DP kontakt

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

duben 2003 • ročník 8 • číslo 4 • zdarma

Dopravní nehody v Dopravním podniku v minulém roce

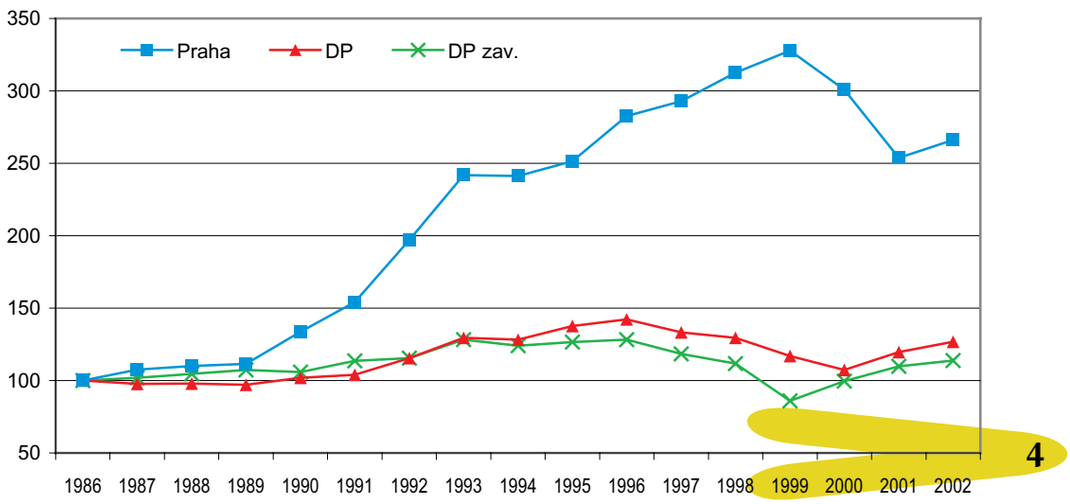
Rok 2002 byl z důvodu srpnových povodní zcela výjimečný nejen pro městskou hromadnou dopravu, ale i pro celou Prahu. Klasické dopravní cesty byly mnohdy pod vodou a takřka ze dne na den bylo třeba operativně měnit trasy mnoha autobusových i tramvajových linek a navíc zprovoznit prostředky povrchové dopravy za téměř nefunkční metro v situaci, která nikdy před tím nenastala (a doufejme, že už nikdy nenastane), a nebylo tak možno využít zkušeností z minulosti.

I když ze strany města byly vytvořeny podmínky pro plynulejší provoz MHD, přesto se celá situace nemohla neprojevit i v oblasti dopravní nehodovosti, kde došlo ke zvýšení jak celkového počtu dopravních nehod v hl. m. Praze, tak i v počtu nehod v provozu tramvají a autobusů – jak vyplývá z následujícího grafu (porovnání nehodovosti v Praze s nehodovostí v Dopravním podniku a se zvýrazněním nehod, zaviněných našimi řidiči od roku 1986 do roku 2002; v grafu je znázorněn procentuální nárůst).

Konkrétní údaje nehodovosti vozidel Dopravního podniku v roce 2002 (v porovnání s rokem 2001 [%] a s podílem jednotlivých odštěpných závodů na celkovém počtu DP [%]) ukazuje následující přehled:

Rok	Praha		DP		DP zav.	
	Nehody	%	Nehody	%	Nehody	%
1986	13 480	100,0	2010	100,0	597	100,0
1987	14 488	107,5	1966	97,8	608	101,8
1988	14 846	110,1	1970	98,0	625	104,7
1989	15 032	111,5	1952	97,1	641	107,4
1990	18 024	133,7	2048	101,9	632	105,9
1991	20 787	154,2	2090	104,0	679	113,7
1992	26 570	197,1	2321	115,5	689	115,4
1993	32 600	241,8	2600	129,4	766	128,3
1994	32 518	241,2	2576	128,2	740	124,0
1995	33 898	251,5	2766	137,6	756	126,6
1996	38 091	282,6	2858	142,2	766	128,3
1997	39 473	292,8	2679	133,3	707	118,4
1998	42 131	312,5	2600	129,4	667	111,7
1999	44 192	327,8	2349	116,9	513	85,9
2000	40 560	300,9	2156	107,3	594	99,5
2001	34 195	253,7	2404	119,6	656	109,9
2002	35 888	266,2	2548	126,8	680	113,9

Foto: o. z. Elektrické dráhy



4

Projekt Trendsetter

6

Předprodej časových jízdenek na rok 2003

10

Výstavba tramvajové tratě začíná finišovat

9

Nové autobusové depo v Barceloně

16 až 18

z obsahu

Černé dny pražských tramvají – 1. část

Jedním z nepříjemných projevů každého druhu dopravy jsou nehody. Ať se nám to líbí nebo ne, ať už je příčina kdekoliv, stává se čas od času, že se v ulicích města ozve řinčení skla, skřípění kroutících se plechů a křik lidí. Sdělovací prostředky si pak přijdou na své a aniž by mnohdy vyčkaly oficiálních výsledků vyšetřování, ihned je redaktorům jasné, kde se stala chyba, vědí, že tramvaje jsou nebezpečné, autobusy jakbysmet. Skoro to vypadá, že se zřítilo letadlo. Každý týden se přitom oběťmi dopravních nehod automobilů stane i deset lidí, nikoho obvykle nenapadne psát, že auta jsou nebezpečná. (Novináři už například zapomněli, že to byli právě oni, kdo před časem vedl doslova kampaň o absolutním právu přednosti chodců na přechodech a nyní se diví, že je v těchto místech tolik nehod a začínají nenápadně upozorňovat, že to s tou přednostní je trochu jinak.)

Jedna z fotografií nehody na Novém Světě, které v roce 1913 přinesl dobový tisk. Dnes si v dolní části ulice U Brusnice a zejména v ulici U Kasáren už tramvaje jen těžko představíme. Foto: Archiv DP

Stane-li se dopravní nehoda tramvaje, například před nedávnem v Modřanech, hned se objevují v tisku statistiky, kdy se co stalo. A nyní se dostáváme k podstatě dnešního příspěvku. Nemáme bohužel k dispozici podklady o všech dopravních nehodách, ale rádi bychom předložili alespoň malý, jen namátkový a možná trochu subjektivní výběr. Některé z dále uvedených „bouraček" dobře pamatuje střední a starší generace, některé upadly v zapomnění. Protože těch černých chvil v minulosti pražských tramvají bylo víc, rozdělili jsme je do dvou částí.

Ovenecká ulice, 1891

„Nehoda na el. dráze. Předevčírem odpoledne byla na elektrické dráze z Letné ke Stromovce podniknuta jízda na zkoušku. Před domem č. 308 setkal se vagon s jednospřežným pekařským povozem. Kůň se ulekl a odskočil stranou, přičemž strhl vůz na koleje, kde se týž s vagonem srazil a značně poškozen byl. Pan Křižík nabízí majiteli vozu pekaři Janu Vyhnalovi 20 zlatých odškodného." Tolik praví stručná zpráva uveřejněná v Pražském deníku 15. července 1891. Celkem banální nehoda. Až na to, že právě tato havárie stojí na prvním místě v pomyslném seznamu nehod pražských elektrických tramvají. Byla to první nehoda v historii elektrických drah na území českých zemí, která se stala už během zkušebních jízd (necelý týden před slavnostním zahájením provozu). Do historie se tak kuriózně zapsala ještě dříve, než elektrické dráhy jezdily oficiálně. Bohužel ne všechny nehody, které se v dalších více než stodeseti letech v pražské tramvajové dopravě odehrály, měly tak malé následky.

Nový Svět, 1913

Některé nehody se celkem pochopitelně udály na nepřehledných místech kolejové sítě. Mezi takové patřila oblast Nového Světa na nejjižnějším konci ulice U Brusnice pod kostelem sv. Jana Nepomuckého. Protože těmito místy tramvaje už 65 roků nejezdí, připomeňme si tehdejší podobu těchto míst. Od Lumbeho zahrady (dnešní zastávky Brusnice) vedla s kopce dvoukolejná tramvajová trať. Před Novým Světem se ulice zužovala a trať se asi na 50 metrů stávala jednokolejnou a vytvářela ostré „esíčko" do pouhých pět metrů úzké krátké uličky mezi zdejšími domky. Následně, před kostelem proti ústí Kanovnické ulice, byla krátká výhybna, za kterou trať opět jednokolejně pokračovala uzoučkou ulicí U Kasáren, jež byla nejužší komunikací v Praze, kterou elektrické tramvaje projížděly. Celý nepřehledný úsek byl kryt návěstidly. Přesto zde v prosinci 1913 došlo k vážné nehodě tří tramvajových motorových vozů linky č. 5, která tudy tehdy jezdila. Jak psal dobový tisk, *„...došlo osudnou náhodou ku veliké srážce tří vozů elektrické dráhy pražské, přičemž vozy velmi poškozeny a mnoho lidí utrpělo těžký úraz."* Více o nehodě, především o její příčině, nevíme. Podle kusých informací se jednalo o dané době o velmi vážnou nehodu, která byla vzácností.

Dobový tisk přinesl i několik fotografií. V roce 1918 byla úzká část ulice u Nového Světa rozšířena zbořením domků na východní straně a kratší jednokolejný úsek byl nahrazen dvoukolejným.

Chotkova, 1923

Častým místem nehod bývaly tratě v ulicích s větším spádem. Jezdit dnes Chotkovou ulicí je samozřejmé, ale zpočátku zde byl provoz tramvají omezen jen na vozy vybavené kolejnicovou brzdou, která ve starších dobách nebyla samozřejmostí. K vážné nehodě tu došlo 24. ledna 1923. Ani tady zatím neznáme podrobnosti. Víme jen, že *„tehdy projel vlak traťový úsek v Chotkově silnici velkou rychlostí, poněvadž řidiči ujel se spádu vlak, tam vyjel v oblouku u Jeleního příkopu z kolejí, prorazil zeď a do poloviny roztříštěný zůstal stát, vlečný vůz se utrhl a vrazil do motorového vozu."* Kolik bylo zraněných, se zjistit nepodařilo. Zajímavým důsledkem nehody bylo zřízení zastávky Chotkova silnice ve směru s kopce od 2. března 1923, i když k tomu nebyla žádná přepravní potřeba a jen zcela výjimečně zde někdo nastoupil nebo vystoupil. Na dodržování předpisu zde dohlížel zvlášť ustanovený dozorce. Dodatečně ještě ministerstvo železnic nařídilo instalaci píchacích hodin, u kterých musel každý řidič vystoupit a označit doklad, že opravdu zastavil. Zastávka i píchací hodiny byly po dlouhých jednáních s ministerstvem zrušeny až v roce 1935, ale podmínkou bylo zřízení povinného bezpečnostního zastavovacího místa s přísným trestem pro každého řidiče, který by nařízení nerespektoval (měl být okamžité přeřazen z provozní služby). Bezpečnostní zastavovací místo se v Chotkově ulici udrželo 43 let a bylo zrušeno až 1. května 1978.

Vítězné náměstí, 1938

V pátek 7. ledna 1938, minutu po 18. hodině, nezvládla osádka tramvajového vlaku linky č. 11 na Vítězném náměstí jízdu s kopce od Prašného mostu. Vlak projel stanicí a vykolejil v oblouku vnitřního okruhu náměstí. (Tehdy koleje tvořily kruhovou smyčku po vnitřním obvodu okruhu.) Motorový vůz narazil na stožár veřejného osvětlení a převrátil se na bok. První vlečný vůz zůstal stát, druhý se rovněž převrhl. Jedna osoba přišla o život a 55 lidí bylo zraněno, z toho 9 těžce. Nehoda rozvířila debatu o obnovení bezpečnostní zastávky mezi Prašným mostem a Vítězným náměstím. Jako perličku si uveďme, že jeden hbitý novinář si hned povšimnul, že součet číslic v evidenčním čísle havarovaného motorového vozu (2182) dává nešťastnou třináctku...

V roce 1942 byla kruhová smyčka s prudkými oblouky zrušena a nahrazena dnešním dvoukolejným trojúhelníkem. Přesto se zde stalo i v dalších letech několik nehod.

Francouzská, 1950

Klasickým nebezpečným místem bylo prudké klesání Francouzské ulice a zejména nároží s Moskevskou ulicí. Už za první republiky se tu dozorčí vozby (dispečeři) dožadovali zřízení bezpečnostních opatření v podobě manipulační koleje do Ruské ulice, ale takové opatření se považovalo za neefektivní. Pak přišel 15. leden 1950. Pět minut po 23. hodině večer se nepodařilo řidiči zastavit vlak linky č. 1 a ten projel zvýšenou rychlostí stanice Krymská i Ruská (tehdy bylo uspořádání jiné než dnes). V oblouku do Moskevské ulice vlak vyjel z kolejí a vyjel až na chodník, kde narazil do vchodu prodejny Pramen. Následek 112 zraněných (z toho tři členové osádky). Podobná situace se opakovala kolem roku 1961, ale o této nehodě se nepodařilo najít žádný záznam. Výsledkem ale bylo zřízení kusé koleje v Ruské ulici, která byla od 25. ledna 1966 vybavena zabezpečovacím zařízením – výhybka byla trvale postavena na odbočku a každý vlak jedoucí od náměstí Míru si musel výhybku přehodit. Po projetí se výhybka automaticky vrátila do původní polohy. V květnu 1966 bylo zařízení pro poruchu mimo provoz a 9. ledna 1967 bylo zrušeno, protože zdejší linky byly obsazovány vozy T3, které na tom byly z hlediska brzdění lépe, než staré tramvaje.

Kačerov, 1950

Dnes už zapomenutá nehoda se stala na Kačerově v ulici U smyčky 23. dubna 1950. Řidič linky č. 14 ve 22.39 hodin včas nezastavil, vlak vyjel z kolejí a pokračoval v cestě po vozovce, vyjel na chodník a narazil přední plošinou motorového vozu na domy čp. 821 a 822, přičemž se první vlečný vůz převrátil na levý bok. Zraněno bylo 17 osob. Nehoda neměla za následek žádné zvláštní opatření.

Žofín, 1961

Dne 25. června 1961 ve 14 hodin jel vůz linky č. 17 (č. 5086) od Jiráskova náměstí k Národnímu divadlu. Před vchodem na Žofín v té chvíli začalo předjíždět vojenské nákladní auto s vlekem protijedoucí tramvaj č. 5119 (!), a došlo tak ke srážce všech vozidel. Automobilový přívěs se srazil s vozem 5119, utrhl se a zastavil o chodník. Nákladní automobil se při srážce s vozem 5086 vzňal a shořel. Obě tramvaje byly vážně poškozeny. Zahynul jeden člověk (velitel vojenského vozu) a 34 osob bylo zraněno. Příčina je zřejmá už z výše uvedeného stručného popisu nehody: neopatrnost vojenského řidiče.

Strossmayerovo náměstí (náměstí V. Kopeckého), 1962

Dne 23. září 1962 v půl třetí odpoledne zjistil řidič tramvajové soupravy linky č. 11 po výjezdu ze stanice Kamenická směrem k náměstí Václava Kopeckého, že brzdy motorového vozu neúčinkují. Přes veškerou snahu se mu vlak, který nabíral stále větší rychlost, nepodařilo zastavit. Projel další stanicí a na křižovatce s ulicí Dukelských hrdinů na výhybce vykolejil, přejel napříč křižovatkou a narazil levou částí přední plošiny do prodejny Pramen. Ne, nejde o záměnu s Francouzskou ulicí, opravdu i zde se tramvaj „srazila s obchodem"... Celý vlak byl při havárii značně zdemolován. Jedna žena nehodu zaplatila životem a zraněno bylo 46 cestujících, z toho 3 těžce. Ve střešovické vozovně, kam byl vůz později odtažen, zjistil přivolaný soudní znalec za přítomnosti vyšetřovatele, že neznámý pachatel na zadní plošině otočil reverzní válec do protisměru, což mělo za následek selhání celého řídícího systému vozu. Od té doby se toto zařízení na zadní plošině u všech vozů uzamykalo.

Pokračování

Mgr. Pavel Fojtík

Některé nehody v dobách provozu starých dvounápravových tramvají možná vypadaly poněkud divoce. Příčinou byla poměrně malá váha vozů ve srovnání s dnešními tramvajemi. „Vyskočit" z kolejí a dát se neplánovanou cestou, třeba i na chodník – to se čas od času stávalo.

Foto: Archiv DP

Blíží se kolektivní vyjednávání k závěru?

Již potřetí za sebou se věnujeme tématu, které je středem pozornosti každého zaměstnance ať již z důvodu očekávaného nárůstu mezd nebo možného narušení sociálního smíru. Potřetí za sebou začínáme tento článek otazníkem v titulku, stále totiž není možné jednoznačně prohlásit, že kolektivní smlouvy byly podepsány.

Oproti minulému měsíci však došlo k dalším poměrně významným posunům: k již podepsané kolektivní smlouvě v o. z. Autobusy můžeme přiřadit kolektivní smlouvu na ředitelství, která je dohodnuta a měla by být podepsána s účinností od 1. března 2003. Složitá jednání nadále probíhají v o. z. Metro. Ostře sledovaná je situace v Elektrických drahách, kde se vzájemná stanoviska přibližovala velmi pomalu, pokud se to vůbec dá takto nazvat. Své postoje vysvětlovali účastníci kolektivního vyjednávání i na mítinku zaměstnanců, který se uskutečnil v pátek 14. března. Doposud poslední jednání proběhlo ve středu 19. března, kdy po několika hodinách všichni zástupci došli ke shodě s tím, že podepíší novou kolektivní smlouvu s účinností od 1. dubna 2003. Všem, kteří se podíleli na tomto výsledku, jak za zaměstnavatele tak za stranu odborových organizací, je třeba poděkovat za vstřícný a konstruktivní postup.

Až v následujících dnech a hodinách bude pokračovat vyjednávání v o. z. Metro a výsledky se nedají předjímat. Přes určité přiblížení zde zůstávají zatím rozdílná stanoviska vyjednávajících stran, a proto se dále intenzivně vyjednává. Pokud lze ve zkratce postihnout hlavní rozpor – tak je to odlišný názor na rozdělení dohodnutého objemového nárůstu mzdových prostředků o 6,5 % do jednotlivých složek mzdy, hlavně tarifních platů.

Mimo toto jednání o kolektivní smlouvě na rok 2003 probíhají pravidelné schůzky mezi vedením podniku a Radou předsedů odborových organizací o dalších zásadních otázkách, které vyžadují koncepční řešení, jako například možnosti uplatnění penzijního či životního pojištění, možnost zavedení „definitivy“, další využívání sociálních nákladů, pracovní doba u řidičských profesí, způsob kolektivního vyjednávání v dalších letech, možnosti rozšíření rehabilitačních zařízení a další. Ale o tom podrobněji až v některém z dalších čísel...

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

Poznámka redakce: *Ve středu 26. března byla podepsána kolektivní smlouva v o. z. Elektrické dráhy.*

Chvála řidičů tramvají

RADEK BAJGAR

Byla to moc pěkná stávka! Jen samy strany si to teď kazí literárními hrozbami žalob. Byla celkem kultivovaná, svobodná, napínavá, výsledek nebyl ničím a nikým předem dán a radikálové nakonec prohráli, z čehož plyne, že prohrát měli. Tu stávku jsem viděl sice jen ve střížně, ale natočenou tolika štáby, z tolika míst a tolika úhlů jako málokdo. Včetně měsíční přípravy, schůzí, strategických porad a vyjednávání.

Dubova část odborářů neprohrála proto, že by ji někdo zradil či na kolejích přepral, ale jen a jen proto, že nebyla dostatečně velká a nepřekročila kritickou mez. To jen média diletantsky skočila na Dubovu rétoriku o „řidičích tramvají" jako takových a radikální hlučnou skupinu z lenosti považovala za celek. Odtud pak ty katastrofické vize o totálním kolapsu.

Ve skutečnosti šlo od samého počátku sotva o třetinu řidičů. Ostatní nebyli „stávkokazi", jen je ani ve snu nenapadlo stávkovat. Tramvaj řídí rádi, poměr výdělku versus útrapy jim připadá snesitelný, srovnávání s řidiči autobusů považují za infantilní. Mimochodem k platům: když řidiči hovoří o sedmnácti či devatenácti tisících, mají po celou dobu na mysli čistý příjem po zdanění, nikoli, jak bývá zvykem, plat hrubý. A to inkriminované ráno? V některých vozovnách se gentlemansky domluvili na ideálním postupu: stávkující budou respektováni a ti zase nebudou bránit nestávkujícím vyjet. Počet tramvají v ulicích tak spravedlivě ukáže hloubku problému. Realita sice byla jiná, ale ne zásadně. Ve zprávách jsme viděli extrémy, žďuchání a utržený rukáv, ale na naprosté většině míst se vše odehrávalo spíš salonně: soupeři se oslovovali jménem a vykali si, hromotluci z ochranek se tvářili rozpačitě a policie se pokud možno do ničeho nemíchala. Stávka nikdy neskončila, během dne jen nenápadně vymizela.

Ze sousední střížny doléhaly toho dne hlasy učitelů zakládajících své nové odbory: plat řidičů tramvají, medializovaný stávkou, je velmi zaujal, sami mají sotva polovic. Tramvajáci si sice neprosadili dorovnání s řidiči autobusů, ale jestli pomohli zradikalizovat učitele, kteří budou doceněni, čímž se zvýší kvalita vzdělání, pak neudělali pro tuto zemi málo.

Autor pracuje jako dramaturg pořadu Na vlastní oči

Převzato z MF Dnes 4. 2. 2003.

Zápis z jednání o návrhu Kolektivní smlouvy na rok 2003.
Jednání proběhlo dne 19. března 2003 v místnosti 007 v budově DP, Sokolovská 42 Praha 9.

Obě jednající strany se dohodly, že podepíší kolektivní smlouvu na rok 2003 s platností od 1. 4. 2003. K podpisu dojde u ŘP DP – ED o. z. dne 26. března 2003 v 9,oo hodin.
Text definitivního znění kolektivní smlouvy bude předán odborovým organizacím dne 20. března 2003 na disketě. Konečné znění bude upraveno do 25. března 2003.

Ve shodě všech jednajících stran bylo konstatováno, že přípravu kolektivní smlouvy pro rok 2004 v rámci celé DP a. s. je třeba zahájit co nejdříve.
Dále bylo konstatováno, že celá oblast sociálního programu a pojištění bude připravována tak, aby bylo možné je zavést již od ledna 2004.
Přítomný PŘ GŘ s tímto postupem souhlasil.

V Praze dne 19. března 2003

Zápis sestaven ve složení:

M. Pirkl
B. Ježek
Ing. V. Procházka
Mgr. H. Mrákotová
F. Kadlec
Ing. A. Dub
T. Stříbrný
Ing. M. Pokorný
Ing. K. Kebrle

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY • čtvrtek, 27. února 2003 http://hn.iHNed.cz

Nestačí jen chtít evropské platy

Miroslav Zikmund

Požadavky řidičů tramvají na zvýšení mezd jsou jistě oprávněné, právě tak, jako je možné domáhat se zvýšení mzdy ústavou zaručeným právem na stávku. Ale pokud jde o srovnání se západní Evropou, pak jsou požadavky tramvajáků, kteří v Praze nedávno stávkovali za platy ve stejné úrovni, jakou mají řidiči autobusů a metra, jednostranné.

Jednou z možností, jak zvýšit platy pražských řidičů tramvají, je zvýšení produktivity práce. V rámci Prahy existuje – určitě se to nebude líbit – přezaměstnanost řidičů tramvají. Jejich produktivita práce ve srovnání například se Švýcarskem – zemí s nejdokonalejším systémem veřejné dopravy – je otřesná.

V Praze potřebuje tramvaják na objetí jednoho »kola« (doba od odjezdu z konečné »A« do následujícího odjezdu z téže konečné) 90 minut, při jízdní době jedním směrem 28 minut. Jeho švýcarský kolega v Curychu na lince s jízdní dobou 32 minut v jednom směru potřebuje »na jedno kolo« pouhých 80 minut.

Důvod je prostý. V Praze stojí na konečné současně zpravidla tři soupravy a pobyty trvají i 25 minut, ve Švýcarsku však stojí tramvaj pouze jedna – víc se jich tam prostě nevejde. Pobyty činí od 6 do 9 minut.

Tramvajákovi v Basileji na lince s jízdní dobou 62 až 65 minut trvá »objetí kola« 140 minut, pražský kolega na lince se srovnatelnou jízdní dobou potřebuje 167 minut. V Basileji se ze 140 minut odstojí pouze 13 minut, zatímco v Praze čtyřicet.

V Praze existuje přezaměstnanost řidičů tramvají. Jejich produktivita práce ve srovnání například se Švýcarskem je doslova otřesná.

Téměř šokující je pražský noční pobyt na konečné: při třicetiminutovém intervalu také 44 až 49 minut. Proč? Dopravní podnik platí každou noc dva tramvajáky zcela zbytečně. Tahle »legrace« stojí ročně až 600 000 korun. Obraty nočních linek nejen ve Švýcarsku se dají v minutách počítat na prstech jedné ruky.

Jestliže mají tramvajáci mzdové »západoevropské požadavky«, pak je třeba, aby jejich pracovní pobyty na konečných měly západoevropskou hodnotu. To by znamenalo na jediné lince úsporu až čtyř souprav a pochopitelně i zaměstnanců.

V přepočtu na týdenní pracovní dobu to je nejméně 8 až 10 zaměstnanců – v rámci celého podniku minimální úspora 150 řidičů tramvají, plus zálohy na pokrytí dovolené na zotavenou a nemocnost.

Pro Dopravní podnik to představuje roční úsporu mzdových nákladů v částce nejméně 35 miliónů korun. Jestliže krátké pobyty neodporují přísným švýcarským bezpečnostním předpisům, nemohou odporovat ani u nás.

Podle dostupných informací jsou pobyty dlouhé proto, že je do nich započítána část bezpečnostní přestávky. Tu je ovšem možné poskytovat v souladu s příslušnými předpisy v celku. Řešení je poměrně jednoduché: na určeném místě je řidič vystřídán a po přestávce vystřídá dalšího řidiče na vozidle téže nebo jiné linky.

Bez zajímavosti není ani postoj západoevropských tramvajáků k cestujícím. Pražské konečné mají výstupní a nástupní bod. Nástup je umožněn až poté, co se řidič uráčí najet do nástupního bodu. Jak dlouho před odjezdem to má být, zřejmě žádný předpis neurčuje. Logicky by to mělo být hned poté, co předchozí spoj odjel. V západní Evropě je nástupní bod totožný s výstupním. Okamžitě po příjezdu tramvaje do ní mohou cestující nastupovat, aniž by to řidiči vadilo.

Naopak český cestující se může cítit velmi nesvůj – na některých linkách marně čeká na sdělení, že je na konečné, a na výzvu, že má vystoupit. Až když řidič odchází na sociální zařízení, nebo si kupuje v kiosku občerstvení, je mu jasné, že dál už se nejede.

Přes všechno uvedené bych chtěl zdůraznit, že práce řidičů tramvají není jednoduchá a osobně si jí vážím.

Autor je pracovníkem Českých drah

Převzato z Hospodářských novin 27. 2. 2003.

M. ŠTĚCH ŽÁDÁ PROŠETŘIT POČÍNÁNÍ POLICIE PŘI STÁVCE TRAMVAJÁKŮ

Chceš-li stávkovat, musíš to umět

[illegible]

Jana KAŠPAROVÁ

NEBOJTE SE A PTEJTE SE

Ztratila se data z harddisku

[illegible]

ŠMRHOVÁ

Převzato z časopisu Sondy č. 5/2003.

MHD ve světě

SINGAPUR: V roce 2005 bude zahájen provoz na 5,2 km dlouhé plně automatizované trati Marina, pro kterou dodá firma Alstom spolu s místními podniky sedm třívozových vlaků, zabezpečovací systém a vlastní trať za 948,7 mil. USD.

□ □ □

STOCKHOLM (Švédsko): Dosavadní park 12 tříčlánkových rychlodrážních tramvají pro trať Alvik – Gullmarsplan bude doplněn dalšími 10 vozy od firem Bombardier a Adtranz za 16,1 mil. USD.

□ □ □

NORIMBERK (Německo): Firma Siemens ST byla vybrána jako dodavatel zabezpečovacího zařízení a automatického řízení vlaků pro budovanou linku metra U3 v Norimberku. Na této lince bude plně automatický provoz. Také linka U2, se kterou bude mít linka U3 společný úsek, bude vybavena stejným způsobem. Součástí kontraktu bude i dodávka 30 dvoudílných souprav DT 3 (14 pro linku U2 a 16 pro linku U3).

□ □ □

LYON (Francie): V Lyonu byly zahájeny práce na prodloužení tramvajové linky č. 2. Linka bude prodloužena o 5 km ze současné konečné Porte-des-Alpes do Saint-Priest. Na prodloužení bude 9 stanic, jedna s parkovištěm P + R s 200 místy. Celkové náklady na prodloužení linky jsou stanoveny na 66 milionů euro.

□ □ □

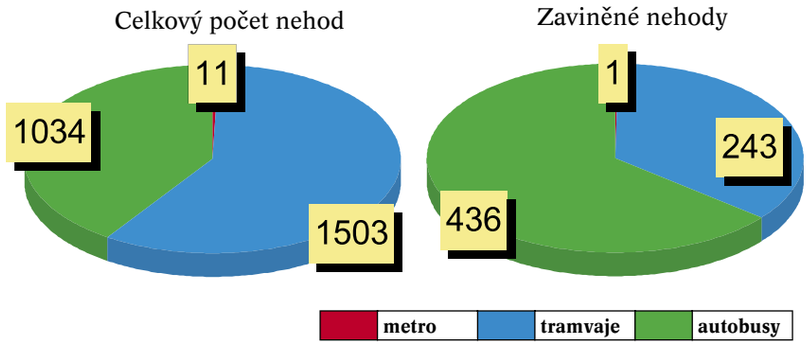
ATÉNY (Řecko): V rámci příprav na OH 2004 staví město dvě tratě rychlodrážní tramvaje v délce 27 kilometrů plus 3 kilometry spojky do vozovny. Cena bez vozidel činí 223,9 mil. euro.

–paf–

Dopravní nehody v DP v minulém roce

1

Grafické znázornění důležitých údajů ze str. 1



		celkový počet nehod	zaviněné nehody	škoda celkem (tis. Kč)	škoda na majetku DP (tis. Kč)	škoda na majetku DP u zav. nehod (tis. Kč)
METRO	2002	11	1	2	0	0
	2001	11	1	0	0	0
	% 2002:	***100,0***	***100,0***	–	–	–
	% DP:	0,4	0,1	0,1	–	–
TRAMVAJE	2002	**1 503**	**243**	**49 083**	**24 286**	**18 374**
	2001	1 444	278	41 885	15 842	7 073
	% 2002:	***104,1***	***87,4***	***117, 2***	***153,3***	***259,8***
	% DP:	**59,0**	**35,8**	**62,0**	**68,8**	**77,8**
AUTOBUSY	2002	**1 034**	**436**	**29 915**	**11 028**	**5 245**
	2001	950	377	25 401	6 352	2 754
	% 2002:	***108,8***	***115,6***	***117,8***	***173,6***	***190,5***
	% DP:	**40,6**	**64,1**	**37,9**	**31,2**	**22,2**
CELKEM DP	2002	**2 548**	**680**	**79 000**	**35 314**	**23 619**
	2001	2 405	656	67 286	22 194	9 827
	% 2002:	***105,9***	***103,7***	***117,4***	***159,1***	***240,3***
	% DP:	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**

Jak ukazuje tabulka, rok 2002 má pozitivní srovnání s rokem 2001 pouze v údaji o počtu nehod zaviněných řidiči tramvají (u druhého povrchového druhu dopravy tento trend bohužel není).

Celkem veliké jsou nárůsty v ekonomických škodách našeho podniku způsobených nehodovostí; zde je však třeba zohlednit celkový ekonomický trend (navýšení cen materiálu, ceny práce a podobně).

Řidiči vozidel Dopravního podniku (převážně tramvají a autobusů) měli v roce 2002 účast na 2 548 dopravních nehodách, což je v porovnání s rokem 2001 nárůst o 5,9 %. Celkový počet všech dopravních nehod na území hl. m. Prahy přitom stoupl z 34 195 na 35 888. Naši řidiči měli účast na 7,1 % nehod v Praze (ve srovnání s rokem 2001 nárůst o 0,1 %). Při srovnání s rokem 2001 ujela vozidla povrchové dopravy v roce 2002 o 4,89 milionu provozních kilometrů více. Toto zvýšení dopravních výkonů se projevilo i na zvýšení počtu dopravních nehod.

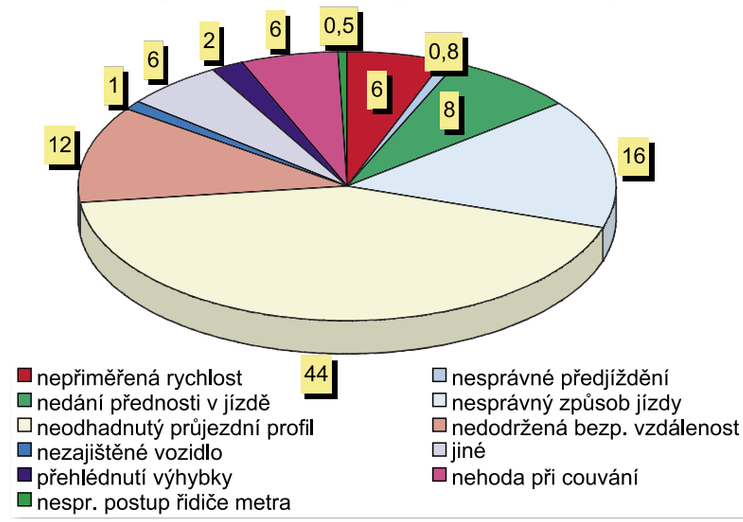
	2001	2002	% 2002	rozdíl 2002/2001
Tramvaje	46 437 596	49 010 637	105,54%	2 573 041
Autobusy	65 589 900	67 902 780	103,53%	2 312 880
CELKEM	112 027 496	116 913 417	104,36%	4 885 921

Konkrétní příčiny nehodovosti zůstávají prakticky stejné, přes 80 % dopravních nehod má příčinu ve střetnutí s motorovým vozidlem. Podíl ostatních příčin je mnohem menší.

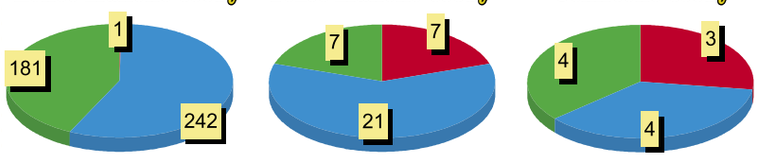
Mezi nehodami cestujících (úrazy při vystupování a nastupování do tramvají a autobusů včetně úrazů ve vozidle, případně úrazy v přepravním prostoru metra) jsou nejzávažnější pády (neúmyslné i úmyslné) osob do kolejiště metra s následným střetnutím s vlakem – v roce 2002 3 usmrcené a 8 zraněných osob.

Při střetu osob s vozidly povrchové dopravy byly usmrceny v provozu tramvají 4 osoby, v provozu autobusů také 4 osoby. Celkový počet usmrcených osob je tak 11 (z toho 10 bez zavinění Dopravního podniku), což je o 3 více než v roce 2001.

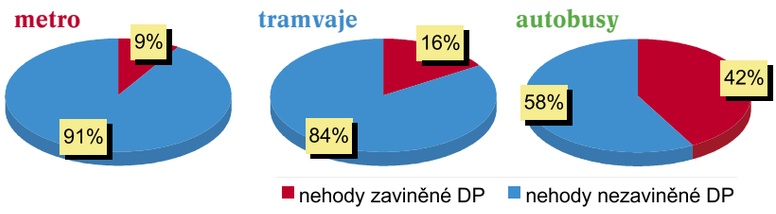
Příčiny nehod zaviněných řidiči DP (v %)



Lehce zraněné osoby / Těžce zraněné osoby / Usmrcené osoby



Podíl zaviněných a nezaviněných nehod



Počet dopravních nehod zaviněných našimi řidiči stoupl v porovnání s rokem 2001 o 3,7 %; přitom v provozu tramvají došlo ke snížení o 12,6 %, v provozu autobusů k nárůstu o 15,6 %. Jako nejzávažnější příčina se projevuje neodhadnutí průjezdního profilu, dále pak nesprávný způsob jízdy (nepřizpůsobení momentálním podmínkám) a nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem.

K nejzávažnější dopravní nehodě v provozu tramvají došlo v červnu 2002 mezi zastávkami Nádraží Braník a Černý kůň (tedy v Hodkovičkách, nikoli v Modřanech, jak se všeobecně nesprávně uvádělo), kdy se střetlo celkem 5 tramvajových vlaků; došlo ke zranění 21 osob a ke škodě přes 4 miliony korun. V provozu autobusů došlo k vážné dopravní nehodě v prosinci při střetu autobusu (příměstská linka) v obci Zbuzany s vlakem Českých drah – bylo zraněno 12 osob a došlo k celkové škodě 1,3 milionu Kč. Ke značně nestandardní, ale bohužel tragické dopravní nehodě došlo ve stejném měsíci v zastávce Sdružení, kdy řidič zahynul pod koly autobusu, který předtím řídil.

Celkově lze shrnout, že rok 2002 přes své zvláštní dopravní a provozní podmínky nevybočil v oblasti dopravní nehodovosti z dlouhodobého trendu. To však neznamená, že bychom měli být úplně spokojeni. I když jsou často uváděny více či méně objektivní příčiny, které nás mají přesvědčit, že už to lépe nejde, přesto – zejména v počtu zaviněných nehod – je stále co zlepšovat.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Změna v hlášení zastávek v autobusech Dopravního podniku

Od soboty 15. března došlo ke sjednocení funkce informačního systému ve vozidlech vypravovaných do sítě povrchové dopravy Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Obdobně jako je tomu ve vozech tramvají, je i v autobusech vyhlašován ještě před zastavením v zastávce název nejen dané – aktuální zastávky, ale i zastávky příští.

Uvedenou změnou reagujeme na žádosti cestujících, kterým včasná informace napomáhá v rozhodování, zda pokračovat v jízdě nebo vystoupit již v dané zastávce.

Pamatováno je však i na cestující, kteří do autobusu právě nastoupili, a to v případě, že charakter příští zastávky bude v dané době „na znamení". Její název spolu s informací o charakteru zastávky bude vyhlašován ještě jednou, při odjezdu vozidla ze zastávky. Tím bude cestujícím připomenuta povinnost dát řidiči včas znamení pro zastavení, chtějí-li v takové zastávce vystoupit.

Mimo uvedené úpravy v akustickém podávání informací se cestující setkávají ještě s jednou změnou. Ta spočívá v uvádění názvu příští zastávky též na vnějších bočních elektronických informačních panelech. Dosud byly na těchto panelech zobrazovány názvy vybraných důležitých zastávek na trase linky. K nim přibyla i zastávka příští. Její název je vždy zobrazen jako první ve sledu zobrazovaných důležitých zastávek.

Věříme, že zaváděné změny přispějí ke zlepšení informovanosti našich klientů a dalšímu zvýšení kvality našich služeb.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy zpracoval Tomáš Párys

V Praze vzniklo Sdružení za práva cestujících MHD

Nová občanská iniciativa - Sdružení za práva cestujících MHD, která chce hájit práva cestujících MHD a angažovat se v oblasti městské hromadné dopravy v hlavním městě Praze, byla založena v polovině ledna letošního roku.

„Sdružení za práva cestujících MHD je zájmové sdružení, které si primárně klade za cíl formulovat a chránit práva a zájmy cestujících a zprostředkovávat členům sdružení a cestujícím MHD pomoc při řešení konkrétních problémů vzniklých při přepravě“, řekl jeden z členů přípravného výboru sdružení, Zdeněk Milík. Sdružení, které požádalo 14. ledna letošního roku o registraci Ministerstvo vnitra ČR, bylo založeno v souladu se zákonem o sdružování občanů. Podle Milíka je Sdružení obdobou podobných zahraničních občanských iniciativ. Uvedl, že „v západním světě“ jsou podobné iniciativy veřejnosti zcela běžné a angažování občanů v různých oblastech veřejného života je intenzivnější a probíhá v mnohem větší míře než v tuzemsku. „Podobná občanská iniciativa zatím v Praze chyběla, a přitom se pražská veřejná doprava denně bezprostředně dotýká statisíců uživatelů, a to nejenom Pražanů ale i mimopražských cestujících. Chceme, aby sdružení fungovalo jako partner k diskusi s těmi subjekty, jež se podílejí na vytváření a realizaci dopravy,“ vysvětluje příčiny vzniku sdružení zakládající členka Markéta Vojtíšková, která používá městskou hromadnou dopravu téměř denně.

Zástupci přípravného výboru Sdružení za práva cestujících MHD se dne 6. února letošního roku setkali také na prvním jednání se zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, když představitelé Dopravního podniku vyhověli žádosti Sdružení. Za Dopravní podnik se jednání zúčastnili generální ředitel a předseda představenstva ing. Milan Houfek, obchodně-ekonomický ředitel ing. Václav Pomazal, CSc., dopravní ředitel ing. Petr Blažek a tisková mluvčí Mgr. Michaela Kuchařová, za přípravný výbor Sdružení za práva cestujících pražskou MHD pak Markéta Vojtíšková a Zdeněk Milík.

Sdružení na jednání seznámilo vedení Dopravního podniku se svými cíli a obě strany se dohodly na spolupráci při řešení konkrétních problémů, spojených s pražskou hromadnou dopravou. Především pak došlo k dohodě o způsobu komunikace a k určení osob, které spolu budou v pravidelném spojení.

„Zástupci vedení DP vzali na vědomí vznik občanského sdružení a během jednání nám vyšli vstříc a přislíbili pomoc při řešení záležitostí, se kterými se budeme v zastoupení občanů se stížnostmi či podněty na zlepšení kvality dopravy v Praze na Dopravní podnik obracet,“ komentoval představitel občanské iniciativy Milík výsledky jednání s vedením DP.

Zástupci Sdružení vyzvali podle Vojtíškové také k jednání představitele Federace řidičů tramvají, což bylo učiněno vzápětí poté, co se uskutečnila jejich stávka. „Z jejich strany však žádná odpověď nepřišla,“ řekla Vojtíšková.

Přípravný výbor sdružuje přibližně dvacet osob a členové výboru jsou průřezem členské základny. Podle Milíka odrážejí členové výboru tři základní oblasti, s nimiž by toto sdružení fungovalo jen obtížně – oblast komunikace s médii a veřejností, oblast softwarová (Sdružení má vlastní internetovou prezentaci na adrese www.sdruzenimhd.cz) a dále problematika právní. Činnost ve Sdružení je bezplatná a všichni jeho členové ji vykonávají ve svém volném čase.

Zástupci Sdružení hodlají v nejbližší době vstoupit do jednání také se zástupci magistrátu hl. m. Prahy, když dlouhodobějším úkolem Sdružení je zejména věnovat se problematice průjezdnosti Prahou a preferenci hromadné dopravy. Cílem je především zlepšit služby a úroveň městské hromadné dopravy a například pro cestující rozšířit dostupnost prodejních míst kuponů MHD. Velkou váhu Sdružení také přikládá zlepšení informovanosti cestujících.

Mgr. Michaela Kuchařová

Provoz rekonstruovaných tramvají T3

Již více než 2 roky se v pražských ulicích objevují rekonstruované tramvaje T3R.P a během svého provozu si získaly poměrně vysoké renomé. Pojďme se nyní podívat na novinky a změny, ke kterým u tramvají došlo v posledních týdnech.

K poslednímu dni loňského roku bylo v provozu 35 rekonstruovaných tramvají v PARS Šumperk a 55 tramvají modernizovaných v našich ústředních dílnách v Hostivaři. V letošním roce se předpokládá rekonstrukce dalších 40 vozů. V roce 2003 se neplánuje žádná zásadní změna ve způsobu provádění rekonstrukcí tramvají.

V průběhu roku 2002 byl změněn způsob řízení regulace elektrické výzbroje z analogového na digitální. Počínaje vozem 8323 byla tato úprava aplikována do praxe (pro upřesnění – vozy s analogovou výzbrojí = T3R.P_A jsou 8211 až 8245 a 8301 až 8322; vozy s digitální výzbrojí = T3R.P_D jsou od čísla 8323). Přesto, že došlo k této úpravě výzbroje, zůstala zachována stoprocentní spojitelnost všech rekonstruovaných vozů. Není proto výjimkou v pražských ulicích zahlédnout spřažený vlak s odlišným typem regulace.

První vozy již úspěšně atakují hranici 120 000 najetých kilometrů, což jest hranice první prohlídky typu PÚ. Tyto prohlídky se provádějí, a i do budoucna se asi budou provádět, v dopravní provozovně Pankrác.

V rámci této prohlídky dochází k výměnám podvozků a dalších bloků elektrovýzbroje. Prohlídky podvozků probíhají v OZT Hostivař, ostatní komponenty se udržují a opravují na základě smlouvy ve spolupráci s firmou CEGELEC. Během prohlídky typu PÚ se provádějí některé dodatečné úpravy, které jsou na posledních vozech již standardně aplikovány v průběhu rekonstrukce. Jedná se například o vložení konektoru k ventilátoru měniče, instalaci zásuvek 230V_AC na stanovišti řidiče (určených z bezpečnostních důvodů jen k servisnímu použití, nikoliv k potřebám řidiče) a další drobné úpravy.

V průběhu roku se podařilo úspěšně zvládnout problematiku zateplení kabiny řidiče, která díky svým rozměrům a typu sedačky s loketními opěrkami, nabízí řidiči komfortnější výkon služby. Stále probíhá vyhodnocování a zkoušení nejvhodnější verze programu řízení protiskluzové a protismykové ochrany. Cílem tohoto „nekonečného“ procesu je dosažení co největší provozní bezpečnosti a jízdního komfortu, jak z pohledu cestujících, tak řidičů.

S rostoucím počtem rekonstruovaných tramvají se v dopravní provozovně plně ukazuje problematika náročnosti kompletní obměny sortimentu náhradních dílů ve skladu dopravní provozovny. Zvyšuje se jak množství jednotlivých položek na skladě, tak i počet dílů v jednotlivých položkách s ohledem na množství již zprovozněných tramvají. Tento stav bude trvat do dokončení kompletní obměny vozového parku v dopravní provozovně Pankrác, tedy zhruba do poloviny roku 2004. Další dodávky modernizovaných tramvají pak budou dále pokračovat do vozovny Kobylisy.

Stejně jako ostatní vozidla povrchové dopravy, tak i rekonstruované vozy prošly v loňském roce výraznou zatěžkávací zkouškou v období po srpnových povodních. Tyto tvrdé podmínky se nikterak neprojevily zvýšenou poruchovostí těchto vozů. Zvláště v prvních dnech při potřebách častých změn linkového vedení se velmi pozitivně osvědčily elektronické transparenty BUSE.

Vzhledem k výborným zkušenostem a i s ohledem na vlastnosti výzbroje, byly vozy T3R.P vybrány mezi tramvaje, které budou upraveny pro provoz na nově budované barrandovské trati. Specifičnost této tratě spočívá v poměrně velkém stoupání, které musí tramvaje překonat bez zastavení. Přestože barrandovská trať nebude patřit sklonově mezi nejprudší, celkovou prací kterou vykonají trakční motory při jízdě do dlouhého svahu, překoná všechny dosud provozované tratě v Praze.

Od loňského jara probíhají podrobné výpočty, měření a simulace, které si Dopravní podnik objednal u firmy Siemens kolejová vozidla (dříve ČKD Dopravní systémy). Součástí výpočtů byla i zkouška praktické obsaditelnosti vozu T6A5 provedená v Hostivaři, při které se například zjistilo, že při běžných provozních stavech může průměrná hmotnost jednoho cestujícího dosahovat až přes 80 kg. Též bylo prověřeno, že platné normy pro výpočty maximálního obsazení tramvajových vozů jsou v pořádku. Toto měření vzápětí prakticky prověřila loňská letní povodeň, respektive cestující, kteří byli nuceni používat tramvajovou trakci místo metra.

Populárně řečeno, řízení trakční výzbroje vozů určených pro provoz na barrandovské trati bude upraveno tak, že na základě skutečných hodnot obsazení vozu bude řízen trakční proud, s ohledem na teplotu trakčních motorů. Vnějším projevem těchto úprav bude částečná změna maximální rychlost jízdy do svahu. Výhodou je, že tato úprava bude univerzálně funkční v celé síti elektrických drah a tak budou trakční motory ochráněny i pří případných mezních stavech vždy. Úpravy výzbroje připravuje a provede výrobce výzbrojí firma CEGELEC.

Je vidět, že modernizované tramvaje toho v pražských ulicích čeká ještě mnoho a můžeme si jen přát, aby se vše jen dařilo.

Závěrem si nemůžeme odpustit jednu poznámku, tramvaj T3R.P je od roku 1951 první vozidlo, u kterého před uvedením do provozu s cestujícími nedošlo k rozsáhlým úpravám, odstávkám a dohadům s výrobcem. V „povodňovém“ období vozidla odjížděla z modernizační hostivařské linky přímo do nejtěžšího provozu a díky úsilí všech bez problémů. Díky za to!!!

Jan Doubek a Petr Hloch s kolektivem

Projekt Trendsetter

S blížícím se datem vstupu České republiky do Evropské unie se otevírají další možnosti pro účast hlavního města Prahy v projektech, řešících udržitelný rozvoj dopravních systémů v městských aglomeracích. Praha je zvána k participaci na rozmanitých projektech.

Jedním z vybraných projektů je **Projekt Trendsetter –** anglicky: Setting Trends for Sustainable Urban Mobility (ustanovení trendů pro udržitelnou městskou mobilitu). Projekt je zaměřen na zlepšení kvality životního prostředí, zejména kvality ovzduší a hladiny hluku a podporuje užívání veřejné osobní dopravy.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se na tomto projektu podílí zabezpečením následujících úkolů:

❶ Úprava řízení signalizace pro preferenci autobusové dopravy s cílem zabezpečit podobnou preferenci jakou využívají tramvaje

Ve spolupráci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciového společnosti s odborem dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, Policií ČR a Technickou správou komunikací hl. m. Prahy byly pro úpravu signalizace vybrány 2 křižovatky s provozem autobusů MHD.

Systém preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách technicky zabezpečuje firma ELTODO – dopravní systémy, s. r. o.

Jedná se o křižovatky:

Holečkova – Zapova v Praze 5 s provozem autobusové linky č. 176 Karlovo náměstí – Stadion Strahov. Vybraná vozidla v počtu 4 (typu standard nízkopodlažní) jsou vybavena tzv. aktivní detekcí.

Modřanská – rampa na Barrandovský most v Praze 4 s provozem autobusových linek č. 192 Budějovická – Sídliště Barrandov, č. 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice a č. 253 Na Beránku – Smíchovské nádraží. Vybrané vozy v počtu 7 (typu standard, eventuálně kloubový) jsou vybaveny tzv. aktivní detekcí.

Aktivní detekce byla uvedena do provozu a předána do správy TSK hl. m. Prahy 10. prosince 2002.

V současné době probíhá pravidelné vyhodnocování provozu zařízení Dopravním podnikem.

❷ Studie experimentálního zavedení linky city-busů v centru města k zajištění vyšší kvality dopravy pro cílené skupiny obyvatel

Po řadě diskusí a konzultací mezi Dopravním podnikem a městskými částmi Praha 1 a Praha 2 a v souladu s požadavkem vedení hl. m. Prahy byla z několika navrhovaných variant vybrána dopravní obsluha oblasti Karlova v Praze 2. V této oblasti je soustředěna řada nemocničních zařízení a pracovišť Všeobecné fakultní nemocnice a zdejší uliční síť neumožňuje provoz běžných autobusů, používaných standardně v MHD tak, aby byla současně zabezpečena základní dopravní obsluha celé oblasti, kde jsou neúměrně dlouhé docházkové vzdálenosti.

Provoz na nové autobusové lince č. 291, spojující dopravní uzly I. P. Pavlova a Karlovo náměstí s přímou dopravní obsluhou většiny zdravotnických zařízení v oblasti Karlova, **bude zahájen v pátek 18. dubna 2003.**

Jedná se o okružní autobusovou linku s návazností:

- v dopravním uzlu I. P. Pavlova na linku C metra a tramvajové linky č. 4, 6, 10, 11, 16, 22, 23
- v dopravním uzlu Karlovo náměstí na linku B metra, tramvajové linky č. 3, 4, 6, 9, 10, 14, 16, 18, 22, 23, 24 a na autobusovou linku č. 176.

Rozsah provozu:

pracovní dny:	přibližně 6.45 – 18.30
soboty, neděle,svátky:	přibližně 7.30 – 17.30

Interval:

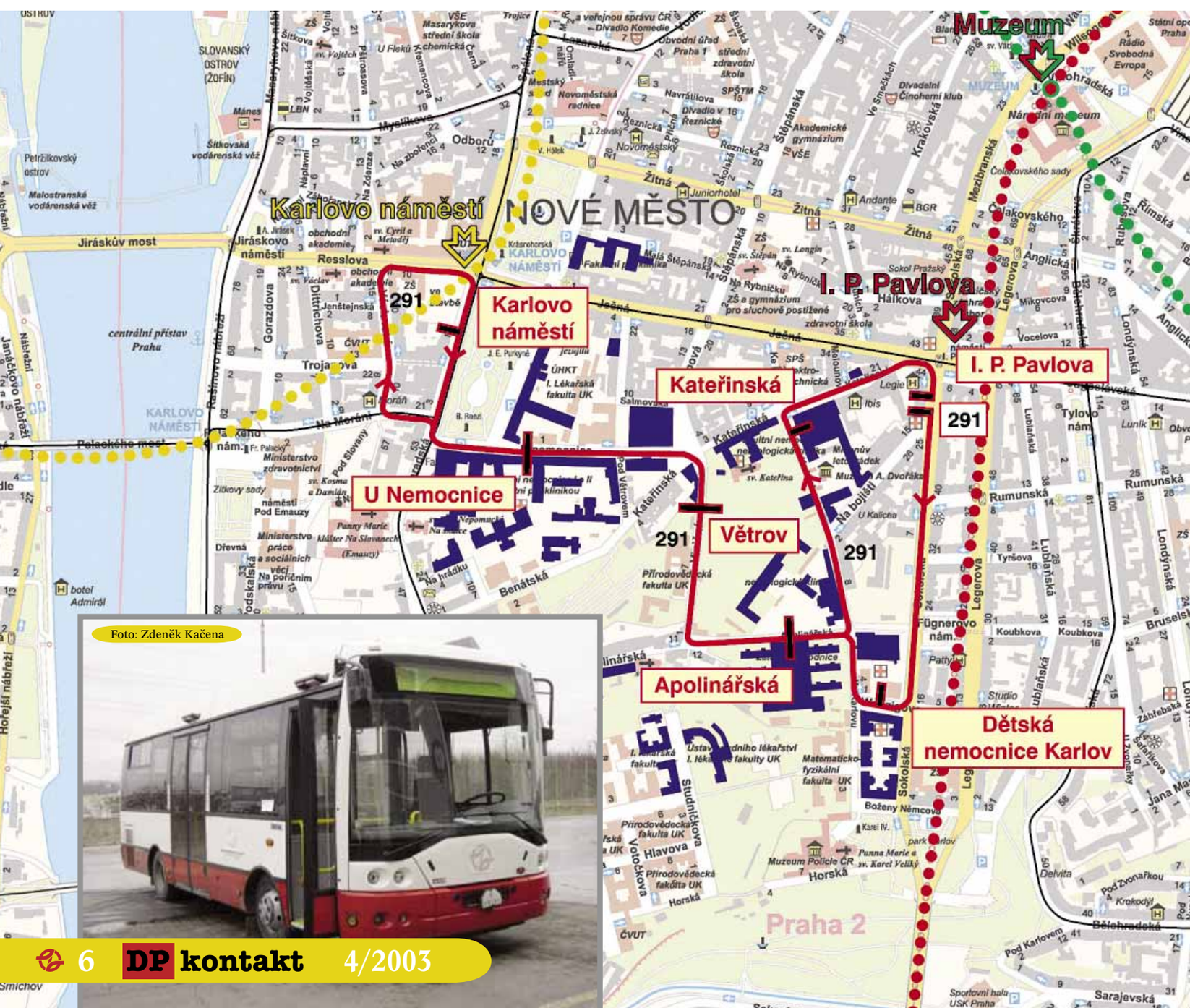
pracovní den – celodenně:	15 minut
soboty, neděle, svátky – celodenně:	30 minut

Tarif: běžný městský tarif používaný na všech linkách MHD

Vozidla: nízkopodlažní midibusy (kratší vozidla oproti běžně užívaným), které umožní i přepravu vozíčkářů pomocí plošiny

Zavedením nové linky se zásadním způsobem zkvalitní dopravní spojení k většině zdravotnických zařízení, včetně základní dopravní obsluhy v celé obsluhované oblasti. Lze rovněž očekávat určitý pokles intenzity cílové individuální automobilové dopravy do nemocničního okrsku Karlov.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel



Projekt Evropské unie – MOST (Mobility Management Strategies for the Next Decades)

V rámci 5. rámcového programu podpory rozvoje a výzkumu EU byla zpracována řada projektů. V jednom z nich – v projektu MOST – se účastníci ze 16 zemí, rozdělení do 6 tématických skupin, podíleli na řešeních, jejichž cílem bylo vytvořit podmínky pro rozvoj způsobů řízení mobility, zpracování analýzy existujících nástrojů řízení, formulování politiky, strategií a jejich šíření. Praha se prostřednictvím Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti podílela na tématu Centra mobility a poradenství v oblasti mobility.

Výsledkem práce pro Prahu, která byla ukončena v prosinci 2002, je případová studie, zpracovaná jako návrh na zřízení intermodálního Centra mobility (CM). Nejedná se o projektovou dokumentaci pro konkrétní lokalizaci CM, ale o obecné zásady, které by měly být respektovány, pokud bude na úrovni města o realizaci Centra mobility rozhodnuto.

Případová studie vychází ze zásad dopravní politiky hl. m. Prahy, mezi které patří také podpora a realizace jednotného systému informování cestujících jako součást rozvoje pražské integrované dopravy.

Vytvoření CM může zajistit kvalitní služby v oblasti mobility přesahující hranice jednotlivých dopravních systémů tím, že zajistí soustředění a poskytování informací a rad na jednom místě, na jediném telefonním čísle a jedné internetové adrese.

Předmětem případové studie CM je:

- analýza současného stavu v oblasti poskytování informací jednotlivými přepravci,
- charakteristika dopravního systému v Praze a regionu,
- návrh na umístění – modelově – v odbavovací hale Hlavního nádraží,
- rozsah poskytovaných služeb,
- návrh na uspořádání CM včetně počtu pracovních míst,
- technické vybavení související s rozsahem poskytovaných služeb,
- vybavení CM technickými a programovými prostředky z hlediska využití informační a komunikační technologie.

Organizačně je doporučeno, aby CM provozoval Dopravní podnik jako špičkové pracoviště v poskytování informací, do kterého by mohli být podle požadavků začleněni pracovníci dalších přepravců.

Při zpracování se vycházelo ze zkušeností a příkladů provozovaných CM především v Německu, a právě tyto zkušenosti ukazují, že dialog mezi zákazníkem a přepravcem, vedený prostřednictvím CM, je prospěšný všem.

Spokojenost s Centrem mobility a nabízenými službami se měří nárůstem zákaznických kontaktů i rostoucí spokojeností zákazníků.

Potvrzuje se, že samotná, byť sebelepší nabídka ve veřejné dopravě, nestačí pro získání zákazníků. Pouze v kombinaci s dobrými a dostupnými informacemi se stává veřejná doprava atraktivnější pro široký okruh zákazníků a je lépe využívána.

Informace o veřejné dopravě poskytované všemi cestami nabývají na významu pro lepší využívání této dopravy a přispívají k udržitelnému životu ve městě.

Poznatky a zkušenosti shromážděné v této případové studii by měly přispět k rozhodnutí a následnému zřízení Centra mobility v Praze; připravovaná přestavba haly Hlavního nádraží na důstojné centrum pro zákazníky veřejné dopravy se jeví i vhodným místem, kam Centrum mobility umístit.

Ing. Marie Hosnedlová,
odbor strategie ředitelství

Braillské štítky na označnících zastávek MHD z hlediska nevidomých

Dlouhodobá spolupráce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých přináší své plody. I pro zcela nevidomé se stává systém pražské městské hromadné dopravy dostupnější a bezpečnější za lidsky důstojných podmínek. Povelové soupravy pro nevidomé na vozidlech povrchové dopravy, signální a varovné pásy v dlažbě na nových a upravovaných zastávkách tramvají a autobusů, dálkově ovládané akustické orientační majáky a umělé vodicí linie v metru dovolují těžce zrakově postiženým lidem značnou míru samostatnosti při cestování po Praze.

Jmenované a mnohé další úpravy realizované pro nevidomé a slabozraké tvoří ucelený, postupně doplňovaný systém. Dalším takovým významným opatřením, jež bylo dlouhodobě ověřováno, jsou informační štítky ve slepeckém Braillově písmu, umístěné na označnících autobusových zastávek MHD. Myšlenka vznikla, jak jinak, z potřeby uživatelů. Vstřícností vedení o. z. Autobusy a dodavatele nových typů označníků došlo nejprve ke konzultacím o účelnosti, obsahu sdělení na štítku, jeho provedení, způsobu připevnění a umístění na sloupku. Dlouhodobého ověřování vhodnosti se zúčastnila i velká skupina pražských nevidomých. Po vyhodnocení ze všech možných hledisek bylo dohodnuto, že ke přibližně 40 štítky vybaveným označníkům z „ověřovací" série přibude postupně 40 dalších na vybraných vzájemně dohodnutých zastávkách, s dlouhodobou perspektivou dalšího postupného rozšiřování.

Z hlediska nevidomého má takový štítek dosti zásadní význam tam, kde se pohybuje málo často nebo výjimečně. Štítek mu jednoznačně sdělí, kde se nachází a jaké má možnosti v další dopravě i tehdy, kdy se nemá koho zeptat. Jde tedy o opatření velmi účinné a přitom finančně nepříliš náročné.

Před jedenácti lety, kdy začala pravidelná spolupráce Dopravního podniku s tehdejší Českou unií nevidomých a slabozrakých (nyní SONS), se nikdo ze zúčastněných nenadál, jakých významných výsledků lze dosáhnout v oblasti, která nikde ve světě není takto soustavně řešena. Praha se tak stává vzorem pro ostatní města v republice i v zahraničí. Nejdůležitější však je, že všechna provedená opatření opravdu slouží. Jménem pražských nevidomých i nevidomých návštěvníků Prahy děkuji všem zúčastněným pracovníkům Dopravního podniku za tuto pomoc a vstřícný přístup.

Viktor Dudr, viceprezident Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých ČR

Foto: Petr Malík

Představenstvo projednalo

Představenstvo se v posledním období sešlo na dvou zasedáních, v pondělí 3. března a následně o čtrnáct dní později, 17. března.

Stejně jako na předchozích jednáních byli členové představenstva informováni o aktuálním postupu prací při obnově stanic metra a předpokládaných termínech zprovozňování dalších stanic a provozních úseků. Dále se zabývali následujícími body:

Návrh rozpočtu na rok 2003. Představenstvo projednalo a následně schválilo rozpočet na rok 2003. Provozní dotace pro rok 2003 byla hlavním městem Prahou přidělena ve výši základní dotace pro rok 2002 (bez navyšování v průběhu roku) snížená o 2 %, tj. přibližně o 140 milionů Kč. Návrh rozpočtu nepokrývá navýšení dopravních výkonů v roce 2003, dorovnání mzdových nákladů na úroveň roku 2002 a nárůst mezd v roce 2003 o 6,5 %.

Plán investic na rok 2003. Členové představenstva schválili plán investic na rok 2003 s tím, že technický ředitel předloží informaci o finančním krytí doposud nevykrytých akcí. Většina akcí investičního plánu v roce 2003 souvisí s odstraňováním povodňových škod.

Informace o návrhu koncepce rozvoje zabezpečovacího zařízení metra. Dalším bodem prvního březnového zasedání bylo schválení záměru zpracovat studii pro upřesnění koncepce rozvoje zabezpečovacího zařízení metra.

Informace o kolektivním vyjednávání. Nechyběla ani informace o průběhu kolektivního vyjednávání na jednotlivých odštěpných závodech a ředitelství společnosti.

Rozbor nehodovosti. Představenstvu byl předložen rozbor nehodovosti za období od 29. ledna do 18. února letošního roku. V tomto období došlo k 30 mimořádným událostem, z nichž bylo 8 nehod.

Na druhém březnovém zasedání v pondělí 17. března se představenstvo sešlo v novém složení, neboť v úterý 11. března Rada hl. m. Prahy v působnosti valné hromady Dopravního podniku schválila personální změny v představenstvu a dozorčí radě naší společnosti. Znovu zvoleni byli ing. Milan Houfek, Mgr. Petr Hulinský, Radovan Šteiner, ing. Václav Pomazal, CSc., Petr Hána a nově ing. Jan Heroudek, ing. Vladimír Řihák, ing. Karel Matouš a ing. Tomáš Jílek. V úvodu zasedání byl do funkce předsedy představenstva opětovně zvolen ing. Houfek a do funkcí místopředsedů pan Šteiner a Mgr. Hulinský.

Dále se členové představenstva dohodli na termínu konání valných hromad společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku, a to Pražské strojírny, a. s. a SPŠD, SOU a U, a. s., v nichž má Dopravní podnik majoritní podíl akcií. Termín konání valné hromady byl stanoven na pondělí 28. dubna 2003. Výroční valná hromada Dopravního podniku by se měla uskutečnit v úterý 13. května.

Představenstvo se dále zabývalo následujícími materiály:

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za rok 2002. Členové představenstva projednali a schválili hospodaření Dopravního podniku za rok 2002. Výsledek z běžné hospodářské činnosti v tomto roce byl roven nule.

Zpráva o přípravě obchodní veřejné soutěže na zabezpečovací zařízení tratě B metra. Představenstvo schválilo podmínky obchodní veřejné soutěže včetně změn v zadávací dokumentaci a textu inzerátu a uložilo generálnímu řediteli zajistit vyhlášení obchodní veřejné soutěže v Obchodním věstníku.

–red–

Nezapomeňte, opět začínáme!

Na co že se ptáte...?, začíná přece nová sezóna v Muzeu městské hromadné dopravy ve střešovické vozovně. Jako každoročně koncem března, letos přesně poslední březnovou sobotu 29. března, otevře podnikové muzeum své brány všem příznivcům historických vozidel a fanouškům historie městské hromadné dopravy. Že už jste tam byli? To přece vůbec nevadí, spousta lidí se vrací každý rok, a ne jednou. Podle zápisů v návštěvní knize se vrací dokonce i někteří cizinci.

Foto: Archiv DP

Muzeum MHD ve střešovické vozovně si za 10 let své existence vydobylo pevné místo mezi technickými expozicemi. Zaplnilo určitou mezeru, která zde do roku 1993 byla. Většina technických muzeí se věnuje expozici historických aut nebo historii železnice, ale zájemci o prostředky městské hromadné dopravy přicházeli zkrátka. Staré tramvaje a další historická vozidla si mohli prohlédnout jen dvakrát do roka na nádvoří vokovické vozovny. Když se začalo uvažovat o ukončení provozu vozovny ve Střešovicích, ožila stará myšlenka vytvořit podnikové muzeum. Jeho provoz se před deseti lety ve Střešovicích podařilo zahájit. A to znamenalo, že si návštěvníci mohli prohlédnout nejen historická vozidla s doprovodnou expozici písemných a historických materiálů, ale také modely tramvají a autobusů, které se nepodařilo zachovat. A to nemluvíme o množství dalších doplňků, které k provozu v pražských ulicích i v zázemí vozoven a garáží neodmyslitelně patří. Každý rok je pak snaha expozici rozšířit o nějaké novinky – vozy, modely a jiné historické kousky. Co nového uvidíte letos? Nechte se překvapit – přijďte některou sobotu, neděli nebo ve svátek od 9 do 17 hodin do Střešovic a určitě novinky poznáte.

Jsou lidé, kterým nestačí na staré tramvaje jen koukat. Ti už ale dávno vědí, že se mohou projet nostalgickou linkou č. 91, která je proveze historickým centrem našeho hlavního města – ze střešovické vozovny přes Pražský hrad, Malou Stranu, okolo Národního divadla a přes Václavské náměstí k Výstavišti. V loňském roce ukončila jízdy nostalgické linky povodeň v polovině srpna, a tak se na svou trať vrací opět po více než sedmi měsících. „Jednadevadesátkou“ můžete jezdit každou sobotu, neděli a o svátcích. Z obou konečných se vyjíždí každou celou od 12 do 18 hodin. Projížďku historickou tramvají si můžete najmout i k vlastní významné akci nebo ji věnovat jako dárek. **–MJ–**

Ochrana osobních údajů v naší společnosti

Není tak dávno doba, kdy se především média věnovala s velkou vehemencí ochraně osobních údajů. Neuplynul den či týden, aby se tato problematika nepřetřásala z mnoha stran. V současnosti už je situace o mnoho klidnější, ale mnoho práce se muselo vykonat, aby vše bylo v souladu s právními úpravami.

Rok 2002 byl z hlediska uplatňování a především dodržování zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, pro Dopravní podnik provázen řadou kvalitativních posunů. Problematika ochrany osobních údajů se díky vnitropodnikovým opatřením, veřejné osvětě, ale i samotné činnosti Úřadu pro ochranu osobních údajů při kontrolních akcích v našem podniku stala poměrně známou a obecně na sebe upoutala pozornost. Většina zaměstnanců a odpovědných pracovníků si tak uvědomila, že ochrana osobních dat se stala pojmem nedílně spjatým s ochranou lidských práv a základních svobod, to znamená i s dodržováním pravidel provázejících zpracování osobních dat.

Činnost okolo ochrany osobních údajů v roce 2002 můžeme rozdělit do tří částí, které nejlépe charakterizují celou problematiku v uplynulých měsících.

V první části se zaměříme na stěžejní události a činnosti okolo ochrany osobních údajů.

1. Na základě **Kontrolního protokolu Úřadu pro ochranu osobních údajů** o provedení kontroly podle zákona č. 101/2000 Sb. byla v Dopravním podniku v 1. a částečně 2. čtvrtletí minulého roku prováděna ze strany odpovědných a dotčených osob v organizaci opatření k nápravě zjištěných nedostatků. O provedení nápravy těchto nedostatků byl následně informován Úřad pro ochranu osobních údajů.

2. V útvaru bezpečnostního ředitele bylo v průběhu 1. pololetí uplynulého roku zřízeno a následně i obsazeno tabulkové místo pro pracovníka pověřeného mimo jiné řízením agendy ochrany osobních údajů v naší společnosti. Pracovník je přímo podřízen bezpečnostnímu řediteli a zároveň vykonává funkci tajemníka Komise pro zajištění ochrany osobních údajů a Komise pro likvidaci dat s osobními údaji. Oba orgány pracují v rámci celého našeho podniku.

3. V průběhu roku jsme obdrželi od Úřadu pro ochranu osobních údajů zbývající a opravená „Sdělení o registraci oznámení o zpracování osobních údajů“. Tím byla završena fáze registrací všech našich databází, které byly Úřadu pro ochranu osobních údajů naší akciovou společností předloženy k zaregistrování podle zákona.

4. Dále se v rámci akciové společnosti řešila řada podání (dotazů) ke zpracování osobních údajů konkrétních osob v databázích Dopravního podniku. To znamená, že na základě písemných žádostí občanů byly poskytovány informace podle zákona č. 101/2000 Sb.

5. Byla zpracována manuální a počítačová evidence registrovaných databází s osobními údaji za Dopravní podnik, včetně některých dalších specifikujících údajů, k nimž například patří konkretizace útvarů a odpovědných osob, které je spravují nebo s nimi pracují, přehled dalších vnitřních norem k dané oblasti na konkrétních pracovištích.

6. Pro odbor auditu a kontroly bylo zpracováno kontrolní zaměření k dodržování podmínek zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů v podmínkách našeho podniku. Požadavek na provádění kontrol a bližší součinnosti v dané oblasti je trvalý.

7. Předpokládaná kontrolní akce Úřadu pro ochranu osobních údajů v Dopravním podniku se v závěru roku neuskutečnila a její provedení bylo posunuto na počátek roku 2003.

Druhá část obsahuje nástin souběžných běžných činností.

S ohledem na uvedený přehled stěžejních událostí a činností probíhala řada konzultací s konkrétními pracovišti a odpovědnými pracovníky k dané oblasti, byly řešeny dílčí problémy a konkrétní dotazy. V rámci naší akciové společnosti se na této činnosti rozhodující měrou spolupráce a řešení podíleli především členové poradního orgánu bezpečnostního ředitele v dané oblasti, to znamená vedoucí právních odborů (oddělení) jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství. Některé záležitosti pak byly konzultovány nebo řešeny přímo s Úřadem pro ochranu osobních údajů.

V závěrečné části můžeme nastínit záměry pro rok 2003. Úkoly do následujících týdnů vycházejí ze standardů určených zejména Směrnicí generálního ředitele č. 9/2001 Sb. ve znění stávajících dodatků (Ochrana osobních údajů) a z dodržování dalších souvisejících vnitropodnikových norem vztahujících se pak zejména ke konkrétním databázím osobních údajů a jednotlivých organizačních celků našeho podniku a týkající se případných legislativních změn v této oblasti.

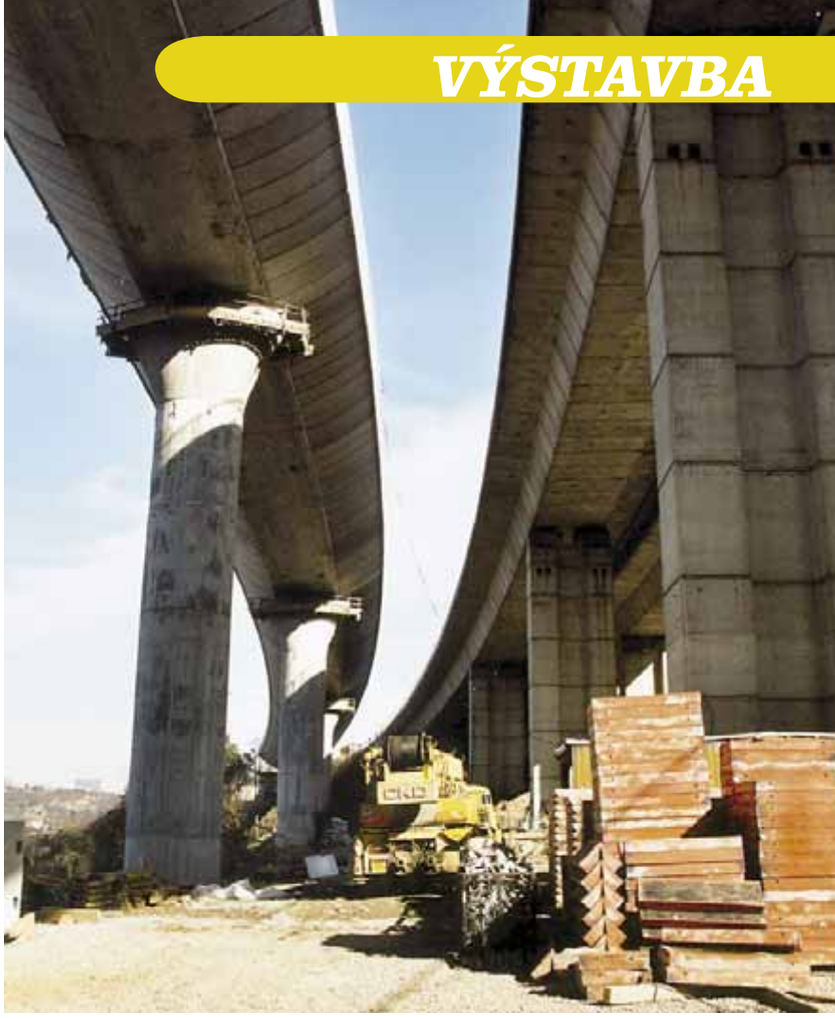
Důraz bude kladen na provádění kontrolní činnosti kontrolním oddělením ve spolupráci s bezpečnostním oddělením, celkové mapování situace k dané oblasti v rámci celé společnosti a následné dolaďování stavu podle požadavků stávající legislativy a vnitropodnikových norem.

Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel

Výstavba tramvajové tratě začíná finišovat

Od poslední návštěvy DP – KONTAKTu na stavbě tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov koncem loňského roku uplynulo bezmála 5 měsíců. Za toto zimní období, pro stavbaře tak nepříjemné a možno říci nenáviděné, však stavba pokročila o značný kus cesty kupředu. Přes nepřízeň počasí byly ukončeny práce na hrubé stavbě důležitých a technicky velmi náročných objektů. Patří mezi ně zejména obě mostní estakády ve spodní části trati a k závěru se blíží i práce na obou tunelových podjezdech na barrandovském sídlišti.

Takto vypadala při naší návštěvě poslední ze šesti zastávek Barrandov.



Tramvajová (vlevo) a silniční estakáda překonávají Růžičkovou rokli.

Betonáž jednotlivých lamel hlubočepské estakády nebyla přerušována ani za mrazů. Stavební firma Železniční stavitelství (ŽS) Brno zřídila v takzvané výrobně nákladné zateplovací zařízení, které umožnilo betonovat nosnou konstrukci a následně beton ošetřovat po předepsanou dobu i při teplotě –10 °C. Za uzlový termín u této estakády lze považovat spojení části nosné konstrukce vysouvané z výrobny u křižovatky k barrandovským terasám s částí nosné konstrukce betonované na podpěrné skruži. K tomuto okamžiku došlo v polovině března.

V rámci složitého systému dočasných uzavírek veřejných komunikací byl v místech dvou úrovňových přejezdů přednostně položen kolejový svršek. Jedná se o ulici Sliveneckou a ulici Do Klukovic. Tyto přejezdy, jako jediné v celé trase, budou kolidovat s automobilovým provozem a budou ovládány světelnou signalizací s přednostní volbou pro tramvajový provoz. Je to obdoba nedávno pro tramvaje upřednostněného výjezdu ze smyčky v ulici Na Zlíchově.

Ve svižném tempu pokračují práce na všech 6 zastávkách. Ve čtyřech z nich se již vztyčují ocelové konstrukce, které jsou součástí zastřešení těchto zastávek. V řadě úseků trati se již rýsuje poloha protihlukových stěn. Pro zajištění budoucího provozu je důležité, že již byly zahájeny práce na obou měnírnách, jak v Hlubočepích, tak i na Barrandově.

Estakáda tramvajové tratě na Barrandov je téměř hotova.

Zárodek zastávky Geologická na začátku barrandovského sídliště.

A takto bychom mohli pokračovat dále. Jak již bylo několikrát v minulých příspěvcích uvedeno, jedná se přece o stavbu technicky náročnou a v pražských podmínkách zcela ojedinělou.

V čem však stavba ojedinělá není, je její vliv na hustě obydlené okolí barrandovského sídliště. Hluk se již podařilo snížit na únosnou míru. S blátem je to však horší, a to zejména v době, kdy pro to nastane „příznivé klima“.

Zanedlouho však i tyto potíže přestanou. Tramvajová trať má být kromě drobných dokončovacích prací, prováděných do poloviny roku 2004, provozně hotova v září letošního roku. V té době se zahájí ověřovací zkoušky jednotlivých částí a úseků proto, aby v prosinci mohl být spuštěn zkušební provoz s cestujícími. Do té doby však čeká ještě hodně práce oba sdružené podniky Subterra Praha a ŽS Brno s jejich partnerskými firmami. Věříme však, že se všichni zúčastnění zhostí tohoto úkolu se ctí, jak se jim to zatím dosud dařilo.

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

Vyústění podjezdu Lamačova v barrandovském sídlišti.

Předprodej časových jízdenek na rok 2003

Každoročně se opakující situace na předprodejních místech v závěru roku, při prodeji časových jízdenek na rok následující, si vždy vyžádá zvláštní pozornost z hlediska propagace nabízených služeb. Je nezbytné včas a viditelně informovat o podmínkách předprodeje (časových rozvrzích, prodejních místech, možných formách nákupu), ale také přilákat zákazníky k prodejním místům co nejdříve. Proto se i na konci loňského roku rozběhla kampaň upozorňující na zahájení prodeje časových jízdenek pro nadcházející rok, tentokrát pod heslem „*Máte na to 33 dní a 316 prodejních míst – stačí si jen vybrat*“.

Nejenže bylo možné zakoupit časové jízdenky již od 2. prosince, ale došlo i k prodloužení otevírací doby a navíc byl opět zahájen i prodej v informačních střediscích (Muzeum, Nádraží Holešovice, od 16. prosince i Anděl). Ústředním motivem reklamní kampaně se stal počet prodejních míst a počet prodejních dnů; suma 316 míst a 33 dnů není opravdu zanedbatelná a plně vyjadřuje, že lidé mají vskutku široký výběr pro nákup časové jízdenky.

Počet prodejních míst

Prodejní místo	Počet	Prodejní místo	Počet
Externí prodejci	162	firma Šoch	22
Česká pošta	101	DP-CD	1
České dráhy	27	SDI	3

V naší nabídce nechyběla možnost nákupu časové jízdenky prostřednictvím internetu (vyjma studentských, žákovských a důchodcovských kuponů) a novinkou se stala možnost platby platební kartou na dvou prodejních místech (Roztyly, Centrální dispečink).

Počet prodaných jízdenek prostřednictvím internetu v období předprodeje

Období/Kategorie	2001/2002	2002/2003
roční občanská jízdenka	**175 ks**	**267 ks**
čtvrtletní občanská jízdenka	nebyla nabízena	**38 ks**
celkem	**175**	**306**

Počet uskutečněných plateb platební kartou ke dni 26. 1. 2003

Prodejní místo	Počet přístupů
Roztyly – 1 terminál	909
CD – 2 terminály	1 643
celkem	**2 552**

Úkol přilákat cestující k prodejním místům již na počátku celého období předprodeje jsme pojali opět formou soutěže jako v roce 2002, kdy se tento způsob podpory prodeje setkal s příznivými výsledky. „*Soutěž o 33 časových jízdenek a dalších 33 hodnotných cen*“ (návaznost na číslovku 33 v hlavním sloganu) byla koncipována tak, aby bylo jasně patrné, že ten, kdo si koupí časovou jízdenku dříve, má větší šanci na výhru. Soutěžilo se ve dvou časově omezených kolech (1. kolo trvalo od 2. do 10. prosince, 2. kolo pak od 11. do 20. prosince), a jak je z reklamního sloganu soutěže patrné, 33 vylosovaných výherců mohlo získat časovou jízdenku a 33 dalších potom hodnotné ceny (propagační a dárkové předměty Dopravního podniku). I přesto je však z množství došlých odpovědních lístků v jednotlivých kolech soutěže jasné, že většina těch, kteří preferují měsíční jízdenky, s nákupem vyčkává. Jak se tedy opět ukázalo, je velice těžké je motivovat k nákupu jízdenek ve velkém předstihu.

V komplexním hodnocení prodeje časových jízdenek na přelomu roků 2002/2003 se jako znepokojivý jeví výsledek srovnání počtu prodaných standardních časových jízdenek oproti předchozím letům. Projevuje se zde totiž ve všech kategoriích klesající trend, ale u měsíčních a čtvrtletních jízdenek je tento pokles vykompenzován nárůstem prodejů klouzavých časových jízdenek v těchto kategoriích. Odliv klientů u obou zmíněných kategorií tedy příliš velký není, ovšem u ročních jízdenek je pokles jejich prodeje již výrazný, a dokonce v předprodeji na rok 2003 je daleko vyšší než v posledních třech letech.

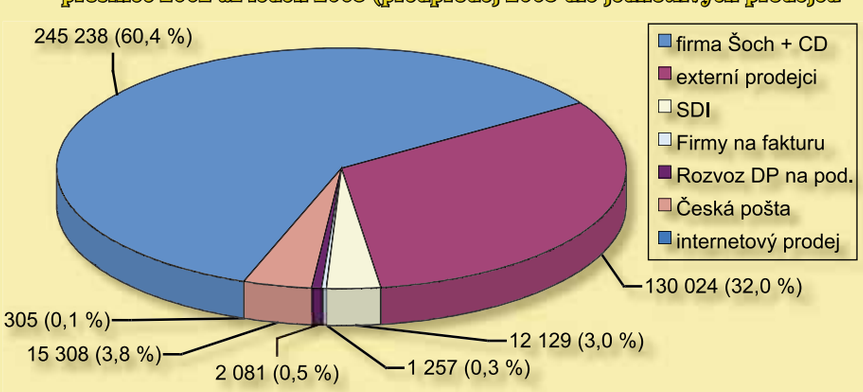
Shrnutí

Celková organizace a zajištění předprodeje na letošní rok přinesly své ovoce, jelikož nikdy během celého období nevznikly dlouhé fronty a nerostla nespokojenost zákazníků. Prodej časových jízdenek proběhl pro naše klienty ve velice klidném duchu, bez větších problémů. Přínosem bylo rozšíření internetového prodeje, nárůst prodejů klouzavých jízdenek a v neposlední řadě rostoucí využívání prodejního centra Roztyly. Efektivně se jeví také prodej časových jízdenek v prodejním centru ČVUT. Studenti využívají průkaz studenta jako průkazku na MHD a kupony si mohou zakoupit přímo v budově vysoké školy. Po dobrých zkušenostech s tímto systémem začal od února 2003 fungovat stejný systém také na České zemědělské univerzitě.

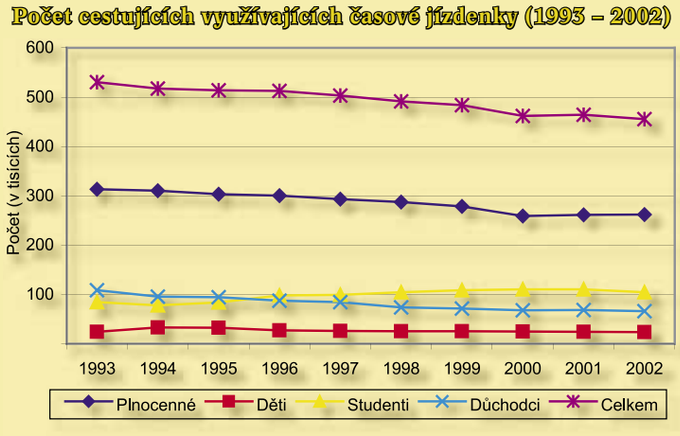
Ze záporů předprodeje můžeme jmenovat problémy s pozdním zprovozněním terminálů pro platební karty a pokles prodeje zejména ročních jízdenek.

Zpracoval referát marketingu

Prodej standardních časových jízdenek v období prosinec 2002 až leden 2003 (předprodej 2003 dle jednotlivých prodejců



Počet cestujících využívajících časové jízdenky (1993 – 2002)



Klub dopravní historie

Dům dětí a mládeže v Praze 5 nabízí všem dětem a mládeži účast v Klubu dopravní historie. Klub bude pracovat celoročně, 2 x měsíčně budou schůzky (z toho 1 x návštěva zajímavého dopravního objektu) a 1 až 2 x za měsíc návštěva víkendové akce.

Náplň klubu je zaměřena na historické jízdy vlaků či jiných dopravních prostředků (například městské hromadné dopravy), na poznání historie dopravy v ČR, na návštěvy zajímavých dopravních pracovišť, na fotografování a natáčení vlastních videozáznamů z akcí a další. Součástí práce Klubu budou i návštěvy neveřejných pracovišť a vybrané akce budou pro děti zdarma.

V případě, že máte zájem o práci v Klubu dopravní historie, kontaktujte nás o bližší podrobnosti. Rádi vám vše upřesníme včetně naší konkrétní programové nabídky.

Informace: Lenka Pavlíková, Luboš Vaculín, telefon 257 323 918, 602 333 060, e-mail: lubosvaculin@seznam.cz, www.ddmpraha5.iol

–red–

Z přijetí u ředitele o. z. Autobusy. Foto: Federace řidičů autobusů

Návštěva francouzských odborářů

Od pátku 28. února do pondělí 3. března letošního roku se uskutečnila v Praze návštěva kolegů z Union Syndicale CGT de la RATP (odborové organizace z Dopravního podniku Paříž) se zaměřením na sociální činnost našeho podniku. Pozvání přijali Secrétaire Général **Gérard Leboeuf** a prezident asociace autobusů pan **Antoine Maesano**.

Program, který jsme společně připravili s vedením našeho odštěpného závodu Autobusy, zkomplikoval neznámý anonym oznámením o uložení bomby v prostorách ruzyňského letiště. Po zpožděném odbavení kolegů vedla cesta do budovy ředitelství odštěpného závodu do Hostivaře, kde proběhlo oficiální přivítání u ředitele **ing. Ladislava Špitzera** a ekonomického náměstka **ing. Jiřího Pařízka**.

Prohlídka nové budovy autoškoly dostala nejvyšší ocenění, jelikož v Paříži řidiči městské hromadné dopravy procházejí výcvikem i školením v soukromé autoškole. Tento model se neosvědčuje, a proto se vracejí zpět k vlastní autoškole. Další cesta vedla do DOZu Hostivař, kde jsme hovořili na téma zavedení systému managementu kvality v našem podniku podle mezinárodní normy ISO 9000:9004. Ukázkou haly denního ošetření a procházkou po garáži Hostivař jsme se přesunuli do zasedací místnosti ředitele, kde byla promítnuta struktura o. z. Autobusy a dále následky povodně v loňském roce.

Večer jsme jeli naše kolegy ubytovat a po osmé hodině večer jsme se sešli s poslancem poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky **ing. Jaromírem Kohlíčkem,** místopředsedou výboru pro evropskou integraci, který Federaci řidičů autobusů spolupráci na úrovni odborových organizací navrhl počátkem ledna letošního roku.

Povídání o struktuře RATP, stejně jako o bezpečnosti práce, přesčasech i o odměňování vedlo k zajímavým poznatkům. Zajímavá čísla stojí na dlouholeté spolupráci všech zaměstnanců pařížského dopravního podniku. Obsluhuje zhruba stejně velké území jako náš středočeský kraj. Celkem v pařížském podniku působí sedm odborových organizací, sdružujících **42 500** zaměstnanců. Pracovní doba je v období září až červen **6,5 hodiny,** maximálně **7 hodin,** a v měsících červenec a srpen je **7 hodin,** maximálně **7,5 hodiny**. Vše je ale dáno specifickými podmínkami každého dopravního podniku, ať již v České republice nebo kdekoliv v Evropě. Zajímavostí je u nás známý obratový čas, který není v Paříži nutnost dodržovat. Pouze **třicetiminutová** bezpečnostní přestávka musí být stoprocentně dodržena. Za zmínku také stojí, že přidělenost vozů u našich pařížských kolegů neexistuje. V jednotlivých diagramech je stálý počet vozů a ty každý den jezdí na svých linkách. Obdoba experimentu na Palmovce (článek ve starším čísle DP-KONTAKTu).

V sobotu **1. března** proběhlo setkání v areálu klíčovské garáže, kde ředitel **Václav Novotný** a vedoucí dopravy **Jiří Kopecký** vysvětlili systém služby řidiče městské hromadné dopravy. Po prohlídce garáže byla zahájena schůze Federace řidičů autobusů.

V odpoledních hodinách naše cesta vedla na rekreační středisko o. z. Autobusy Lučanka, kde **Jiří Pařízek** seznámil účastníky s využitím rekreačního střediska a především informoval o postupu prací v rekreačním zařízení Nuzice, zejména o letním dětském táboře, který velmi poničila loňská povodeň. Sobotní večer patřil volné prohlídce noční Prahy.

V neděli naše první cesta vedla do Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích, kam také přijali pozvání **Stanislav Havrlík,** představitel většinových odborů o. z. Autobusy, a předseda většinových odborů o. z. Elektrické dráhy **Bohumír Ježek**. Výklad zaměstnanců muzea byl velmi zajímavý a také nabídku na prohlídku strojovny v horní stanici lanové dráhy na Petříně jsme neodmítli.

Následovala prohlídka Parlamentu ČR, která, i když se to nezdá, trvala skoro 2 hodiny. Poté jsme se přesunuli metrem do depa Kačerov, kde nás očekával **ing. Viktor Baier**. Ve svém výkladu nás informoval o rozdělení tratí metra, údržbě a opravárenské základně. Prohlídka souprav metra včetně seznámení se základní obsluhou byla zajímavá i pro nás, řidiče autobusů.

Na nedělní večer jsme připravili slavnostní zakončení návštěvy v zasedací místnosti garáže Dejvice. V diskusi předseda Federace řidičů autobusů **Jiří Šmídek** navrhl, že by se naše hlavní město mohlo stát centrem Sjednoceného evropského odborového domu.

Informací a poznatků, které jsme si během návštěvy vyměnili, je mnoho. V některých z následujících čísel podnikového měsíčníku vás budeme informovat o uzavření smlouvy o spolupráci mezi Federací řidičů autobusů a RATP. Dále jsme přijali nabídku pana poslance na setkání s odborovými kolegy v Německu.

Ještě jednou bychom chtěli všem, které jsme citovali v článku, ale i dalším, kteří se podíleli na zdárném průběhu akce, poděkovat za jejich vstřícný přístup. Především **ing. Zdeňku Doškovi** za tlumočnickou činnost, dále personálnímu řediteli **ing. Jaroslavu Ďurišovi** a dopravnímu náměstkovi o. z. Autobusy **Václavu Jelínkovi,** všem členům Federace řidičů autobusů, nejvíce panu **Miklosovi Buncíkovi** za zajištěné stravování a i ostatním zaměstnancům, kteří se zúčastnili setkání, nebo se nepřímo podíleli na příjemném setkání s kolegy z RATP. Poděkování patří také tisku a televizi za zájem o naši práci. Děkuji mnohokrát.

Za Federaci řidičů autobusů připravili
Jiří Toušek z garáže Kačerov
a Robert Miksa z garáže Klíčov

Rok provozu kloubových nízkopodlažních autobusů

Standardní nízkopodlažní autobusy se staly za několik let provozu běžnou a cestujícími vítanou záležitostí, ale na začátku roku jsme si připomněli teprve jeden rok od začátku fungování kloubových nízkopodlažních autobusů u nás.

První kloubový nízkopodlažní autobus byl vypravován z garáže Klíčov na linku č. 200 od 6. ledna 2002. V červnu byly této garáži dodány další dva autobusy. I nadále bylo možné tyto autobusy spatřit pouze v oblasti Bohnic a Holešovic, mimo linku č. 200, také na linkách č. 144 a 152.

V září bylo dodáno dalších 7 nových autobusů do garáže Klíčov a 3 autobusy do garáže Kačerov. Z této provozovny byly nejmodernější vozy vypravovány především na linku č. 198, ale také na její kolegyni „stodevadesátšestku".

V souvislosti s celostátní změnou jízdních řádů v prosinci loňského roku byl zaveden provoz garantovaných spojů, vyznačených v zastávkovém jízdním řádu, který se v minulosti osvědčil u standardních vozů, také u kloubových nízkopodlažních autobusů. Dva autobusy jsou takto vypravovány na linky č. 200 a 136 a jeden vůz na linky č. 109 a 198. Na výše uvedené linky jsou přednostně vypravovány také ostatní kloubové nízkopodlažní vozy v majetku našeho podniku.

Za rok 2002 ujely kloubové nízkopodlažní autobusy na linkách městské hromadné dopravy celkem 332 024 kilometrů (z toho klíčovské vozy 282 357 km a kačerovské 49 667 km).

Připravil dopravní úsek o. z. Autobusy

Foto: Petr Malík

Soutěž v jízdě zručnosti řidiček a řidičů autobusů o.z. Autobusy v roce 2003

Foto: o. z. Autobusy

Také v letošním roce připravuje o. z. Autobusy na 27. a 28. května již 3. ročník vnitropodnikové soutěže v jízdě zručnosti řidiček a řidičů autobusů. Soutěž bude uspořádána opět ve Vysokém Mýtě, kde nám byly v předchozích letech vytvořeny velmi dobré podmínky, včetně kvalitního technického zázemí a vynikající spolupráce ze strany zaměstnanců akciové společnosti Karosa a místního autodromu.

Do soutěže je v souladu s propozicemi přihlášeno 33 soutěžících. Rozděleni budou do devíti tříčlenných družstev řidičů podle garáží a dvou tříčlenných družstev řidiček, jedno z garáže Klíčov a druhé z garáží Hostivař a Řepy. Na začátku soutěže budou rozděleni do tří skupin, které se budou postupně střídat na různých akcích podle stanoveného harmonogramu.

Program soutěže obsahuje:
1. soutěžní jízdu na trati se 14 překážkami,
2. soutěžní jízdu ve slalomu a couvání,
3. test ze zákona č. 361/ 2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích,
4. prohlídku výrobní linky autobusů a. s. Karosa,
5. besedu o výrobním programu a technických novinkách v a. s. Karosa.

Soutěžní jízdu se 14 překážkami budou soutěžící jezdit se standardním autobusem s mechanickou převodovkou. Pro slalom a couvání chceme zajistit autobus s automatickou převodovkou. Test ze zákona 361/2000 Sb. vychází ze standardních testů pro řidiče autobusů. Prohlídka výrobní linky je pro řidiče velice zajímavá, jelikož mají možnost vidět jednotlivé agregáty a díly autobusů a seznámit se s jejich montáží. Prohlídku výrobní linky skvěle doplňuje beseda o výrobním programu a technických novinkách v Karose.

Charakteristika soutěžní jízdy se 14 hodnocenými překážkami
1. start – výjezd z parkovacího boxu do stanoveného času,
2. brána oblouková pravá – její otevření pravým bokem autobusu,
3. brána oblouková levá – její otevření levým bokem autobusu,
4. odhad zastavení od překážky – zastavení čelem autobusu na vzdálenost 5 m,
5. zadní kontakt – couvání na spínací kontakt, pohotovost v zastavení,
6. špalíky boční dotek – svalení pouze zelených hranolů,
7. závora s plechovkami – cit při rozjezdu a její otevření levou přední oblinou,
8. kontakt přední – dojezd čelem autobusu na spínací kontakt,
9. cyklista – odhad boční vzdálenosti 120 cm při předjíždění,
10. sudy – odhad průjezdního profilu, řidič si nechá nastavit nejužší průjezdní profil,
11. olovnice a terč – zastavení autobusu čelem a středem nad středem terče,
12. závaží na laně a bedna – pohotovost v ovládání pedálů, hodit závaží do bedny,
13. houbičky – slalom pravým předním kolem,
14. parkovací box – couvání obloukem do boxu a zastavení zadním kolem ve čtverci.

Dále se hodnotí čas potřebný k projetí tratě od pokynu rozhodčího ke startu do doby zaparkování, tzn. zastavení, zhasnutí motoru a zajištění parkovací brzdy.

Průběh soutěže a hodnocení jednotlivých disciplín provádějí rozhodčí podle propozic soutěže a bodovacích tabulek. Soutěžící má právo podat v případě nejasností protest u hlavního rozhodčího prostřednictvím nesoutěžícího kapitána družstva. Všichni soutěžící budou na místě seznámeni se zásadami provedení soutěžního úkolu a způsobem hodnocení.

Výsledkem budou získané body ze soutěžních jízd a z testové části. Vítězové soutěže budou vyhlášeni v kategoriích jednotlivců řidiček, jednotlivců řidičů a družstev. Vítězné družstvo získá putovní pohár ředitele o. z. Autobusy a jeho členové obdrží malé kopie tohoto poháru. V soutěži jednotlivců získají poháry 3 nejlepší řidiči a 3 nejlepší řidičky.

Prvenství v letošním ročníku budou mít možnost obhajovat Jiří Pazourek z garáže Řepy, Ivana Soblahovská z DOZ Hostivař a družstvo řidičů z garáže Řepy.

Ceny vítězům bude předávat ředitel o. z. Autobusy ing. Ladislav Špitzer, dopravní náměstek Václav Jelínek a zástupce a. s. Karosa.

Přejeme všem soutěžícím hodně štěstí, velkého sportovního ducha a mnoho hezkých zážitků z průběhu soutěže. Věříme, že i ostatní účastníci soutěže budou svědky pestrého a napínavého soutěžního klání, jako tomu bylo v minulých ročnících.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy
Stanislav Tvrdý

Nápojové automaty zlepšují pracovní podmínky řidičů

Odštěpný závod Autobusy zakoupil ve snaze zlepšit a zkvalitnit pitný režim řidičů v létě loňského roku ověřovací sérii pěti automatů na výdej chlazené a horké vody. Ověřovací série byla instalována v nejexponovanějších lokalitách Černý Most, Českomoravská, Na Knížecí, Smíchovské nádraží a Želivského.

Zakoupené a instalované nápojové automaty jsou napojeny na rozvod pitné vody a připojeny na rozvod elektrické energie. Voda je filtrována čtyřmi filtry – sedimentační, aktivní uhlí, ultrafiltrační membrána a aktivní uhlí. Přístroj má primární zásobník na 15 litrů přefiltrované vody, který je kontinuálně doplňován a je opatřen UV lampou. UV lampa slouží jako preventivní opatření zabraňující nárůstu bakterií v případě, že voda v zásobníku není delší dobu odebírána. Z primárního zásobníku je voda kontinuálně přepouštěna do dvou nádrží o objemech 2,5 litru na chlazenou vodu (4 až 8 stupňů Celsia) a na horkou vodu (90 až 95 stupňů Celsia,což umožňuje přípravu kávy nebo čaje). Vlastní výdej vody je pak řešen stlačením páček, pod kterými je instalována odkapávací nádobka.

Po velmi dobrých zkušenostech s provozem a kladném hodnocení ze strany řidičů byly ve spolupráci s Provozní komisí o. z. Autobusy vytipovány další lokality a do konce roku 2002 bylo nainstalováno dalších deset nápojových automatů na následujících konečných: Poliklinika Mazurská, Sídliště Bohnice, Sídliště Ďáblice, Skalka, Kačerov, Na Beránku, Háje, Nové Butovice, Zličín a Špejchar.

Do konce roku 2002 byly také stanoveny zásady dalších instalací, celá problematika byla projednána na Provozní komisi, dále s odborovými svazy a koncepční materiál byl schválen poradou vedení o. z. Autobusy. Za cílový stav je v současnosti považován počet 45 kusů automatů v síti městské hromadné dopravy, který by měl být naplněn do poloviny letošního roku.

Ing. Milan Lacina,
technický úsek o. z. Autobusy

Prohlídka klíčovské garáže probíhala za krásného jarního počasí.

Klíčovská garáž oslavovala

Třicet let už slouží pražské městské hromadné dopravě klíčovská garáž. Patří k těm mladším dopravním zařízením, které máme v současnosti k dispozici, ale její význam pro Prahu je obrovský, vždyť vypravuje do sítě nejvíce vozidel.

Z vrat garáže vyjíždějí každodenně autobusy především na obsluhu sídlišť v severní části města, na tom se během tří desítek let téměř nic nezměnilo. Změna nastane až v nejbližších letech, kdy se do Kobylis a Ládví vyšplhá metro, které bude následně prodlouženo na Prosek a do Letňan. Délka tras napaječových linek se zkrátí, ale úloha autobusů bude nadále velmi významná.

Druhé březnové pondělí patřilo na Klíčově oslavám. Nejprve si hosté prohlédli garáž, jak vypadá v těchto dnech a poté už se ve vysočanském klubu Abaton slavilo. Nejprve radní pro dopravu Radovan Šteiner společně s generálním ředitelem Milanem Houfkem poděkovali zaměstnancům garáže za výborně zvládnuté mimořádné události ve druhé polovině loňského roku a na začátku toho letošního.

Ředitel o. z. Autobusy Ladislav Špitzer ve svém slově zdůraznil některé z významných bodů třicetileté klíčovské historie a vzpomněl také na nejdéle sloužícího ředitele garáže Miloše Junu, velkého patriota, s jehož jménem byla garáž spojována celá devadesátá léta.

K příjemné atmosféře pondělního podvečera také přispěla hudební skupina složená ze zaměstnanců o. z. Autobusy.

–bda–

Hasební obvody hasičů o. z. Metro

Hasičský záchranný sbor (HZS) o. z. Metro je dislokován na 3 požárních stanicích, které jsou umístěny v areálech dep Hostivař, kde je hlavní požární stanice, Kačerov a Zličín; zde jsou pobočné požární stanice. Do hasebního obvodu hasičského záchranného sboru kromě 51 stanic metra a 3 dep patří ještě 4 technická centra ochranného systému, areály opravárenské základny metra a Ústředních dílen Malešice, budova ředitelství akciové společnosti Dopravního podniku ve Vysočanech, lanová dráha v zoologické zahradě v Praze – Troji a garáže u stanice Vltavská.

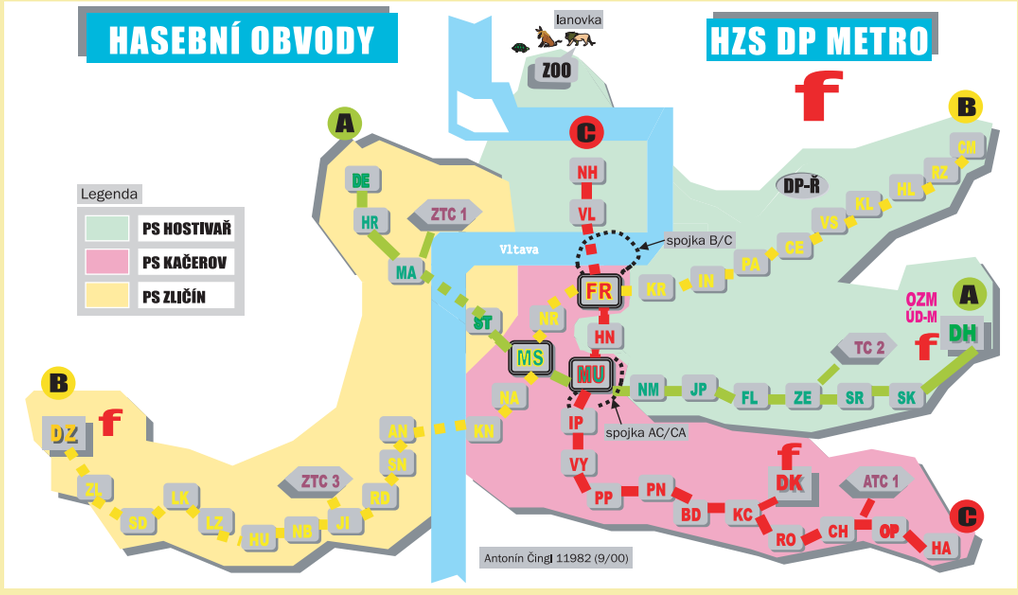
Hlavní náplní činnosti HZS Metro je řešení mimořádných událostí jako jsou požáry, zahoření, pády osob do kolejiště, doprovod Policie ČR při nálezu předmětů neznámého obsahu a výjezdy na signalizaci zařízení EPS. Dále je to řešení mimořádných událostí při velkých haváriích vody, evakuace imobilních osob z výtahů a evakuace osob z lanovky v ZOO. HZS Metra zabezpečuje i řešení mimořádných situací spojených s vykolejením vlakových souprav nebo prostředků nezávislé trakce na tratích a depech metra, zasahuje i při haváriích tramvají a autobusů.

Na základě provedeného měření vzdáleností stanovených dojezdových tras a následného výpočtu tabulkových dojezdových časů (uvažovaná průměrná rychlost 35 km/hod.) byly vytvořeny takzvané hasební okruhy požárních stanic hasičského záchranného sboru. Měření vzdáleností a výpočty dojezdových časů byly provedeny do všech míst a objektů, kde hasičský sbor zajišťuje uvedenou zásahovou činnost. Při tvorbě hasebních obvodů bylo sledováno i to, aby podle daných možností měla každá požární stanice přibližně stejný počet „obhospodařovaných“ stanic a objektů. Rozdělení celého hasebního obvodu hasičského záchranného sboru o. z. Metro na dílčí hasební obvody požárních stanic se ukázalo jako plně vyhovující a stoprocentně funkční.

Do hasebního obvodu hlavní požární stanice Hostivař patří 18 stanic metra, depo Hostivař, OZM, areál Ústředních dílen Malešice, objekt TC 2, budova ředitelství ve Vysočanech, lanová dráha v ZOO a garáže u stanice Vltavská. Pobočná požární stanice Kačerov vyjíždí na 19 stanic metra, depo Kačerov a objekt ATC 1. Do hasebního obvodu pobočné požární stanice Zličín patří kromě 14 stanic metra depa Zličín ještě objekty ZTC 1 a ZTC 3.

Výjezdy k mimořádným událostem malého rozsahu jsou v plné působnosti příslušné požární stanice. V případě řešení mimořádných událostí většího rozsahu kromě příslušné požární stanice, do jejíhož hasebního obvodu příslušná stanice nebo objekt náleží, vyjíždí i jednotka z další „sousední“požární stanice, která je místu události z hlediska vzdáleností a dojezdových časů nejblíže. Při těchto „výjezdech“ naše jednotky úzce spolupracují s hasičským záchranným sborem hlavního města Prahy. Jejich pokrytí jednotkami požární ochrany a hasebními obvody má za následek skutečnost, že jednotky HZS hl. m. Prahy jsou zejména ve stanicích metra v centru města na místě mimořádné události dříve než hasiči o. z. Metro. Součinnost těchto dvou druhů jednotek požární ochrany, jakož i velitelské pravomoci, jsou pak dány příslušnými předpisy a celá činnost funguje bez problémů. Jen pro zajímavost ve smyslu zmiňovaných předpisů má velitel zásahu HZS o. z. Metro přednostní právo velení před veliteli jednotek HZS hl. m. Prahy. Je to praktické vyjádření výhody hasičů z metra, spočívající v perfektní znalosti místních poměrů a stavů požárního zajištění ve stanicích a v objektech o. z. Metro.

Ing. Michal Wowesný, ředitel HZS o. z. Metro



Každý měsíc přichází jedna souprava metra

V minulém čísle jsme se mohli dočíst o malé slavnosti v depu Zličín, při které zástupci firmy Siemens Kolejová vozidla symbolicky předali první soupravu z druhé série dvaceti souprav M1 Dopravnímu podniku.

Jedná se o identický typ vozu, který již je pravidelně nasazován na trati C, to znamená typ M1. Přesto však vozy první a druhé série nejsou zcela totožné. Zmíníme se o několika změnách, provedených na základě zkušeností z provozu první dodávky.

Nejvýraznější změna, které si nejspíše povšimne cestující, je v prostoru pro cestující, kde na základě připomínek veřejnosti bylo zvoleno kombinované uspořádání sedadel. Vyšlo se vstříc i pohybově postiženým cestujícím, a to úpravou interiéru čelních vozů. Nyní mají možnost bezpečně upoutat invalidní vozík na místě k tomu určeném. Větší část změn je pro cestujícího skrytá. Jedná se zejména o upravené elektromagnetické zamykání průchozích dveří mezi vozy a dveří kabiny strojvedoucího, o úpravu zařízení pro nucené větrání a další konstrukční vylepšení. Dále došlo k optimalizaci některých řídících obvodů a zlepšení funkce diagnostiky. Na rozdíl od první série je minimalizován objem prací zajišťovaných o. z. Metro před uvedením do provozu.

V současné době proběhla na první (v celkovém počtu na dvacáté třetí) soupravě montáž a testy na zabezpečovacím zařízení MATRA, dále následuje získání jednotlivých osvědčení předepsaných zákonem a provedení technicko-bezpečnostní zkoušky. V polovině března byla na kolejích o. z. Metro již i druhá souprava z druhé série, celkově tedy dvacátá čtvrtá. Zličínský výrobce bude nyní dodávat průběžně jednu soupravu měsíčně. Předpokládané nasazení první soupravy do provozu s cestujícími je ve druhém čtvrtletí letošního roku. Vzhledem k napjaté situaci v počtu souprav vypravovaných na trať C je zájmem o. z. Metro nově dodávané soupravy v co nejkratší době nasadit do pravidelného provozu s cestujícími.

Ing. Petr Hušák, technický úsek o. z. Metro

Vlaky, kterými nemohou jezdit cestující

Určitě jste se s nimi setkali. Jejich jízda dokáže zvednout hladinu adrenalinu cestují veřejnosti především v době, kdy ta netrpělivě čeká na svůj spoj. V zastávce zastaví tramvaj nepřepravující cestující a okamžitě je slyšet „proč?“. Pojďme se na tyto jízdy podívat podrobněji.

Na provoz vlaků nepřepravující cestující se vztahují příslušná ustanovení předpisu D 1/2 – Dopravní a návěstní předpis pro tramvaje a provozní směrnice Ds 3/2 – Směrnice pro jízdy vlaků neurčených jízdním řádem. Provoz těchto vlaků musí být organizován tak, aby nebyl narušován provoz vlaků určených k přepravě cestujících.

Ke každé jízdě takového vlaku musí být dán předem souhlas provozního dispečinku. V závislosti na charakteru jízdy může provozní dispečink rozhodnout o dalších opatřeních k zabezpečení jízdy.

Vlaky musí být předepsaným způsobem označeny a jejich označení rozděluje tyto vlaky na tři základní skupiny.

První skupinou jsou vlaky zvláštní (**zvláštní jízda**). Tyto vlaky jsou určeny pro objednané a smluvní jízdy a mohou v nich být přepravování ti cestující, pro které jsou zvláštní vlaky určeny (například účastníci vyhlídkové jízdy, hosté svatby, kompars při filmování, děti s rodiči v mikulášské tramvaji). Většinou jde o přepravu vymezené skupiny cestujících dle požadavků objednatele jízdy. Tyto jízdy lze samozřejmě využít i k propagační a reklamní činnosti.

Druhá skupina je nejrozsáhlejší a tvoří ji vlaky služební (**služební jízda**). Tyto jízdy slouží k zajištění příslušných odborných činností dopravce nebo jsou vyvolány vlastním provozováním drážní dopravy. Lze je rozdělit do tří podskupin. První tvoří vlaky určené pro přepravu pracovníků nebo materiálu. V druhé jsou vlaky určené pro provádění oprav nebo údržbových prací na traťovém zařízení. Do třetí podskupiny patří vlaky určené technickou potřebou pro manipulační jízdy. Uvedeným výrazem chápeme převozy vozů, zkušební jízdy, vlaky nepřepravující cestující z technických nebo jiných oprávněných důvodů. Do této podskupiny tak patří i vlaky, které byly původně vypravené k přepravě cestujících, ale tuto přepravu nemohou dále vykonávat a jedou do vozovny (vadné vlaky, vlaky po mimořádné události a podobně).

Třetí skupinou jsou vlaky cvičné, určené pro výcvik a zkoušky řidičů (**cvičná jízda**). Jak již vyplývá z názvu této skupiny, tyto vlaky slouží k výcviku řidičů, ať již úplných začátečníků nebo těch, kteří si zvyšují svou kvalifikaci na dalších typech tramvají. V těchto vlacích pak samozřejmě probíhají i všechny předepsané zkoušky za účasti příslušných oprávněných osob.

Závěrem ještě pár slov o vlacích, které do vlaků neurčených k přepravě cestujících sice nepatří, ale svým provozem se odlišují od běžných vlaků k přepravě cestujících. Jedná se o vlaky určené k přepravě cestujících podle okamžité potřeby (operativní záložní vlaky). Tyto vlaky jsou deponovány na určeném místě v kolejové síti a na příslušné spoje jsou nasazovány podle pokynů provozního dispečinku. Těmito vlaky jsou nahrazovány ty vlaky, které z jakéhokoliv důvodu nemohou vykonat plánované spoje (vadné vlaky, mimořádné události a podobně). Samozřejmě lze tyto vlaky využít i pro posílení plánovaných spojů v případě zvýšených přepravních nároků (například konání společenských či kulturních akcí).

Připravil dopravní úsek o. z. Elektrické dráhy

Stručný přehled vývoje na švýcarské dopravní scéně v roce 2002

Více transalpské nákladní dopravy na železnici místo na silnicích

Minulý rok jsem psal o dani pro těžká nákladní vozidla, která byla zavedena na jedné straně z důvodu financování velkých investic do nových železničních tunelů přes Alpy. Na druhé straně bylo cílem zavedení této daně odradit co možná nejvíce těžký nákladní provoz od použití silničních komunikací a odklonit tento provoz na železnici, zejména pro tranzit Švýcarskem. Dopravní zácpy na alpských dálnicích se v roce 2002 ještě zvýšily kvůli bezpečnostním opatřením, přijatým po požáru nákladního automobilu minulý podzim v Gotthardském tunelu. Všem to ukázalo nemožnost vyřešit problém přepravy zboží s využitím pouze strmých alpských dálnic s tunely. Švýcarská dopravní politika, zaměřená na převedení většího množství nákladní dopravy ze silnic na železnici, postupně získává podporovatele dokonce i v EU, která zůstávala až donedávna spíše pod tlakem holandských nákladních dopravců.

Dobrý pokrok v budování nových alpských tunelů a „Bahn 2000“

Můžeme nyní hovořit o značném pokroku v budování sítě:

Nový tunel Loetschberg (pro linku Basilej – Bern – Milano) se staví podle plánu a probíhají jednání o tom, že by mohl být otevřen již v prosinci 2006. Bude mít omezenou kapacitu (některé části jsou pouze jednokolejné). Tunel Gotthard (linka Basilej nebo Zürich – Milano) je mnohem delší a bude mít větší kapacitu, nebude však zprovozněn před rokem 2012. Další investice do nákladní železniční dopravy (tzv. „Bahn 2000“) probíhají a k velké změně v jízdním řádu dojde v polovině prosince 2004.

Virtuální konkurence mezi železničními společnostmi ve Švýcarsku a neúspěch Mittelthurgaubahn

Švýcarská železniční síť nebyla nikdy zcela znárodněna. Pouze 60 % sítě (více, pokud spočítáte osobokilometry nebo nákladní kilometry) provozuje SBB. Zbývající procento provozují tzv. „soukromé“ železnice, přestože jejich podíly jsou většinou vlastněny místními nebo regionálními vládami a také centrální vládou. Tyto společnosti se často specializují na příměstskou, regionální nebo turistickou dopravu. Díky absenci monopolní situace byla SBB pod stálým tlakem poskytovat dobrou službu: Zákazníci, média a politici, i voliči a daňoví poplatníci vždy porovnávali službu SBB se službou poskytovanou soukromými železnicemi. Tato „virtuální konkurence“ učinila z SBB jednu z nejlepších evropských státních železničních společností. V uplynulých deseti letech uskutečňovala menší „soukromá“ společnost provozující normálně rozchodnou trať ve východní části Švýcarska, Mittelthurgaubahn, velmi agresivní politiku. Společnost získala kontrakt v Německu na provozování regionální dopravy; přesvědčila centrální vládu, že je schopna provozovat regionální trať mnohem lépe než SBB, pokusila se konkurovat SBB provozováním plně nákladních vlaků přes Švýcarsko, daleko od jejich domácí základny. V roce 2002 tato společnost zkrachovala, nevím přesně podrobnosti, co se stalo, ale jedním z důvodů bylo zanedbání finanční kontroly. Podle mého názoru je škoda a dlouhodobé nebezpečí pro efektivní provozování železniční dopravy ve Švýcarsku, že v současné době nemáme žádnou společnost, která by mohla skutečně konkurovat SBB. Většina dalších společností je buď příliš malá nebo je úzce svázána s SBB smlouvami.

Určitý pokrok na lokální úrovni

Minulý rok jsem psal, že je jistá naděje, že centrální vláda finančně přispěje na infrastrukturu strategické lokální dopravy penězi z daně z benzínu. Až dosud byla centrální vláda velmi štědrá při financování železniční infrastruktury a poskytování provozních dotací dokonce i pro venkovské a alpské vedlejší tratě, ale nepřispěla na místní (městskou) dopravní infrastrukturu (kromě dálnic vedoucích přes městské oblasti). Veřejnost si je však v současné době vědoma toho, že Švýcarsko má nejen dopravní problémy v Alpách, ale i v městských oblastech, kde žije 70 % švýcarských obyvatel. Díky vyhlídce na obdržení peněz od centrální vlády nyní většina městských aglomerací dává dohromady své nápady, jak by měla být veřejná doprava v budoucnu organizována a jak by měly být tyto dopravní plány koordinovány s plány územního rozvoje (nová bytová výstavba, výstavba kanceláří a zejména nákupních zón). Skutečnost, že nejlevnější řešení našich dopravních problémů spočívá v promyšleném plánování zón (hustota osídlení, vzdálenost od atraktivních stanic), je v naší zemi dobře známá. Téměř každá městská oblast nyní plánuje, aby byla připravena investovat peníze, jakmile budou k dispozici.

Největší krok vpřed v roce 2002 uskutečnili voliči v regionu **Lausanne**, kde 62 % voličů bylo pro financování lvího podílu na investicích do metra (celkové náklady 400 milionů euro). Městská ozubnicová dráha – která v současné době jezdí v intervalech 7,5 minuty mezi břehem jezera, hlavním nádražím a dolním centrem města – bude modernizována, automatizována a rozšířena přes město k univerzitním nemocnicím a dálničnímu okruhu. Výškový rozdíl mezi konečnými stanicemi je 340 metrů. To vyžaduje četná místa se sklonem 11 %. Kvůli těmto sklonům byl vybrán systém vodicích pneumatik společnosti Alstom (jako Meteor v Paříži). Mimochodem: město Lausanne má přibližně 100 000 obyvatel!

Více informací ve francouzštině najdete na: http://www.dinf.vd.ch/pages/professionel/st/m2.html

V **Curychu** jsou stále určité problémy ohledně technické dostupnosti nových tramvají Cobra (dědictví Bombardier z doby Adtranz). Před nedávnem se město rozhodlo připojit ke své Tram 2000 (zkonstruovaná v osmdesátých letech) střední nízkopodlažní část. Hlavním rozhodnutím v Curychu v roce 2002 bylo postavit druhý tunel S-Bahn od hlavního nádraží do severní části města z důvodu nedostatečné kapacity stávajícího tunelu S-Bahn (z roku 1990!). S-Bahn v Curychu je skutečným úspěchem pro veřejnou dopravu a inicioval řadu vylepšení sítě – zejména autobusy – mimo město, přestože počet obyvatel regionu dosahuje ne více než 800 000. Výstavba nové tramvajové sítě („Stadtbahn Glattal“) za 350 milionů euro byla schválena místním parlamentem, ale čeká ještě na souhlas voličů v roce 2003.

Basilej se těší ze svých nových čtyřicetimetrových tramvají Combino. V kombinaci s přidanými nízkopodlažními středními částmi ke starým tramvajím nebo dokonce starými vlečnými vozy s přestavěným nízkopodlažním vstupem nabízí nyní každá zelená městská tramvaj a každá žlutá tramvaj na okraji města minimálně jedny dveře, kterými mohou rodiče s kočárky nastupovat bez pomoci.

Bern právě obdržel svou první z patnácti třicetimetrových tramvají Combino. Velkou výzvou pro malé hlavní město je plán přeměnit dvě trolejbusové linky na západě města – denně přepravující 32 000 cestujících – na tramvajové linky. Investice ve výši 100 milionů euro musí schválit regionální parlament v roce 2003. Poprvé je pro takovýto projekt k dispozici federální investiční grant.

Ženeva, která v 60. letech opustila svou rozsáhlou tramvajovou síť – kromě jedné zbývající linky – nyní pokračuje ve znovuzavádění tramvajových linek. Právě objednala 21 42 metrů dlouhých tramvají Cityrunner.

Foto: Swiss Transport News

Největší investicí – o které již rozhodl lokální parlament – je propojení francouzské železniční tratě SNCF vedoucí po obvodu města z jihu (Annemasse) na hlavní nádraží švýcarské SBB. Zda se tato investice za 280 milionů euro vyplatí, to teprve uvidíme. Předpověď pro Ženevu však předpokládá – stejně jako v mnoha dalších městských oblastech ve Švýcarsku – 40 % zvýšení dopravní poptávky během příštích 20 let a v důsledku toho více kongescí na silnicích. S těmito vyhlídkami je mnoho voličů připraveno přijmout vysoký účet za investice do veřejné dopravy s nadějí, že jejich soused pojede atraktivní železnicí, tramvají nebo autobusem a zanechá více volného prostoru na silnici pro jejich automobil! *(Poznámka: Ani Švýcaři nejsou všichni andílci s hodně „zeleným“ vědomím!)*

Kromě tohoto lokálního pokroku je také pozoruhodné úsilí **Švýcarských spolkových drah (SBB)** propagovat efektivní a atraktivní příměstskou železniční službu dokonce i v malých městských aglomeracích. SBB právě zavedly nové, nestandardní, užší vozy (spíše připomínající tramvaje) s nízkopodlažními vstupy na trati do Luzernu, aby se přizpůsobily velmi těsné vzdálenosti mezi železnicí a paralelně vedoucí silniční komunikací. Je to velký rozdíl v přístupu od let osmdesátých, kdy SBB považovaly dopravu na krátké vzdálenosti za břímě. K této změně postoje mohly přispět dva faktory:

1. Od roku 1995 už to není pouze centrální vláda, kdo platí účet za regionální vlaky, ale především orgány regionální správy („kantony“), které požadují službu za peníze.

2. Rozhodnutí vlády předat trať SBB „soukromé“ společnosti. Doufám, že zvláštní úsilí SBB, uskutečněné po ztrátě této tratě, se nezpomalí po finančním krachu Mittelhurgaubahn, tedy po snížení potenciální konkurence! **Peter Scheidegger**

Znovu o RBS a její vůdčí osobnosti

Pan Peter Scheidegger při návštěvě Prahy v roce 2001.

Opět přinášíme novinky ze švýcarské veřejné dopravy, které nám již čtvrtým rokem posílá pan Peter Scheidegger z Bernu. Pan Scheidegger pracoval 35 let v Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) – Regionální doprava Bernu a Solothurnu, z toho po 20 let ve funkci generálního ředitele. V polovině roku 2002, po svých 60. narozeninách, RBS opustil, tak jak si to již dlouho předtím naplánoval. Pro tento předčasný odchod (oficiální věk pro odchod do důchodu ve Švýcarsku je 65 let) uvádí několik důvodů: předat podnik do mladších rukou a dát tak příležitost mladší generaci, zkusit něco jiného po mnoha letech ve stejném zaměstnání, získat více volnosti a připravit se postupně na úplné opuštění profesionálního života.

Poslední měsíce s RBS

I v posledních měsících měl pan Scheidegger v RBS mnoho práce, která umožnila splnit důležité cíle. Ve velmi krátké době se podařilo vyřešit nedostatek řidičů, přičemž napomohly i okolnosti, jako byl návrat dvou řidičů, kteří odešli do „větších“ společností. Ukázali tak svým kolegům, že jinde není všechno lepší.

Hlavní událostí první poloviny roku 2002 byla dodávka 16 nízkopodlažních vozidel pro příměstskou dopravu, které vložili doprostřed 25 let starých, ale stále atraktivních a výkonných dvouvozových jednotek. To umožnilo stažení starých padesátiletých vozidel z denního provozu, a tím zlepšit dodržování jízdních řádů ve špičkových hodinách. Cestující jsou velmi spokojeni, protože RBS nyní nabízí v každém vlaku (kromě tramvajové linky G – viz článek z č. 3/2001 DP-KONTAKTu) alespoň dva nízkopodlažní vstupy. Kritiku přitáhlo pouze barevné řešení, jehož cílem bylo výrazným způsobem připoutávat pozornost na nízkopodlažní sekci. Situaci vyřešila sponzorská výpomoc pro doplňkové „pojednání“ vnějšího vzhledu podle návrhu dvou výtvarníků.

Podle plánu pokračovalo i zlepšování infrastruktury: nové dvoukolejné úseky, nové tramvajové úseky na vlastním tělese a první zatravněný traťový úsek v Muri, o který RBS usiloval po 15 let. „I ve Švýcarsku si některé věci dávají načas.“

Na mezinárodní frontě

Peter Scheidegger byl po 23 let členem komise UITP pro dopravu a život ve městech, a po řadu let též jejím předsedou. Zúčastnil se i zasedání komise v Praze na konci srpna 2002, a byl přítomen ve městě již týden po katastrofální povodni ze 14. srpna. Vysoce oceňoval schopnost Dopravního podniku hl. m. Prahy udržet dopravu v její náhradní podobě a prioritu, jakou v tomto období dokázalo město veřejné dopravě přidělit. Článek, který na toto téma napsal, vyjde v nejbližší době v Public Transport International UITP, o jehož současnou podobu se též zasloužil jako dlouholetý člen redakční rady.

V Praze šlo o jeho poslední účast na zasedání této důležité a vysoce aktivní komise UITP. Novým švýcarským delegátem v komisi bude jeho nástupce v roli generálního ředitele RBS pan Hans Amacker, který je též dopravním inženýrem, a který po dobu 10 let pracoval jako jeho asistent.

V říjnu 2002 se pan Scheidegger jako přednášející zúčastnil prvního školícího kursu UITP pro mladé manažery v Paříži. První série těchto kurzů bude mít pokračování v letošním roce v Moskvě a v Lipsku. Vždy uznával, že pro jeho odbornou činnost byly tyto mezinárodní kontakty velkým přínosem. Proto též jeho přednáška, kterou pronesl při oslavě na rozloučenou, měla název „Co RBS převzala od cizích zemí“.

Za poslední událost jeho dlouholeté aktivní práce pro UITP označuje kongres v Madridu v květnu 2003, kam pojede s přednáškou „Proč obyvatelé Švýcarska v tak velké míře užívají své vlaky, tramvaje a autobusy?“

Pan Scheidegger má v kalendáři zaznamenána jména řady měst, kterým bude ve své nové roli konzultanta pomáhat při naplňování plánu dalšího rozvoje jejich systémů veřejné dopravy. Přejme mu do této činnosti mnoho úspěchů. **–zded–**

Hromadná doprava na Srí Lance (Cejlonu)

Po ukončení občanské války míří do Demokratické socialistické republiky Srí Lanka stále více turistů, a to i z České republiky. Většina z nich přijíždí na překrásné pláže západního pobřeží, ostrov Srí Lanka však nabízí mnohem více. Ne nadarmo ho někteří cestovatelé nazvali „rájem bez andělů“ nebo „perlou Asie“. K cestování po ostrově lze bez problémů použít hromadnou dopravu, která je zde velmi levná. K přiblížení cenové úrovně jízdného postačí uvést příklad pro úsek Polonaruwa – Valachenai (64 km):

- osobní zastávkový vlak 3. třída 4,50 Kč,
- zastávkový bus (státní společnost CTB) 8,50 Kč,
- dálkový bus (soukromá společnost) 17,00 Kč.

Velmi nízké ceny, většinou státem regulované, platí i pro potraviny, takže by se na první pohled mohlo zdát, že život na Srí Lance je pohodový a bezproblémový. Není tomu ale tak. Kromě zmiňované 25 let trvající občanské války se separatistickými „tamilskými tygry“, je nutno zohlednit i současnou platovou úroveň místních obyvatel. Při průměrném měsíčním výdělku řidičů autobusů (v přepočtu 1 800 Kč) a početných rodinách není snadné vyjít s penězi. Proto je na bílé turisty pohlíženo jako na bohaté cizince, kterým jsou vnucovány vysoké ceny za přepravu taxi nebo motorovou tříkolkou, za zapůjčení automobilu, suvenýry, vstupné na turistické památky a speciální jídelní lístky. Vše se děje s úsměvem, s typicky asijskou ochotou a bez zjevného ohrožení. Konečně, systém dvojích cen není překonán ani u nás.

I přes úspěchy v mírovém procesu a hospodářském rozvoji v posledních letech zůstává Srí Lanka rozvojovou zemí se zanedbanou infrastrukturou. Politická nestabilita a vysoké výdaje na zbrojení zapříčinily, že po odchodu Angličanů z kolonií se zachoval původní vozový park a unikátní zabezpečovací zařízení na železnici i některé archaické (avšak funkční) záležitosti při fungování autobusové dopravy. Na obnově dopravního zařízení se formou rozvojové pomoci podílí několik zemí, zejména Kanada (dodávka dieselových lokomotiv) a Japonsko (autobusy ISUZU pro státního dopravce CTB, vozidla komunálních služeb). Standardní nákupy vozového parku autobusů jsou prováděny v Indii u výrobce Tata, Ashok (licence Leyland) nebo v Japonsku. K odlišnostem od evropského kontinentálního provozu patří především levostranný provoz, široký rozchod na železnici (1676 mm), vysoký podíl cyklistů a motorových tříkolek „tuk tuk“, pouťově ozdobené nákladní automobily soukromých dopravců, chybějící jízdní řády na zastávkách autobusů (pokud je vůbec patrné, že zde vůbec zastávka je), existence průvodčích na všech autobusových spojích a naopak jejich absence na železnici (zde jízdenky vybírají staniční zřízenci). Překvapující a poučný byl tržní přístup k cestujícím – nejsou žádné průkazy na slevy nebo přepravu zdarma. Rozhodující je, zda cestující na místě v hotovosti zaplatí, autobusy zastavují na přání kdekoliv. Intervaly mezi spoji jsou poměrně krátké (většina obyvatel nemá automobil) a tak těm, kteří nelpí na sterilní čistotě klimatizovaných autobusů, lze cestování hromadnou dopravou po Srí Lance bez výhrad doporučit.

Text a foto: Richard Baxa

Nové autobusové

Barcelona má tři autobusová depa. Jedno staré, jedno téměř dostavěné nové a jedno, které se začíná stavět. Nové depo, které jsem měl možnost navštívit při příležitosti zasedání mezinárodní pracovní komise UITP „Moderní řízení dílen“, je vybaveno kompletním servisem, včetně opravárenských dílen.

O některé postřehy bych se chtěl se čtenáři DP-KONTAKTu podělit, a to formou fotografií a komentářů k nim.

Panoramatický obrázek poskytuje pohled na depo po průjezdu mramorem obloženou vrátnicí, která je vidět úplně vpravo. Za ní je modrá administrativní budova, průčelím obrácená k jihu. Aby slunce nesvítilo přímo do místností, světlo vstupuje bočními prosklenými výklenky. Vedle administrativní budovy je pět paralelních vjezdů, kudy vjíždějí autobusy do garáže, přitom je doplněno palivo, vysáty nečistoty z autobusu a autobus projede mycí linkou. Budova dále vlevo s řadou vjezdů je určena pro údržbu a opravy autobusů. Za vjezdy a touto budovou je krytá garáž pro 255 autobusů, do které autobusy vjíždějí buď po doplnění paliva a vyčištění, nebo po údržbě či opravě.

Čerpací stanice, na výdejní pistoli je zelené snímací čidlo.

Pevně připojené hadice vysavače. Vysávání probíhá během plnění paliva.

Mycí linky s osoušením.

Agregát vysavače s filtry.

Hrdlo palivové nádrže autobusu. Nad hrdlem je čidlo, které spolu s čidlem na výdejní pistoli předává do počítače informaci, kolik paliva daný autobus natankoval.

Panoramatické foto barcelonského depa složené ze 3 fotografií.

depo v Barceloně

Ze snímku je vidět, že depo je postaveno uprostřed městské zástavby, a proto je z úsporných důvodů postaveno nad depem a opravnami metra, ovšem depa nejsou vzájemně propojena. Tato koncepce výstavby je zřejmě i jeden z důvodů, proč je celé autobusové depo certifikováno podle mezinárodní normy ISO 14001, Systémy řízení životního prostředí. Z úsporných důvodů je na střeše garáže ještě parkoviště pro osobní automobily.

Potud stručný popis depa a nyní se podívejme na zajímavé detaily nového depa na fotografiích.

Závěrem bych chtěl zmínit, že takovouto rozsáhlou moderní výstavbu dopravní infrastruktury lze pozorovat na řadě míst Španělska i Portugalska, a že tato výstavba byla umožněna vstupem těchto zemí do Evropské unie. Za vlídné přijetí a prohlídku depa bych chtěl poděkovat panu řediteli Oscar Sbert Lozano z barcelonského dopravního podniku.

Jiří Šubrt. o. z. Autobusy

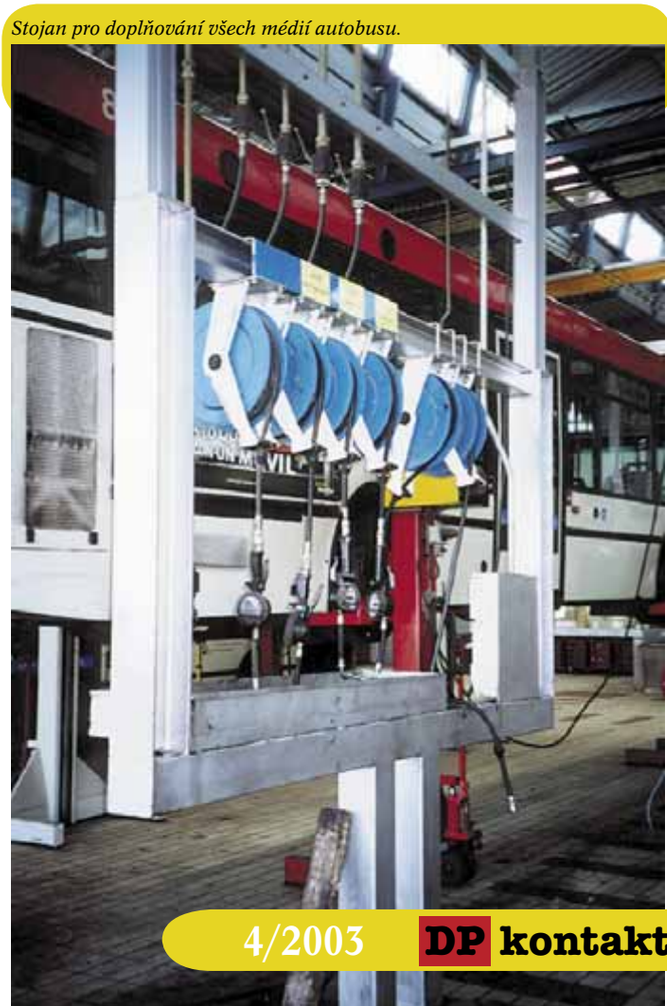
Speciální sklad hořlavých a výbušných látek. Výbušnému prostředí odpovídá speciální elektroinstalace a podobně.

Opravy na střeše se provádějí z rampy.

Výdejna nářadí. V popředí opět zařízení na vymývání očí.

Žlutě označené zařízení na vymývání očí.

Stojan pro doplňování všech médií autobusu.



Náš průvodce předvádí, jak se zařízení používá.

Sklad materiálu se žlutou kolejnicí ve stropě pro rozvoz materiálu po dílně.

Traktor poháněný plynem, určený pro manipulaci s autobusy.

Ve výpravně mají řidiči možnost, obdobně jako u nás, získat dodatečné informace.

Opravna autobusů, v popředí jsou hadice na odsávání výfukových plynů. Po žluté kolejnici ve stropě vozí jeřábová kočka díly přímo ze skladu.

Nápisy na bocích autobusů oznamují, že autobusy veřejné dopravy plní normu životního prostředí ISO 14001.

Dělníci mají kvalitní sociální zázemí, vtipně uspořádané skříňky umožňují zavěšení kalhot.

Výjezd z dílny do garáže, garážová vrata nejsou doposud nainstalována. Na podpěrných sloupech rozsáhlé garáže jsou nainstalovány zásuvky pro speciální pojítka, pomocí kterých se každý řidič může spojit přímo s dispečerem.

Za prosklenou stěnou výpravny jsou tři takovéto automaty. Řidič vloží do automatu svoji identifikační kartu, dále vloží bankovky a vysype drobné, které vybral za jízdenky. Navolí, kolik a jakých jízdenek chce vydat a zároveň s jízdenkami obdrží stvrzenku o provedené transakci. Vstup do této místnosti je pouze na identifikační kartu.

Fotbal strojvedoucích vyhrálo „béčko“

Podruhé se sešli v sobotu 22. února strojvedoucí metra, aby změřili své síly v halové kopané. Druhého ročníku turnaje „Pepy Adamce“ se zúčastnilo pět týmů reprezentujících všechny tři tratě. Kromě aktivních strojvedoucích se v tělocvičně na Zeleném pruhu představilo i několik bývalých pracovníků, nastupujících v roli hostů v jednotlivých týmech.

V deseti zápasech pod organizační taktovkou odborové organizace strojvedoucích metra se představilo 46 hráčů a celkem padlo 38 branek. S nejlepší střeleckou formou se v průběhu turnaje představil Jiří Mrázek, reprezentující tým C2, který konto soupeřů zatížil 7 brankami.

Mrázkův výborný střelecký výkon nestačil jeho týmu na vítězství, z toho se radoval tým B2 v sestavě Abrahám, Lichtenberg, Vodenka, J. Svoboda, Lefler, Vak, Hrbíček a Plíva. Vítězové se mohli opřít především o skvělou obranu a výborné výkony brankáře, neboť ve čtyřech zápasech neobdrželi žádnou branku.

Cenu pro nejlepšího hráče, věnovanou generálním ředitelem Milanem Houfkem, si odnesl Milan Lichtenberg z vítězného týmu a trofej pro nejlepšího brankáře získal Zbyněk Červený z týmu SG.

Výsledky 2. ročníku turnaje „Pepy Adamce“ v sálové kopané: 1. B2 (vedoucí týmu Plíva), 2. C2 (Znamenáček), 3. SG (Kudrna), 4. B1 (Povýšil), 5. C1 (Olišar).

–red–

Foto: o. z. Metro

Desatero projektu Řekni drogám ne!

Již v minulosti jsme se na stránkách DP-KONTAKTu několikrát věnovali problematice drog. Snad není nutno připomínat, že se jedná o tíživý problém současnosti, proto se mu opět budeme na stránkách podnikového měsíčníku věnovat. Vždyť téměř každý z nás přichází do styku s mladou generací v různých rolích. Tentokrát ve spolupráci se Střední průmyslovou školou, Středním odborným učilištěm a Učilištěm, a. s., zřízeným Dopravním podnikem, přinášíme výtahy z projektu „Řekni drogám ne“.

V minulém roce přibylo 4 200 mladých lidí závislých na drogách. Geometrickou řadou tudíž přibylo partnerů, rodičů, prarodičů, sourozenců, přátel, které postihlo něco, o čem se jim nezdálo ani v nejhorších snech. Dopadla na ně droga. Řešení je složité, bolestné a nekonečně vzdálené. Ti, kteří s tímto problémem žijí, vědí, že každá rada, i ta nejmenší, je nesmírně cenná. Má svou cenu i nyní, kdy ještě možná není pozdě.

Drogy jsou mezi současnou mládeží poměrně rozšířené a dosti často široce tolerované. Staly se bohužel součástí našeho života stejně jako zvyšující se kriminalita, dopravní kolapsy či všudypřítomná reklama. Jestliže zařadíme mezi tzv. nelegální drogy marihuanu, a to musíme, protože i konopí je na seznamu zakázaných návykových látek, pak je třeba si přiznat, že situace na naší drogové scéně není dobrá. Ale taková je realita. Tolerance vůči některým drogám je často vysoká, nebo jsou jejich rizika snižována či zamlčována. Experimentování s různými psychotropními látkami není dnes nic výjimečného. Stane se ale, a ne zřídka, že experiment po určité době přeroste v problém, a zde je pak již jen krůček ke vzniku skutečné drogové závislosti se všemi příslušnými důsledky.

Jak tedy fázi ohrožení poznat? Jak zjistit skutečnost, že naše dítě experimentuje nebo již drogy bere, ale hlavně jak této skutečnosti předejít? Žádný zaručený zázračný postup bohužel neexistuje. Pokud jde jen o experiment, můžeme nalézt jen celou řadu více či méně nápadných projevů, které jako kamínky v mozaice mohou teprve správnou kombinací složit celkový obraz.

Je třeba si všímat všeho. Hned na začátku nelze očekávat nález drogy či pomůcek k jejich užívání, protože zejména zpočátku si experimentující dávají dobrý pozor a obratně se vyhýbají prozrazení. Jinak řečeno – pokud se podobné propriety objeví, nejde již o počáteční stadium problému, ale celá věc se táhne delší dobu, jistě řadu měsíců.

Počáteční příznaky nemusí s drogami přímo souviset. Často dochází ke změně původních zájmů, náhlé odmítání dříve vítaných aktivit, lhostejný či obecný dříve nepřítomný negativismus. Podezřelá bývá také náhlá denní spavost a nápadné hubnutí, i neodůvodněné opakované veselí, stejně jako déletrvající stavy skleslosti a únavy. Obdobné příznaky však mohou být ale i projevem některého somatického onemocnění nebo mohou být i projevem dospívání.

První problémy s heroinem se v rodině často projevují ztrátami osobních drobností dětí, ztrátami peněz či dobře prodejných cenností. Mizí i šatstvo a dítě často přesvědčivě vysvětluje, ale důvod bývá prozaický, nevybíravá snaha potlačit tíživější tělesné abstinenční příznaky koupí další dávky opiátu. Pokud najdeme u potomka stopy po vpichu, pak už není o čem dále hovořit – drogový problém nastal.

Příště si přečtete něco na téma „Co si počít?“

Převzato z projektu Řekni drogám ne

Ústřední technická knihovna DP informuje

1. Z velkého počtu odebíraných periodik jsme vybrali některé, které nebudeme archivovat a nabízíme je pracovníkům našeho podniku zdarma. Jde o tyto tituly (roky 2001 a 2002):

Květy, Vlasta, Žena a život a Mladý svět.

2. Pro rok 2003 jsou pro technickou knihovnu předplaceny některé nové časopisy. Ty si mohou zájemci půjčit na dobu 14 dnů. Jde o tyto tituly:

Počítač pro každého, Chip, PC World, Internet a Instinkt.

Dr. Marcela Stegurová

KULTURNÍ TIPY NA DUBEN

KINO

Z připravovaných dubnových premiér v našich kinech vybíráme:

Daredevil

Ve filmu Marka S. Johnsona ožívá slavná Marvelova komiksová předloha superhrdiny Daredevila v červené pláštěnce s jeho zázračnou schopností být všude, kde si to žádá spravedlnost. Podobně jako třeba Spiderman žije hlavní hrdina, v dětství osleplý Matt Murdock (Ben Affleck), dvojí život – ve dne brilantní obhájce, v noci maskovaný mstitel.

V kinech od 3. dubna 2003.

Loď duchů

Americký thriller režiséra Steva Becka s Juliannou Marguliesovou (známou mimo jiné ze seriálu Pohotovost) vychází tématicky z nálezu z dosud nevyjasněných příčin v roce 1953 zmizelé výletní lodi v Beringově moři. Nálezci se domluví, že si ji ponechají, což se později ukáže jako nejhorší rozhodnutí jejich života. Cestou do přístavu se totiž za podivných okolností začnou ztrácet členové posádky. Hrůza z neznámého nepřítele a boj o život promění jejich cestu v opravdové peklo. Vládcem opuštěné lodi je totiž starověký démon...

V kinech od 3. dubna 2003.

Johnny English

K napsání špionážní komedie Johnny English dala impuls série reklamních spotů, natočených v 90. letech pro kreditní karty Barclaydcard, v nichž vytvořil Rowan Atkinson (tedy Mr. Bean) postavu neohroženého agenta typu „neřízená střela“, který se umí postavit skutečně ke všemu. Právě takový je poněkud specifický „James Bond“ britské výzvědné služby MI 7 Johnny English. Neví, co je strach, neví, co je nebezpečí..., neví vlastně vůbec nic a hlavně – hraje ho Rowan Atkinson.

V kinech od 17. dubna 2003.

DIVADLO

Švandovo divadlo na Smíchově

Na 25. dubna je připravena premiéra hry amerického dramatika Sama Sheparda Pohřbené dítě. V rodinné tragédii, která nepostrádá prvky hořké frašky, je podroben zdrcující analýze jeden z pilířů americké společnosti – rodina. Na kdysi prosperující venkovskou farmu se po šesti letech vrací vnuk Vincent se svou snoubenkou, aby jí ukázal domov a představil své nejbližší. Podivně vyprahlí prarodiče a citově rozvrácený otec mu však žádné šťastné shledání nepřipraví; zdá se, že ho dokonce ani nepoznávají. V roce 1979 získalo Pohřbené dítě Pulitzerovu cenu a pro autora znamenalo průlom v ohlasu u publika i odborné kritiky. V režii Michala Langa se představí například Ivan Řezáč, Martin Sitta, jako hosté pak Ladislav Frej, Nina Divíšková nebo Richard Krajčo a další.

HUDBA

Protože se na duben chystá větší množství koncertů, vezmeme to poněkud neobvykle, téměř telegraficky, takříkajíc „v jednom pytli“:

Už **3. dubna** se v Lucerna Music Baru objeví jeden z předních jazzových saxofonistů **Branford Marsalis**, který se podílel například ve druhé polovině 80. let i na albech bývalého leadra skupiny Police, Stinga. **11. dubna** můžete v T-Mobile aréně na Výstavišti shlédnout pražskou zastávku turné skupiny **Čechomor**, na které by neměla chybět ani **Lenka Dusilová** nebo **Collegium České filharmonie** pod vedením dirigenta Ondřeje Vrabce. Pro změnu **16. dubna** ve velkém sále Lucerny zazní v rámci koncertního turné písně slovenské skupiny **Team** se zpěvákem **Paľo Haberou**. A zpět do T – Mobile arény, kde by se **18. dubna** měl objevit **Bryan Adams**, jemuž se svého času přezdívalo kanadský Bruce Springsteen. A to jsem ještě málem zapomněl na vystoupení ethno-elektronicky tanečního projektu Tobyho Markse nazvaného **Banco De Gaia** v sobotu **5. dubna** v Paláci Akropolis, koncert jazz funkového saxofonisty **Maceo Parkera** ve velkém sále Lucerny **29. dubna** a spoustu další zajímavé živé muziky.

–mis–

DOŠLO DO REDAKCE

Připomínka

Vážení!

Chtěl bych se s vámi podělit o „zážitek“ z cesty tramvají č. 16, číslo vozu 8236 ze dne 4. března tohoto roku kolem čtrnácté hodiny ve stanici „Strojimport“...

Byl jsem v tomto voze požádán starou invalidní paní o pomoc při vystupování (seděla na sedačce hned u dveří u řidiče). Poté co jsem s touto paní a její nákupní taškou začal vystupovat (předními dveřmi), začal řidič „zvonit“ na ukončení výstupu. To jsme byli „už“ u dveří. Zaklepal jsem proto na sklo jeho kabiny, abych jej upozornil, že náš výstup bude ještě chvíli trvat. Jenže tím to všechno začalo... Z kabiny se ozvalo: „Vole, nevidíš, že zvoním?“ Vystoupili jsme a já chtěl nastoupit zpět. Řidič, i když o tomto úmyslu jasně věděl, zavřel mi dveře před nosem a i přes mé klepání a bouchání na dveře mi „normálně“ ujel.

Podotýkám, že jsem si ve voze nechal tašku s věcmi v hodnotě kolem 20 tisíc korun. Bylo štěstí, že jsem jel se sestrou, která s ní posléze vystoupila (po ostré debatě s „panem řidičem“, kdy se k ní přidal, jak jsem se později dozvěděl, ještě jeden cestující). Oba prý dostali vynadáno hrubým způsobem...

Já jsem nelenil a „pana řidiče“ o čtyři stanice později (u budovy Městské policie v Korunní ulici) dojel taxíkem, abychom si ujasnili situaci. Jenže ouha. „Pan řidič“ se samozřejmě zamkl (asi poté, co mě viděl čekat ve stanici) v kabině, a tak naše diskuse probíhala k údivu všech cestujících přes sklo kabiny.

Výsledek? Neuznalý arogantní řidič, který mi po celou dobu (asi 2 minut) neustále zavíral dveře za zády...

Jezdím městskou hromadnou dopravou v Praze (i jinde) přes 30 let, vím, že práce řidičů není lehká, ale v poslední době je jakási móda zavírat (speciálně přední dveře) dobíhajícím cestujícím z čela tramvaje před nosem, ujet ze stanice a posléze například stát na křižovatce, i když řidič jasně vidí, že dál nemůže jet. Zrovna tak se „nahrnout“ do zastávky pro dvě soupravy a pak stát na přejezdu pro ostatní vozidla a zdržovat již tak vyhrocenou dopravní situaci.

Ne, nejsem odpůrce MHD, jak by možná vyplývalo z dopisu, ale patřím též k zaměstnancům (o. z. Autobusy)... Také samozřejmě vím, pod jakou vozovnu vůz i s řidičem patří, ale nebude ji uvádět.

Přeji našemu časopisu méně takových a více lepších zpráv, všem zaměstnancům pevné zdraví, silné nervy a hodně dalších úspěchů.

Mil. Skrbek, Praha 3

Kouření na pracovišti

Velkým nešvarem lidské civilizace obecně je kouření cigaret a tabáku, které se dá považovat za státem regulovanou drogu, protože a přestože je ve svých celoplošných a celospolečenských důsledcích nebezpečnější, než leckteré drogy tvrdé. Výdaje na léčení nemocí kuřáků spojených s jejich celoživotním kouřením podle statistik značně převyšují státní příjmy ze spotřební daně za cigarety. Můžeme tedy uvést, že na léčbu těchto lidí přispívají všichni, tedy i ti, kteří si zdraví takto plánovitě neničí. Každý asi máme zkušenost ze svého okolí, kdy většina z lidí, kteří celý život kouří, kolem padesátého roku života má těžké zdravotní problémy. A dovedeme si představit, kolik celková, někdy velmi náročná léčba asi stát stojí. V několika vyspělých zemích už plně pochopili škodlivost tohoto jevu a dokázali legislativu upravit tak, že kuřáci smí kouřit v zaměstnání i v civilním životě pouze na vyhrazených místech, kde neobtěžují a neohrožují ostatní. Nejen kouřem, ale i odpadky, které po nich povětšinou zůstávají, jako jsou popel a nedopalky. Nejdokonalejší pravidla pro kuřáky (a tím potažmo hlavně pro nekuřáky) zatím platí v severských státech Evropy, jako je Finsko a Švédsko a za mořem v USA. Moderní je tam nekouřit a na kuřáky se tam pohlíží už značně spatra, protože si každý uvědomuje, jak je kouření nebezpečné. Z osobní zkušenosti mohu potvrdit, že se tam dýchá znatelně lépe a prostředí všeobecně se stává čistším a zdravějším.

V této oblasti je náš stát zatím v oblasti porozvojové. Ačkoliv jsou zákonně upraveny alespoň základní zásady kouření na pracovišti, v praxi je skutečnost zcela jiná. Existují samozřejmě firmy, kde se vybudovaly kuřácké koutky a na pracovištích se jinak nekouří. Většina kuřáků si přes počáteční protesty zvykla a dnes jim kouření na vyhrazeném místě přijde jako samozřejmost. I v našem Dopravním podniku existuje pár míst, kde se takto v souladu se zákonem postupuje. Bohužel jde ale povětšinou o administrativní budovy a v ostatních provozech se tak neděje. Tam plně funguje setrvačnost z minulé doby, kdy se kouří vždy a všude, bez ohledu na ostatní. Přitom kouření na pracovištích je upraveno přímo ve dvou zákonech.

V zákoně č. 37/1989 Sb. O ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi je například uvedeno:

§ 4 Omezující opatření

1)Zakazuje se

f) kouřit

3) na schůzích, poradách a jednáních konaných v uzavřených prostorách

4) v pracovních místnostech, kde účinkům kouření jsou vystaveni také nekuřáci.

§7 Úkoly organizací

1) Organizace jsou povinny

a) Přijímat opatření k ochraně před alkoholismem a jinými toxikomaniemi včetně kouření a kontrolovat jejich plnění.

A zákoník práce hovoří:

§ 133 Povinnosti zaměstnavatele

1) Zaměstnavatel je povinen:

j) zajistit dodržování zákazu kouření na pracovištích stanoveného zvláštními právními předpisy. (například zákon č. 37/1989 Sb., vyhl. č. 213/1991 Sb.)

§ 135 Práva a povinnosti zaměstnanců

4) Zaměstnanec je zejména povinen:

e) ...nekouřit na pracovištích, kde pracují také nekuřáci.

Z těchto odstavců příslušných zákonů vyplývá, že podmínky pro práva nekuřáků jsou jasně stanoveny a zákoník práce navíc nerozlišuje, zda jde o místnost, nebo terén, pouze uvádí pracoviště. Jak totiž postupovat v případě, že pracoviště je venku a vedle stojící kuřák nekuřákovi přímo vyfukuje kouř do obličeje? Má právo nekuřák přerušit práci a odstoupit do doby, než kuřák dokouří? Jak dále například postupovat v případě, že do zakouřené pracovní místnosti, kde doposud pracují pouze kuřáci, vstoupí nekuřák, který tam jde provádět nějakou práci? Má právo hodinu počkat, než se místnost vyvětrá? Kdo bude tolerovat tyto provozně nevynucené prostoje? A jak si přebrat služební auto po kuřákovi, které je plné kouře a nedopalků? Může nekuřák s takovým autem plným dýmu odmítnout vyjet k poruše či nehodě? Myslím, že ve všech uvedených případech jednoznačně ano, a to by mohlo do budoucna podniku způsobit mnoho problémů.

Z těchto příkladů je zřejmé, že by měl zaměstnavatel stanovit zřetelná a jasná pravidla kouření tak, aby odpovídala danému provozu a zároveň samozřejmě i příslušným zákonům. Jako nejideálnější řešení pro náš podnik bych pak viděl ve všech provozech a objektech stanovit kuřáckou místnost samostatně větratelnou, na stavbách pak kuřácký koutek stranou od samotné stavby. Ve všech ostatních prostorách by mělo být kouření zakázáno i v případech, že se tam zrovna žádný nekuřák nevyskytuje. V případě dílčích prací na trati jasný příkaz, že kouřit je dovoleno pouze v dostatečné vzdálenosti od místa pracoviště, například 10 metrů. Porušení takového obecně závazného nařízení podniku by mělo být přísně trestáno vedoucími provozů ihned od stanovení jeho platnosti, zaměstnanci by se museli s novými podmínkami vyrovnat a za čas jim bude tento systém připadat tak samozřejmý, jako už je samozřejmý jinde. Je jisté, že prosazování těchto pravidel bude složité zvláště v dělnických provozech, kde je stále převaha kuřáků, kteří si na nové podmínky nebudou chtít zvyknout.

Zaměstnavatel by ale měl jednoznačně chránit zdraví a nezávadné prostředí všech svých zaměstnanců a podle mého názoru preferovat potřeby nekuřáků před potřebami kuřáků, neboť mu to ukládají i příslušné zákony. Za příklad slouží soukromé firmy různých oborů, které v podmínkách přijetí mají jako jednu ze základních podmínek – nekuřák, nebo mají zcela nekuřácká pracoviště. Nedávno se ve zpravodajství objevila i novinka z jisté firmy, která nekuřáky zvýhodňuje oproti kuřákům i finančně, a to zvýšením výplaty o 500 korun. Snadno si její majitel spočítal, že se mu investice při odbourání přestávek na kouření a snížení nemocnosti vyplatí. Možná námět k zamyšlení pro odbory, že by podobný model mohly navrhnout a následně i prosadit do kolektivní smlouvy. Myslím, že Dopravní podnik v problematice okolo kouření mnohé zanedbal a je čas zjednat nápravu.

Robert Kania, služební číslo 266662

ŠKOLNÍ STŘÍPKY

Automechanik Junior 2003

Stalo se již tradicí, že se každoročně setkávají nejlepší žáci učebního oboru automechanik z jednotlivých pražských škol a v soutěži si porovnávají své znalosti a manuální zručnost.

Organizací semifinálového pražského regionu soutěže Automechanik Junior 2003 jsou pro letošní rok pověřeny dvě školy. Jednou je naše škola – tedy Střední průmyslová škola, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s. a druhou je Střední odborné učiliště Prahy 10, Weilova ulice. Soutěž se bude konat v rámci veletrhu Pražské motoristické jaro 2003, konaného ve dnech 24. až 27. dubna ve výstavním areálu v Letňanech. Soutěžit se bude ve dnech 24. a 25. dubna. Soutěže se zúčastní 20 žáků z 9 pražských učilišť, které tento obor vyučují.

Přihlášení žáci budou soutěžit ve dvou kolech, teoretickém a praktickém. Teoretická část bude probíhat v učebnách školy Weilova formou testu na počítači. Test bude obsahovat 100 otázek s časovým limitem 120 minut. Praktická část se bude konat, jak již bylo shora uvedeno, přímo na výstavišti. Vyhrazený prostor bude rozdělen na 10 samostatných pracovních boxů, kde budou žáci vykonávat rozličné pracovní a poznávací úkony. Časový limit na jeden úkol je 25 minut.

Výběr teoretických otázek a praktických úkolů je proveden tak, aby zahrnoval průřez osnovami všech tří ročníků učebního oboru automechanik, například seřízení vůle ventilu, seřízení světlometů, vyhledání simulované závady elektroinstalace automobilu elektronickým přístrojem VAG a jiné.

Věříme, že se i letos našim žákům povede dobře, tak jako v minulých letech, kdy soutěž vyhráli a zúčastnili se celostátního finále s ostatními vítězi regionálních kol. K tomu jim budeme všichni držet palce.

Pro žáky, kteří budou patřit k nejlepším, jsou připraveny hodnotné ceny, které věnují sponzorské firmy Elit, Bosch, Agip, IHR Technika a Honda.

Přijďte podpořit naše žáky a podívat se na Pražské motoristické jaro. **–sou–**

Odstupné za uvolnění bytu a daň z příjmů

Pokud potřebuje vlastník bytu z nějakého důvodu vystěhovat nájemníky, v zájmu urychlení věci nabídne odcházejícímu nájemci odstupné. Výše odstupného není žádným legislativním předpisem upravena a odvíjí se od rozhodnutí vlastníka, jeho finančních možností a dohody s nájemcem. Vyplacené odstupné může ovlivňovat základ daně z příjmů jak na straně vlastníka, tak na straně nájemce. V následujícím textu se budu věnovat daňovým dopadům na straně „bývalého“ nájemce.

V zásadě platí, že **přijaté odstupné** je předmětem daně **a je zdanitelným** příjmem, které fyzické osoby uvádějí v daňovém přiznání typu B jako příjem ostatní dle § 10 daňového zákona.

Za určitých podmínek je ale tento příjem od daně osvobozen:

Jedná se o příjem získaný formou nabytí vlastnictví nového bytu jako náhrady za uvolnění starého.

Například: Pan Vlastník zakoupí a převede do vlastnictví paní Nájemkyni nový byt za to, že mu uvolnila starý, v němž si chce on udělat dílnu. Tento „příjem“ je u paní Nájemkyně osvobozen a toto osvobození není vázáno na žádnou lhůtu ani ho není nutno oznamovat správci daně, jako je tomu v jiných případech, jak dále uvidíme.

Dále je od daně osvobozeno odstupné, které „bývalý“ nájemce použil nebo teprve použije na uspokojení bytové potřeby nejpozději do jednoho roku následujícího po roce, v němž odstupné přijal.

Přitom pojmem „do jednoho roku následujícího po roce, v němž odstupné přijal“ se rozumí nikoli kalendářní rok, tedy uplynutí 12 měsíců od data přijetí částky, ale konec roku (31. prosince) následujícího po dni přijetí. Lhůta pro investování přijatého odstupného do nového bydlení tak může být teoreticky 366 dní, obdrží-li nájemce odstupné 31. prosince, nebo 730 dní, je-li odstupné vyplaceno 1. ledna. Lhůta je vázána na přijetí a investování odstupného, nikoli na datum uvolnění bytu!

Uspokojením bytové potřeby má zákon na mysli:

- získání bytu,
- výstavbu nebo koupi stavby pro bydlení nebo stavebního pozemku, na kterém se nachází stavba pro bydlení,
- změnu, modernizaci či údržbu bytu, stavby pro bydlení nebo její části včetně úhrady případného podílu na opravách společných částí,
- stavební úpravu nebytového prostoru na byt,
- úhradu závazků souvisejících s výše uvedenými účely s výjimkou pokut a dalších sankcí uložených účastníkovi za porušení jeho povinností při řešení jeho bytových potřeb.

Například: Pan Vlastník vyplatil paní Nájemkyni odstupné za uvolnění bytu 20. srpna 2001. Ta si za odstupné koupila stavební pozemek 17. října 2002. Příjem je od daně osvobozen. Lhůta pro osvobození platila až do konce roku 2002.

Kdyby si paní Nájemkyně koupila pozemek až 2. ledna 2003 nebo investovala odstupné sice do konce 2002, ale do něčeho jiného než bytových potřeb, musela by celé odstupné zdanit.

Odstupné je **osvobozeno** i v případě, že část odpovídající odstupnému vynaloží „bývalý“ nájemce na obstarání bytových potřeb v době **jednoho roku před jejím obdržením**.

Například: Paní Nájemkyně byla upozorněna panem Vlastníkem, že bude chtít, aby mu uvolnila byt. Paní nájemkyně si sama koupila 20. července 2001 nový byt a pan Vlastník ji 10. března 2002 vyplatil odstupné. Příjem je od daně osvobozen, je dodržena lhůta jednoho roku mezi pořízením bytu a přijetím odstupného. Kdyby pan Vlastník vyplatil paní Nájemkyni odstupné až třeba 10. září 2002, musí ho ona přiznat ke zdanění, protože byla překročena lhůta 12 měsíců. Pro osvobození měla paní Nájemkyně obdržet odstupné nejpozději 20. srpna 2002.

Přijetí odstupného musí „bývalý“ nájemce **oznámit správci daně do konce kalendářního roku, v němž odstupné přijal.**

Opomenutí této oznamovací povinnosti neznamená ztrátu nároku na daňové osvobození, ale jedná se o porušení povinnosti nepeněžní povahy, které je ze strany správce daně sankcionováno pokutou.

Je-li odstupné použito k uspokojení bytové potřeby jen zčásti, je osvobozena od daně jen tato část (za splnění podmínek daných zákonem), zbytek podléhá dani z příjmu.

Ing. Alena Vaňková,
odbor financování ředitelství

Důchodová problematika

Slyšel jsem, že je možné odejít do předčasného důchodu až o 5 let dříve, když pobírám plný invalidní důchod. Myslel jsem, že maximum dřívějšího odchodu do předčasného starobního důchodu jsou 3 roky. Do nároku na můj starobní důchod mi chybí 4 roky. Je to pravda?

*Pětiletá hranice dřívějšího odchodu do starobního důchodu existuje u poživatelů plného invalidního důchodu, ale platí pouze při splnění dvou podmínek. Doba pobírání plného invalidního důchodu musí činit nejméně **5 let nepřetržitě** a do doby vzniku nároku na starobní důchod nesmí chybět více než 5 roků. Pokud splňujete obě podmínky, můžete si podat žádost o předčasný (dočasně krácený) starobní důchod podle § 30 zákona č. 155/1995 Sb. Pokud ale bude nově vyměřený předčasný starobní důchod nižší, než dosud vyplácený plný invalidní důchod, zůstává Vám i nadále důchod vyšší, tedy plný invalidní.*

Existuje ještě maximální hranice u starobního důchodu? Mám na mysli důchod starobní včetně přesluhování, ale také když se pobírají 2 důchody, například starobní a vdovský.

Již v minulých číslech DP-KONTAKTu jsme se zmiňovali, že horní hranice u důchodů již nejsou. Totéž platí u souběhu 2 důchodů (starobní + vdovský, invalidní + vdovecký, částečný invalidní + vdovský a podobně). Zákon č. 155/1995 Sb. dřívější maxima (nejvyšší výměry) nepřevzal.

Můžete ještě jednou napsat o věkových hranicích pro starobní důchod od roku 2007 ?

Po 31. prosinci 2006 bude činit důchodový věk za předpokladu platnosti současných předpisů u mužů 62 let, u žen: 57 let – 5 dětí; 58 let – 3 nebo 4 děti; 59 let – 2 děti; 60 let – 1 dítě; 61 let – bezdětné ženy.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a dále, případně i o přepočet již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2002 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku – ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dpp.cz

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Duben je zvláštní měsíc, ne nadarmo nazývaný aprílovým. Na horách se ještě zvesela lyžuje, ale pod kopci se již o slovo vehementně hlásí jaro. Těžké časy tak nastávají alergikům, naopak pro zahrádkáře znamená přicházející roční období požehnaný čas. Ne každý z milovníků zahrádek sice ví, jak si založit nový trávník nebo pěstovat rajčata, ale díky internetu se může stát obstojným zahrádkářem prakticky kdokoli. Všem méně zkušeným zahrádkářům proto dnes nabízíme několik internetových tipů – adres, kde jim poradí s tím nejdůležitějším. Vězte však, že co zahrádkář, to odlišný názor, a proto raději navštivte stránek více.

Získávání informací lze začít na adrese **www.garten.cz**. Hlavní „rostlinná“ sekce (abecedně se rozpínající od cibulovin až po trvalky) nabízí série článků ke každému tématu, které mohou posloužit jako slušný úvod do zahrádkářské problematiky. K dispozici je zde i encyklopedie rostlin a taktéž velmi prospěšný vyhledávací program. Přestože jsou stránky graficky velmi pečlivě opečovávány a je příjemné jimi „listovat“, mnohá důležitá témata (například ovoce a zelenina) zde chybí. Vyplatí se proto navštívit některá graficky méně zdařilá, leč informačně obsáhlejší internetová dílka.

Jedno z nich najdete na adrese **www.pelargonie.cz**. Název v tomto případě poněkud klame; nejde o specializovaný server věnovaný výhradně pelargoniím, ba právě naopak – naleznete zde možná nejkomplexnější zahrádkářské stránky na českém internetu. Záběr jejich témat je opravdu široký, od pěstování kiwi přes recepty na čaje z vypěstovaných bylinek až po pěstování sazeniček pod zářivkou. Vedle věcnosti a odbornosti oceníte na těchto stránkách zejména jejich přehlednost a jednoduchost.

Pokud vám ani zde neodpověděli na všechny vaše pěstitelské otázky, můžete se zeptat přímo, a to na adrese **www.zahrada.cz**. Právě tyto stránky fungují jako diskusní fórum o jednotlivých tématech (pěstování okrasných rostlin, pěstování okrasných dřevin, trávníků, ovoce, zeleniny, ochrana rostlin a další). Můžete se zde podívat, zda se na podobný problém neptal již někdo před vámi a jakou dostal odpověď, můžete vznést vlastní dotaz či se jen tak poohlédnout po nějakých zajímavých tipech.

Velmi užitečnou adresou je **www.zahradkari.cz**. Sídlí na ní Český zahrádkářský svaz (považte, že jde o největší nepolitické zájmové sdružení v ČR, čítající na 300 000 členů!!!) a nabízí zde nepřeberné množství kontaktů na jednotlivé výrobce, pěstitele, firmy, a instituce, které vám mohou otevřít brány zahrádkářského světa. Mimo to si tu zjistíte, kdy se v okolí vašeho bydliště nebo chalupy koná zajímavá prodejní výstava, nebo kde se nachází nejbližší moštárna, v níž vám z vašich jablíček vyrobí osvěžující a zdravý nápoj. Vskutku praktické stránky, které se vyplatí navštěvovat častěji.

První polovina dubna je ideálním obdobím pro založení nového trávníku. Přijměte proto na závěr náš tip na adresu **www.travnik.kvalitne.cz**, kde nejen o zakládání, ale též o údržbě, rekonstrukcích či zavlažování trávníků naleznete snad úplně vše.

–mš–

PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ ZEMĚPIS III

24. část
Prosek

Jméno Prosek vzniklo patrně podle toho, že zde kdysi prosekali cestu lesem. Až do počátku 20. století se běžně uváděl také tvar Prosík. Jméno dnes máme především ve svém podvědomí spojené s rozsáhlým sídlištěm. Na příkladu Proseku je vidět, že si po svém připojení ku Praze zachoval dlouho svůj venkovský charakter, podobně jako některé dnešní okrajové městské části. Na rozdíl od mnoha jiných území, které s ním byly v roce 1922 k hlavnímu městu připojeny, má dodnes velkou část svého historického jádra.

Nejznámější je na Proseku bezesporu kostel sv. Václava, jeden z nejstarších v Praze. Podle legend byl založen už knížetem Boleslavem II. v roce 970, ale původní románská trojlodní bazilika byla postavena zřejmě „až“ ve druhé polovině 11. století. Kostel byl několikrát upravován. Například věž s barokní cibulovou bání získala svoji podobu v roce 1732. První prokazatelné písemné zprávy o vesnici Prosek jsou z roku 1115. Až do poloviny 14. století patřila královské komoře, pak tu hospodařili různí pražští měšťané. Zdejší kostel v 16. století patřil staroměstskému kostelu sv. Martina ve zdi. Na počátku 20. století bylo na Proseku 77 domů, v nichž žilo 1622 obyvatel. V této typicky zemědělské obci byly čtyři velkostatky a později zde vznikla i velká cihelna. Větší stavební rozvoj začal až po připojení obce ku Praze. Nejdříve vznikla skupina domků v blízkosti prosecko (pražsko) – letňanské hranice, označovaná názvem Prosecká kolonie. Někdy se uvádí, že měla nouzový charakter. Stávala přibližně mezi dnešními ulicemi Rudečskou a Kytlickou. Směrem na jihozápad od Prosecké kolonie se začal stavět Nový Prosek, skupina rodinných domků mezi dnešními ulicemi Rudečskou a Ctěnickou. V roce 1930 už na Proseku žilo 3 647 obyvatel. Stavět se začalo také směrem od starého Proseku ke Krocínce. V prvorepublikovém období tvořil Prosek společně s Vysočany a Hloubětínem Prahu IX a „devítka“ mu zůstala přisouzena i při všech dalších správních reorganizacích území hlavního města (1947 obvod Praha IX., od roku 1960 obvod Praha 9 a od roku 1990 městská část Praha 9). Dodejme ještě, že kolem roku 1946 byla ku Proseku připojena část Vysočan severně od ulice Nad Krocínkou se hřbitovem, při výstavbě sídliště došlo k mírné úpravě hranice se Střížkovem.

Zásadní proměnu oblasti přinesla výstavba rozsáhlého sídliště s téměř 11 tisíci byty v letech 1965 až 1977, prvního ze souboru tzv. Severního města. Díky tomu má dnes Prosek bezmála 15 tisíc obyvatel. (Zdánlivý nesoulad mezi kapacitou sídliště pro 33 tisíce lidí a počtem dnešních obyvatel Proseku je dán skutečností, že velká část sídliště leží v katastrálním území Střížkov.) Při výstavbě byla zbořena Prosecká kolonie i cihelna.

Silniční spojení Proseku s Prahou zajišťovala především západní polovina Prosecké ulice. Silnice dál vedla kolem kostela (dnešní ulice Na Proseku) a pokračovala na severní okraj Prosecké kolonie směrem k Letňanům. Dnes je pozůstatkem někdejší silnice jen ulice Měšická a na letňanském katastru Opočenská. Protože další cesta do Letňan vedla směrem od Klíčova, získala časem na významu také nynější ulice Nad Krocínkou.

Prosek byl sice velmi blízko ku Praze (či lépe k jejím předměstím), ale byl na vysokém kopci. Z hlediska veřejné dopravy představovalo nejkratší cestu do Prahy „seběhnutí“ kolem Jetelky k vysočanskému nádraží, případně od roku 1898 mohli prosečtí obyvatelé jezdit Křižíkovou elektrickou dráhou na Florenc.

Na počátku třicátých let začaly přes okraj Proseku jezdit autobusy Autodopravní společnosti na linkách Vysočany – Hovorčovice, Vysočany – Čakovice, později do Kostelce nad Labem.

Elektrické podniky hlavního města Prahy zahájily obsluhu Proseku nejdříve zkušebně od 23. února 1931. Linka proto neměla zpočátku žádné označení, což byl v předválečné historii autobusové dopravy ojedinělý případ. Když se ukázalo, že autobus je využíván, dostala linka písemné označení O. Linka jezdila od počátku Prosecké ulice (U kříže) až k Prosecké kolonii. Jízda z konečné do Libně stála 1,50 Kč. V roce 1935 jsou kusé zmínky o kostelecké lince Autodopravní společnosti, která také zastavovala u Prosecké kolonie a za jízdu odtud do Vysočan vybírala 1,30 Kč. Přesto EP jízdné na svých autobusech nezměnily. S ohledem na průmyslové podniky v Letňanech a Čakovicích byla linka O využívaná oběma směry, ale jezdila jen ve špičce v intervalu 35 – 40 minut. Koncem roku 1937 trvala jízda od kolonie k tramvaji 13 minut, nejezdilo se v pracovní dny mezi 8. a 16. hodinou, v sobotu mezi 8. a 11. hodinou a nedělní doprava začínala až o půl jedné. Tento rozsah provozu Proseckým bohatě dostačoval. Válečné události měly za následek omezování provozu a 26. září 1943 bylo „óčko“ zrušeno úplně a nezbývala než pěší docházka do Vysočan.

Dopravní spojení Proseku s Prahou bylo obnoveno ve všední dny v původním rozsahu až 25. června 1945. Brzy na lince převládla potřeba spojení průmyslových závodů nad potřebami proseckých obyvatel, a proto od 7. dubna 1947 zanikla původní trasa linky po Měšické ulici k Prosecké kolonii a linka byla vedena ulicemi Nad Krocínkou a Letňanskou a současně byla prodloužena do Letňan k Letovu a brzy poté až do Čakovic. Začala jezdit ve všední dny celodenně, v neděli zatím nejezdila. V té době stálo jízdné od Prosecké kolonie do Prahy 2,50 Kčs, z vlastního Proseku 2,- Kčs. Protože linka O nemohla sama ani šesti autobusy zajistit spojení s velkými továrnami, jezdila do Čakovic také frekventovaná linka ČSD (později ČSAD), vedená z Vysočan přes Klíčov. Od poloviny června do konce října 1949 byl Prosek dočasně opět bez dopravy, protože probíhala předlažba Prosecké třídy. Od 31. prosince 1951 byla linka O označena číslem 120.

Zásadní kvalitativní změnu v dopravě na Prosek přinesl rok 1952. Od 24. srpna 1952 nahradila autobusovou linku č. 120 trolejbusová linka č. 58 (Libeň, U kříže – Čakovice), na které jezdilo 15 vozů v intervalu 2 a půl minuty. Na mnoho let se tak dopravní obsluha Proseku touto průjezdnou linkou ustálila.

První změna nastala až 4. dubna 1961, kdy zahájila provoz autobusová linka č. 128, označovaná jako překryvná, s odlišným tarifem. Jezdila v trase Kobyliské náměstí – Bulovka – Nový Střížkov – Prosek – Klíčov – Vysočany, Moravina (později se zastávka jmenovala Vysočany, OÚNZ; autobusy obracely v ulici K Moravině).

Dne 8. července 1965 se náhle propadla vozovka v ulici Nad Krocínkou. Vzniklý kráter dosáhl průměru 10 metrů a hloubky 4 metry! To mělo za následek zastavení provozu trolejbusové linky č. 58 a její dočasné nahrazení autobusy, které ale musely objíždět přes starý Prosek po trase linky 128. Protože v blízké budoucnosti měla být trolejbusová doprava do Čakovic stejně zrušena, bylo 28. listopadu 1965 zastavení provozu linky č. 58 prohlášeno za trvalé, zrušena byla dočasně i linka č. 128 a dopravní obsluhu Proseku začaly zajišťovat dvě nové linky: č. 151 (Bulovka – Prosek – Libeň, U kříže) a 152 (Vysočany, OÚNZ – Klíčovská – Krocínka – Čakovice). Optické rozdělení „prosecké sítě MHD“ na plánu Prahy bylo způsobeno nejen havárií na Krocínce, ale také zahájením rekonstrukcí komunikací v souvislosti se zahajovanou výstavbou sídliště. Od února 1966 byla „stodvaapadesátka“ posílena linkou č. 153, v zásadě ve stejné trase, ale bez zajíždění na Krocínku. V březnu 1967 byla linka č. 151 zkrácena dočasně do trasy Bulovka – Náměstí na Proseku a v dubnu 1967 začala z Vysočan na Čakovicko jezdit ještě linka č. 154.

Uvedená opatření měla jen provizorní charakter. Už v srpnu 1967 zanikly linky č. 152 a 153, nově začala jezdit linka č. 141 (U kříže – Prosek – Čakovice) a byl obnoven provoz linky č. 128. Obnoven byl také provoz linky č. 151 až do Vysočan. Významné zrychlení dopravy představovala výstavba tzv. Vysočanské estakády, která ve své době představovala jednu z nejdůležitějších silničních dopravních staveb v Praze. Současně položila základ páteřní komunikaci celého Severního města. Do provozu byla estakáda (ulice Vysočanská) předána 24. ledna 1968. V srpnu téhož roku se uskutečnila další reorganizace prosecké dopravy. Zrušeny byly linky č. 128 a 154 a nově byly zavedeny linky č. 158 (Vysočany, OÚNZ – Miškovice) a 159 (Vysočany, OÚNZ – Čakovice). Vesměs se však zatím stále jednalo o průjezdné autobusové linky.

Přímá dopravní obsluha sídliště linkou č. 157 byla zahájena 10. dubna 1969. Jezdila z Vychovatelny novou Libereckou ulicí, která se stavěla jako součást II. severojižní magistrály, a Vysočanskou ulicí přes sídliště Prosek a estakádou do Vysočan, s ukončením v již tradičním uzlu u Obvodního ústavu národního zdraví. Na lince jezdilo ve špičce 5 autobusů v intervalu 8,4 minuty. V sobotu a v neděli byl interval 11 minut. V té době ještě na Vychovatelně nebyla mimoúrovňová křižovatka. V roce 1970 se sídliště Prosek dočkalo noční autobusové linky č. 257 (pozdější 509). Dne 27. dubna 1970 začaly v úseku Liberecká – Vysočany, OÚNZ jezdit posilové spoje označené X-157. Protože se osvědčily, dostala v roce 1971 tato linka definitivní označení číslem 169.

Stále rostoucí počet obyvatel sídliště si v duchu dobových trendů vyžádal zřízení přímé autobusové linky do centra města. V 10 hodin 20. června 1970 byl slavnostně zahájen provoz nové autobusové linky č. 156 v trase Prosek (obracela přejížděním přejezdu na Vysočanské, dnes by to bylo při hustotě provozu nemyslitelné) – Liberecká – Vychovatelna – Dopravní podnik – Revoluční. Jezdilo na ní 10 autobusů ve špičkovém intervalu 5,1 minuty.

Foto: Pavel Fojtík

Od té doby počet autobusových linek na Proseku vzrůstal. Z četných změn připomeňme například zavedení (prodloužení) linky č. 126 v roce 1971, která zajistila přímé spojení až do Nuslí a také jako první pronikla i do oblasti sídliště Ďáblice a propojila tak dvě sídliště Severního města. V roce 1974 zavedená linka č. 197 zajistila diametrální spojení v trase Prosek – Novodvorská, linka č. 177 spojila Prosek se sídlištěm Bohnice, a tak bychom ve velkém výčtu proseckých linek mohli pokračovat dál.

Trasy autobusových linek se měnily pochopitelně i v závislosti na výstavbě metra. V roce 1984 byl dán do provozu důležitý autobusový terminál u stanice Fučíkova (dnes Nádraží Holešovice) a v roce 1990 přibyly neméně důležité terminály u stanic Palmovka a Českomoravská. V roce 1998 se dostupnost metra o něco zkrátila zprovozněním stanice Vysočanská. V současné době probíhá výstavba traťového úseku metra IV. C1 Nádraží Holešovice – Ládví a návazně přijde na řadu úsek IV. C2, na kterém budou i dvě stanice na proseckém sídlišti. Můžeme tedy říci, že kvalita dopravy na Prosek se v nejbližších letech výrazně změní. **–pf–, –fp–**

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?

Správná odpověď z čísla 2/2003: Tradice se mají ctít, a tak i tentokrát budeme citovat ze správné odpovědi, ale nikoliv z jedné jako obvykle, ale dvou. „Na fotografii je zastávka ve Škrétově ulici ve směru od Tylova náměstí. Tramvaj linky č. 13 odbočuje do Vinohradské ulice směrem k Muzeu... Všechny domy na obrázku musily ustoupit magistrále a částečně stavbě parlamentu."

První letošní soutěžní snímek vás zcela jistě zaujal, což nás potěšilo. Do uzávěrky soutěže jsme obdrželi rovných padesát odpovědí a pouze jediná nebyla správná. Při březnovém jednání redakční rady se štěstí přiklonilo na stranu pánů Dewettera, Dyka a Slepičky, kteří od nás obdrželi knihu Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy, vydanou loni v srpnu, a brožury mapující historii garáží Dejvice a Klíčov, obě z pera Pavla Fojtíka.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Věříme, že i druhá letošní otázka pro vás nebude nerozlousknutelným oříškem, neboť vaše znalosti jsou výtečné. Neváhejte s posláním své odpovědi, čekáme pouze do konce dubna! Pokud pošlete správnou odpověď a při losování budete mít štěstí, obdržíte Historii pražské městské hromadné dopravy autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta, k tomu také jarní novinku, Dny, kdy pražské dopravě vládla voda.

Více odpovědí od jednoho autora už jsme nezaznamenali, ale odpověď psanou jednou rukou, ale podepsanou dvěma různými lidmi ano. Ani tento přístup nepatří ke správným v našem kvízu, stejně jako posílání odpovědí na nepovedených fotografiích či „upravovaných krabicích". Díky za pochopení.

Je nám jasné, už víte nebo alespoň tušíte, kde byla pořízena současná soutěžní fotografie. Neváhejte a odpovídejte! Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž" a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Vnitropodnikovou poštou můžete poslat odpověď zdarma: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. I když jsme zaznamenali pochybnost o existenci schránky v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, tvrdíme neoblomně – stále je na svém místě a můžete tam vhodit své odpovědi. Těšíme se na ně!

Naše soutěž má již několik let své pravidelné tempo, a tak se vás podvaačtyřicáté můžeme ptát – poznáváte místo na fotografii? **–bda–**

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (17. 3. 2003)

Cestování je rychlejší, metro má intervaly jako dřív

Ve stanicích metra je sice ještě hodně znát, kudy tekla voda, ale na jízdních řádech už to lidé nepoznají. Cestování metrem se vrátilo zpátky do dob před záplavou a vlaky jezdí na všech tratích ve stejně častých intervalech jako před povodněmi. Lidé, kteří bydlí podél nejpostiženější trasy metra B, se tak od soboty dopravují všude, kam potřebují, mnohem rychleji než dřív. Z Florence na Černý Most totiž nejezdí každý druhý nebo třetí vlak, ale soupravy přijíždějí přesně podle jízdního řádu, který platil až do srpna loňského roku.

Večerník Praha (15. 3. 2003)

S opravou na věčné časy!

Tramvajové tratě jsou prý opotřebované. Rekonstrukcí se proto nezbavíme nikdy. Jedna oprava tramvajových tratí v Praze následuje druhou. Tak už to trvá několik let a Pražané se ptají, jestli se někdy dočkají nerozkopaných a tedy klidnějších ulic. Odpověď zní: **ne**. Hustá tramvajová síť se přirozeně opotřebovává, a proto potřebuje průběžně rekonstruovat. Mnohé úseky navíc dostaly pořádně zabrat v době loňských povodní, kdy tramvaje nahrazovaly nefunkční metro.

Blesk (12. 3. 2003)

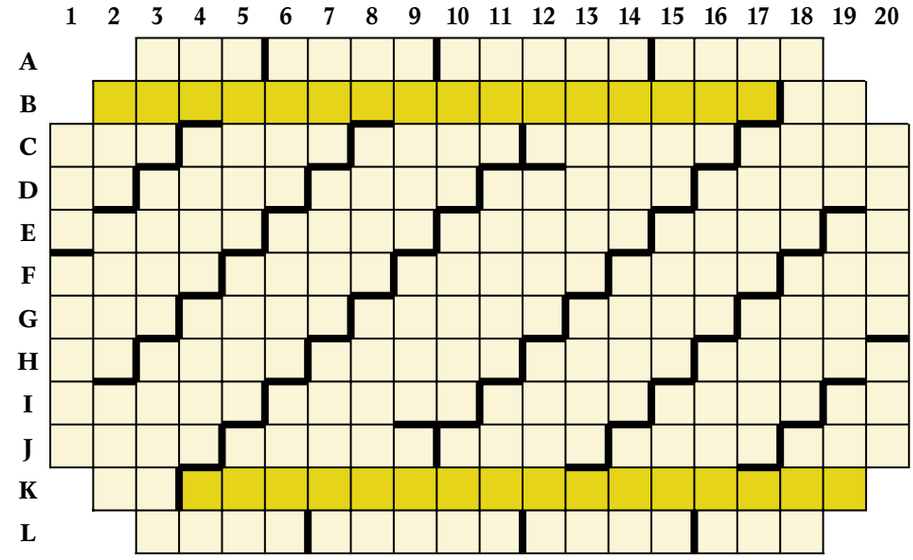
V metru běhala opice

V pondělí večer měl pražský tramvaják strach, že s jeho psychikou není vše v pořádku. Viděl totiž opici! Párkrát si protřel oči a podivná vidina zmizela. Jezdil dál, ale říkal si, že by asi potřeboval dovolenou. Jeho obavy se teď mohou rozplynout. Nic mu nechybí. Tu opici asi doopravdy viděl! Včera odpoledne ji totiž viděli i jiní, a to v tunelu metra na trati A. „Jó, byla tam. Co tam dělala se mě neptejte. Já s ní nemluvil," lakonicky, jako by špacíry opic v metru byly běžné, odtušil dispečer Dopravního podniku.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 3/2003: Lidský život má nesmírnou cenu lásky. (V. Vančura)



VODOROVNĚ: A. Předložka; zvykové právo; silný kovový hřeb; domácky Ivana. – **B. 1. díl tajenky**; značka niobu. – **C.** Pohyb vzduchem; Sémův syn; lesní zvířata; poručník; edém. – **D.** Předložka; mořský korýš; koupací nádoby; ozdoba na hlavě; hořké léky. – **E.** Český dirigent; výtopna; Laponec; severská usedlost; značka statu. – **F.** Milodar; jednoduchý stroj; klesat; zničená loď; strana. – **G.** Zpěvní hlas; bomba; druh herce; horní část stébla; tažné zvíře. – **H.** Iniciály malíře Kuby; pokladna; jíst (dětsky); mongolský rolník; podbradek. – **I.** Akvarijní rybka; sportovní odvětví; stará zbraň; peruánský keř; slovenská předložka. – **J.** Nelétavý pták; druh karty; dětská hračka; stolní hra; chuchvalec. – **K.** Značka miliampéru; **2. díl tajenky. – L.** Asijský stát; africký trnitý keř; antická hra v kostky; číslovka.

SVISLE: 1. Povrchový důl; lehčí mrak. – **2.** Včelí produkt; deska sloupu; podélná hrana lodního trupu. – **3.** Znoj; běh v terénu; pastýřská píšťala. – **4.** Značka ruthenia; značka benzinových čerpadel; kurz 1:1; značka hektaru. – **5.** Oškubat; polibek; prkenný strop. – **6.** Druh koně; stolní hra; sídlo v USA. – **7.** Kouř; bílé pečivo; slovanský bůh hromu. – **8.** Starší zájmeno; spojovací zákop; druh džbánu. – **9.** Tři čísla; kněží; železný oštěp (zastarale). – **10.** Japonská firma; americký herec; nemoc kloubů. – **11. V** které době; procházet se; tlačenice. – **12.** Východ (německy); protiklad; druh papouška. – **13.** Bušit; bájný mořský živočich; SPZ Olomouce. – **14.** Tvůrce díla; souprava vagonů; možno (knižně). – **15.** Modla; kazit; žací nástroj. – **16.** Víření; saharská antilopa; vodní rostlina. – **17.** Typ Fordu; ohmatání; egyptská bavlna; stará solmizační slabika. – **18.** Staškovo jméno; papežská listina; pádová otázka. – **19.** Lehký prvek; značka zápalek; krutí. – **20.** Název časopisu; kulovitý mikrob.

Pomůcka: Lopar, Taos.

PaedDr. Josef Šach

Dny, kdy pražské dopravě vládla voda

Loňskou povodeň si jistě dobře pamatujeme. Vždyť je to věc ještě živá. Stále vidíme větší či menší následky živelné pohromy, kterou si jistě nikdo z nás neuměl v pražských podmínkách představit. Čas ale hojí všechny rány, a tak i dramatické události léta roku 2002 a zejména pak několik měsíců trvající cestování Prahou bez metra se pomalu budou odsouvat kamsi do pozadí našich běžných denních starostí. Ale zapomínat bychom neměli, protože rok 2002 je poučením pro nás i příští generace.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, připravil při příležitosti obnovení dopravní funkce metra pro všechny zájemce o pragensie a městskou hromadnou dopravu (a pochopitelně nejen pro ně) publikaci s názvem Dny, kdy pražské dopravě vládla voda. Kronika městské dopravy v jednotlivých povodňových i následujících dnech, rozhovory s lidmi, „kteří byli při tom“, osobní vzpomínky, a především desítky zajímavých a někdy i unikátních fotografií, které pořídili pracovníci Dopravního podniku – tak by se dal stručně charakterizovat obsah dvousetstránkové knížky autorů Pavla Fojtíka a Petra Malíka. Věříme, že se stane trvalou vzpomínkou na neobvyklý průběh roku 2002 a berme ji současně jako poděkování všem pracovníkům naší společnosti, kteří městskou dopravu v té době zajišťovali nebo se podíleli na obnově tramvajových tratí, měníren a především pražského metra.

Publikace Dny, kdy pražské dopravě vládla voda bude k dostání výlučně ve Střediscích dopravních informací Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti (Muzeum, Anděl, Nádraží Holešovice, Letiště Ruzyně a po zprovoznění Můstek) a v Muzeu městské hromadné dopravy ve Střešovicích za 128 korun.

–red–

Fotbalový turnaj bude sehrán 21. června!

Nejen první letní den letošního roku nabídne sobota 21. června. Již poosmé fotbalové hřiště v areálu Ústředních dílen v Hostivaři (konečná tramvajové linky č. 7 – snad tam v době turnaje bude jezdit?) ožije fotbalovým turnajem o pohár generálního ředitele.

Přípravy všech osmi týmů mohou běžet na plné obrátky tak, aby forma účastníků kulminovala právě týden před začátkem letošních prázdnin. Složení účastníků se ani letos nemění, dva týmy vyšlou na zelený pažit odštěpné závody Metro, Elektrické dráhy a Autobusy, jeden tým představí ředitelství a také naše Střední průmyslová škola, Střední odborné učiliště a Učiliště, obhájci prvenství z loňského června. Věříme, že se opět bude prezentovat všech osm týmů jako tomu bylo v uplynulých letech.

Foto: Martin Jágr

Sedm let turnaje přineslo pouze tři vítěze. Třikrát se radovali domácí, tým Elektrických drah I a také učni, nejednou představující mladé talenty českého fotbalu. Jednou zvedli nad hlavu pohár zástupci Metra. Podaří se letos zlomit zatím nevalnou bilanci zástupcům Autobusů, kteří projdou kvalifikací na podnikovém turnaji, nebo týmu ředitelství? Takové a další otázky budou zodpovězeny vpodvečer 21. června, kdy bude finálovým kláním turnaj vrcholit.

Výkop prvního zápasu bude tradičně v 8 hodin a maraton osmnácti zápasů hraných na 2 x 15 minut vyvrcholí okolo 18. hodiny. Přijďte povzbudit své favority a vytvořit příjemnou atmosféru do hostivařského areálu. Občerstvení bude zajištěno!

–bda–

POSTŘEHY VLASTNÍMA OČIMA

Nedá mi to, abych se na začátku nevrátil ještě k článku z minulého měsíce popisujícímu zprovoznění celé tratě B. Bohužel, nepřineslo s sebou pouze pozitivní jevy. Při jedné ze svých posledních cest jsem potkal i nechvalně známou skupinku, ve které má jeden nebo dva mladíci prázdné batohy hozené přes rameno a snaží se dělat zmatek u dveří soupravy metra.

V mnou sledovaném případě jim okolnosti nepřály, mladé slečny byly i přes družný hovor obezřetné svých věcí, a tak mladíci v příští stanici kvapně vystoupili nebo spíše přestoupili do jiných dveří. Vyhlíželi další kořist. Doufám, že marně, ale opatrnosti nikdy nezbývá.

Je vidět, že s návratem pravidelného provozu se vrátili do svých vybraných úseků i kapsáři. Doufejme, že na zákroky policie nebudeme muset dlouho čekat. Přece jen se blíží turistická sezona a s ní i ráj lidí, kteří rozhodně nedělají dobré jméno našemu podniku, ale i celému městu.

Další událost není zatím příliš známá, ale myslím si, že si zaslouží naši pozornost, neboť mění poměry v pražské autobusové dopravě. Jednoho z větších dopravců, o kterém jsme bohužel na našich stránkách nepsali, ČSAD Praha Vršovice, koupila významná nadnárodní společnost v oblasti městské, ale i regionální dopravy, Connex. Pokud jste v poslední době cestovali autobusem po naší republice, zcela jistě už jste se s touto společností setkali. Zejména na Moravě a ve východních Čechách. Podílí se rovněž na integrovaném systému v Ostravě a okolí.

Dosud jsme se na naši konkurenci v podobě menších dopravců, zajišťujících společně s námi systém Pražské integrované dopravy, dívali spíše s despektem, ale tentokrát by se nám mohlo přehlížení konkurence zle vymstít. Connex je významným hráčem nejen u nás, zejména však v místech na západ od našich hranic. Možná si to ani neuvědomujeme, ale konkurence v městské hromadné dopravě je nám blíže než jsme si byli ochotni připustit.

Poslední z březnových postřehů nesměřuje do našich řad, ale obecně do tuzemské dopravy. V posledních dnech jsem několikrát využil dálkovou autobusovou dopravu a musím říci, že cestující z některých lokalit to rozhodně nemají jednoduché.

Pokud chcete jet autobusem z Benešova, musíte mít velkého detektivního ducha, abyste zjistili, odkud a v kolik jede vámi požadovaný spoj. Jeden z řidičů mi dokonce na otázku kam jede, pouze ukázal rukou, že dopředu. To jsem předpokládal, ale nebylo mi to nic platné.

Seznam odjezdů podle směrů nebo podle nástupišť jsem přes usilovné hledání nenašel, ale naštěstí po několika minutách přebíhání jsem do požadovaného autobusu nastoupil; ale štěstí v tu chvíli stálo při mně.

Naopak například v Hodoníně problém nemáte, najdete si vámi požadovanou obec podle abecedního seznamu a u ní máte uvedeno i nástupiště, ze kterého vaše linka odjíždí. Na dalších tabulích jsou zase jízdní řády podle jednotlivých nástupišť. Tak by to mělo být. Případný cestující se alespoň neztratí hned na nádraží; a to je také cesta k atraktivnosti veřejné dopravy.

Postupujeme vždy stejně, nebo je nám bližší benešovský případ?

Buďte opatrní a užijte si svátky jara!

–bda–

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V dubnu 2003 osloví 65. narozeniny:
Josef Mrštík – Ř, odbor přípravy dopr. procesu (43).

V dubnu 2003 oslavují 60. narozeniny:
Jiří Florian – ED, provozovna Kobylisy (11),
Oldřich Förster – M, služba staveb a tratí (28),
Miroslav Goiš – A, ekonomický úsek (30),
Jaroslav Houdek – M, sl. sděl. a zabezpečovací (24),
Miroslav Kunický – A, DOZ Hostivař (12),
Zdeněk Pochmann – M, sl. technolog. zařízení (15),
Josef Staněk – A, garáž Kačerov (45),
Miroslav Škorpil – A, sekretariát ředitele (29),
Jiří Tejml – A, DOZ Hostivař (10),
Karel Tuháček – M, dopravní úsek (12),
Jan Uhlík – ED, provozovna Kobylisy (14),
Adolf Výborný – M, služba staveb a tratí (17).

V dubnu 2003 oslavují 50. narozeniny:
Petr Čtvrtník – ED, provozovna Střešovice (15),
Luděk Döbert – M, dopravní úsek (29),
Miroslav Flégr – A, garáž Vršovice (11),
Jiří Hanyk – A, garáž Klíčov (17),
Zdeněk Hempl – ED, oddělení údržba a služby (31),
Božena Homolková – ED, provozovna Pankrác (26),
Teresa Hříbalová – Ř, odbor přepr. kontroly (12),
František Kadlec – ED, odbor prov. dispečink (31),
Petr Ludvík – M, služba staveb a tratí (19),
Rudolf Matouš – ED, provozovna Strašnice (10),
Jaroslav Neshyba – A, garáž Klíčov (31),
Stanislav Škarvan – A, garáž Vršovice (20),
Petr Školník – M, služba ochran. systému (22),
Petr Tomášek – M, služba ochran. systému (28),
Eva Tunkrová – Ř, odbor finanč. účetnictví (25).

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

Do starobního důchodu odešli:
Miroslav Bradáč – A, garáž Kačerov (10),
Lev Fojtík – M, služba technolog. zařízení (24),
Jan Hejduk – A, technický úsek (34),
Hana Jiráková – M, sl. sděl. a zabezpečovací (17),
Robert Nespěšný – ED, prov. opravna tramvají (23),
Jaroslav Steinocher – M, sl. sděl. a zabezpečovací (18),
František Voigt – ED, prov. trakční vedení (34).

Do invalidního důchodu odešel:
Jiří Havel – ED, provozovna Kobylisy (32).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

DP-KONTAKT ● List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ● Sídlo redakce: Praha 9, Sokolovská 217/42, č. dveří 728, telefon: 296 192 025,
e-mail: malikp@dp-praha.cz ● Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Jan Urban, Ing. Marie Lásková, Ing. Viktor Baier, Zdeněk Ježek a Ing. Jiří Horký ●
Šéfredaktor: Ing. Petr Malík ● Grafická úprava: Hynek Pech ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● MK ČR 8307, ISSN: 1212-6349 ● Uzávěrka tohoto čísla: 27. března 2003