včetně její úpravy pro špičková období (se zákazem preferenčních výběrů tramvajových fází při velmi silném automobilovém provozu).*

**Křižovatka Bubenské nábreží – tramvajová trať a Bubenské nábreží – Argentinská:** v roce 1998 zde byly rekonstruovány světelné signalizace a bylo zde zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají. Po důkladném zvážení všech okolností zde projektant světelné signalizace navrhl velmi vysoký stupeň preference tramvají, neboť i při této vysoké preferenci by byla kapacita pro automobilovou dopravu vyšší než kapacita kritických křižovatek v okolí. Preference zde však musela být od počátku podstatně omezena, a to vždy pouze na druhou křižovátku ve směru jízdy tramvaje. Jako důvod bylo uváděno, aby tramvaje nenarušovaly volno pro automobilovou dopravu. V letech 1999 – 2000 byla i tato podstatně omezená preference dále redukována ve prospěch automobilové dopravy.

Výsledkem je faktické zrušení preference, takže většina tramvají zde musí při průjezdu dvakrát zastavit. Fronty automobilů na tahu Bubenské nábreží – Argentinská v obou směrech však ve špičkových obdobích trvají i nadále, neboť jsou způsobovány nikoliv tramvajemi, nýbrž přetížením okolních křižovatek. Vzhledem k tomu, že se jedná o zatím setrvalý stav, byly obě křižovatky vyjmuty ze seznamu křižovatek s preferencí.

**Křižovatka Střelnická – Opáčkova (mezi zastávkami Kyselova a Ládví):** v roce 2001 zde byla zřízena provizorní světelná signalizace v souvislosti se zábořením severního jízdního pásu Střelnické kvůli výstavbě stanice metra Ládví. SSZ není vybaveno tramvajovou



detekcí, takže neumožňuje preferenci tramvají, volno pro tramvaje je vybírání cyklicky (v každém cyklu řízení bez závislosti na nárocích tramvají) a je velmi krátké. To má za následek, že zdržení tramvají zde dosahuje až 60 až 70 vteřin, pokud v době signálu stůj přijede jedna tramvaj, a i více než 2 minuty, pokud v době signálu stůj přijedou dvě tramvaje za sebou. Tím, že je volno tramvají vybírání cyklicky, svítí i v době, kdy není tramvajemi využito, čímž je zbytečně zdržována i automobilová doprava. Výsledkem je, že jsou zbytečně zdržovány tramvaje i automobily. Přitom stačilo jen málo: doplnění tramvajové detekce a jiný přístup k řešení světelné signalizace. Případný argument, že jde jen o provizorium, neobstojí, neboť přibližně ve stejné době a jen nedaleko odtud bylo zřízeno také provizorium, avšak s absolutní preferencí tramvají: výše zmíněná křižovatka Trojská – přejezd tramvajové tratě.

**Křižovatka Černokostelecká – Sazečská** (u tramvajové zastávky Hutní základna): v roce 1997 zde byla zřízena nová světelná signalizace s absolutní preferencí tramvají. Vzhledem k situování zastávek v obou směrech těsně před křižovatkou byly přihlašovací kontakty pro oba směry umístěny jen přibližně 70 a 80 m před křižovatkou, neboť potřebného časového předstihu nároků tramvají pro jejich absolutní preferenci bylo možné dosáhnout zastávkovými pobytů. V daných dopravních poměrech zde absolutní preference fungovala bez problémů do roku 2001.

V roce 2001 byla při opravě tramvajové tratě přesunuta zastávka tramvají pro směr do centra z původní polohy před křižovatkou do polohy za křižovatkou a v souvislosti s tím byla upravena i světelná signalizace. Přihlašovací tramvajový kontakt pro směr do centra však zůstal v původní poloze přibližně 80 metrů před křižovatkou, čímž se preference ve směru do centra stala prakticky nemožnou, neboť při vzdálenosti 80 m a jízdní rychlosti tramvají 40 až 50 km/h se doba od přihlášení do příjezdu tramvaje ke stopčáře zkrátila na pouhých 6 až 7 sekund. Je zřejmé, že při takto malém časovém předstihu nároku nemůže světelná signalizace na přihlášení tramvaje vhodně zareagovat, takže výsledkem jsou zbytečně zastavující tramvaje před křižovatkou při jízdě směrem do centra. Přitom opět stačilo jen málo: posunutí přihlašovací kontakt do větší vzdálenosti před křižovatkou a odpovídajícím způsobem upravit řídicí logiku.

**Co k tomu dodat? Na otázku, do jaké míry jsou uvedené příklady v souladu s veřejným zájmem na preferenci MHD, deklarovaným jako dopravně politický princip v Zásadách dopravní politiky hlavního města Prahy, necht' si odpoví každý čtenář sám.**

Výše uvedené je rovněž důsledkem následujících skutečností. Na rozdíl od ostatních preferenčních opatření (tramvajové prahy – betonové dělicí prvky pokládáné do vozovky podél tramvajových kolejnic, zřizování vyhrazených pruhů pro autobusy, úpravy organizace dopravy na křižovatkách a podobně), která jsou řešena týmem odborníků v rámci „Projektu preference povrchové MHD v Praze“, běží zavádění preference světelnou signalizací v Praze víceméně živelně, odkázáno převážně pouze na iniciativu několika jedinců v Ústavu dopravního inženýrství a v Dopravním podniku a na střícnost pracovníků Technické správy komunikací.

Preferenci MHD světelnou signalizací v Praze chybí koncepce. Neřeší se systematicky a cílevědomě ani potřebná aktivní detekce, která je nutnou podmínkou pro možnost preference autobusů světelnou signalizací a byla by žádoucí i pro tramvaje.

Při řešení konkrétních křižovatek záleží většinou pouze na projektantovi, jakou preferenci navrhne a zda ji navrhne vůbec. Pokud projektant světelné signalizace preferenci tramvají buď navrhne nebo ji ani navrhne potřebným způsobem neumí, pak to dopadne jako v některých z výše uvedených příkladů.

**Zhoršuje preference tramvají dopravní poměry v Praze nebo nezhoršuje ?**

V souvislosti s preferencí se v Praze občas objevují názory, že preferování tramvají na světelné signalizaci způsobuje na některých místech fronty vozidel, a že tudíž zhoršuje dopravní poměry ve městě. K tomu lze při důkladné znalosti problému s plnou vážností uvést, že příčinou dopravních problémů v Praze není MHD



Foto: Pavel Fojtík

ani její preference (neboť vozidla MHD tvoří jen malý zlomek dopravního proudu všech vozidel), nýbrž automobily, protože jich jezdí stále více, zdržují se stále častěji samy mezi sebou a na komunikační síť – především na křižovatky – se prostě všechny v potřebný čas nevejdou. Důkazem jsou stále četnější a rozsáhlejší dopravní zácpy i v místech, kde žádná preference MHD není, a dokonce i na nejkapacitnějších rychlostních komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojnici).

**Podle dosavadních zkušeností lze k této otázce (preferenci tramvají světelnou signalizací je v Praze ve větším měřítku zaváděna již 9 let, počet křižovatek vybavených pro preferenci dosáhl šesti desítek a pro další jsou zpracovávány projekty) vyslovit následující konstatování.**

○ Preference tramvají není příčinou problémů automobilové dopravy, nýbrž automobilová doprava je příčinou problémů provozu tramvají.

○ I v komplikovaných dopravních poměrech lze dynamickým řízením významně zvýšit alespoň plynulost a pravidelnost provozu tramvají.

○ Omezování preference tramvají ve prospěch automobilů plynulost automobilového provozu nezvyší a fronty vozidel neodstraní ani nezmírní.

○ Dílčí zvýšení kapacity křižovatek nebo některých jejich vjezdů pro automobilovou dopravu, kterého se dosáhne dynamickým řízením nebo úpravou režimu řízení, plynulost automobilového provozu jako celku rovněž nezvyší a fronty vozidel rovněž neodstraní ani nezmírní, neboť v podmínkách přetížení celých městských oblastí je nabídnutá vyšší kapacita okamžitě využita větším počtem příjezdících vozidel.

○ Požadavky na omezování preference tramvají zdůvodňované přetížením křižovatek a frontami automobilů by bylo žádoucí zásadně odmítnout; v opačném případě by mohlo dojít k absurdní situaci, že nebude žádná další preference zaváděna a preference již zavedená bude rušena, neboť pokud se bude automobilový provoz v Praze i nadále zvyšovat, bude přetížených křižovatek přibývat, doba přetížení se bude prodlužovat a fronty vozidel budou narůstat.

○ Přetížování křižovatek a fronty automobilů by měly být naopak pádným argumentem pro co nejvyšší a neúčinnější preferenci vozidel MHD.

○ Míra preference je záležitost především dopravně politická. Nejvíce záleží na vůli a rozhodování města, do jaké míry chce provoz MHD preferovat.

Ing. Jan Adámek

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
1.010	Národní divadlo	6.147	M. Horákové - U Brusnice
1.011	Masarykovo nábř. - Myslíkova (Mánes)	6.148	Patočkova - Střešoviclá
1.012	Jiráskovo náměstí	A 6.149	Patočkova - Myslbekova
1.035	Křižovnická - Karlova	7.002	nábř. kpt. Jaroše - Štefáníkův most
1.056	Křižovnická - Kaprova	7.028	nábř. kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů
1.071	Čechův most - Na Františku	A 7.125	Dělnická - Jankovcova
1.089	Čechův most - nábřeží E. Beneše	7.129	Strossmayerovo náměstí
1.106	Malostranské náměstí - Letenská	7.130	Dukelských hrdinů - Veletržní
1.156	Klárov - Letenská	7.133	Dukelských hrdinů - U Výstaviště
2.013	Palackého náměstí	7.137	Argentinská - Plynární
2.020	Rašínovo nábřeží - Libušina	7.141	Dělnická - Komunardů
2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží - Svobodova)	A 7.142	Plynární - Komunardů
A 2.022	Svobodova - Vyšehradská	7.155	Letenské náměstí
2.023	Svobodova - Na Slupi	7.163	Dukelských hrdinů - Kostelní
A 2.066	Vyšehradská - Benátská	A 7.172	Plynární - Osadní
3.304	Táboritká - Ondříčkova	A 7.176	Partyzánská - Vrbenského
3.306	Olšanské náměstí	8.220	Sokolovská - Švábky
3.364	Koněvova - Spojovací	A 8.251	Elznicovo náměstí - Voctářova
A 3.374	Koněvova - Na Vrcholu	A 8.251	Elznicovo náměstí - Kotlaska
A 3.613	Vinohradská - Pod Židovskými hřbitovy	A 8.251	Zenklova - přechod
4.401	Bělehradská - Otakarova	A 8.731	Trojská - přejezd tramvajové tratě
A 4.418	Podolské nábřeží - Podolská	9.209	Balabenka
A 4.419	Podolské nábřeží - Kublov	A 9.210	Sokolovská - Na Rozcestí
A 4.420	Podolské nábřeží - Jeremenkova	A 9.233	Sokolovská - Na Břehu
A 4.450	Kolarovova - Čs. exilu	A 9.264	Kolbenova - přechod
A 4.469	Modřanská - Údolní	0.327	Vinohradská - Starostrašnická
A 4.470	Kolarovova - odbočení tramvaje	A 0.342	Vinohradská - Za Strašnickou vozovnou
A 4.628	Modřanská - Branická	A 0.359	Vršovická - Užocká
5.582	Nádražní - Nádraží Smíchov	A 0.622	Švehlova - Práčská
5.583	Nádražní - U Královské louky	0.632	Černokostelecká - Sazečská

Celkem: 60 SSZ, z toho 26 SSZ s absolutní preferencí (A)

Celkem SSZ na tramvajové síti: 192

## Velké manévry

### u velkých provozovatelů dopravy

Pod tímto titulkem uvádí **Transport Public** z února 2002 články z pera šéfredaktora Roberta Wienneta o dvou událostech, které vzbudily velkou pozornost na francouzské scéně veřejné dopravy.

● První pod titulkem „**S Verney je Connex přítomen ve všech francouzských departementech**“, přináší zprávu o komunikaci z 25. ledna, ve kterém Connex oznámil koupi posledního velkého soukromého regionálního provozovatele, Verney. Favority koupě byly skupiny Transdev nebo anglická Arriva, ale nakonec to byl Connex, filiálka Transport de Vivendi Environment, která koupí doplnila své aktivity v meziměstské dopravě, které už v roce 2000 rozšířila akvizicí čtyřiceti departementálních podniků vlastněných skupinou Via. Od ledna 2002 nákupem podniků skupiny Verney, která působila masivně na severozápadě Francie, ale též v regionech Rhône Alpes a Alsasko, je tak Connex aktivní ve všech francouzských departementech. Obrát Connexu je 3 miliardy euro, z toho jedna miliarda na francouzském trhu.

Obrát skupiny Verney byl v roce 2001 přibližně 147 milionů euro, z toho zhruba 10% realizovaných v městské dopravě.

Connex, jehož 70% obrátu je realizováno v zahraničí, má 40 tisíc zaměstnanců a provozuje vozový park složený z 13 tisíc silničních vozidel a 3 500 vozidel kolejových.



Foto: archiv redakce

● Druhý článek „**RATP - Transdev: svatba prokřížených zájmů**“ potvrzuje, po zákulisních zprávách trvajících několik měsíců, že RATP a Transdev se oficiálně stávají partnery. Skupina Caisse des dépôts et consignations - Francouzská státní depozitní pokladna (CDC), jejíž filiálkou Doprava je Transdev, a RATP podepsaly 18. ledna 2002 smluvní protokol, který předpokládá křížově fungující spolupráci mezi oběma podniky. RATP vstoupí do kapitálu Transdevu jeho navyšením kapitálu o 25% a vytvořením holdingu, jehož kontrolu bude z 51% zajišťovat C3D, filiálka Rozvoj CDC a ze 49% RATP. Tento holding bude držet 51% kapitálu Transdevu, po boku C3D se 42% a San Paolo Imi (Italská bankovní skupina) se 7%. Současně skupina C3D převezme účast ve výši 25% v provozních filiálkách RATP: RATP France a RATP International. Smlouva plánuje otevření kapitálu Transdevu „jiným partnerům, popřípadě zaměstnancům, na finančním trhu“.

Podle pana Daniela Lebègue, generálního ředitele CDC, má tato smlouva Transdevu umožnit „uskutečnit novou etapu jeho vývoje a vybavit ho prostředky, aby mohl bojovat rovnými zbraněmi v Evropě a ve všech dopravních systémech, se svými francouzskými a mezinárodními konkurenty“. Tomuto partnerskému řešení byla dána přednost před „velkou akvizicí, která je vždy drahá a riskantní, nebo před uspěchanou fúzí, která často zničí více hodnot než jich vytvoří“. Co se týče volby RATP za partnera, Daniel Lebègue prohlásil, že „s tímto podnikem je vzájemná územní a odborná doplňkovost nejvyšší“.

Stejně důvody, stejné dopady pro RATP, který, jak řekl jeho prezident Jean-Paul Bailly, „konstatuje růst významu velkých světových provozovatelů a jejich snahu zůstat ve hře“.

RATP vytvořil v roce 2001 struktury svých filiálek RATP France a RATP International. Při této příležitosti si uvědomil, že potřebuje „doplňující kompetence, obzvláště co se týče delegovaného provozování a finančních montáží“. A proto je „nevyhnutelně rychle

# Zajímavosti z Evropy

dosáhnout kritického rozměru na trhu“, partnerství s Transdev se vnucovalo samo. Otázkou zůstává, jak se smlouva bude konkretizovat v terénu.

Do dvou měsíců by RATP a Transdev měly „doplnit smlouvu paktem akcionářů, strategickým protokolem a plánem na plnění sdílení kompetencí a rozvoje“. Z toho důvodu jsou již v přípravě vzájemné výměny vedoucích pracovníků, aby se usnadnilo sblížení kultur podniků. Kompetence obou skupin jsou známy a od partnerství se tak očekávají „mimořádné synergie“.

Z geografického hlediska zaujímá Transdev strategickou pozici v Evropě (30% jeho obrátu), zatímco RATP, i když zatím žádná síť v cizině neprovozuje, je přítomen ve více než 80 zemích prostřednictvím své inženýrské filiálky Systra. Transdev má ve Francii velké zkušenosti z provozování veřejné dopravy ve středních městech a rozvinul velký know-how v oblasti provozování tramvajových sítí (Nantes, Štrasburk, Montpellier, Grenoble, Orléans...). RATP je uznávaným specialistou na provozování sítí ve velkých městech, ale má málo zkušeností z delegovaného provozování a ze vztahů s místními správami, které jsou jedním z know-how Transdevu.

Otázka zní, zda se každý podnik soustředí na oblast svých kompetencí a bude se například vyhýbat dělat stín svému „bratrci“ ve výběrových řízeních. Jean-

Paul Bailly odpovídá, že „všechny možnosti jsou otevřené, od společných návrhů na výběrová řízení až po samostatnou jízdu“. „V každém případě, naši současní klienti, kteří vždy mají na mysli angažovat se se solidním partnerem v dlouhodobém výhledu, nemohou než být touto dohodou spokojeni“, zdůraznil Philippe Segrétrain, pre-

zident Transdevu. Pokud jde o riziko snižování konkurence v sektoru po koupi skupiny Verney Connexem a fúzi Via Carianne, pan Segrétrain odpověděl, že organizační autority se nemusí zneklidňovat, protože podle něho se konkurence neomezuje na množství hráčů, ale na jejich vůli hrát konkurenční hru.

#### Základní data Transdev

- Objem spravovaných aktivit: 1 miliarda euro
- Konsolidovaný obrát: ..... 430 milionů euro (z toho 30% v zahraničí)
- Čistý zisk skupiny v r. 2000: ..... 7 milionů euro
- 61 městských dopravních podniků (Francie a zahraničí)
- 35 meziměstských podniků
- Počet zaměstnanců: 14 000, z toho 2 300 v zahraničí
- Autobusový-autokarový park: ..... 6 000 vozidel
- Tramvajový park: ..... 430 vozů

#### Základní data RATP

- Počet zaměstnanců: ..... 39 000
  - Autobusový vozový park: ..... 4 293 vozidel
  - Vozový park metra: ..... 3 555 vagónů
  - Vozový park tramvají: ..... 105 vozů
- V roce 2000 RATP přepravilo 2,6 miliard cestujících. Jeho obrát dosáhl 3,4 miliardy euro a jeho investice 569 milionů euro.

### Connex: v plynulém postupu v Německu

Pod tímto titulkem, v témže únorovém čísle **Transport Public**, přináší Bruno Ziegler na stránkách aktuální zprávu o činnosti skupiny Connex v zemi našeho západního souseda.

Connex, filiálka skupiny Vivendi, konsolidovala svoje postavení prvního soukromého podniku na trhu německé veřejné dopravy. Začátkem roku získala majoritní podíl v Deutsche Nahverkehrs-Gesellschaft (DNVG) - Německé společnosti městské dopravy. Tato společnost byla vytvořena v roce 1999 městskými dopravními podniky z Hannoveru, Lipska a Bonnu. Tato aliance byla před dvěma roky dohodnuta z toho důvodu, aby se mohla postavit z pozice síly konkurentům,

kteří se objeví postupně na německém trhu při jeho deregulaci. DNVG si ale rychle uvědomila, že proto, aby byla dostatečně vyzbrojena, má zapotřebí silného spojence, který nebude podléhat právnímu jhu, kterým jsou zatím stále ujařmovány komunální podniky.

Významná mnichovská banka obdržela mandát od DNVG a v období jednoho roku hledala kompetentního partnera, aby nakonec z 15 kandidátů působících v 15 různých evropských zemích vybrala Connex Německo. Tato filiálka Vivendi provozuje v Německu jak městské dopravní podniky, tak regionální železniční linky. V městském sektoru zaměstnává 2 300 lidí, kteří slouží klientele, která skutečně zhruba 104 milionů jízd za rok v autobusech a tramvajích. Jednou z jejích předností je dobrá znalost komunální politiky a hospodářství, kterou získala díky spolupráci se 17 podniky veřejné dopravy. Klima důvěry, které se s nimi Connexu podařilo vytvořit, našlo svůj ekvivalent ve výrazu „Public Private Partnership“, 3P - partnerství veřejného a soukromého sektoru.

Connex není jediným velkým provozovatelem, který se zajímá o bohatý německý trh veřejné dopravy, který tvoří 4 350 podniků realizujících obrát 20 miliard euro. Ve specializačních kruzích tak cirkulují jména jako Arriva, Stagecoach, First Group a nesmí se zapomenout ani na DB, Německé dráhy. Byl to ve skutečnosti zájem federálních úřadů o městskou dopravu, který nakonec vedl DNVG k rozhodnutí obrátit se na Connex. Společnost potřebovala bez otálení získat solidního spojence tvář v tvář silnému konkurentovi. A v perspektivě, že v období 10 až 15 let zmizí většina existujících podniků, nová DNVG počítá s tím, že dostatečně zesílí vstupem do kapitálu jiných společností veřejné dopravy. Za německými hranicemi by se DNVG chtěla implantovat ve střední a východní Evropě, kde je Connex již přítomen, obzvláště v České republice, v Polsku a Estonsku.

Mohla by též rozšířit svoje pole působnosti v kolejové dopravě a konkurovat Německým drahám se svým prvním meziměstským spojením mezi Lipskem a Halle.

Connex v posledních 5 letech, kdy zpětinásobil svůj obrát, prošel rychlým rozvojem v důsledku exploze trhu veřejné dopravy od jeho otevření soukromému sektoru. Patří mezi 4 až 5 největších světových podniků osobní dopravy. Je podnikem, který je přítomen v současnosti v největším počtu zemí a jeho část obrátu z činností v zahraničí se z 10% v roce 1995 zvýšila na dnešních 70%. Získal mimo jiné smlouvu na poskytování celého souboru veřejných služeb v městě Görlitz na východě Německa a začíná pronikat i na severoamerický trh, kde odhaduje do čtyř let možnost dosažení obrátu 600 milionů euro. Vedle intenzivní přítomnosti ve Velké Británii plánuje aktivity v Jižní Americe (Bogota) a další rozvoj aktivit ve Španělsku, Německu a střední Evropě. Podle jeho ředitele Antoine Frérota by chtěl Connex do roku 2005 zdvojnásobit svůj obrát a dosáhnout tak výše 6 miliard euro. Je to podle něho „rozumně ambiciózní“ projekt, který vychází z trvalé snahy růst dvakrát rychleji než samotný trh.

### Bordeaux: elektrický autobus pro centrum města

Podnik CGFTE Connex v Bordeaux zavedl v centru města pravidelnou linku obsluhovanou elektrickými minibusy. Linka byla zavedena v rámci dopravních opatření během výstavby první tramvajové linky v tomto slavném vinařském městě na západě Francie. Je vedena historickými a obchodními čtvrtěmi, které po období výstavby nejsou obsluhovány autobusovou dopravou a propojuje též hlavní parkovací plochy. Je v provozu od pondělí do soboty s intervaly 10 minut mezi 8.30 a 19.30 hodin. Vedení linky je vyznačeno modrou čarou na vozovce v celé její trase. Nebyly vybudovány žádné zastávky, protože autobusy zastavují na znamení cestujících. Řidič prodává jízdenky a linka může být dále využívána všemi držiteli předplatních jízdenek. Vlastní vozidla byla dodána italským konstruktérem Tecnobus a mají kapacitu 22 míst. Poháněna jsou sérií baterií, umístěných na vyjmutelné montážní paletě,

kteří umožňují 7 hodin provozu. Výměna bateriové palety je prováděna v průběhu provozu na lince.

Všechny praktické informace jsou k dispozici na nové podnikové internetové adrese [www.netbus-bordeaux.com](http://www.netbus-bordeaux.com).

## Nový výukový program na Technické univerzitě v Cergy – Pontoise

V týdnu po velikonočních svátcích uskutečnil studijní návštěvu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 27 členná skupina studentů TU Cergy-Pontoise z pařížského regionu pod vedením 3 profesorů a jednoho z konzultantů diplomových prací.

Jde o studenty nového oboru, který byl na této univerzitě otevřen při zahájení nového školního roku 2001. Výuka oboru je prováděna na katedrách Geografie a Správa logistiky dopravy a její absolventi získají odbornou licenci specializovanou na osobní dopravu. Nový obor doplní dosavadní výuku dopravy (maturita + 1 rok až maturita + 5 let) a má vychovávat vedoucí pracovníky v oboru osobní dopravy (plánování nabídky, šéfové linek, styk s klienty, asistenti pro projektování dopravy a podobně).

Tato profesionální licence byla vytvořena v partnerství s velkými podniky sektoru dopravy (Transdev, RATP) a s podporou Státní federace podniků

osobní dopravy (FNTV) a Svazem veřejné dopravy (UTP). Výuka se zaměřuje na získávání znalostí nových technologií (kontrolní a řídicí systémy, jízdenkové a odbavovací systémy) a na nejdůležitější směry, kterými je charakterizován sektor osobní dopravy v posledních několika letech (služba uživateli, programy kvality, rozvoj sociální legislativy, atd.)

Výuka bude zakončována čtyměsíční stáží v dopravních podnicích a vypracováním projektu pod vedením pracovníků těchto podniků.

**Z Transport Public 2/2002  
zpracoval –zded–**

# Telematika ve veřejné dopravě

Řada z nás se jistě při své pracovní činnosti setkala s tímto velice populárním termínem. Ne každý si ale umí představit, co konkrétně slovo „telematika“ znamená. Toto umělé slovo vzniklo z výrazů **tele**komunikace a **inform**atika a zjednodušeně se dá definovat jako získávání dat, jejich rozřídění a zpracování za účelem předávání tématicky zaříděných informací dalším uživatelům. Je to obor, který využívá řídicí a informační prostředky, překračující hranice dopravní problematiky a jen v dopravě zahrnuje řadu funkčních oblastí, jako je například:

- řízení silničního provozu,
- systém parkování, navádění, informace o volných kapacitách,
- veřejná městská doprava,
- dohledový a varovný systém,
- bezpečnostní a záchranný systém,
- meteorologické informace a informace o znečištění ovzduší,
- elektronické platby,
- vybavení vozidel,
- přeprava nákladů,
- správa získaných dat,
- správa dopravní infrastruktury a další.

Z uvedených příkladů je zřejmé, že oblast veřejné městské dopravy je pouze jedním z řady funkčních systémů, který ale ostatní systémy využívá a je s nimi více či méně provázán.

Podrobně se tématu Telematika ve veřejné dopravě věnoval kongres, který pořádal koncem minulého roku v Berlíně Svaz německých dopravních podniků (VDV).

Z přednesených referátů i vývoje, který se telematikou ve veřejné dopravě v Německu i ve světě zabývá, vyplynulo, že telematika je spíše dodatečný pomocný prostředek, který umožňuje efektivnější, bezpečnější a ekologicky využívat existující dopravní infrastrukturu, jejíž hlavním cílem je lepší orientace na služby cestujícím. Obecně se jedná o to, že dopravní systém jako celek a systém veřejné městské dopravy jako jeho část může být pomocí telematiky flexibilnější a může tak rychleji reagovat na každodenní situace, které narušují plynulost provozu a působí nepříjemnosti uživatelům.

Telematika nenahrazuje stavbu tramvajových tratí, autobusových pruhů, komunikací a speciálních zařízení dopravní infrastruktury, ale je částí celkového řešení. Referáty přednesené na kongresu se dotýkaly řady oblastí, které jsou do oblastí telematiky ve veřejné dopravě zahrnovány, např.:

### oblast řídicí a zabezpečovací techniky

- ovlivňování světelné signalizace a řídicí systémy,
- automatické vedení vlaků,
- flexibilní služby,

### oblast provozního nasazení

- nasazení vozového parku,
- nasazení provozního personálu,
- řízení provozního zařízení (garáž, depo, vozovna),

### oblast informování, bezpečnosti a služeb pro cestující

- informování cestujících,
- elektronické placení jízdeného,
- bezpečnost cestujících (nouzová volání, kamerové systémy),

### oblast informací napříč dopravním systémem,

- intermodální centrály řízení dopravy,
- intermodální informační centra.

Telematika umožňuje a přispívá k:

- ⇒ **určení polohy vozidla:**  
Identifikace přesné polohy vozidla MHD i IAD nabývá na významu. Nové telematické způsoby je možné technicky i hospodářsky začlenit do rozhodovacího procesu. K identifikaci slouží jak konvenční zařízení (kontakty, majáčky, počítače) tak satelitní zařízení (GPS, DGPS a „Galileo“). Užívá se i určení polohy pomocí mobilních telefonů (GSM, UMTS, GPRS) nebo kombinace obou způsobů, konvenčního a mobilních telefonů;
- ⇒ **výraznému zlepšení informací pro cestující:**  
Informace musí být podávány po celý průběh cesty, tj. před cestou i během cesty s využitím všech přenosových médií. Poskytování dynamických informací pro cestující je možné díky lepšímu využívání systému řízení dopravy pomocí počítače (RBL systém). Je třeba rovněž využít toho, co nabízí multimedia (obrazovky, dotykové sloupce, informační panely apod.).
- ⇒ **rozvoji elektronických platebních systémů - tento rozvoj probíhá ve třech stupních;**
- ⇒ **bezhotovostní placení;**
- ⇒ **zavedení elektronické jízdenky;**
- ⇒ **automatickému vyhledávání ceny jízdenky** a jednotliví provozovatelé mohou zvolit ten stupeň nebo oblast, která je pro ně technicky i provozně nejvýhodnější. Nejpriznivějším řešením pro cestující v Německu bude standardizace elektronických jízdenek, která zajistí v rámci celé spolkové republiky stejné podmínky pro cestující při používání veřejné dopravy.
- ⇒ **zajištění návaznosti spojů:**  
Jistota návazného spoje v přestupních bodech při přestupování má značný význam pro spokojenost zákazníků. Telematika může pomoci v této oblasti s využitím řídicích systémů přes dispečerské zařízení nebo ještě lépe s využitím dynamických informací.
  - optimalizace nasazení řidičů autobusů např. při změně nasazení na různé linky, posílení spojů v přepravní špičce s využitím dílenského personálu jako řidičů při zavádění nových linek nebo změnách linkového vedení, při zácivku nových řidičů. K tomu jsou využívány především navigační možnosti vyplývající z RBL systémů.
  - měření využití vozidel z hlediska prodaných jízdenek, přepravených osob, ujetých osobokm. Využívá se měření hmotností při nástupu na schod, světelných závor, kontaktu přes inframajáčky, tepelného záření, chipových kamer i změny tlaku vzduchu v odpružení.
  - zvýšení osobní bezpečnosti v prostředí veřejné dopravy, tj. na zastávkách, v dopravních prostředcích, na odstavných plochách a zařízeních: Využívá se nouzových a informačních sloupů, akustického hlášení, monitorování prostorů pomocí videokamer, tlačítek první pomoci, telefonních linek tísňového volání a především nabídek mobilních telefonů.
  - optimálnímu nasazení vozového parku i provozního personálu s využitím moderních komunikačních prostředků jako je rozhlas, mobilní telefon, fax, internet.
  - možnosti spolupráce v řízení dopravy napříč dopravním spektrem.

Posílení provázanosti jednotlivých dopravních subsystémů umožňuje zřízení center řízení dopravy, které pokrývají oblast regionu. Získaná data se vzájemně překrývají a slouží k novému využití pro informování cestujících v intermodálních střediscích dopravních informací. Provozovatelé veřejné dopravy musí při této příležitosti maximálně využívat a vzájemně provázat existující infrastrukturu a know-how, které mají k dispozici; zavádění tohoto „spolupracujícího managementu“ je možné realizovat postupně:

- I. stupeň – čistě informační centrum sbírá, oceňuje, třídí data
- II. stupeň – na základě činnosti podle I. stupně je možné doporučit využití konkrétního subsystému
- III. stupeň – na základě činností uvedených v I. a II. stupni je možné účelně řídit, zasahovat a zapojovat cíleně využití jednotlivých dopravních subsystémů.

- maximálnímu využívání všech funkcí, které umožňují mobilní telefony pro provozovatele veřejné dopravy
- dopravním prognózám,
- informacím pro cestující,
- elektronickému odbavování,
- integrované první pomoci,
- určení polohy vozidla,
- automaticky řízenému nasazování provozního personálu.



Foto: archiv redakce

Telematika není pouze řešení interních komunikačních toků u provozovatelů veřejné dopravy, ale přináší skutečné zlepšení informací pro zákazníky včetně reálných informací o stavu dopravního systému.

Telematika zajišťuje komunikaci napříč dopravním systémem, protože jak ve veřejné městské a příměstské dopravě, tak v železniční dopravě vznikají nové informační a komunikační technologie, které mohou zajistit optimální funkci celého systému.

Oblast telematiky využívá známé technologie, jako jsou:

- datově zpracovávané systémy u provozovatelů veřejné dopravy v úrovni dispečinku, dílen, vozidel i správy,
- systém identifikace (inframajáčky, GPS),
- systém přenosu dat = telekomunikace, jako například GSM popřípadě v budoucnu UMTS.

Všem těmto oblastem a činnostem telematiky byly věnovány referáty berlínského kongresu. Vzhledem k tomu, že Magistrát hl. města Prahy objednal prostřednictvím Odboru dopravy MHMP zpracování „Studie dopravní telematiky na území hlavního města Prahy“, věříme, že bude možné poznatky z kongresu při spolupráci na této studii efektivně využít.

**Ing. Marie Hosnedlová**

## Soutěž aranžérů - AR JUNIOR 2002

Ve dnech 8. a 9. března 2002 se konal již třetí ročník oborové soutěže středních odborných učilišť, se zaměřením na aranžování a výstavnictví, pod názvem - AR JUNIOR 2002. Soutěž pořádalo SOU Strakonice a do města Švandů dudáka se sjeli soutěžící z 12 škol z Čech a Moravy. Naše škola byla jednou z nich.

Soutěžilo se v 6 kategoriích: aranžování výkladní skříně, aranžování makety, vazba květin a věnce na téma Velikonoce, špendlení na živý model, plakátová tvorba a počítačová grafika. Soutěž má svá pevná pravidla pro každou kategorii a školy se mohou zúčastnit všech vypsání kategorií. První den byl věnován přípravě, ve druhém soutěžním dnu žáci samostatně tvořili.

Současně se soutěžící sešli pedagogové na semináři, kde si předávali informace a diskutovali o novinách v oborech.

Závěr patřil jako na každé soutěži hodnocení a vyhlášení nejlepší. Odborná porota zhodnotila vytvořená díla a za mnohá by se nemusel stydět mnohý profesionál. Následně se s dílky mohla seznámit i laická veřejnost.

Je pro nás velmi potěšitelné, že jsme ze Strakonice odvezli dvě ocenění: 1. místo Marie Těšíková v kategorii počítačová grafika a 3. místo Anna Capoušková v kategorii maket.

## Vstoupili jsme do projektu EQUAL

Projekt EQUAL je projekt Národního ústavu odborného vzdělávání (NÚOV) a naše škola se v tomto projek-

tu, zaměřeném na prevenci předčasného odchodu mládeže ze vzdělávacího procesu, účastní v pozici partnera. V rámci NÚOV se dlouhodobě sleduje nezaměstnanost absolventů žáků všech typů škol. Výsledky analýz těchto údajů ovlivňují výchovně vzdělávací proces na školách. Zvláštní pozornost by měla být věnována žákům, kteří nedokončili povinnou školní docházku na základních školách a žákům, kteří opouštějí předčasně střední odborné školy, střední odborná učiliště a učiliště. Rovněž zvýšená pozornost by měla být věnována žákům s různými zdravotními postiženími.

Cílem projektu by mělo být mimo jiné upravit a doplnit výukové materiály oborů středních škol, které pomohou ohroženým skupinám při výuce a přípravě na povolání, motivovat ohrožené skupiny dětí a mládeže (romské etnikum, děti ze sociálně neurovaného prostředí) ke správné profesní orientaci, analýza trhu práce se zvláštním zřetelem na uplatnění absolventů učilišť (dvouleté učební obory), včasné reagování na potřeby trhu práce - rekvalifikace. Práce na projektu EQUAL je během dlouhé trati. V zemích Evropské unie na tomtéž projektu pracují stovky institucí i škol, z nichž by se některá škola podobného zaměření jako naše, měla stát naším partnerem. Ze shora uvedeného vyplývá, že projekt EQUAL by měl pomoci všem v lepším uplatnění na trhu práce.

Poznámky v žákovských, či učňovských knížkách (respektive žákovských studijních průkazech) prozrazují často bezmocnost učitelů a dávají se „k lepsímu“ snad od doby,

co je škola školou. Pro jejich sbírání ve větším měřítku však přišla doba až s internetem. Stačí když jeden začne, další se pak přidávají sami. Časem se z nich stávají perličky... Předkládáme pro váš jarní úsměv některé z nich:

- Houpal se na židli a bez dovolení spadl.
- Po písemné práci sněhl tahák.
- Bije spolužačku deštníkem, ač není jeho.
- Ohrožoval spolužáky nožem, který potřeboval až na třetí hodinu.
- Váš syn hraje při hodině mariáš, hlásí dvacet, nemá krále a pak se hádá.
- Běhá po třídě a zvrací židličky.
- Dává pozor, jestli dávám pozor, a když si myslí, že nedávám, tak nedává pozor.
- Poznámka učitele: Vaše dcera při hodině brebentí a brebentí. Odpověď otce: Buďte rád, že neslyšíte její matku.
- Smrká mi do výkladu.
- Je drzá a neustále vyrušuje. Odpověď otce: To má po matce, zmlátil jsem je obě.
- Strká ptáka do topení (v přírodopise, vycpaného kosa).
- Spal při hodině tak tvrdě, že ho neprobudil ani příchod pana ředitele, který strašně dupe a funí.
- Hodil houbou po učitelce a ta po dopadu na zem udeřila lala loužičku.
- Poznámka učitelky: Smrdí! Umývat! Otec: Učit! Nečichat!

## KINO

Z dubnových premiér v našich kinech vybíráme:

### Milionový závod

Kanadská komedie režiséra Jerryho Zuckera (mj. Připoutejte se, prosím nebo Duch) s takovými herci jako je Whoopi Goldbergová, Rowan Atkinson - představitel legendárního pana Beana či John Cleese ze skupiny Monty Python se točí kolem „hony za pokladem“. Výstřední a unuděný majitel sítě kasin v Las Vegas se hodlá pobavit na účet šestice zkrachovanců, kteří se mají utkat ve velkém závodě o slušný balík peněz. Šestici „ztracených existencí“ předá šest totožných klíčů a vysvětlí jim, že vložil do skřínky v úschovně nádražní stanice Silver City v Novém Mexiku dva milióny dolarů a ten z nich, který tam dorazí jako první, tyto peníze získá. Zmatení hráči odcházejí k hotelovému výtahu a probírají bizarní situaci. Všichni se shodnou na tom, že závod je hloupost. Je rozhodnuto - nikdo z nich se nebude pachtit za penězi. Čím déle však čekají na výtah, tím více jim vrtá v hlavě suma dvou miliónů. A tím méně věří jeden druhému. Po chvíli se již jeden přes druhého prodírají dolů po schodech - závod právě začal!

## DIVADLO

### Národní divadlo

Opera Národního divadla představí v premiéře dílo

Leoše Janáčka nazvané Osud v nastudování dirigenta Jiřího Bělohlávky. Na jevišti se tak začne odvíjet příběh o hudebním skladateli, jehož opera se stane tragickou zpodobou vlastního života. Nesnadno realizovatelné libreto bylo příčinou, že se Osud za Janáčkovy života nikdy nedočkal nastudování. Osobitým jevištním pohledem na tuto látku se pokusí divák zaujmout americký režisér Robert Wilson. Na scéně Národního divadla bude tato čtvrtá Janáčkovy opera inscenována poprvé a můžete se v ní setkat s Ivetou Jiříkovou, Štefanem Margitou či Ivanem Kusnjerem.

## HUDBA

### Koncert osobností - Rýmování o životě

V Paegas aréně se ve čtvrtek 18. dubna od 19.30 sejdou na výjimečném vystoupení nazvaném Rýmování o životě Lucie Bílá, Iva Bittová, Jana Kirschner, Petr Hapka, Milan Lásica, Richard Müller, Jaromír Nohavica a Hana Hegerová, aby každý z nich zazpíval několik svých nejznámějších a nejspěšnějších skladeb. I tyto písně však zazní v poněkud neobvyklé podobě. Jsou totiž pro tuto příležitost aranžovány a nastudovány Petrem Maláskem s orchestrem sólistů za účasti Pražského studiového symfonického orchestru. Se stejným programem

se umělci představí později i v Brně a Bratislavě.

### The Cranberries

Populární irská kapela The Cranberries vystoupí v rámci svého evropského turné v úterý 23. dubna rovněž v Paegas aréně. Kapela seskupená z rodáků z irského Limericku: kytaristy Noela Hogana, bubeníka Fergala Lawlera, baskytaristy Michaela Hogana a konečně vokalistky, případně kytaristky i klávesistky a hlavního poznavacího znaku skupiny Dolores Mary O'Riordan Burton vznikla v podstatě již v roce 1989. Tehdy se v ní (ještě pod názvem Cranberry Saw Us) sešla už kompletní „pánská část“. Po odchodu tehdejšího zpěváka se na konkurzu na nového vokalistu objevila i tehdy osmnáctiletá Dolores. A když přinesla a zazpívala svou skladbu Linger, bylo o jejím angažmá jasno. Dvěře do „velkého světa“ kapele otevřelo album z roku 1994 No Need To Argue se skladbami jako například Zombie, Twenty One nebo Ode To My Family. Jen za první tři týdny se ho prodalo milion kusů. V současné době má soubor na svém kontě novinkové album z loňského roku Wake Up And Smell The Coffee. Nechme se překvapit, zda základem repertoáru jejich pražského koncertu budou právě písně z jejich nového alba.

# DOŠLO DO REDAKCE

## Orientační prvky na tramvajích a na vozech metra - bolavé místo Dopravního podniku

Problém neustále se zhoršující čitelnosti orientačních prvků na pražských tramvajích je dlouhotrvající bolestí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, který jde - bohužel - opačnou cestou, než je celoevropský vývoj. Začalo to postupným rušením horních čelních orientací umístěných na horním čele (bílé transparentní číslce na modrém pozadí) u vozů T3 dodávkou vozů T3SUCS (evidenční č. 7xxx a některé rekonstrukce, například 6991, 8088...), kdy začaly být tabulky s orientací umístěny pod průhledný kryt. Uznávám, že se tím ulehčila práce řidičům s „převlékáním“ při přejezdu vozů z denních na noční linky. Pokračovalo se u dodávky vozů T6A5, potom nahrazením původních tabulek obtížně čitelnými čelními orientacemi na rekonstruovaných vozech T3R.P, řada evidenčních čísel 82xx (PARS Nova Šumperk) a 83xx (OZT Hostivař). Výjimkou je vůz 8200, kde je orientace předsazena a průhledný kryt je rovný. Digitální mozaika je pod zaobleným průhledným krytem velmi špatně čitelná, při normálním slunečním světle dochází k odrazům. Nepomáhá ani prosvětlení LED-diodami. Byly odstraněny doplňkové orientační tabulky na pravém zpětném zrcátku řidiče (poprvé u vozů

T6A5 evidenčních čísel 86xx a 87xx), takže cestující v nástupním prostoru nevidí číslo linky druhého vlaku v zastávce. Celoevropský vývoj jde opačným směrem - zlepšováním čitelnosti zejména čelních orientací, použitím velkých, z dálky čitelných číslic a písmen. Současná cesta v grafické komunikaci s cestujícími (= se zákazníky) se v tomto směru bohužel v Dopravním podniku ubírá směrem na Východ.

Dokonce jsem se doslechl, že se uvažuje i o zrušení střešních linkových svítlen u vozů KT8 (evidenční čísla 90xx) a jejich nahrazení digitální mozaikovou orientací (jako má vůz 9030). Střešní linkové svítlny - podle mého názoru - v Praze dosud nebyly překonány. Víím, že „převlékání“ vozů T3 a KT8 nepatří k oblíbené činnosti řidičů, a že vyžaduje i štafle, čas a trošku fyzické kondice. Pod velkým rovným čelním sklem kabiny řidiče není u vozů 9030 orientace většinou téměř vůbec vidět. Tento způsob je přijatelný pouze pro vozy na zálohách, kde je nutná operativní změna orientace. Lze to hodnotit jen jako další krok ze strany dopravce ke zhoršení informačního systému pro zákazníky.

Samostatnou kapitolou je metro. Také zde se ukazuje známý syndrom všech postkomunistických zemí, málo vůle k odvedení pořádné práce a téměř nulová výstupní kontrola. Začnu u reklamních videoprojektů na nástupištích některých stanic. Hrubá grafická chyba

je hned u informačního šotu Dopravního podniku, kde obrázek tramvaje je zrcadlově převrácen. Kromě toho to není pražská tramvaj, jak by každý očekával, ale - soudě podle nátěru a evidenčního čísla - pravděpodobně z Plzně. Tento obrázek potvrzuje také výše zmíněnou obtížnou čitelnost mozaikové orientace.

Všimněme si orientace na čelních vozech vlakových souprav v metru. U původního sovětského provedení čelních vozů typu 81-7171 to jsou od samého začátku jejich provozu chronicky špinavé tabulky s označením konečné stanice, někdy na hranici čitelnosti. U rekonstruovaných provedení (evidenční čísla 31xx) a u nových souprav typu M1 mne překvapilo, že mozaiková digitální orientace na obou čelech (vpředu i vzadu) soupravy neukazuje aktuální konečnou stanici. Jako řadový „kaštan“ jsem se setkal s mnoha případy, kdy obzvláště mimopražští cestující jsou zmateni. Stojí-li ve stanici dvě soupravy, jsou na vozidlech u obou nástupních hran vedle sebe názvy stejné „konečné“ stanice. Mám pocit, že tento nedostatek by bylo možné jednoduchou úpravou software lehce odstranit.

Domnívám se však, že na prvním místě by měla být cestující veřejnost, zákazníci Dopravního podniku, a jejich snadná orientace při používání služeb MHD. Teprve potom, po dotažení všech detailů, se bude moci o Dopravním podniku hovořit jako o moderním provozovateli městské hromadné dopravy v Praze, jako o dopravci „evropského formátu“.

Ing. Tomáš Kubias, Praha 10

## Sociální a zdravotní pojištění ve vazbě na podání daňového přiznání

Podáním daňového přiznání povinnosti poplatníka nekončí. Je potřeba vyrovnat své závazky ke správě sociálního zabezpečení a ke zdravotní pojišťovně.

### Sociální pojištění

Osoba samostatně výdělečně činná (OSVČ), i ta, která vykonává výdělečnou činnost vedle svého zaměstnání, je povinna předložit příslušné správě sociálního zabezpečení tzv. „Přehled o příjmech a výdajích“. A to nejpozději do jednoho měsíce ode dne, kdy vznikla povinnost podat daňové přiznání na finanční úřad. Pro přehled za rok 2001 je nejzazším termínem 30. duben 2002. Zmeškáním lhůty se vystavujete riziku sankce uložení pokuty až do výše 20 000 Kč.

Kdy vzniká povinnost platit sociální pojištění?

U sociálního pojištění existuje hranice, která, pokud není překročena, nezakládá povinnost přihlásit se k důchodovému (sociálnímu) pojištění a platit zálohy. Pro rok 2001 činila tato hranice částku 39 600 Kč. Zjistí se jako rozdíl ročních příjmů a výdajů. Měsíčně

nesmí být překročena částka 3 300 Kč. (Pro rok 2002 byla roční hranice zvýšena na 42 600 Kč, tzn. měsíčně 3 550 Kč). Pokud jako OSVČ nedosáhnete uvedené hranice příjmů, vyplníte „Přehled“ s nulovou povinností platby pojistného a odevzdáte OSSZ.

Pokud příjmy (snížené o výdaje) překročily v roce 2001 hranici 39 600 Kč, vzniká povinnost platit zálohy na pojistné. Výše záloh se stanoví jako 29,6 % z měsíčního vyměřovacího základu. Měsíční vyměřovací základ je **nejméně 35 %** z částky, kterou tvoří rozdíl mezi příjmy a výdaji připadajícími v průměru na měsíc. V roce 2001 nesměl být nižší než 1650 Kč. Tím byla určena povinnost platit zálohy alespoň v minimální výši pro rok 2001 v částce 489 Kč (29,6 % z 1650 Kč).

Pro rok 2002 byl minimální vyměřovací základ zvýšen na 1775 Kč, proto minimální výše zálohy nyní činí **526 Kč** (29,6% z 1775 Kč).

### Nemocenské pojištění

Je dobrovolné. Minimální výše pojistného je pro rok 2002 **79 Kč** a platí se spolu se zálohou na důchodové (sociální) pojištění. Dohromady tedy **nejméně 605 Kč měsíčně**.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2002 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2001 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, máte-li jej. 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), lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně priznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti - ředitelství. Najdete nás v nové administrativní budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon - 9619 3361.**

**Helena Bajerová,**  
zaměstnanecký odbor ředitelství,  
e-mail: BajerovaH@dp-praha.cz

## Zdravotní pojištění

U zdravotního pojištění žádná minimální hranice neexistuje a pojistné se platí z každé částky, která vyjde jako rozdíl mezi příjmy a výdaji. Sazba je stanovena ve výši 13,5 %.

OSVČ je povinna platit měsíční zálohy v minimální výši, která pro rok 2002 činí **770 Kč**.

Odlisný způsob placení pojistného na zdravotní pojištění má **zaměstnanec**, pro něhož je samostatně výdělečná činnost vedlejším zdrojem příjmů. V takovém případě **nemá povinnost platit měsíční zálohy na zdravotní pojištění**. Zdravotní pojištění jednorázově doplácí do 8 dnů po podání daňového přiznání prostřednictvím „Přehledu o úhrnu zaplacených záloh“ formulář příslušné zdravotní pojišťovny.

Sociální ani zdravotní pojištění se neplatí z příjmů z pronájmu (v daňovém přiznání uvedeny v § 9) a z ostatních jednorázových nahodilých příjmů (v daňovém přiznání uvedeny v § 10).

Výjimku tvoří příjmy z autorských honorářů. Z těch se sociální pojistné neplatí (nejedná-li se o pravidelný příjem), ale zdravotní pojištění se platí, a to i v případě, že z příjmů autorského honoráře byla sražena konečná srážková daň 10 %.

**Ing. Alena Vaňková,**  
odbor financování ředitelství,  
telefon 9619 2359, e-mail: vankovaa@dp-praha.cz

## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

**Jak se vypočítá částečný invalidní důchod? Je rozdíl ve výši důchodu, pokud je někomu přiznán například ve 40 nebo v 50 letech? Jsem narozený 12. března 1951.**

*Pokud jste byl uznán na základě rozhodnutí „posudkové komise“ částečně invalidní, bude částečný invalidní důchod vypočten tak, že se dopočte pojištěná doba do doby vzniku nároku na váš starobní důchod - tedy do 62 roků, t. j. do 12. března 2013. Podle vašich výdělků od roku 1986 do 2001 a pojištěné doby do data vzniku nároku na starobní důchod se pak částečný invalidní důchod vypočítá. Je to vlastně polovina starobního důchodu + 1310 Kč, které náleží ke všem důchodům. Pokud není rozdíl ve výdělcích například u 40 a 50 letého muže, bude výše důchodu stejná, protože bude i stejná délka doby pojištění.*

*Pro úplnost ještě sdělují, že u částečného (nebo i plného) invalidního důchodu u žen se dopočítává doba pojištění do data vzniku nároku na starobní důchod bezdětné ženy - uvádím příklad:*

*Žena narozená 13. května 1952 - 2 děti, má nárok na starobní důchod v 59 letech, tedy 13. května 2011, dopočtená doba pro invalidní důchod je však jako pro ženu bezdětnou, tedy 62 let, t. j. do 13. května 2014 (v tomto případě navíc 3 roky pojištění, t. j. navíc 4,5% z výpočtového základu).*

## MHD ve světě

LONDÝN (Velká Británie): Podle mezinárodní srovnávací studie zaplatí cestující za jednu průměrnou cestu metrem v Londýně 1,13 GBP, kdežto v New Yorku jen 0,71 GBP a v Paříži dokonce jen 0,56 GBP. Bylo by zajímavé porovnat s Prahou.

MINNEAPOLIS (USA): V roce 2004 má být zahájen provoz na 19 km dlouhých tramvajových rychlodrážni trati se 17 stanicemi, zajišťovanými 18 tramvajovými vozy. Celkové investice činí 291 milionů USD.

NANKING (Čína): V prosinci 2000 byla zahájena výstavba 16,9 km dlouhých trati metra se 13 stanicemi. Stavba v objemu 845 milionů USD bude uvedena do provozu v roce 2005.

TUNIS (Tunisko): Další prodloužení současné rychlodrážni tramvajové sítě o 6,7 km dlouhý úsek trati se začíná stavět. Náklady na infrastrukturu a na vozidla dosáhnou s podporou Evropské investiční banky celkem 26,9 milionů USD.

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Máme sice teprve začátek dubna, ale nenechte se zmást: volby do Poslanecké sněmovny se konají už za pár týdnů a co nevidět se na plné obrátky rozjedou kola stroje jménem volební kampaň, která se budou snažit semlít vše, co jim do cesty přijde - internetovou síť nevyjímaje. Přesto je toto médium pro předvolební orientaci tím nejpříhodnějším: uživatel sám rozhoduje o tom, které informace jsou pro něj důležité a které si vyhledá, a sám s nimi pak může aktivně nakládat (ověřovat z více zdrojů, doplňovat o další, konfrontovat s názory jiných a podobně). A úplně nejlepší je navštívit jednotlivé stránky obsahující požadované informace ještě před začátkem litých volebních bojů.

Takto jsme také postupovali. Zajímalo nás, jak jsou na internetu dostupné informace o volbách samotných, o jednotlivých politických stranách i o jejich programech, v nichž jsme se zaměřili na téma nám všem blízké: dopravní politiku.

Hned první zkusmá, naslepo vypálená střela trefila svůj cíl - stránky **www.volby2002.cz** skutečně existují a nebyly by ani nijak špatné, kdyby se po kliknutí na jednotlivé rubriky neobjevovala na monitoru jen prázdná plocha. Za vidění a zaznamenání tak snad stojí odkazy na stránky jednotlivých politických stran, parlamentních i neparlamentních (což však hravě najdete i jinde, například na Seznamu). Snad ještě není ten správný čas, možná o pár týdnů později budou stránky

informacemi přetékát... Nouze o informace rozhodně není na „Volebním serveru Českého statistického úřadu“, sídlícím na adrese **www.volby.cz**; najdete zde to podstatné o všech volbách v historii samostatné České republiky.

Co se týče politických stran, je vidět, že s internetem si rozumějí a snaží se ho využívat (ostatně pro menší strany znamená web jednu z mála možností, jak na sebe v období mimo volební kampaň upozorňovat). Obecně lze říci, že rozdíl mezi parlamentními a neparlamentními politickými stranami na internetu rozeznáte na první pohled, a to jak po stránce množství poskytovaných informací, tak po stránce kvality jejich zpracování. Existují však některé výjimky (například neparlamentní Česká strana národně sociální vyrukovala na svých stránkách **www.csns.cz** s flashovými animacemi a vcelku ambiciózním, i když nedotaženým zpracováním).

Společným nešvarem většiny webových prezentací politických subjektů je jistá nepřehlednost a nezáměrné „utajování“ jednotlivých problematik. Pakliže se pídíte po dopravních vizech, s nimiž jdou jednotlivé strany do voleb, narazíte většinou na problém, kde je vlastně hledat, neboť přímé odkazy prostě nejsou k máni. Na stránkách České strany sociálně demokratické (**www.cssd.cz**) se tak dopravní politika skrývá ve volebním programu v kapitole „Podpora

konkurenční schopnosti ekonomiky“, Komunistická strana Čech a Moravy (**www.kscm.cz**) zase dopravní tematiku skryla a „roztrousila“ pod kapitolu „Ekonomický růst je základní podmínkou rozvoje společnosti“. Koalice (**www.ikoalice.cz**) sice ve svém programu má kapitolu přímo nazvanou „Doprava a spoje“, musíte se k ní však velmi pracně prolisťovat - a navíc ani nevíte, kde ji v programu hledat. Opět jsou zde výjimky: například u již zmiňované ČSNS či Strany zelených (**www.zeleni.cz**) se k dopravní politice dostanete rychle a bez zaváhání a podobně je tomu tak i v případě Občanské demokratické aliance (**www.oda.cz**), kde se sice musí listovat, ale vše je maximálně přehledné. Špecifickým případem je Občanská demokratická strana (**www.ods.cz**); na jejich stránkách totiž místo volebního programu naleznete tzv. Témata dekadý (což jsou vlastně jednotlivé pilíře volebního programu strany), která se zveřejňují postupně - každých čtrnáct dní jedno téma. V polovině března tak zde doprava zatím nefigurovala, v době, kdy čtete tyto řádky, však může být všechno jinak.

Pakliže vás již bude z politiky bolet hlava, jako odlehčující a kompenzační četbu doporučujeme stránky **www.rypak.cz**. Zde se totiž hlasuje o titul Rypák roku 2001, který případně autorovi nejloupejšího politického výroku uplynulého roku.

-mš-

## 12. část Karlín

Karlín patří mezi nejstarší pražská předměstí a je vlastně velmi mladý. Jeho založení a pojmenování bylo oznámeno guberniálním dekretem 12. června 1817, vydaným na základě nejvyššího císařského rozhodnutí ze dne 5. května, které schválilo žádost, aby před pražskou branou špitálskou tvořící se předměstí smělo sloužit „Karolinenthal“. Nějaký čas (prakticky až do třicátých let 19. století) ještě trvalo, než se ustálilo české pojmenování Karlín. Předcházely mu pokusy se jmény *Karolinov, Karlínov, Karolinčany* i doslovné *Karolínino údolí*. Jméno bylo přijato na počest Karoliny Augusty, manželky císaře Františka I. Celá rovinná plocha mezi Vltavou a vrchem Žižkovem ovšem do té doby nebyla



zcela pustá a má dlouhou historii. Snad už v 10. století zdejší pozemky, patřící k osadě Poříčí, vlastnil břevnovský klášter. Počátkem 13. století oblast koupil český panovník Přemysl Otakar I., ale záhy ji daroval řádu německých rytířů. Ti nově nabyté majetek zanedlouho prodali řádu křižovníků s červenou hvězdou, který zde hospodařil prakticky až do vzniku moderních obcí v polovině 19. století. Protože křižovníci vlastnili špitál při poříčském kostele sv. Petra, říkalo se celé oblasti **Špitálsko** nebo **Špitálské pole**. Od 16. století se začalo zdejší rozrůstající se osadě říkat také **Zábransko** - to podle polohy za Poříčskou branou.

Po vzniku obecního zřízení význam Karlína rychle vzrůstal. I když nová obec neměla městský statut, stala se od 1. ledna 1850 sídlem politického i soudního okresu, který v té době zahrnoval i tak vzdálené obce jako Braník, Horní Počernice, Bohnice nebo Třeboradice. Pro některé obce, které nebyly v roce 1922 ku Praze připojeny, zůstal Karlín sídlem okresu až do konce roku 1927!

Vyhlaškou c. k. místodržitelství, jež byla vydána 6. března 1903 na základě nejvyššího císařského rozhodnutí z 22. února 1903, byl Karlín povýšen na město a součástí Prahy se stal společně s dalšími obcemi k 1. lednu 1922. Byl městskou částí označenou číslem X a teprve v roce 1949 byl rozdělen mezi městské obvody Praha 3 (část Karlína a část Nového Města) a Praha 8. Od roku 1960 bylo celé katastrální území Karlína začleněno do obvodu Praha 8 a díky tomu je dnes (od roku 1990) součástí samosprávné městské části s tímto pojmenováním. Ve 20. století počet karlínských obyvatel většinou kolísá přibližně mezi 20 a 25 tisíci. V letech 1964 - 1965 bylo ve východní části Karlína postaveno experimentální sídliště Invalidovna, první, při jehož výstavbě bylo použito velkoplošných panelů.

Karlín, stejně jako Smíchov na protilehlé straně Prahy, se stal vhodným místem k založení četných nových a důležitých továren. Posouzením plánů města snadno zjistíme, že téměř polovinu jeho zastavěné plochy tvořily různé podniky. Například jen známá továrna Breitfeld, Daněk a spol. kolem roku 1900 zaměstnávala 1500 dělníků. V Karlíně vznikl také významný podnik pražské infrastruktury - první plynárna, která od 15. září 1847 až do roku 1881 zajišťovala osvětlení vybraných částí Prahy. Stála ve východní polovině bloku vymezeného Negrelliho viaduktem, Pobřežní a Sokolovskou. V letech 1895 až 1925 měl Karlín také vlastní městskou elektrárnu.

Dnes je nejstarším památkově zajímavým objektem Karlína bezesporu Invalidovna, postavená v letech 1732 až 1737 slavným architektem K. I. Dienzenhoferem pro vojenské invalidy a vysloužilce. Z velkoryse zamýšleného areálu pro 10 až 15 tisíc mužů vznikl jen zlomek, přibližně jedna devítina! Další památkou je kostel sv. Cyrila a Metoděje, napodobující románský styl a vysvěcený v roce 1863. V původním Zábransku kdysi stával gotický kostel Obrácení sv. Pavla z roku 1504, zrušený za Josefa II. v roce 1787, ale zbořený až v roce 1861, čímž Karlín pozbyl svoji jedinou opravdu starobylou památku. (Kostel stával v dnešní Pobřežní ulici, směrem z centra vpravo za Negrelliho viaduktem.)

Hlavní cestou z Prahy přes Špitálsko či Zábransko bývala dnešní Pobřežní ulice. Zhruba v její ose totiž kdysi stávala Petrská či Poříčská brána pražského novoměstského gotického opevnění z doby Karla IV. Ta byla zbořena při výstavbě barokní fortifikace v roce 1697 a nahrazena novou Poříčskou branou dokončenou v roce 1718. I ta byla nahrazena novou v roce 1858. Ta na svém místě (už v ose dnešní Sokolovské, původně Královské třídy) vydržela jen 17 roků a byla zbořena v roce 1875. Tehdy padla poslední stavební překážka oddělující zásadní způsobem Karlín od Prahy. Zbořením hradeb získal Karlín možnost dalšího přímého komunikačního propojení s Prahou prostřednictvím dnešní Křížkovy (původně Palackého) ulice.

Významnou roli hrála v karlínském životě řeka Vltava. V roce 1822 byl na jižním vltavském ramenu zřízen první pražský obchodní přístav, rozšířený v letech 1841 a 1911. Ulice Pobřežní dodnes svým jménem připomíná, že kdysi bývala přístavním nábřežím. Na karlínském katastru bylo i několik ostrovů - Jeruzalémský, Papírnický, Kameňecký a Rohanský. Všechny postupně splynuly s pevninou jednak regulací nábřeží na počátku 20. století a definitivně především přeložením koryta Vltavy v roce 1926 až o několik set metrů severněji a západněji. Náročné terénní práce probíhaly od 15. října 1923 do konce roku 1926. Rameno s karlínským přístavem bylo na těšnovské straně zaslepeno a postupně až do padesátých let 20. století zaspáváno.

Kromě svého nesporného hospodářského a dopravního významu představovala Vltava pro Karlín nepřijemnou komunikační překážku, která v zásadě umožňovala jen jedno základní směrové spojení Karlína s okolím. Bylo jí možné dlouho překonat jen pomocí přívozu. Pomineme-li přívozy nahrazené Hlávkovým mostem (doložené už v roce 1435), pak největší roli bezesporu hrál tzv. „karlínský přívoz“ od severního konce dnešní Šaldovy ulice do Holešovic. Patřil pražské obci a na počátku 20. století byl jeho nájemcem J. Pašek, později jeho vdova. Na holešovické straně dlouho existovala i tramvajová zastávka Přívoz. V roce 1913 zde byl provoz tak silný, že muselo být svoláno jednání o položení druhého řetězu pro druhou loď. V roce 1926 se přívoz „přestěhoval“ i s Vltavou do nového řečiště a jeho význam zvolna klesal, patrně především díky otevření tramvajové tratě přes Libeňský most. Doložen je ještě v plavební mapě Vltavy v roce 1958.

Už od roku 1845 vedla po jižním okraji karlínského katastru železnice. Zastávka pod Žižkovem (západně od dnešní Kollárovy ulice) byla zřízena až od 1. května 1899 a veřejnosti sloužila až do roku 1957. Větší význam měla pro Karlín železniční trať Severozápadní dráhy, zprovozněná ke 4. říjnu 1873 s velkým nákladovým nádražím na Rohanském ostrově. Do roku 1875 prozatímně sloužila i osobní dopravě. Na této trati byla (u karlínského přívozu) 15. října 1895 zřízena také železniční zastávka Karlín-přístav. Ta se udržela v provozu až do roku 1961. V Karlíně bylo také několik železničních vleček, z nichž nejzajímavější systém obsluhoval továrny ČKD. Měl několik točen a díky tomu mohli Pražané vidět železniční vagóny přejíždějící kolmo přes Pernerovu či Thámovu ulici! Dodnes jsou patrné velké profily průjezdů do bývalých továren. V roce 1850 postavená železniční trať do severních Čech měla pro Karlín především architektonický význam díky Negrelliho viaduktu.

Pro spojení s Prahou ale železnice hrála velmi malý význam, protože Karlín byl spjat s nejnáměnitelnějšími kapitolami počátků historie pražské městské hromadné dopravy. Už v roce 1860 bylo založeno *Karlínské*

*podniknutí omnibusů*, které provozovalo omnibusové, tj. koněspřežné pouliční linky na Malou Stranu a na Smíchov. Od 1. června 1872 provozovala dopravu prakticky na stejných linkách také *První pražská společnost pro omnibusy*. Obě společnosti dostaly od 23. září 1875 konkurenci v první pražské lince koněspřežné tramvaje, provozované firmou *Pražská Tramway*. Historie tohoto podniku je všeobecně známá a stačí odkázat například na publikaci *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. Připomínáme, že v Karlíně vznikla i první pražská tramvajová vozovna.

Zatímco Karlínské podniknutí omnibusů zrušilo nejdříve svoji smíchovskou linku a v roce 1879 i malostranskou, čímž zaniklo, pokusila se „První pražská“ v roce 1875 rozšířit směrovou nabídku další linkou z Karlína na Karlovo náměstí, ale ta nebyla úspěšná. Od roku 1877 jezdily omnibusy jen z Karlína na Malou Stranu a když byla koňka v roce 1883 prodloužena přes Karlův most, i tento omnibusový podnik zanikl.

Významnou kapitolou nejen karlínské, ale celopražské dopravní historie napsal majitel karlínského elektrotechnického závodu František Křížík. V roce 1896 zahájil po etapách provoz na trati z Florence Palackého (Křížkovou) a Poděbradovou (Šaldovou) ulic a dál do Libně a Vysočan. Určitou nevýhodou bylo, že byla provozně i tarifně nezávislým podnikem a nebyl možný přestup na koňku (platilo se znova), ani po její elektrifikaci Elektrickými podniky v roce 1900. Teprve když dráhu Praha - Libeň - Vysočany koupily v roce 1907 Elektrické podniky, bylo jí možné integrovat do systému pražské MHD.

Původní Křížíkova dráha byla v letech 1908 až 1910 zdvoukolejňena a především propojena s kolejovou sítí Elektrických podniků, což umožnilo nové vhodné směrové vedení tramvajových linek z Libně do centra Prahy i do protilehlých čtvrtí. Zajímavé je, že ačkoliv už od roku 1913 existovaly na Těšnově kolejové oblouky z Karlína na holešovický břeh (pro divadelní vozy od karlínského Varieté), teprve v roce 1942 po nich začala jezdit pravidelně denní tramvajová linka č. 8. Provozovaná dvou prakticky souběžných tramvajových tratí celou tehdejší karlínskou zastavbou začaly Elektrické podniky brzy považovat za neekonomické, a proto byly v roce 1927 linky z Palackého ulice přeloženy do Královské. Dodnes na některých domech v Křížíkově ulici můžeme spatřit pozůstatky závěsů trolejového vedení.



Foto: Pavel Fojtík

Významně se do karlínské dopravní historie zapsalo metro. Už první trať se stanicí Sokolovská (dnes Florenc) měla v roce 1974 velký vliv na cestování karlínských obyvatel a nabídka ze stejného uzlu rozšířila v roce 1985 i linka B. Prodloužení „běčka“ do vysočanské oblasti v roce 1990 hraje v obsluze Karlína ještě větší roli, protože tu vznikly dvě stanice - Křížíkova a Invalidovna. Na městskou hromadnou dopravu si dnes Karlín tedy nemůže stěžovat.

Na závěr ještě připomeňme nenápadnou, ale mimořádně významnou stavbu pro pěší dopravu - tunel z jižního konce karlínské Thámovy ulice na Tachovské náměstí na Žižkově, předaný do užívání 19. prosince 1953.

Možná jste si všimli, že jsme pominuli autobusovou dopravu. Záměrně. Je to dáno dlouhou tradicí zdejších tramvají. Význam městských linek pro vlastní přímou obsluhu Karlína byl nevýznamný, stejně jako úloha nepřehledného množství vnějších (příměstských i dálkových) autobusových linek. Připomenout se alespoň sluší, že v Karlíně (na dnešním Karlínském náměstí) a v oblasti Poříčí a Florence tradičně bývala hlavní stanoviště těchto linek, od roku 1947 soustředěných na nové autobusové nádraží Florenc.

-pf, -fp-



**Správná odpověď z čísla 2/2002:** Pokud jste při pohledu na únorovou fotografii určili, že byla pořízena na bývalé smyčce Pelc-Tyrolka, měli jste pravdu. O tom, že se jednalo o náročnější oříšek k rozluštění

nutí svědčí i počet odpovědí, které přišly na naši adresu. Do konce nejkratšího měsíce v roce jsme dostali patnáct odpovědí a „jen“ devět bylo správných, které byly zařazeny do slosování. Ve čtvrtek 14. března se

šťěstí usmálo na trojici Jaroslav Veselý, Jan Ryšánek a Michal Babický. Výherci od nás obdrželi knihu Historie městské hromadné dopravy autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta. Nádvakem jsme přidali několik propagačních předmětů a také Slang pražských dopraváků, zajímavou novinku od Pavla Adámka a Františka Proška.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Datum, kdy byla pořízena dubnová soutěžní fotografie, asi nebude těžké určit. Vaším úkolem není určit kdy, ale kde byla fotografie pořízena. Věříme, že si také s touto hádankou poradíte, a tak termín konec dubna, do kdy čekáme na vaše odpovědi, bez problémů stihnete. Pro tři úspěšné, ale zároveň šťastné řešitele máme připravenou tramvajovou lahůdku autorů Gerharda Bauera, Pavla Fojtíka, Ludvíka Losose a Ivo Mahela Tramvaje v České a Slovenské republice. To není všechno, přidáme publikaci o žižkovské vozovně, která je vydávána u příležitosti devadesátých narozenin provozovny.

My věříme, že někteří už vědí nebo alespoň tuší, kde byla fotografie pořízena, a tak neváhejte a pošlete nám své názory. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete na známou adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo raději využívají vnitropodnikovou poštu, nechť na zásilku napíší: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Stále můžete využívat i schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Není to žádný apríl, ale už pošestatřicáté se vás ptáme - poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

## NAPSALI O NÁS

Právo (12. 3. 2002)

### Výtržníci z metra obviněni

Policisté z Prahy 9 vypátrali a obvinili z výtržnictví dva sedmnáctileté a jednoho osmnáctiletého muže, kteří vloni v listopadu rozstříkovali v metru, nákupním centru v Praze 9 a restauraci s rychlým občerstvením látku z pepřového obranného spreje. Čin spáchali v době, kdy měla veřejnost velké obavy z teroristických akcí po zářijovém útoku na USA. „Pepřový sprej zakoupili v obchodě. Rozstříkovali ho ve stanicích metra Černý Most, Florenc a Palmovka a uvnitř vlakových souprav. Lidem se pak špatně dýchal a bylo jim nevol-

no,“ sdělila mluvčí pražské policie Iva Knolová.



MF Dnes (13. 3. 2002)

### Obchody ničí rozkopaná ulice

Výluka na Karmelitské opět deptá nejen tamní obyvatele, ale i ostatní Pražany a návštěvníky hlavního města. Nejezdí tam tramvaje. Zdejší podnikatelé mají navíc existenční potíže. Výluka v Karmelitské však způsobila problémy i obyvatelům v Hlubočepích. Tam pravidelně zajíždějí soupravy tramvaj číslo 12 s dvěma vozy. Kvůli výluce v Karmelitské jezdí do Hlubočep jen

jednovozová čtrnáctka, a ta někdy nestačí u Anděla pobrat všechny cestující.



MF Dnes (18. 3. 2002)

### Povede metro z Dejvic do Motola?

Odborníci se dlouho přeli, zda má ze stanice Dejvická vést na letiště v Ruzyni rychlodráha nebo metro. Ve hře je však i další varianta, která však s letištěm nepočítá. Magistrální úředníci navrhují zásadní změnu prodloužení metra z Dejvické. Zatímco podle původních plánů mělo „áčko“ vést k ruzyňskému letišti, podle nového projektu by se mělo stočit na Veleslavíně přes Petřiny do Motola, Řep a Zličína, kde by byla konečná stanice společně s trasou B. **Vybral ing. Jan Urban**

**VODOROVNĚ:** A. Choroba dýchadel; nejvyšší japonský bůh; házet. - B. 1.díl tajenky. - C. Telefonovat; ten (rusky); peň; přítok Dunaje; latinská spojka. - D. Původce trojské války; Zeyerův hrdina; slizový výměšek; šalba; vzruch. - E. Jenom (nářečně); lesní bylina; hlemýžď; mzda; část Prahy. - F. Lesklý nátěr; kovový nástroj; jméno psa; přísada do vápna; pořadí; římská čtyřka. - G. Předložka; saň; zvykové právo; alžírský přístav; jméno norských králů; stovky. - H. Stará stříbrná mince; zničená loď; druh rostliny; drobná střela; Sarmat. - I. Deska sloupu; vápencové území; trnovník; čisticí prostředek na okna; husarský kabát. - J. MPZ Islandu; uzrávat; konec; ambaláž; kladná elektroda. - K. 2. díl tajenky. - L. Akvarijní rybka; optický kvantový zesilovač; jihoevropské byliny.

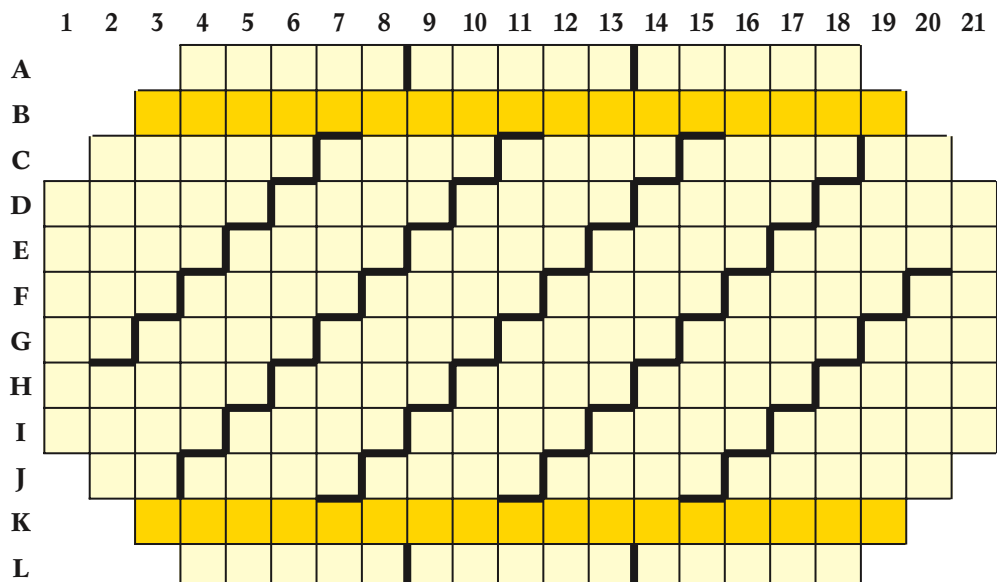
**SVISLE:** 1. Kozžený indiánský člun. - 2. Těžký kovový prvek; pás ke kimonu. - 3. Vodní šelma; zpěvný pták. - 4. Perský koberec; orgán vidění; jestli. - 5. Rádce Mohameda; vařená vepřová hlava; bájný český kníže. - 6. Látat; zuřivost; druh ptáka. - 7. Iniciály běžce Zátopka; jméno herce Fialy; mongolský rolník; značka erbia. - 8. Italik; saharská antilopa; lovkyně ústřic. - 9. Mužské jméno; mrtvice; Zeyerův hrdina. - 10. Spolu (německy); rozkládat se; Mauglího druh. - 11. SPZ Ilavy; poloha těla; asijský stát; donský kozák. - 12. Ulita plžů; chod koně; částí vozů. - 13. Svislá jeskyně; německé sídlo; obyvatel Hispánie. - 14. Leník; rodový svaz; sourozenec. - 15. Název písmene; český zpěvák; dravec (slovensky); SPZ Rokycan. - 16. Mučit; africký savec; zkratka vysoké školy. - 17. Část molekuly; nával; Baalova družka. - 18. Ukazovací zájmeno; žilní tekutina; korálové útesy. - 19. Rybářská síť; pojízdné sedátko na lodi. - 20. Záhada; latinský překlad bible. - 21. Tropická step.

**Pomůcka:** amom, et, IS, laser, mit, Pram, Us.

**PaedDr. Josef Šach**

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 3: Není na světě noc slabšího než muž.



# Nejmladší odborová organizace má své sídlo



Foto: Petr Malík

nírnou v budově bývalé konírny, která svého času sloužila jako jídelna a v posledních letech jako místnost pro stolní tenis. Drobnými stavebními úpravami vznikla z části jídelny místnost o rozloze 20 metrů čtverečních a stolní tenis se podařil v budově zachovat díky spojení jídelny s výdej-

Touto cestou bych rád poděkoval za Federaci řidičů tramvají (FRT) a všechny její členy řediteli o. z. Elektrické dráhy ing. Milanu Pokornému za zřízení kanceláře a pronájem nezbytného vybavení. Kancelář se nachází ve vozovně Strašnice v rohu za mě-

nou. Kancelář bude otevřena pro všechny členy FRT i ostatní řidiče zatím každou středu od 9.00 do 12.00 hodin, po domluvě kdykoliv.

Telefonní linka do kanceláře je 4586, samozřejmě s předvolbou 9612, e-mailová schránka

duba@e.dpp.cz. Internetové stránky FRT se přesouvají z adresy frt.webpark.cz na adresu s vlastní doménou www.frt.cz. Řidiči čtyř vozoven se jinak mohou obracet na své předsedy provozoven nebo jejich zástupce: Vratislava Feigela - Hloubětín, Jiřího Kloudu nebo Tomáše Stříbrného - Žižkov, Stanislava Smejkal - Motol, Ing. Antonína Duba nebo Radovana Urbana - Strašnice.

Federace řidičů tramvají mimo jiné svým členům poskytuje pomoc v oblasti pracovní-právních sporů, zastupuje řidiče při řešení sporných dopravních nehod na policii a magistrátě, řeší sporná služební hlášení a stížnosti s vedoucími jednotlivých provozoven apod. Věřím, že otevření kanceláře znamená významný krok k dobře fungující profesní odborové organizaci.

**Za Federaci řidičů tramvají  
ing. Antonín Dub, předseda**

## Fotbalový turnaj bude odehrán 15. června!

Není jisté, zda se dá hovořit o tradici, ale fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele napíše v sobotu 15. června už svou sedmou kapitolu. Na zelený pažit opět vyběhne osm týmů, které svedou lité boje o putovní trofej, kterou v závěru programu předá kapitánu vítězného celku generální ředitel ing. Milan Houfek.

Nevíte, kam se na prestižní souboje vypravit? Stejně jako v předchozích letech se bude hrát na hřišti v hostivařském areálu ústředních dílen. Výkop prvního zápasu bude v 8.00 hodin. Po dvou týmech z odštěp-

ných závodů Metro, Elektrické dráhy a Autobusy už se připravuje, stejně jako tým mladíků ze SOU a družstvo ředitelství. Věříme, že stejně jako v minulých letech nenecháte své favority na holičkách a přijdete je po vzbudit. Občerstvení bude zajištěno!

Nejnáročnější cesta na turnaji čeká družstva odštěpného závodu Autobusy, neboť ta musí nejprve uspět na turnaji svého závodu, který je na programu poslední květnový víkend v Nužicích.

-bda-



Foto: Martin Jágr

## DVAKRÁT VLASTNÍMA OČIMA

Dvakrát nevstoupíš do jedné řeky, praví jedno z přísloví. Zatím jsem nepátral po tom, kdy vzniklo. Zřejmě to bude už nějaký ten pátek, možná déle než v pražských ulicích jezdí městská hromadná doprava provozovaná Dopravním podnikem nebo jeho předchůdci.

Na tom ostatně vůbec nezáleží. O jednom však začínám být přesvědčen, pokud by předkové znali Dopravní podnik, asi by přísloví nevzniklo. Nebo snad nevěříte?

Každoročně na začátku roku se ohlížíme za tím, co se nám v uplynulém období podařilo a co nikoli. Zpracováváme z materiálů různých útvarů naší společnosti podklady pro výroční zprávu. Významný dokument, který nás reprezentuje na veřejnosti a jak říká jeden z historiků, když se chci o nějakém podniku něco dovědět, jako první sáhnu po výroční zprávě. Tam bych se měl dozvědět všechno podstatné, co se za uplynulých dvanáct měsíců stalo.

Stejně je to deset let i u nás, výsledná podoba snad

věrně dokládá dění v naší společnosti, ale pokud jste přímo u zrodu, tak jednoduché to rozhodně není.

Každý rok se tvůrci výroční zprávy potýkají s různými údaji, zejména pak čísly. Z jednoho útvaru společnosti přijdou jiná čísla než z jiného, který se také tou problematikou zabývá.

Případ nejčerstvější. Na konci června by mělo vyjít druhé, doplněné a aktualizované vydání katalogu autobusů pražské městské hromadné dopravy. Publikace bude obsahovat i evidenční počet vozů v naší společnosti k 31. prosinci 2001. Cestou na jedno jednání o katalogu jsem si četl podklady na výroční zprávu a v kapitole věnované vozovému parku autobusů jsem se dověděl, že jsme ke konci roku měli 1343 vozů. Když jsem pak v diskusi autora katalogu opravil, že má špatný údaj o počtu vozidel, vytasil podnikovou statistiku s číslem 1337. Jen jsem polkl a řekl, že údaj je zřejmě správný. V tu chvíli jsem se však začal ptát, jak je to možné, že v podniku máme dva různé počty autobusů.

Pochopil bych to v případě krabiček od sirek, ale autobusy, ty se jen tak ztratit nemohou a jejich cena je podstatně vyšší než zmiňované krabičky. A taková a podobná jiná překvapení zažívají tvůrci zprávy každoročně. Jednou autobusy, podruhé tramvaje, potřetí metro anebo nějaký jiný údaj.

Do stejné řeky dvakrát nevstoupíš, ale při každoročním táni máme moko v botách vždy.

Neplatí to jen o statistice. Po loňských zkušenostech nebudu udávat přesné datum, ale k zásadní rekonstrukci tramvajové křižovatky Anděl došlo před několika málo lety. Ti, kdo mají lepší paměť, si přesné datum pamatují, ale letos na podzim nebudeme šest týdnů jezdit v Nádražní ulici před centrem Zlatý anděl. Vždyť tehdy jsme tam trať rekonstruovali, nebo ne?

Asi i v tomto případě je lepší vstoupit dvakrát do jednoho úseku, aby byla kvalita vyšší.

Co vy na to?

Buďte v rozpuku stejně jako okolní příroda.

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

### V dubnu 2002 slaví 60. narozeniny:

Jaroslav Bláhovec - M, služba ochran. systému (10),  
Stanislav Černý - A, garáž Hostivař (34),  
Václav Dohnal - ED, provozovna Vokovice (35),  
Jiří Erben - ED, provozovna Strašnice (43),  
Petr Kameš - ED, provozovna vrchní stavba (22),  
Jiří Kovář - ED, odd. technická kontrola (43),  
Václav Mikeš - ED, odbor obchod. zásobovací (35),  
Jiří Mrhal - A, garáž Klíčov (29).

### V dubnu 2002 slaví 50. narozeniny:

Jaroslav Bláha - ED, provozovna vrchní stavba (25),  
Jaroslav Brejcha - A, garáž Řepy (28),  
Lenka Brémová - M, ekonomický úsek (10),  
Vasil Cína - ED, provozovna Vokovice (19),

Milan Časlavský - M, služba ochran. systému (21),  
Zdeňka Haufová - ED, odd. technická kontrola (29),  
Radim Houška - ED, oddělení škola ED (20),  
Miroslav Kafka - M, služba staveb a tratí (12),  
Pavel Kratochvíl - A, garáž Dejvice (25),  
Richard Kukla - A, technický úsek (31),  
Antonín Levý - A, neuvedeno (19),  
Jiří Liška - A, garáž Řepy (20),  
Jaroslav Marek - V, garáž Řepy (31),  
Miloš Novák - Ř, odbor informační technologie (27),  
Jan Pospíchal - M, dopravní úsek (24),  
Miloš Váňa - M, služba elektrotechnická (17),  
Jiří Vencel - M, dopravní úsek (27),  
Miroslav Kratochvíl - ED, provozovna vrchní stavba (15),

Josef Wimmer - ED, provozovna vrchní stavba (28).  
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme.

### Do starobního důchodu odešli:

Marie Pádecká - ED, provozovna Hloubětín (32),  
Eva Růžičková - ED, provozovna Motol (40)  
Oběma dámám děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

### Vzpomínáme:

Dne 3. února 2002 nás ve věku 64 let opustil pan Miroslav Kramer - ED, provozovna Pankrác, který u DP pracoval 38 let.  
Dne 19. února 2002 nás ve věku 50 let opustil pan Václav Dvořák - ED, provozovna vrchní stavba, který u DP pracoval 24 let.