

Program kvality služby v roce 2002

Program kvality služby lze považovat za jeden z nástrojů, který vedení podniku využívá při optimalizaci služby poskytované našim cestujícím. Rok 2002 byl již pátým rokem rozvoje Programu kvality služby v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, v jehož rámci je sledováno pět standardů kvality. V tomto roce byla aktualizována směrnice generálního ředitele č. 1/1998. K nejvýznamnějším úpravám došlo ve standardech „Přesnost provozu“ a „Informování cestujících“. Zvyšující se nároky na kvalitu poskytované služby v těchto klíčových standardech by měly přilákat více cestujících do prostředků veřejné dopravy.

Samozřejmě i zde služby zasáhly loňské srpnové povodně, které znemožnily provádět měření v požadovaném rozsahu a vzhledem k nutnosti operativního řízení provozu a prioritě zajistit obslužnost celého území hl. m. Prahy bylo ustoupeno, po určitou dobu, z některých nastolených parametrů, zejména ve standardu „Přesnost provozu“. Důležité však je, že Program kvality služby, ač v omezeném rozsahu, pokračoval ve své činnosti.

Nejvýznamnější úpravy standardů v souvislosti s aktualizací směrnice GŘ 1/1998:

Standard „Přesnost provozu“

V souvislosti s úpravou předpisu D1/2 na toleranci pro přesný spoj 0+2 minuty od 1. září 2001 v provozu tramvají (o. z. Autobusy výše uvedenou toleranci zavedli v roce 1999) byla od 1. ledna 2002 zvýšena úroveň náročnosti u obou pozemních trakcí na 80 %.

Standard „Informování cestujících“

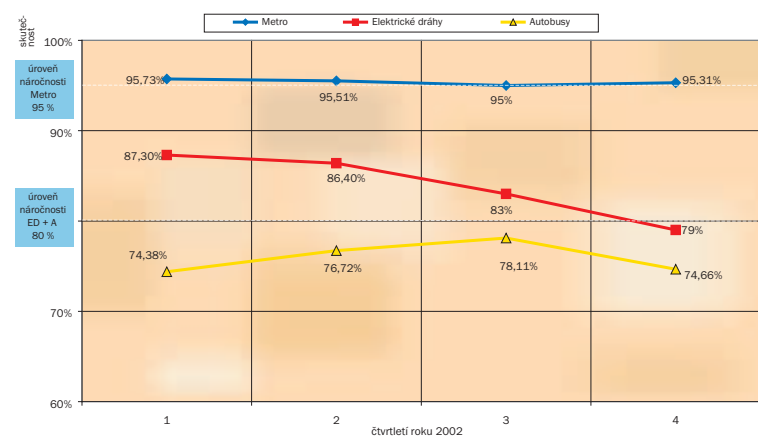
Nejpodstatnější změny se dotkly právě uvedeného standardu. Jedná se zejména o rozšíření měřeného souboru informačních prvků:

- o prvky směrově orientační,
- o dočasné informace o plánovaných změnách,
- o tzv. Nabídku služby, která zahrnuje informování na dálku (telefonické informace) a informace o nabídce služby v turistických místech.

Současně došlo k úpravě definice „nepřijatelných situací“.

Výsledky měření jednotlivých standardů v roce 2002:

Standard „Přesnost provozu“



Metro – v průběhu celého roku byla splněna požadovaná úroveň náročnosti 95 % přesných spojů. Ve třetím, respektive čtvrtém čtvrtletí však bylo měření ovlivněno povodněmi a probíhalo pouze v měsíci červenci, respektive od poloviny listopadu po zprovoznění celé linky C, a to v rozsahu přibližně desetin požadovaného vzorku.

Tramvaje – měření probíhalo na přibližně 180 měřicích bodech u všech spojů a výsledky s výjimkou čtvrtého čtvrtletí překračovaly požadovanou úroveň náročnosti, což lze považovat, vzhledem k tomu, že po srpnových záplavách tramvaje nahrazovaly provoz metra v centru, za velmi příznivý výsledek.

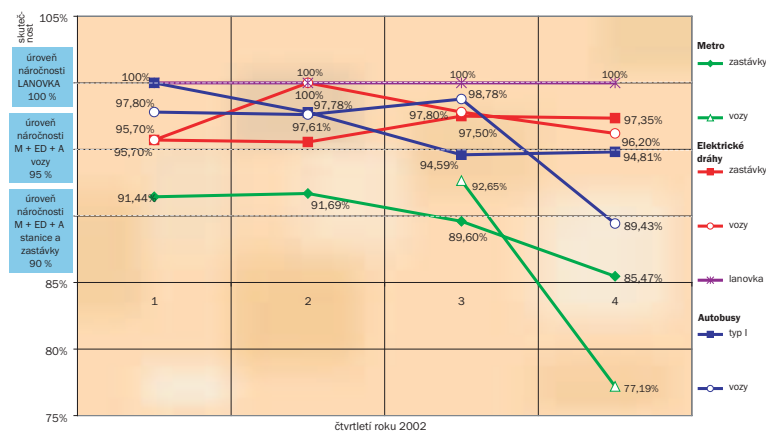
Autobusy – výsledky měření se v průběhu celého roku pohybovaly mírně pod úrovní náročnosti. Ve třetím čtvrtletí, kdy byl zaznamenán nejlepší výsledek 78,11 %, však měření probíhalo pouze do 11. srpna.

U obou pozemních trakcí je třeba přihlídnout k tomu, že po srpnových záplavách převládalo operativní řízení provozu, kdy docházelo k častým změnám tras jednotlivých spojů a pražské ulice byly přeplněny automobily, které často blokovaly vozidla MHD.



Foto: Petr Malík

Standard „Informování cestujících“



Jak bylo uvedeno výše, v roce 2002 byly sledované informace rozlišeny na stále a dočasné. V grafu byly výsledky z důvodu větší přehlednosti zprůměrovány a byl použit jeden údaj. Od druhého pololetí byly samostatně sledovány informační prvky ve vozech metra.



Nehodovost v provozu autobusů v minulém roce

6 a 7



Rekonstrukce křižovatky Těšnov a tramvajové tratě v ulici Na Poříčí

9



Aktuální stav stavebních prací na trati IV. C1 metra

16



Odborné publikace UIMP

17 až 20

Černé dny pražských tramvají, 2. část

Vyšehradský tunel, 50. léta

Druhou část našeho ohlednutí za některými dopravními nehodami pražských tramvají začínáme poněkud úsměvnou fotografií nehody, o které se nám zatím nepodařilo nalézt žádný přesnější údaj. Někdy v první polovině padesátých let 20. století si zřejmě netrpělivý řidič osobního automobilu při vyjíždění z Vyšehradského tunelu nevyšiml, že souběžně s ním jede tramvaj a začal předjíždět trolejbus. Jak to dopadlo, vidíte z fotografie.



Foto: sbírka autora

Chotkovy sady, květen 1965

Jedna z nejvážnějších nehod pražských tramvají se odehrála časně ráno 31. května 1965. Tramvajová souprava linky č. 2 složená z jedné „ponorky“ č. 3055 a „krasinu“ č. 1536 vyrazila v půl páté z Bílé Hory. Ve stanici Hrad sedělo v motorovém voze jen něco málo přes deset lidí, zatímco ve vlečném voze už bylo přes sedmdesát cestujících. Vlak se vydal směrem ke křižovatce Chotkovy sady. To bylo asi za deset minut pět. Řidička „rozjela vlak el. dráhy příliš rychle, zařadila druhou polohu, a tak musela dosáhnout na 30 m od zmíněné stanice rychlosti poměrně velké, asi 27 km/hod. Po ujetí této vzdálenosti zařadila dva stupně brzdy, přičemž pozorovala účinek brzd. Pokusila se zařadit třetí stupeň brzdy, ale protože měla přitaženou ruční brzdu, vyřadila z účinnosti elektrodynamickou brzdu, takže třetí stupeň brzdy nezabral. Zjevně propadla panice, protože současně se zařazením stupňů brzdy se vlak el. dráhy dostal do smyku ... Za tohoto stavu, kdy byla vyřazena elektrodynamická brzda, se začala rychlost vlaku zvyšovat a dosáhla na trati asi 50 km/hod v průměru. I když v průběhu jízdy došlo před výhybkou ke zmírnění rychlosti vlivem smyku a použitím brzdy pod 36 km/hod, přece jen vjel vůz el. dráhy do výhybky nepřiměřenou rychlostí. ... Tato skutečnost měla za následek vykolejení zadního dvojkolového vlečného vozu. Tím došlo nad stanicí Chotkovy sady k vykolejení celého vlečného vozu, který narazil na obrubník protějšího nástupního ostrůvku, převrhl se na levou stranu ve směru jízdy, zdemoloval nástupní ostrůvek, staniční sloupek i světelný majáček, poškodil stožár veřejného osvětlení a dřevěným po levém boku se smýkal až na druhou stranu křižovatky s ulicí Chotkovou, kde těsně nad vyústěním tzv. myší díry se o obrubník chodníku zastavil. Protože při převržení vlečného vozu nedošlo k přetržení spojovacího nárazníku s motorovým vozem, byl až do míst konečného postavení vlečného vozu vytlačen i motorový vůz, který se nepřevrhl, byl ale vyhozen z kolejí a obrácen čelem proti směru původní jízdy.“ Následky nehody byly mimořádně tragické. Dvě osoby zahynuly na místě a další tři cestující utrpěli smrtelná zranění. Těžkou újmou na zdraví utrpělo 16 osob a zraněno bylo přes padesát dalších cestujících. Jak z výše uvedeného vyplývá, příčinou byla nesprávná technika jízdy. Kdo ví, možná řidička myslela už na blížící se konec služby. (Jezdila noční, nastupovala ve třicetivte na deset večer.)

Střešovická, 1967

Těsně před třicetivte na sedm ráno, 2. března 1967, jela souprava linky č. 20 (2152+1557) ze stanice Vojenská nemocnice směrem do centra. I tady dejme slovo úřednímu dokumentu: „Po odbavení vlaku se rozjel a měl zapnuto na první polohu asi 15 až 20 metrů. Potom vypnul a nechal motorový vůz volně běžet. Po deseti metrech zapnul první stupeň elektr. brzdy, ale brzda nezabrala, tak vypnul a při sypání písku z mechanického sypače začal řidič utahovat ruční brzdu, znovu sypal písek a dával výstražné znamení šlapacím zvonce. Projel bezpečnostní zastavovací místo. Znovu použil všechny prostředky k zastavení motorového vlaku. Klíčku jízdy dal zpět a zapnul první stupeň jízdy. Motorový vůz trhl, ale pokračoval v rychlé jízdě. Stanici Baterie projel. Před motorovým vlakem stejným směrem jel autobus, který odbočil na přejezdu, kde zůstal stát. Řidiči tramvaje se nepodařilo vůz zastavit a narazil velkou rychlostí do zadního kola a zadní části autobusu.“ Zraněno bylo 31 cestujících. Tramvajová souprava byla zajištěna ve vozovně Střešovice, kde ji následující den prohlédla úřední komise. Žádná závada nebyla zjištěna.

Obránců míru, 1968

O další vážné nehodě s tragickými následky se nám podařilo nalézt jen stručnou zprávu ČTK: „Při dnešní ranní srážce autobusu č. 134 a tramvaje č. 30 pod Prašným mostem v Praze byli usmrceni tři lidé. Zranění různého stupně utrpělo 21 osob. Nehoda podle informace z VB nastala pravděpodobně vinou předjíždění na kluzké vozovce.“



Bubenské nábřeží, 1970

Na Bubenském nábřeží se 29. října 1970 (opět ráno, v 6.47 h) odehrála nehoda tramvají. Řidič vozu T3 č. 6349 jel na lince č. 10 od stanice Jatky směrem do centra. Stačila nesprávná technika jízdy a vůz narazil zezadu do vlaku linky č. 14 (2127+1151+1160), který stál na křižovatce s Argentinskou ulicí, kde dával přednost. Těžce zraněno bylo 8 cestujících a dalších 27 bylo lehce raněno. Vůz 1160 byl podle záznamu zdemolován celý, vůz 1151 měl zdemolované obě plošiny, motorový vůz 2127 měl poškozen nárazník a nosič. „Tětrojka“ měla poškozený předek. Ze spisu se dovídáme, že bylo šero a hustě pršelo. Při rozjezdu ze stanice Jatky vozu T3 prokluzovala kola, řidič „opětovným našlapováním dostal vlak do prudkého rozjezdu s tím výsledkem, že v plné rychlosti narazil do zadního vozu stojící tramvaje č. 14.“ Při úřední technické prohlídce ve vozovně Žižkov nebyly shledány na voze 6349 žádné závady.

Národní divadlo, 1977

Další nehoda, na kterou vzpomínáme, se odehrála 13. dubna 1977 ve 22.05 h na křižovatce u Národního divadla. Následky nejsou našťastí tragické (zranění utrpěli „jen“ tři cestující), přesto havárie vokovického vlaku 6876+6877 stojí za uvedení. Opět dejme slovo úřední zprávě o nehodě: „Řidič měl službu na noční lince 20. Když projížděl křižovatku u Národního divadla směrem do centra, na poškozené koleji mu vykolejil zadní podvozek řízeného vozu. Řidič ucítil silné trhnutí a ihned zastavil. Poté zjistil, že vykolejený vůz je již celý z kolejí a že setrvačností sjel napříč vozovkou a přitom narazil do žulového sloupu před Národním divadlem, který porazil. Pád sloupu způsobil poškození osobního vozu, který za ním parkoval, a zranění tří lidí. Řidič se na nehodě necítí vinen, protože křižovatku projížděl stanovenou rychlostí. Domnívá se, že jde o technickou závadu kolejového svršku a dále podotýká, že linka č. 29, která jela za ním při uvolňování trati, vykolejila také.“

Špejchar, 1982

Podle toho, co víme, známá nehoda vozu T1 č. 5118, která se odehrála 17. února 1982 v 16.47 h na Špejchaře, je patrně největší z nehod pražských tramvají. Tuto havárii připomněl nedávno i televizní dokumentární seriál Osudové okamžiky. Co se tehdy stalo? Ve tři čtvrtě na pět odbočovala na příkaz dispečera souprava linky č. 31 jedoucí ve směru od Sparty do smyčky Špejchar. Výhybka zde po projetí vlaku zůstala dál postavena pro jízdu do manipulačního oblouku smyčky. Dvě minuty na to tudy projížděl velkou rychlostí vůz linky č. 26, jejíž řidič si nevyšiml, že výhybka je



Foto: Archiv DP

Dvě zajímavosti na závěr

Abychom nekončili tak moc tragicky, podívejme se ještě na dvě fotografie z nehod starých vozů. -pf-



O nehodě na Chotkově silnici jsme psali v minulé části. Do jisté míry kuriózní nehoda se tu stala v pondělí 13. srpna 1973. Motorový vůz č. 2294 linky při svém posledním nasazení do pravidelného provozu při jízdě do kopce (!) vyjel z kolejí a narazil v oblouku do oplocení Jeleního příkopu. Nehodu přestál bez větších následků a dnes ho můžete spatřit mezi exponáty Muzea městské hromadné dopravy v Praze ve střešovické vozovně. Foto: Ing. Ivo Mahel



Mimořádně dramaticky vypadala nehoda na náměstí Říjnové revoluce 26. listopadu 1975 v podvečer. Do vokovické vozovny se vracela z filmování muzejní souprava vozů 2222+1219+1111. Tehdy ji táhl služební dvounápravový vůz 4076. Při jízdě od Prašného mostu na náměstí se projevil, řekněme, nepřiměřený způsob jízdy a muzejní souprava při jízdě obloukem do Vokovic vykolejila a převrátila se na bok. Na snímku jsou vozy „naskládány“ jakoby ve směru od Podbaby! Důsledkem nehody byla výrazná redukce starých dvounápravových tramvají, které se i po roce 1974 používaly jako služební. Jízdy zbývajících dvounápravových vozů byly tehdy výrazně omezeny. Foto: Ing. Ivo Mahel

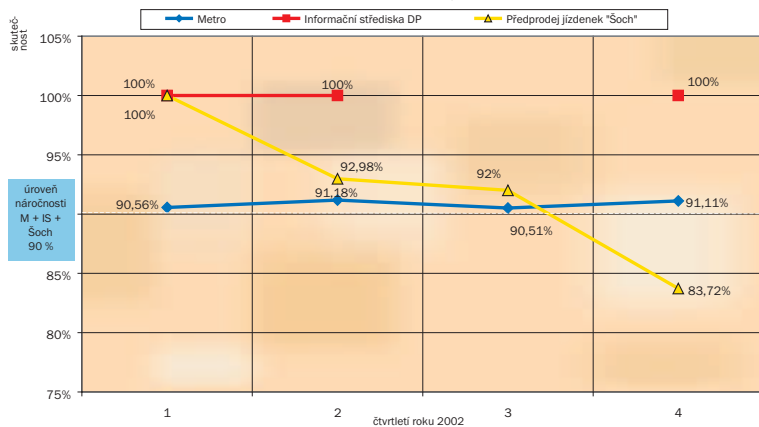
proti běžnému stavu v pravidelném provozu postavena do odbočky, „...vůz vykolejil oběma podvozky a v oblouku vlevo se převrátil na pravý bok. Střecha vozu narazila na chodník do zábradlí a sloupu veřejného osvětlení. V konečném postavení se vůz nacházel na pravém boku cca 25 m od místa vykolejení, bočně 10 m upravo od pojižděné koleje. Pohyb vozu po boku byl cca 10 m. Pedál brzd v poloze odparkováno, řízení vypnuto, PTG zničen. Demolovaný pravý bok, přední a zadní skla, PTG a střecha.“ Tolik úřední zpráva o nehodě pro potřebu pojišťovny. Následky této nehody byly opravu tragické: 7 mrtvých, 11 těžce a 37 lehce zraněných cestujících.

Program kvality služby v roce 2002

Výsledky se v průběhu celého roku, s výjimkou čtvrtého čtvrtletí, pohybovaly nad úrovní požadované náročnosti. Ve čtvrtém čtvrtletí došlo ke zhoršení výsledků v metru, což však lze připsat změnám v důsledku povodní.

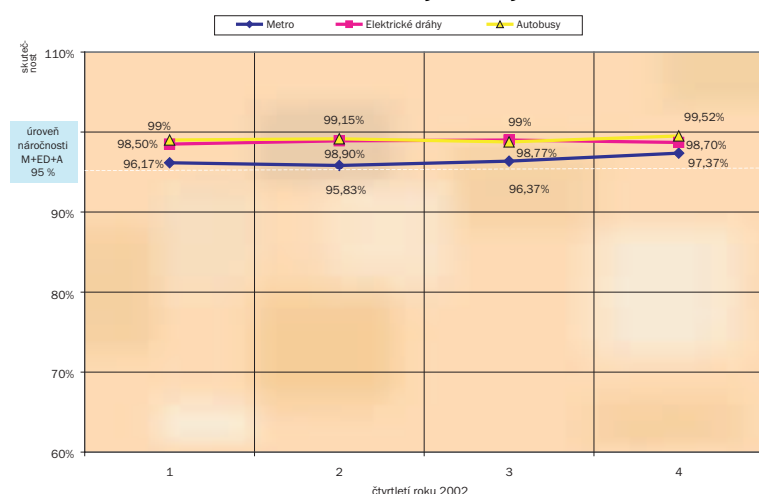
V průběhu povodní bylo zřízeno samostatné telefonické informační středisko s jedním telefonním číslem společným se středisky dopravních informací. Popovodňová situace prokázala velmi vysoký potenciál Dopravního podniku v poskytování informací i za abnormálních podmínek.

Standard „Přijetí“



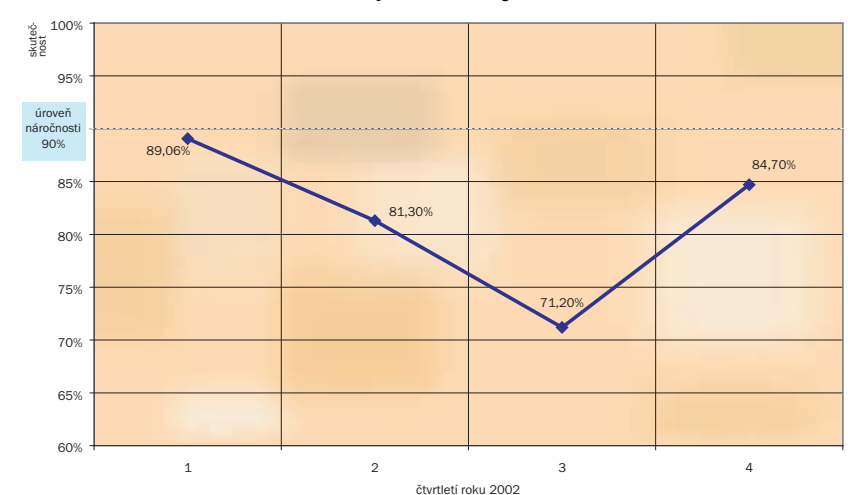
V průběhu celého roku byly dosahovány velmi dobré výsledky. Úroveň náročnosti nebyla splněna pouze ve čtvrtém čtvrtletí v předprodejních místech firmy Šoch. Ve třetím čtvrtletí nebylo prováděno měření ve střediscích dopravních informací, neboť vlivem povodní zůstalo v tomto kvartále v provozu pouze středisko ve stanici Muzeum. Po jejich znovuotevření bylo měření opět zahájeno.

Standard „Stejnokroj“



Jak je z grafu patrné, vzhled a upravenost se staly pro naše zaměstnance samozřejmostí. Výsledky se v průběhu celého roku pohybovaly nad úrovní požadované náročnosti, o čemž se můžeme přesvědčit v každodenním provozu.

Standard „Funkčnost jízdenkových automatů“



V rámci celého roku 2002 nebylo dosaženo úrovně náročnosti. Nejvíce se jí výsledky přiblížily v prvním čtvrtletí, kdy dosáhly hodnoty 89,06 % funkčních automatů. Výsledek ve třetím kvartále byl ovlivněn i skutečností, že vzhledem k záplavám bylo provedeno měření pouze u 50 % stanoveného vzorku. Relativně nízké hodnoty jsou zapříčiněny i velmi přísnou definicí „vyhovující“ situace.

V rámci standardu je sledováno a vyhodnocováno i rozmístění automatů. Zde dochází k postupnému zlepšování oproti předchozím rokem. V roce 2002 nedošlo, vzhledem k dostatečnému množství nových automatů ve skladu, k přemístování stávajících z ekonomického hlediska nevhodně umístěných automatů.

Ing. Petr Vítek, kancelář generálního ředitele

Mluvit z zlato

Společnost Inka P. R. vyhlásila začátkem dubna v pražském hotelu Diplomat soutěž „Mluvíci roku 2002“. V prvním kole hlasování vybralo 50 novinářů, 50 manažerů, 50 politiků a 50 „obyčejných“ lidí čtyři kandidáty: Annu Stárkovou (vláda ČR), Michaelu Maláčovou (ODS), Michaelu Kuchařovou (Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost) a Petra Dimuna (ministerstvo pro místní rozvoj). Ve druhém kole určili vítěze sami tiskoví mluvčí. Nejvyšší ocenění si odnesla Anna Stárková, která se při přebírání ceny mimo jiné zmínila o šéfech, kteří buď mluví pořád, nebo často zase vůbec ne.

Převzato z časopisu E8



Dokončení tratě C metra, další prodloužení tratě A a zahájení výstavby tratě D, která v první etapě spojí Lhotku, Modřany a Krč s Vinohrady, toho by se měli dočkat Pražané v následujících čtyřech letech. Metro považuje současné vedení města za hlavní pilíř hromadné dopravy v metropoli. Chystá rozvoj i některých tramvajových tratí a širší zapojení železnice do již existujícího integrovaného dopravního systému. „Městskou hromadnou dopravu budeme upřednostňovat tak, abychom Prahu co nejvíce zbavili přemíry osobních automobilů,“ řekl pražský radní Radovan Šteiner, který má oblast dopravy v hlavním městě na starosti.

DP-K Jak toho chcete dosáhnout?

Ta strategie má dva pilíře. Tím prvním je výhodnost městské hromadné dopravy, daná její přijatelnou cenou, časovou atraktivností a kulturou přepravy. Druhý pilíř, na kterém to chceme stavět, je investiční rozvoj zejména kolejových tratí metra a tramvají. Ty chceme dovést do míst, kde ještě dnes nejezdí.

DP-K Můžete uvést příklad?

Je to výstavba metra na Severním Městě v úseku IV. C 1 Nádraží Holešovice – Kobylisy – Ládví, kde metro sice bylo předpokládáno při projektování této části Prahy již v šedesátých letech minulého století, ale až do konce století nebyla výstavba zahájena. Pro město je to zlomový moment, který umožní nahradit v této lokalitě převážně autobusovou dopravu a zajistit tak metrem tolik potřebnou vazbu na centrum. Předpokládáme, že by se tak mohlo stát ve druhém pololetí příštího roku.

DP-K Kterými směry a v jakém rozsahu se vůbec bude metro v následujících čtyřech letech rozvíjet?

Po dokončení výstavby úseku IV. C 1 budeme pokračovat výstavbou tratě IV. C 2 na Prosek a do Letňan se stanicemi na Střížkově, Proseku a s konečnou v Letňanech. Tam vznikne i terminál příměstské dopravy pro autobusové spoje, přijíždějící do Prahy ze severovýchodu. Bude tu i nové velké parkoviště P+R pro řidiče přijíždějící do Prahy osobními automobily ze severních a severovýchodních směrů, vzor toho, jak by měla v budoucnosti záchytná parkoviště v Praze vypadat. My máme velký zájem zahájit tuto stavbu metra ještě letos nebo v začátku roku příštího. Bude jí ale předcházet mezinárodní veřejná obchodní soutěž, což je organizačně i časově náročná záležitost. Termín dokončení plánujeme na období někde mezi lety 2006 a 2007. Tím také skončí výstavba tratě C metra a budeme tak mít v Praze už dvě kompletně postavené tratě podzemní dráhy. Tedy pětadvacet kilometrů tratě B, která spojuje Zličín a Černý Most, a kompletně dostavěnou trať C, jež bude zhruba stejně dlouhá.

DP-K Ve městě však existuje ještě trať A a hovoří se také o výstavbě nové tratě D...

Na prodloužení tratě A minimálně na jihovýchodním konci, ale zřejmě i na severozápadním dále na Prahu 6, se zaměříme po dokončení tratě C. Tedy někdy kolem roku 2006. Zároveň chceme zahájit výstavbu tratě D, která v první etapě spojí Lhotku, Modřany a Krč s Vinohrady. Zvažujeme, že už v rámci této etapy by se stavěla trať až na Hlavní nádraží, kde by se spojila s tratí C a lidé by tu mohli přestupovat na železnici. V té době už budeme zřejmě členy Evropské unie, takže předpokládáme, že na tyto stavby budeme moci čerpat peníze i ze strukturálních fondů EU. Do roku 2005 na trati A uvedeme do provozu stanici metra v depu Hostivař.

DP-K Součástí městské hromadné dopravy jsou

Městskou hromadnou dopravu upřednostníme, říká

i tramvaje. Přestože je síť jejich tratí poměrně široká, stále jsou v Praze hustě obydlené lokality, kam tramvaje nejezdí. Je šance na zlepšení?

V případě tramvají nemáme tak ambiciózní plány jako u metra. Určitě nebudeme žádné tratě rušit. Rozvíjet je ale budeme pouze do těch směrů, kde to dává dopravně smysl. Nejviditelnějším příkladem je výstavba tramvajové tratě na Barrandov, která bude do konce letošního roku otevřena. To je velmi nákladná stavební akce, která nás stála kolem dvou miliard korun. Zároveň s dokončením této tratě začneme intenzivně pracovat na přípravě výstavby dalších dvou tramvajových tratí, které vidíme jako prioritní pro Prahu. Jedna z nich povede na malešické sídliště ulic Počernickou, tedy od Vinohradské ulice po ulici Dřevčickou, kde uprostřed sídliště nahradí současnou autobusovou dopravu. Trať by mohla být hotová do tří let. Druhá tramvajová trať povede na jihu města mezi Modřany a Lhotkou, kde by měl být přestupní uzel na budoucí trať metra I. D. Její výstavbu ale plánujeme v delším časovém horizontu v návaznosti na budování tratě D metra.

DP-K Co čeká v následujících čtyřech letech autobusovou dopravu ve městě?

Rozsah autobusové dopravy v hranicích hlavního města se bude v následujících letech spíše snižovat, a to v důsledku rozšiřování tratí metra a tramvají. Nicméně

do centra Prahy a nemuseli přitom přestupovat na další prostředky MHD. Další možností je posílení příměstských vlaků z východního směru na běchovické trati, to znamená se zastávkami Běchovice, Dolní Počernice, Kyje, Libeň a Masarykovo nebo Hlavní nádraží. Uvažujeme také o zavedení speciální linky na již existujících tratích, která by propojila východ města s jihovýchodem a jihem. Spojovala by současné zastávky v Běchovicích, v Dolních Počernicích a v Kyjích s Malešicemi, Skalckou, Zahradním Městem, s protažením na vlakové nádraží Praha-Vršovice, s možností využití plánované nové zastávky pod Vyšehradem a s napojením na Smíchovské nádraží. Nezbytné pro to je ale vybudování nových zastávek na Zahradním Městě a na Skalce, což je záležitost poměrně nákladná. Jsme připraveni k tomu poskytnout na tyto zastávky Českým drahám pozemky. Je to výhled pro příští dva roky.

DP-K Lidé začnou MHD upřednostňovat před cestováním v osobních automobilech ve chvíli, kdy to bude pro ně časově výhodnější. To umožňují například vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy MHD. Ve městě jich je ale stále nedostatek...

My každý rok několik takových pruhů zprovozňujeme. Nyní ho chceme vytvořit například v ulici Milady Horákové kolem stanice metra Hradčanská po Špejchar. Na různých místech Prahy těchto pruhů



chceme nadále rozšiřovat systém pražské integrované dopravy za hranicemi metropole ve Středočeském kraji tak, aby tato síť byla hustší. Zhruba do měsíce budeme schvalovat nový rozsah příměstské dopravy, včetně některých nových linek. Veřejnost s nimi bude samozřejmě včas seznámena.

DP-K Především v době po srpnové povodni, kdy městská hromadná doprava fungovala jen ve velmi omezené míře, využívalo hodně cestujících vlakových spojů, které nahrazovaly metro, tramvaje i autobusy. Zachováte jim tuto možnost i v době, kdy se systém MHD podaří zcela obnovit?

Rozhodně ano. Železniční doprava je v současné době integrovanou součástí MHD. Rádi bychom se s Českými drahami dohodli například na zajištění vlaků ze západního směru ze Smíchovského nádraží až na Hlavní nádraží tak, aby se cestující mohli dostat až

přibývá a rozhodně bude přibývat i do budoucnosti. Není to samozřejmě nějaký samospasitelný nástroj, ale tam, kde to technicky realizovatelné je a kde to výrazně nekomplikuje automobilovou dopravu, tak to podporujeme, stejně jako oddělování tramvajových tratí podélnými pásy. Nicméně zůstává pravdou, že ideální z toho pohledu je metro, kde k žádné kolizi s jinou dopravou nedochází.

DP-K Nechystáte zdražení jízdného v městské hromadné dopravě?

Úprava ceny jízdného rozhodně není na pořadu dne. Naším současným hlavním cílem je vrátit kvalitu služeb MHD na úroveň, kterou měla před srpnovou povodní.

DP-K Zvýšit zájem Pražanů i návštěvníků města o městskou hromadnou dopravu určitě může zkvalitnění komfortu cestování v ní. Co pro to uděláte?

adnou dopravu radní Radovan Šteiner

Modernizace a obnova vozového parku je finančně velmi náročná. Určitě ale budeme nakupovat nové vozy metra. Do poloviny příštího roku zařadíme na linku C dalších dvacet nových vlaků M1. Bude také pokračovat program modernizace stávajících souprav metra. V průběhu příštích dvou let by mělo dojít k tomu, že na lince A metra se bude jezdit pouze s modernizovanými vozy. Rozhodně chceme začít nakupovat i nové tramvaje. Kromě čtyřiceti modernizovaných, které každý rok vyjedou do ulic, chceme obnovovat vozový park i novými nízkopodlažními tramvajemi. Původně předpokládané tempo dvaceti tramvajů ročně je ale závislé na ochotě státu splnit svůj závazek pokrýt nám polovinu kupní ceny.

DP-K Dejte tomu, že řidiči přijíždějící do Prahy se rozhodne, že nechá na okraji města svůj osobní automobil a k cestování do centra využije MHD. Má kde zaparkovat?

Právě k tomuto účelu zřizujeme na okrajích Prahy velkokapacitní parkoviště P+R. Zatím jich je dvanáct s celkovou kapacitou 1 400 míst. Víme, že to není ideální stav. Poptávka po těchto parkovištích je stále větší, než nabídka. Stavíme další. V tuto chvíli například na Zličíně. Bude to poprvé stavba typu parkovacího domu, který se začne stavět letos a předpokládáme, že v příštím roce by ho řidiči mohli začít využívat. Do budoucna vzniknou parkoviště P+R například u nových stanic metra Ládví a Letňany. Na trati barrandovské tramvaje jsme již otevřeli poměrně rozsáhlé parkovací kapacity. Plánovanou výstavbu dalších parkovišť ale v mnoha případech blokují složitá jednání s majiteli pozemků.

DP-K Letitým problémem je nedostatek parkovacích míst v centru města...

To máte naprostou pravdu. Chceme velmi úzce spolupracovat s městskou částí Praha 1, která má poměrně ambiciózní plán výstavby podzemních garáží na svém území na obou stranách Vltavy. Tuto iniciativu podporujeme. Není to věc, ve které bychom se finančně angažovali, nicméně můžeme pomoci organizačně, poskytnout pozemky a podobně. Dokonce si myslím,

že to je ideální příležitost pro zapojení soukromého kapitálu do pražské dopravy. Rentabilita parkovišť v centru města je totiž samozřejmě mnohem větší, než těch na okraji Prahy.

DP-K Kam by se v nejbližší době měla posunout výstavba Pražského a Městského okruhu, které mají výrazně snížit dopravní zatížení v hlavním městě?

V případě Pražského okruhu, tedy toho vnějšího, je investorem stát prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic. My tedy nejsme tím aktivním hráčem, který by tyto stavby připravoval. Veřejnosti je asi dobře známo, že řada úseků tohoto okruhu se střetává s názory ochránců přírody. To se týká především hodně potřebného úseku na severu Prahy. Další úseky, které jsou v pokročilém stádiu přípravy, jsou úseky Slivenec - Lahovice, tedy spojení plzeňské dálnice a strakonické silnice včetně tunelů u Radotína. Nicméně pro Prahu je z hlediska dopravy klíčová a naprosto nezbytná co nejrychlejší výstavba severozápadní části Pražského okruhu včetně mostu přes Vltavu na severu Prahy. Věříme, že výstavba této části Pražského okruhu by mohla začít do tří let.

DP-K A městský okruh?

V jeho případě se také setkáváme s protesty některých ekologických a občanských iniciativ, a to přesto, že většina budovaných úseků okruhu je umístěna v tunelů. Nicméně v roce 2004 bychom měli dokončit tunel Mrázovka. Na druhou polovinu příštího roku pak plánujeme jeho otevření. V dalším úseku, tedy od Strahovského tunelu po most Barikádníků, je projekčně připravena výstavba této severozápadní části městského okruhu převážně v tunelové

variantě, což sice ochrání obytnou zónu na povrchu, na druhou stranu to však enormně prodraží výstavbu. Investiční objem této části představuje více než dvacet miliard korun, což je částka pro městský rozpočet neuvěřitelná. Proto v letošním roce zahájíme přípravy na zapojení soukromého investora do výstavby a poté provozu této části městského okruhu.

DP-K Máte už konkrétní firmu?

Zatím ne. Je to pouze v rovině teoretické, kdy ve spolupráci například s ČVUT chceme připravit model financování a provozování tunelů městského okruhu. Samozřejmě jednou možností je stínové mýtné, tedy splácení v budoucích letech z městského rozpočtu podle využití těchto tunelů, jakýsi dodavatelský úvěr. Ta druhá forma, ke které se osobně přikláním, je zpoplatnění využití městského okruhu. Nikoliv ale ve smyslu závor, kas nebo budek, to je věc minulého století. Nyní existují varianty elektronického mýtného. Ze zakoupených čipových karet si poplatek odčítají jakési brány umístěné na portálech tunelů. Ty karty fungují podobně jako předplacené karty mobilních telefonů, které je možné dobýt přes telefon nebo na poštách, pobočkách bank či na benzínových čerpacích stanicích. Toto je cesta, kterou chceme jít.

Milan Hulínský
Foto: Petr Malík



Představenstvo projednalo

Jednání představenstva naší společnosti probíhají v pravidelném třítydenním rytmu, a tak od uzavěrky květnového čísla proběhla dvě jednání. První bylo na programu 28. dubna a druhé 19. května. Probírány byly následující body:

Informace o jednotkových cenách dopravních prostředků nakoupených Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Členům představenstva byl předložen přehled vývoje jednotkových cen dopravních prostředků nakoupených naším podnikem.

Výzva na veřejnou obchodní soutěž na dodávku elektrické energie pro provoz metra. Představenstvo schválilo vypsaní veřejné obchodní soutěže na dodávku elektrické energie pro provoz metra pro rok 2004.

Po skončení dubnového zasedání představenstva se uskutečnily valné hromady společností s majoritním kapitálovým podílem Dopravního podniku, a to Pražské strojírny, a. s. Střední průmyslové školy, Středního odborného učiliště a Učiliště, a. s.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za 1. čtvrtletí 2003. Členové představenstva projednali a vzali na vědomí zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů MHD za první čtvrtletí 2003.

Zajištění financování protipovodňových opatření u stanic metra. Představenstvo vzalo předložený materiál na vědomí s tím, že protipovodňová ochrana metra bude navýšena o 60 centimetrů oproti hladině povodně ze srpna loňského roku.

Zpráva o výsledcích Komise RHMP pro pro-

šetření příčin zaplavení pražského metra. Uvedené problematice představenstvo věnovalo větší část svého květnového zasedání a závěrem přijalo usnesení, ve kterém vzalo na vědomí usnesení Rady HMP č. 0656 ze 16. května letošního roku a ztotožnilo se s ním. Konstatovalo, že i když ve smyslu zprávy Komise Rady HMP pro prošetření příčin zaplavení pražského metra (Komise) nebylo možné zaplavení metra v srpnu 2002 zabránit, poukázala zpráva na dílčí nedostatky na úseku údržby a krizového řízení o. z. Metro.

Představenstvo vzalo na vědomí rezignaci ing. Ladislava Houdka na funkci ředitele o. z. Metro ke dni 19. května 2003 a pověřilo řízením o. z. Metro ing. Ladislava Urbánka, dosavadního dopravního náměstka.

V této souvislosti požádalo pověřeného ředitele o. z. Metro o vyvození příslušných pracovních kroků vůči dalším pracovníkům o. z. Metro, kteří mohou mít podíl na zjištěných nedostatecích.

Představenstvo současně vyslovilo poděkování všem zaměstnancům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, kteří se zasloužili o zajištění kvalitní náhradní dopravy, rychlé odstranění povodňových škod a včasné uvedení metra do provozu a vyjádřilo důvěru generálnímu řediteli a vrcholovému managementu našeho podniku.

V závěru usnesení vyzvalo další odpovědné subjekty, zmíněné ve zprávě Komise (Povodí Vltavy, s. p., Ústřední povodňová komise ČR a další), k vyvození příslušné odpovědnosti za nedostatky na úseku jejich činnosti obsažené ve zprávě Komise.

-red-

Valná hromada naší společnosti

Výroční valná hromada Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se uskutečnila v rámci zasedání Rady HMP v úterý 13. května. Předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek seznámil valnou hromadu s hospodařením Dopravního podniku v roce 2002. Uvedl, že Dopravní podnik vykázal kladný výsledek hospodaření za běžnou činnost ve výši 95 tisíc Kč a za mimořádnou činnost - povodně - vykázal záporný výsledek hospodaření (ztrátu) ve výši 2,16 miliardy Kč.

Poté předseda dozorčí rady ing. Hejl přednesl stanovisko dozorčí rady k roční účetní závěrce a seznámil s činností dozorčí rady v roce 2002.

Následně se členové představenstva a dozorčí rady vzdali ústy radního pro dopravu Šteinera nároku na vyplacení mimořádných odměn.

Valná hromada na závěr schválila roční účetní závěrku v plném rozsahu a výroční zprávu Dopravního podniku za rok 2002.

-red-

Nehodovost v provozu autobusů v minulém roce

Vývoj nehodovosti v roce 2002 byl v porovnání s rokem 2001 méně příznivý, zejména ve druhém pololetí roku, kdy srpnové záplavy značně zkomplikovaly provozní podmínky v pražském regionu. Celkově složité a psychicky náročné období se pravděpodobně negativně promítlo i do dopravního chování všech účastníků provozu na pozemních komunikacích.

V 1. pololetí roku 2002 byl příznivý vývoj nehodovosti, index nehod (2002/2001) byl 0,96 u nehod celkem a 0,98 u zaviněných nehod. V průběhu druhého pololetí roku 2002 se zvýšil celkový počet nehod i zaviněných nehod, což mělo za následek nepříznivý vývoj nehodovosti za rok 2002. Také celkový počet zraněných a usmrcených o 30 osob, z toho bylo 12 zaviněných o. z. Autobusy, to představuje index 1,18 u celkového počtu a 1,66 u nehod zaviněných o. z. Autobusy. Viz tabulka č. 1.

chodce, který utrpěl těžká poranění a po převozu do nemocnice zemřel. Šetření nehody bylo v souladu se zákonem zastaveno.

Dne 1. února 2002 v 01.04 hodin - linka č. 511

Řidič jel s kloubovým autobusem ulic Novopetrovickou ve směru od zastávky Horčičkova k zastávce Jakobiho. Při průjezdu mírnou levotočivou zatáčkou, přibližně 150 metrů před křižovatkou s ulicí Štychovou, mu náhle vjel do jízdní dráhy vysokou rychlostí protijedoucí osobní vůz, jehož řidič nezvládl řízení. Osobní vozidlo čelně narazilo do autobusu. Řidič osobního

busu. Nárazem si způsobil smrtelné zranění. Škoda na autobuse byla odhadnuta na 24 000 Kč a na motocyklu 70 000 Kč. Šetření nehody bylo v souladu se zákonem zastaveno.

Dne 3. prosince 2002 v 10.44 hodin - linka č. 188

Řidič nízkopodlažního autobusu odbavoval cestující v zastávce Sdružení směrem k zastávce Jezerka. Po odbavení se mu nepodařilo rozjet autobus, jelikož se nedověřely zadní dveře autobusu. Podle výpovědi svědků řidič vystoupil předními dveřmi a šel k zadním dveřím, které pravděpodobně dovřel. Autobus se dal náhle samovolně do pohybu. Řidič se snažil naskočit předními dveřmi do autobusu, ale byl jedoucím autobusem sražen pod autobus a přejet jeho zadními koly. Následně autobus poškodil dvě osobní vozidla v protisměru, dopravní značku, 15 metrů zábradlí a sloup veřejného osvětlení, o který se zastavil. Řidič autobusu utrpěl smrtelné zranění. Škoda na autobuse byla odhadnuta na 50 000 Kč a cizí škoda na 140 000 Kč. Jelikož řidič autobusu při nehodě zemřel, bylo řízení podle zákona zastaveno.

Místa s nejvíce nehodami

Úsek ulice Sokolské od Nuselského mostu ke křižovatce s ulicí Rumunskou

V tomto úseku bylo celkem 7 nehod, z toho 1 zaviněná řidičem našeho autobusu z příčiny nedodržení bezpečné vzdálenosti. Ostatní řidiči zavinili nehody z příčiny nedání přednosti v jízdě na křižovatkách a autobusům ve vyhrazeném jízdním pruhu. Nehody se staly v období zajišťování náhradní dopravy za metro při srpnových povodních.

Úsek ulice Strakonické od Barrandovského mostu ke křižovatce s ulicí Nádražní

V tomto úseku bylo celkem 7 nehod, z toho 1 zaviněná řidičem našeho autobusu z příčiny nedodržení bezpečné vzdálenosti. Ostatní řidiči zavinili nehody z příčin nedání přednosti v jízdě na křižovatkách a autobusům ve vyhrazeném jízdním pruhu a nesprávný způsob jízdy.

Úsek ulice V Holešovičkách od Vychovatelny k Pelc-Tyrolce

V tomto úseku bylo celkem 7 nehod, zaviněných řidiči osobních vozidel z následujících příčin:

- nedání přednosti v jízdě autobusu ve vyhrazeném jízdním pruhu – 3x,
- nedání přednosti v jízdě při výjezdu z místa parkování – 2x,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti – 1x,

Tabulka č. 1: Hlavní ukazatele nehodovosti

sledované ukazatele	rok 2002	rok 2001	rozdíl +/-	index 02/01	% z nehod rok 2002
Celkový počet nehod	1 034	950	84	1,09	100,00
z toho zaviněné o. z. A	436	377	59	1,16	42,17
Celkem ujeté km	67 903 076	65 520 996	2382080	1,04	100,00
Ujeté km na 1 nehodu z celkového počtu nehod	65 670	68 969	-3 299	0,95	-
Ujeté km na 1 zaviněnou nehodu o. z. A	155 741	173 796	-18 055	0,90	-
Výše škody celkem	29 915 320	25 400 794	4 514 526	1,18	100,00
z toho škoda u zavin. neh. o. z. A	11 864 265	9 395 130	2 469 135	1,26	39,66
Výše škody cizí celkem	18 887 342	19 048 810	-161 468	0,99	63,14
Výše škody o. z. A celkem	11 027 978	6 351 984	4 675 994	1,74	100,00
z toho škoda u zavin. neh. o. z. A	5 244 523	2 754 042	2 490 481	1,90	47,56
Škoda o. z. A na 1000 ujet. km zaviněných nehod o. z. A	77,24	42,03	35,20	1,84	-
Počet zraněných:					
lehce	181	151	30	1,20	100,00
z toho vinou o. z. A	29	17	12	1,71	16,02
těžce	7	9	-2	0,78	100,00
z toho vinou o. z. A	0	1	-1	0,00	0,00
usmrcených osob	4	2	2	2,00	100,00
z toho vinou o. z. A	1	0	1	0,00	25,00

Z hlediska dlouhodobého sledování vývoje nehod za posledních 18 let bylo dosaženo průměrných výsledků jak u jejich počtu, tak u počtu ujetých km na jednu nehodu. Viz grafy č. 1 a 2.

Nutno však podotknout, že v důsledku dopravních opatření (posílení základních linek a náhradní dopravy za tramvaje a metro) bylo oproti roku 2001 ujeté o 2 382 080 km více, tj. přibližně o 4 %.

Nejčastější příčinou zaviněných nehod našimi řidiči bylo:

- neodhadnutí průjezdního profilu - 39,30 %,
- nesprávný způsob jízdy - 16,05 %,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti - 14,19 %,
- nedání přednosti v jízdě - 9,53 %,
- nepozornost při couvání - 9,30 %.

Ostatní účastníci silničního provozu zavinili nejvíce nehod z příčin:

- nedání přednosti v jízdě - 30,24 %,
- nesprávný způsob jízdy - 22,04 %,
- neodhadnutí průjezdního profilu - 12,31 %,
- nedodržení bezpečné vzdálenosti - 8,36 %,
- nesprávné předjíždění - 5,62 %.

Příčiny nehod nelze spatřovat pouze ve velké hustotě provozu na komunikacích a nedostatečném dopravním značení. Z charakteristiky nehod vyplývá, že značný počet nehod je způsoben spěchem účastníků provozu a jejich nedostatečnou pozorností, malou vzájemnou ohleduplností, ale i nedodržováním zákona o pozemních komunikacích, např. nesprávné zaparkované vozidlo nebo překračování nejvyšší povolené rychlosti jízdy.

Nejzávažnější nehody (se smrtelným zraněním)

Dne 28. ledna 2002 ve 14.46 hodin - linka č. 253

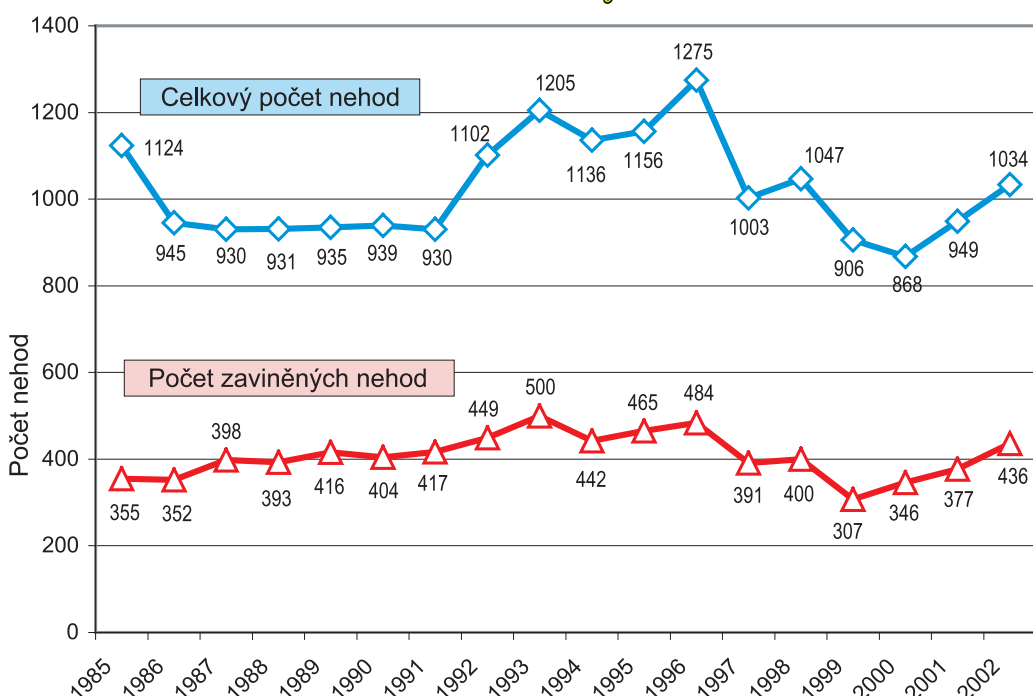
Řidič jel s kloubovým autobusem ulic Československého exilu ve směru od zastávky Týlova čtvrt k zastávce Poliklinika Modřany. Při příjezdu k vyznačenému přechodu pro chodce mu náhle, ze zákrytu dopravní značky a betonového bloku, vstoupil zleva do jízdní dráhy chodce. Řidič autobusu pro krátkou vzdálenost nestačil zastavit a přední částí autobusu narazil do

vozidla na následky zranění na místě zemřel. Škoda na autobuse byla odhadnuta na 100 000 Kč, na osobním vozidle na 200 000 Kč. Šetření nehody bylo v souladu se zákonem zastaveno.

Dne 14. září 2002 ve 20.45 hodin - linka č. 217

Řidič jel s nízkopodlažním autobusem ulic Vaníčkovou od zastávky Koleje Strahov směrem k zastávce Malovanka. Přibližně 20 metrů za křižovatkou s komunikační spojkou podél severní strany velkého stadionu protijedoucí motocyklista nezvládl řízení motocyklu, zachytil pravou stupačkou o obrubník a byl vymrštěn ze sedadla přímo na přední část protijedoucího auto-

Graf č. 1: Počet nehod za roky 1985 až 2002





Nehoda ze dne 9. září, autobusová linka č. 109, křižovatka ulic Čuprova - Spojovací. Celkem bylo lehce zraněno 6 cestujících a 1 řidič nákladního vozu. Celková hmotná škoda byla odhadnuta na 1 750 000 Kč. Nehoda je doposud v šetření.

- nesprávný způsob jízdy, smykem do boku autobusu – 1 x.

Rozborům dopravních nehod věnujeme velkou pozornost. Pracovní skupina dopravního úseku prověřuje místa s nejvíce nehodami z hlediska příčin nehod a hledá vhodná opatření ke snížení nehodovosti. Dopravní

úsek se zúčastňuje jednání o vedení tras autobusových linek, projednává dopravní opatření k zajištění bezpečného provozu autobusů a ve spolupráci s dopravním úsekem ředitelství uplatňuje navržená opatření u dopravního odboru Magistrátu hl. m. Prahy. V minulých letech i v roce 2002 bylo již realizováno ve spolupráci uvedených útvarů mnoho opatření v oblasti výstavby a rekonstrukce komunikací, křižovatek, přechodů pro chodce, vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy a světelné signalizace. Jako velký přínos pro zvýšení bezpečnosti provozu vidíme budování malých kruhových objezdů místo klasických křižovatek. Na křižovatkách, kde byly vybudovány malé kruhové objezdy, jsme zaznamenali podstatné snížení nehodovosti, případně se nehody nevyskytují. Typickým příkladem je křižovatka Kunratická spojka - Na Jelenách.

V mnoha případech je obtížné navrhnout dopravní opatření, jelikož dopravní značení nevykazuje nedostatky, stavební stav komunikace je dobrý, ale příčiny nehod velmi často spočívají v nevhodném dopravním chování účastníků provozu, zejména v malé vzájemné ohleduplnosti.

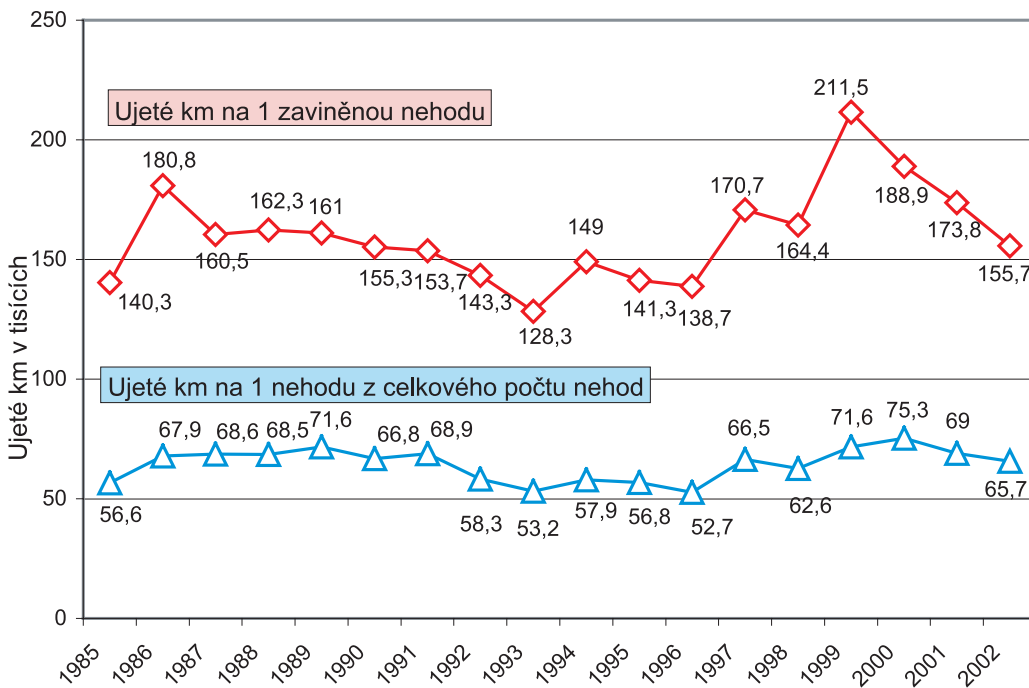
Výsledky rozboru roku 2002 budou v následujícím období využity pro další preventivní opatření. Budou s nimi seznámeni všichni řidiči autobusů a dále budou využity při zdokonalování odborné způsobilosti řidičů autobusů a v kurzech nových řidičů.

Za odštěpný závod Autobusy připravil Stanislav Tvrďý
Foto: o. z. Autobusy



Nehoda ze dne 9. prosince 2002, autobusová linka č. 352, nechráněný železniční přejezd v ulici Jinočanské, železniční zastávka Zbuzany. Celkem bylo zraněno 11 cestujících z autobusu a řidič autobusu. Celková hmotná škoda byla odhadnuta na 1 500 000 Kč. Nehoda je doposud v šetření.

Graf č. 2: Počet ujetých km na jednu nehodu za roky 1985 až 2002



Nehody Elektrických drah v roce 2002

Naposled se vracíme do uplynulého roku, abychom se podrobněji podívali na vývoj dopravní nehodovosti v o. z. Elektrické dráhy. Ani dnes si neodpustím úvodní větu: v provozu představujeme, ať chceme nebo nechceme, vždy určité nebezpečí; jde o to, aby to nebezpečí bylo co možná nejmenší. Tato věta není, i když to mnohým může tak připadat, zbytečná, zvláště když jsme o nehodách v a. s. psali už předminule. Ale opakování je matka moudrosti; neopomenu proto dodat, že jediným opravdu hmatatelným výstupem naší práce je nejen pravidelnost a plynulost, ale hlavně bezpečnost provozu. To bychom měli mít neustále na mysli. (Teď mě napadá, že přísloví o hrachu a stěně má hodně do sebe.) Ale konkrétně:

Celostátní počet nehod vzrostl, celoměstsky také, tak proč by se měla dělat věda z toho, že vzrostl o 59 i v o. z. ED? Není to jenom důsledek toho, že „ti druzí“ neumějí? Vždyť námi zaviněné nehody o 35 poklesly! Statistika je neúprosná, sám váhám, jestli jsem neměl začít smířlivějším tónem... Ale cosi mi našeptává: nemě! Což 243 zaviněných nehod nepředstavuje takřka každý pracovní den jednu? Můžeme být hrdí sami na sebe, když našim přičiněním vznikne ve všední den

jednomu člověku škoda na zdraví nebo na majetku? Že se to tak nedá brát? Ale dá.

Leč opusíme statistiky (navíc již publikované) a podívejme se na rozbor dopravních nehod podle provozoven: neobjektivnějším ukazatelem je zde počet ujetých km na jednu nehodu. Podle toho jsou „nejméně nehodoví“ řidiči vozovny Motol, Vokovice a Hloubětín, na dalších místech pak figurují řidiči ze Žižkova, Strašnic, Kobylis a Pankráce. A zase se ptám: proč je to tak? Vždyť umístění provozoven se stále s drobnými posuny rok co rok opakuje, v čele se střídají Vokovice s Motolem, závěr patří tradičně Kobylisům a Pankráci. Cožpak řidiči z těchto dvou vozoven jsou horší, než ti ostatní?

Odpoutejte se od vozoven a podívejme se na jednotlivé linky. Vzpomínáte-li, tak v seriálu o nich jsme sledovali, kolik která najela vlakokilometrů na jednu nehodu; protože by výsledná tabulka byla příliš dlouhá, omezme se na tři první a tři poslední místa: bezkonkurenčně vede linka č. 17 (30 559,6 km), 2. místo patří lince č. 7 (26 843,4) a 3. místo lince č. 21 (26 158,3). Naopak nejhorší umístění patří lince č. 6 (8 403,4), druhá od konce je linka č. 4 (11 445,4) a třetí linka č. 5

(12 129,1). Asi je opravdu náhoda, že se tu sešly linky v číselné řadě, ale určitě to odráží jejich podmínky pro bezpečný průjezd svojí tratí. Nad tím by se měli zamyslet odborníci, kteří se zabývají třeba preferencí tramvajové dopravy.

A jsme u škod. Tady si dovolím jenom malé srovnání, protože neumím kvalifikovaně určit, co všechno vyšší škody nakonec ovlivní. Tak tedy celkem dosáhly škody 24 286 000 Kč, u nehod zaviněných DP 18 374 000 Kč a u nehod zaviněných řidiči tramvají 11 623 184 Kč.

Celou statistiku uzavřeme konstatováním, že nejvíce nehod se stane v říjnové pondělí mezi 16. a 18. hodinou ranní, který je stár od 26 do 30 let, naopak nejmenší v červencovou neděli mezi půlnocí a 4. hodinou ranní ranní, kterému je více než 60 roků. Než se dostaneme k topografii dopravních nehod, řekněme si ještě, že z dlouhodobého pohledu byl nejlepším rok 1989 (1 017 nehod) a nejhorším 1997 (1 670 nehod). Po poklesu v jubilejním roce 2000 (1 278) se opět šplháme výš až k oněm 1 503 nehodám vloni. Povede se nám to společně zastavit?

Topografické mapy názorně ukazují, na kterých místech dochází k největšímu počtu dopravních nehod a jakých. Protože jsou dobře známé ze všech dopravních provozoven o. z. ED, a navíc jakékoliv jejich popisování nemůže být dostatečně vypovídající, přejdeme tuto záležitost konstatováním, že místa na nich uvedená se již dlouhodobě notoricky opakují, a to i přes různá dopravní bezpečnostní opatření, která byla

již realizována. Věnujme se proto hned jednotlivým místům či úsekům. S motorovými vozidly se střetáváme nejvíce v úseku mezi zastávkami Národní divadlo – Národní třída. Vloni tam došlo k 32 dopravním nehodám. Jenom o 3 nehody méně se staly v úseku mezi zastávkami Štěpánská – I. P. Pavlova. „Bronz“ připadl



úseku mezi zastávkami Národní divadlo – Staroměstská (21 nehod). 4. místo: Nákladové nádraží Žižkov – Biskupcova 19 nehod, 5. místo Sparta – Letenské náměstí 17 nehod. A hlavní důvody pořád stejné: neodhadnutí průjezdního profilu, nesprávný způsob jízdy, nepřiměřená rychlost.

Podívejme se na železniční nehody: bylo jich vloni celkem 36 (o 4 více než v roce 2001) a vznikla při nich podle odhadu škoda ve výši bezmála 10 milionů korun (5x více). K té nejzávažnější došlo 24. června mezi zastávkami Nádraží Braník – Černý kůň. Ale ani ty další – 3 na Moráni, další 3 na Lehovci, 2 v Řepích, v zastávkách I. P. Pavlova, v Hlubočepích, v obratišti Levského, na Palmovce a ve vozovně Hloubětín nebyly o nic méně závažné, došlo k hmotným škodám a hlavně byly většinou z kategorie zcela zbytečných – když už mám ten blázinec za sebou, roztrískám tramvaj před sebou.

Dostáváme se ke kapitole o střetech tramvají s chodci. Bylo jich vloni i předloni shodně 83. K pěti případům došlo v prostoru zastávky I. P. Pavlova, ke třem u Nákladového nádraží Žižkov, na Vítězném náměstí, u Anděla a na Klamovce. Nejtragičtější však skončily čtyři případy střetů tramvaje s chodci, při

nichž již byla každá pomoc marná; došlo k nim před zastávkou I. P. Pavlova, na Palackého náměstí, u zastávky Sídliště Hloubětín a mezi zastávkami Průběžná – Kubánské náměstí.

Proti tomu vykolejení a vjetí do nesprávného směru obvykle znamenají „jen“ zmačkané plechy, ohnutá spráhla a poškozený lak. Tyto nehody jsou charakteristické místem výskytu – jedná se o dopravní provozovny; tentokrát to nejvíc odnesla Pankrác, 2. jsou Vokovice, až 3. Kobylisy a 4. Strašnice. Ale i na ulici se setkáme s následky vjetí do nesprávného směru, mnohdy velmi vážnými, a už se jedná o zranění či velkou hmotnou škodu. Přitom nejhorší je, že takové nehody jsou zaviněny skoro vždy řidičem a soudy už dnes neváhají udělovat tresty veřejně prospěšných prací či ještě těžší.

Tak jsme se ohlédli za rokem 2002. Není to moc radostné, vidíte. Nějaká pozitiva by se našla, ale účelem je poukazovat třeba až do úplného „zblbnutí“ na to, co děláme špatně. A věčné vymlouvání na třeba i objektivní okolnosti tomu zraněnému moc nepomohou. Tak se snažme, aby to v úvodu zmíněné nebezpečí bylo opravdu co nejmenší.

-zjs
Foto: o. z. Elektrické dráhy

Červnové změny v systému PID

Polovina června s sebou tradičně přináší změny v dopravě. Už druhý rok se jedná pouze o změny dílčí, neboť hlavní změna jízdních řádů nás čeká až v polovině prosince.

U dvojice linek č. 309 a 389 dojde ke změně provozních parametrů a změny jízdních řádů čekají na linky č. 160, 203, 255, 259, 264, 265, 266, 267, 268, 301, 303, 309, 310, 311, 313, 314, 316, 318, 331, 332, 344, 348, 354, 356, 360, 364, 367, 370, 373, 376, 380, 381, 382, 393, 397, 404, 405, 407, 413, 423, 425, 470, 471, 484, 489, 491 a 494.

Změny se dočkají i některé zastávky. Nově budou

autobusy zastavovat v těchto místech: **Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, dům pečovatelské služby; Kaliště; V Loučkách; Kostelec nad Labem, Jiříce, U kapličky; Mnichovice, bytovky; Mnichovice, Závěrka; Poliklinika Modřany** (nově pro linku č. 165); **Tuhaň, Červená Píska I a Kostelec nad Černými lesy, náměstí**, naopak budou zrušeny zastávka **Záryby, rozcestí a Kostelec nad Černými lesy, Pražská**. U devíti zastávek dochází ke změně jejich charakteru a v Kostelci na Černými lesy začne fungovat autobusové nádraží.

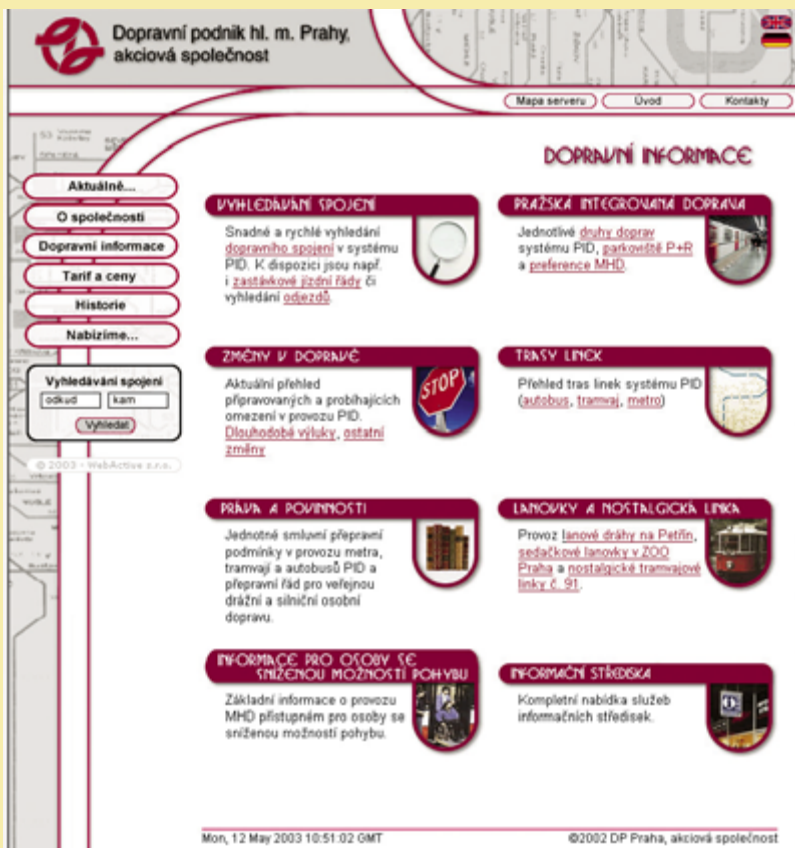
V městské hromadné dopravě se na autobusových linkách č. 158, 202, 365 a 366 zřizuje mezi zastávkami

Čakovice a Miškovice (respektive Tuháňská) obousměrná zastávka Radonická. Na lince č. 202 se ve směru z Vinoře ruší zastávka Miškovice. Na lince č. 102 se mění název zastávky U Drahaně na Bohnické údolí. Mezi zastávkami Bohnice a Bohnické údolí se ve směru do Zámků zřizuje nová zastávka U Drahaně.

V železniční dopravě nedochází od 15. června k významným změnám provozu na tratích zahrnutých do systému Pražské integrované dopravy. Pouze k drobným úpravám dochází na následujících tratích: **012, 074, 110, 210, 233**. Dále dochází k rozšíření **plně integre** (tj. možnosti používání jízdenek PID pro jednotlivou jízdu) o úseky tratí **ČD č. 120** (Praha-Masarykovo nádraží - Kladno) a **ČD č. 093** (Kladno - Kladno-Ostrovec).

Z podkladů ROPIDu zpracoval Petr Malík

Internetové stránky s novým obsahem a v novém kabátě!



Dlouhé týdny příprav, diskusí, testování a oprav předcházely 17. dubnu, kdy spatřila světlo světa nová podoba internetových stránek naší společnosti. Stránky nabízejí návštěvníkům řadu nových rubrik a služeb v moderním, přitažlivém grafickém hávu. Najdete je nejen na staré adrese www.dp-praha.cz, ale také na dvojici nových. První, www.dpp.cz, by měla záhy nahradit tu dosavadní a v souvislosti se spuštěním nových stránek byla zřízena nová doména www.mhdpraha.cz, kde také najdete prezentaci Dopravního podniku.

Oproti staré verzi představuje současná podoba stránek výrazný krok směrem k uspokojení požadavků uživatelů internetu. Nový design je elegantní, působí vzdušným dojmem a zvolené grafické

prvky již na první pohled spojují stránky s tematikou městské hromadné dopravy. Zajímavým krokem je využití motivu z firemního loga jako nosné konstrukce a konstitutivního prvku celých stránek. Návštěvníci jistě ocení i technické řešení stránek a jejich vnitřní provázanost.

Stránky nabízejí šestici hlavních sekcí (Aktuálně, O společnosti, Dopravní informace, Tarif a ceny, Historie, Nabízíme...), které se dále člení do řady dílčích rubrik. Nalezneme zde samozřejmě program na vyhledávání spojení a všechny důležité informace, které naši klienti potřebují pro bezproblémové cestování městskou hromadnou dopravou (trasy linek, informace pro osoby se sníženou možností pohybu, přehled tarifu atd.) Návštěvníci našich nových stránek se mohou navíc zapojit do diskusního fóra, soutěžit o zajímavé ceny nebo se zúčastnit hlasování v anketě. Rovněž zde najdou odpovědi na často kladené dotazy a mohou si do svého počítače stáhnout některé formuláře (např. žádost o vydání časové jízdenky). Významným zlepšením je možnost aktuálního vkládání novinek o dění v podniku a městské hromadné dopravě, kterou zajišťuje referát marketingu, útvar starající se o novou prezentaci naší společnosti ve virtuálním světě.

Soudě podle četnosti ohlasů na diskusním fóru, vzbudily nové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zvýšenou pozornost uživatelů internetu. Doufáme, že svým dílem přispějí k dobrému informování cestujících a ke zlepšování obrazu naší společnosti v jejich očích, vždyť právě internet je nejdynamičtější rozvíjející se médium, ke kterému směřuje stále více našich zákazníků a nejen jich.

-mš-

Rekonstrukce křižovatky Těšnov a tramvajové tratě v ulici Na Poříčí



Po vybetonování hlavní plochy se do vynechaných otvorů vloží pražce a paty kolejnic se obalí pryžovým profilem.

Mezi 15. březnem a 21. květnem probíhala rekonstrukce tramvajové křižovatky Těšnov a tratě v ulici Na Poříčí. Křižovatka Těšnov, známá z minulosti čtyřramenným křížením se všemi spojovacími větvemi, je od roku 1985 běžným trojúhelníkem, doplněným o výjezd ze stejnojmenné smyčky.

Její rekonstrukcí ubyla další „bašta“ čepových výměn a přestavníků Oerlikon. Těchto přestavníků je v pražské síti nyní 42, avšak deset z nich má být ještě v letošním roce nahrazeno. Křižovatky, kde se ještě vyskytují pouze čepové výměny, jsou tyto: Palmovka horní (Sokolovská), vjezd do vozovny Hloubětín, Octárna, Senovážné náměstí, Ohrada, Albertov, Výtoň, Na Knížecí a Ženské domovy. Pokud vám v tomto seznamu chybí křižovatka Vltavská, pak to není chyba, protože v rámci výluky úseku Vltavská – Těšnov – Havlíčkova/Na Poříčí byla provedena i výměna části kolejové konstrukce na Vltavské. Podobnou obnovou prošla i třetina kolejové konstrukce na křižovatce Havlíčkova/Na Poříčí. Opravou menšího rozsahu prošla i tramvajová trať na Hlávkově mostě.

Těžištěm rekonstrukce byla ale trať v Sokolovské ulici od Těšnova až po začátek zastávky Florenc (včetně vjezdu do smyčky Těšnov) a zejména trať v ulici Na Poříčí. V této ulici se, po dobrých zkušenostech s tramvajovou tratí v Jičínské ulici, zrekonstruovaná tramvajová trať vybuďovala na betonové desce. Tato technologie se v řadě variant používá již řadu let v zahraničí. V Praze po nedobrých zkušenostech z 60. a počátku 70. let minulého století, které však byly způsobeny především nedokonalým způsobem upevnění kolejnic k podkladu a celkovou technologickou

Ještě dokončit vybavení zastávek, povrchy vozovek a tento úsek bude hotov.



Po připevnění kolejnic k pražcům se provede výškové a směrové vyrovnání. V tuto chvíli je vše připraveno pro zabetonování pražců. Dále bude následovat ještě jedna vrstva betonu a nakonec povrch z litého asfaltu.

nekázní, dochází k takové realizaci po dlouhých letech rekonstrukcí tramvajových tratí systémem BKV nebo klasickým upevněním kolejnic na příčné pražce. Pražce bylo možné spatřit i nyní, avšak jejich funkcí bylo především zajistit snadnou montáž kolejového roštu a jeho rektifikaci (směrové a výškové vyrovnání) před definitivním upevněním kolejí zabetonováním. Betonová deska spočívá na pryžových rohožích, které oddělují tramvajové těleso od okolí a brání šíření vibrací. K upevnění kolejnic byl použit systém firmy ORTEC s pryžovým pásem, navlékaným na patu kolejnice. Byla věnována rovněž pozornost snížení hluku z automobilové i tramvajové dopravy, a proto bylo tramvajové těleso opatřeno asfaltovým zákrytem. Podloží asfaltového zákrytu z prostého betonu rovněž příznivěji působí na celkovou tuhost konstrukce, než štěrkodrá, užívaná jako podklad žulové záďlažby.

Mimo trať v ulici Na Poříčí byly ostatní rekonstruované úseky uloženy na příčné pražce do štěrkového lože a opatřeny buď žulovou záďlažbou (křižovatka Těšnov) nebo asfaltovým krytem. V ulici Na Poříčí došlo v rámci rekonstrukce k úpravě parkování a ve směru z centra zde byly instalovány betonové oddělovací tvarovky.

Preference tramvajové dopravy na světelně řízených křižovatkách bude pro nepřidělení dostatečného objemu finančních prostředků ze strany Magistrátu pro TSK zavedena pouze v omezené míře na křižovatce Těšnov a na křižovatce Sokolovská/Ke Štvanici. Bohužel nebude preference zavedena na přechodu pro chodce u Bílé Labutě(!). Vzhledem k tomu, že se jedná o trasu pilotní tramvajové linky č. 3, je to překvapení dvojnásobné.

Text a foto: Miroslav Penc, technický úsek ředitelství

Pohled na smontovaný trojúhelník Těšnov.





Foto: Petr Malík

Ničivá povodeň uvedla naši společnost do velmi obtížné situace, a to nejen v oblasti hospodaření. Přestalo jezdit metro, několik tramvajových tratí bylo vyřazeno z provozu a některé autobusové linky musely být přesměrovány. Dané situaci bylo nutno přizpůsobit dopravu, systém informování cestujících a následně finanční toky v naší společnosti.

Představenstvem naší společnosti byla zřízena komise pro sledování nákladů na opravy a rekonstrukci

Sledování nákladů na odstranění následků povodně

metra a pověřena společnost Inženýring dopravních staveb, a. s. jako firma koordinující opravy a rekonstrukci metra. Na základě zkušeností a spoluprací s IDS, a. s. byla vybrána firma FRAM Consult, a. s. k zajištění zpracování databází projektových, objednaných, provedených a proplácených prací na opravách a rekonstrukci metra. V rámci komise byly předávány průběžně podrobné materiály sledující provedené práce.

Podle nařízení vlády č. 399 ze dne 21. srpna 2002 provedl Dopravní podnik k 31. červenci 2002 mezitím (technický termín) účetní závěrku („k poslednímu dni měsíce bezprostředně předcházejícího živelné pohromě“). Mezitím účetní závěrka sloužila jako nutná příloha k žádosti o poskytnutí státní pomoci při obnově majetku postiženého povodní.

Náklady investičního i provozního charakteru na opětovné uvedení metra do provozu byly vyčísleny na 6 865 668 000 Kč. Zpracováním vyčíslení a výše popsanými opatřeními byla splněna povinnost nutná k zařazení do seznamu poškozených. Kromě formulářů „Seznamu postižených osob“ a „Přehledu o předběžném odhadu nákladů na obnovu majetku služebního k zabezpečení základních funkcí v území postiženém živelní nebo jinou pohromou“ byly 24. září 2002 na Ministerstvo dopravy a spojů ČR odeslány formuláře ISPROFIN „P 48“ jako podprogram k obnově pražského metra a výstavbě a technické obnově staveb MHD.

Tento materiál byl podkladem k žádosti o dotaci na obnovu pražského metra. Stát a především zástupci hlavního města vedli jednání s Evropskou investiční bankou (EIB) o finanční pomoci při obnově metra.

Díky těmto jednáním byla přidělena v roce 2003 dotace ve výši 2,8 miliardy Kč. Dotace je v současné době téměř vyčerpána ve výši 2,754 miliardy Kč.

Současně probíhala jednání hlavního města Prahy a EIB o další dotaci ve výši 2,4 miliardy Kč. Tato dotace je již schválena a je připravena k čerpání. Dále bylo požádáno o další dotaci z EIB - fondu solidarity, pro naši společnost ve výši přibližně půl miliardy korun. Proplácení těchto nákladů je kontrolováno bankami pověřenými EIB k proplácení dotací a Dopravní podnik musí jednotlivé fakturované části podrobně doložit. Dopravní podnik musí podrobně kontrolovat jak technické předání díla, tak i daňové a účetní náležitosti dokladů.

Za oblast účetnictví jsou evidovány jednotlivé vynaložené náklady na odstraňování následků povodně na speciálně založených účtech tak, abychom mohli následně oddělit čerpání nákladů na povodně od normálního provozu.

V měsíci květnu vykazují náklady na povodně účtované v roce 2002 a 2003 výši 4 984 981 000 Kč a výnosy 906 938 000 Kč. V částce nákladů jsou zaúčtovány veškeré náklady na opravy metra realizované prostřednictvím společnosti IDS, a. s. a kontrolované Komisí pro sledování nákladů na opravy a rekonstrukci metra. V částce nákladů jsou dále zaúčtovány náklady vynaložené naší společností z ušetřených provozních prostředků.

Děkuji všem za vstřícný přístup k řešení finanční situace naší společnosti.

Ing. Václav Pomazal, CSc.,
obchodně-ekonomický ředitel

S námi na prázdniny!

Na závěr školního roku, v pátek 27. června 2003, připravuje naše společnost zábavné odpoledne pro děti. Konat se bude od 13 do 18 hodin v prostoru horní stanice lanovky na Petříně. Připraveny budou nejen hry a soutěže, ale i program vedený moderátorem, chybět nebude dětská diskotéka, oblíbené malování na obličej a pro rodiče přinejmenším občerstvení. Vše v duchu dopravní tematiky pod patronátem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Přijďte strávit příjemné předprázdninové odpoledne se svými ratoolestmi na Petřín! -red-

Hostivař opět ožije fotbalem!

Aktivní fotbalisté v našem podniku, ale i jejich fanoušci, již zcela jistě mají ve svých kalendářích zatrženu sobotu 21. června. Na hřišti v hostivařském areálu bude v 8 hodin zahájen již 8. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele.

Účastníci jsou stejní jako v předchozích letech. Dva týmy postaví odštěpné závody Metro, Elektrické dráhy a Autobusy a po jednom ředitelství a Střední průmyslová škola, Střední odborné učiliště a Učiliště, jak zní název vzdělávacího zařízení zřízeného Dopravním podnikem.

Třikrát se z vítězství radovali domácí, nastupující pod hlavičkou Elektrické dráhy I, stejný počet triumfů má na svém kontě i nadějně mládí, a jednou pohár putoval do odštěpného závodu Metro. Kdo se bude radovat tentokrát, to se dozvíme v podvečer 21. června, kdy turnaj vyvrcholí finálovým soubojem dvou nejlepších celků.

Přijďte povzbudit své favority a setkat se s kolegy z podniku! Od 8 do 19 hodin bude sehráno osmnáct zápasů, ve kterých se každý tým představí minimálně čtyřikrát! -red-

Inspirace z Madridu

Ve dnech 4. až 9. května letošního roku hostilo hlavní město Španělska, Madrid, 55. kongres UITP a výstavu „Mobilita a městská doprava“. Hlavní téma kongresu bylo aktuální: „Vývoj integrace – proměny multimodality na mobilitu bez omezení.“

Madrid se sám o sobě ukázal být městem, které

Hodně se u nás mluvilo o velkých čelních sklech u souprav metra M1, ale jak vidíme na snímku ze španělské metropole, tam nejsou jiná.

může být v mnoha směrech příkladem. Jeho síť metra je dnes čtvrtou nejdelší v Evropě, když v období od nástupu nové vlády v červnu 1995 do května 2003 bylo dáno do provozu celkem 112 kilometrů nových tratí se 70 stanicemi a 18 velkými přestupními uzly umožňujícími pokračování jinými systémy veřejné dopravy.

Na podrobnější reportáž z 55. kongresu UITP a madridské veřejné dopravy se můžete těšit v jednom z letních vydání DP-KONTAKTu. -red-

Jak funguje SAP v rutinním provozu?

Jak je známo, zavedla naše společnost informační systém SAP v roce 1999 do rutinního provozu. Hlavním důvodem implementace byla skutečnost, že na našem trhu existovalo jen minimum systémů, které mohly vyhovovat naší společnosti. Byla zde samozřejmě možnost nechat si ušít tento systém přímo na míru. Touto cestou se však v dnešní době společnosti naší velikosti nevydávají. Je zde velké riziko ukončení podpory takového systému. V sou-

časné době je výhodnější, i díky našemu vstupu do EU, investovat do systému, který dokáže garantovat dlouhodobý rozvoj a přizpůsobení na změny jak v EU, tak i v celém světě.

Před začátkem rutinního provozu byl systém SAP odzkoušen na našich datech tak, že auditorská firma mohla prohlásit, že při zpracování dat nedochází ke zkreslení a data zpracovaná tímto systémem odpovídají skutečnosti. Byl tedy zaveden komplexní systém

procesů, který prostřednictvím modulů finančního účetnictví, controllingu, investičního majetku, materiálového hospodářství, odbytu a distribuce a oprav a údržby umožňuje nejen zpřesnit a zrychlit práci všech uživatelů, ale především umožňuje okamžitý přehled o dodržování rozpočtu. To znamená, že každá informace vstupující do systému se okamžitě objeví na všech místech, kde je pro další činnost požadována. Významným přínosem je zajištění systémem

„přístupových práv“, který automaticky zabraňuje jak nedovoleným činnostem, tak případnému poškození či zneužití informací.

Zavedení systému pouze v tomto rozsahu by systém velmi omezovalo a ponižovalo. Z tohoto důvodu jsme přistoupili k rozvoji dalších modulů.

V současné době jsou funkční následující moduly:

tým BC – Správa báze informačního systému SAP R/3 a systému SAP BW (Business Information Warehouse),

FI – Finanční účetnictví,

CO – Controlling,

MM – Zásobování a skladové hospodářství,

PM – Oprávněnost,

AM – Investiční majetek,

IM – Investiční management,

SD – Prodej, distribuce, odbyt.

Systém SAP BW je implementován pro oblasti FI, CO, Mzdy a Jízdní doklady.

Je zřejmé, že původní nastavení daných modulů nemohlo být konečné. Neustálý vývoj hardware, a s tím související vývoj software s sebou přináší neustálé změny. Je nutné provádět tzv. upgrade těchto oblastí. Důvodem je také skutečnost, že firma SAP, a. s. garantuje podporu starších systémů jen po určité době. Nové systémy samozřejmě s sebou přinášejí kvalitnější zpracování nových postupů, ale také a především rychlejší odezvy při zpracování velkého objemu dat. S neustálým rozvojem také souvisí naše potřeba využití všech modulů, které firma SAP má vyvinuty, ale jak z důvodu finančních, tak i kapacitních je nebylo možno řešit dříve. Dalším a hodně důležitým podnětem

k dalším úpravám systému je rozvoj legislativy a s tím spojené potřeby na sledování ukazatelů, které vedou jak k přehlednosti hospodaření, tak i k odhalování rezerv v jednotlivých činnostech naší společnosti.

Z výše uvedených důvodů na rozvoji informačního systému a jednotlivých modulů pracují neustále jmenované týmy pracovníků ze všech složek Dopravního podniku. Tyto týmy jsou orientovány na jednotlivé moduly SAP. V pravidelných pracovních jednáních (Výkonný výbor) s externí firmou, zajišťující implementaci, jsou řešeny provozní i rozvojové problémy instalovaných modulů i dalšího rozvoje. Problémy, které není Výkonný výbor schopen vyřešit, a návrhy na nový rozvoj se předkládají na tzv. Řídící komisi, ve které je zastoupen management naší firmy a firmy Logica, a. s. (firma implementující systém SAP v naší společnosti).

Velmi důležitou změnou v rozvoji informačního systému v naší společnosti byla v roce 2002 implementace personálního a mzdového modulu, který nebyl vzhledem k náročnosti stanovení mezd u řidičů a ceně řešení modulem SAP, ale samostatně produktem firmy Elanor, a. s. Tento systém je přenášen do systému SAP. Další vyhodnocování již probíhá prostřednictvím modulů SAP.

V současné době se připravují některé větší i menší změny a rozvoje těchto systémů:

1. Bude ukončen projekt P 5.2 - Realizace rozšíření funkcionality systému SAP R/3 o modul PM v o. z. Metro.
2. Bude ukončen projekt P14 - Realizace rozšíření funkcionality systému SAP R/3 o kalkulace cen oprav agregátů v o. z. Elektrické dráhy.

3. Realizuje se projekt P15 - Realizace upgrade systému SAP BW v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

4. Realizuje se projekt rozšíření systému pro prodej klouzavých kupónů o technologii tzv. dislokovaných pracovišť.

5. Dále se pokračuje v realizaci dílčích plnění projektu P11 podle jednotlivých rozhodnutí Týmu metodického řízení.

6. Pokračuje se na zřízení Kompetenčního centra Dopravního podniku s cílem toto kompetenční centrum certifikovat.

Dále se pak připravují projektové záměry:

1. Projektový záměr cílového řešení v oblasti logistiky Dopravního podniku včetně využití čárových kódů.

2. Projektový záměr na další využití manažerského systému SAP BW, především pak v oblasti provázání ekonomických informací s informacemi dopravního charakteru.

3. Projektový záměr na archivaci dat v systému SAP R/3.

Jak již bylo uvedeno, rutinní provoz je zajišťován neustálou činností týmů jednotlivých modulů a dalších navazujících oblastí. Rozvoj systému a udržování rutinního provozu je tzv. nekončící činností. Za dobu rutinního provozu si již naši zaměstnanci zvykli se systémem SAP pracovat a již znají jeho přednosti a především spolehlivost. Management společnosti může díky tomuto systému získávat v reálném čase informace k řízení společnosti.

**Ing. Václav Pomazal, CSc.,
obchodně-ekonomický ředitel**

Článků, které se nějakým způsobem zabírají loňskými záplavami, se objevuje i v současné době stále ještě poměrně dost. Není divu, vždyť to, co jsme vloni v srpnu zažívali, bylo ve svých důsledcích opravdu pro mnohé oblasti daných regionů něčím nepředstavitelným. Postupem času se postižená odvětví vypořádávají s napáchanými škodami a dostávají se znovu do bodu před povodněmi (navíc však s neocenitelnými zkušenostmi z „kritického období“).

Oblast informování veřejnosti o MHD se v průběhu povodní samozřejmě musela také nově vzniklé situaci přizpůsobovat a adekvátně na ni reagovat. Pokud bychom se nyní měli v jakémsi stručném souhrnu ještě

Oblast informování se vrací do „běžných kolejí“

jednou ohlédnout, můžeme říci, že základem byly telefonické informace a tištěné informační materiály. Budeme-li se dále držet právě těchto dvou kategorií, můžeme uvést, že v oblasti informací po telefonu právě zkušenosti z období povodní vedly ke vzniku samostatného telefonického informačního střediska v lednu

letošního roku. Toto středisko sídlí nyní ve třetím patře budovy centrálního dispečinku a na telefonním čísle 296 19 18 17 odpovídají jeho pracovníci v průměru na 300 dotazů za den.

Tištěné informace vydávané v době záplav se dají rozdělit do několika typů. Nejprve to byly letáky formátu A3 s aktuálním schématem a textovou informací (celkem se jich vydalo přibližně 1 200 000 kusů), k nimž se po čase přidaly obsahově obdobné skládačky distribuované v období září 2002 – březen 2003 celkem šestkrát prostřednictvím sítě České pošty do pražských domácností (poslední z nich už představila metro se všemi zprovozněnými stanicemi, tedy i s Křižíkovou a Invalidovnou, otevřenými v březnu). Další skupinu tvořily mapy Prahy se zakreslenou sítí MHD pro obměnu ve vitrínách AWK ve stanicích metra a City Light vitrínách JCDecaux. Ve složené podobě byly zdarma distribuovány cestujícím (poslední taková mapa vyšla v únoru 2003 a v březnu se už na pultech informačních středisek objevila v prodeji „klasická“ skládaná mapa, na jakou byli lidé zvyklí z doby před povodní). Obměnami procházely i plakáty pro zastávkové přístřešky JCDecaux, schémata linkového vedení tramvají a metra, autobusů a metra či noční dopravy, která se objevovala ve vozidlech, nebo schéma noční dopravy pro vitríny AWK.

Lze říci, že onen zmiňovaný návrat do „normálních kolejí“ zahájily u tištěných informačních materiálů právě zmiňovaná mapa, dále pak brožura Jízdní řády metra, tramvají a autobusů jezdících na území hl.m. Prahy, ve třech jazykových verzích vydaná skládačka S námi Prahou snadno a rychle, tedy materiály, jež se už v minulosti objevovaly. Pro letošní rok je dále plánováno vydávání standardních typů informačních materiálů, zaměřených jednak na základní informační systém o provozu a jeho změnách a na řadu doplňkových informací, zaměřených zejména na turisty a mimopražské uživatele MHD. Jakýmsi pomyslným vrcholem pak bude nové vydání Atlasu Pražské integrované dopravy, ale o tom již píšeme na jiném místě tohoto čísla.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

S námi Prahou
snadno a rychle

Pražská integrovaná doprava
Duben 2003

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

TOWN PLAN • STADTPLAN
PLAN DE LA VILLE

plán města PRAHA
městská hromadná doprava

PUBLIC TRANSIT • PERSONENNAHVERKEHR • TRANSPORT PUBLIC

Pražská integrovaná doprava
březen 2003



V pátek 18. dubna byl zahájen provoz na nové autobusové lince č. 291 I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova. Těm čtenářům, kterým informace o zahájení provozu této linky unikly, připomínáme:

Uvedená linka byla zavedena v rámci Projektu Trendsetter, což je iniciativa Evropské komise zaměřená na zlepšení kvality životního prostředí, zejména kvality ovzduší a hladiny hluku, podporující užívání veřejné osobní dopravy. Jedním z úkolů tohoto projektu je zavedení linky citybusů v centru města pro cílené skupiny obyvatel. Po řadě diskusí a konzultací mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a městskými částmi Praha 1 a Praha 2 a v souladu s požadavkem vedení hlavního města 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.

Doprava na lince je zajišťována nízkopodlažními citybusy (midibusy), které umožňují i přepravu vozíčkářů pomocí plošiny v intervalu 15 minut v pracovní dny, respektive 30 minut o sobotách, nedělích a svátcích. Rozsah provozu v pracovní dny je 6.45 – 18.30 hodin, ve dnech pracovního klidu 7.30 až 17.30 hodin. Na lince je uplatněn tarif Pražské integrované dopravy, tedy běžný městský tarif jako na ostatních linkách.



První dojmy z provozu linky 291

Zahájení provozu linky předcházela poměrně rozsáhlá informační kampaň. V zájmu bezproblémové průjezdnosti trasy v úzkých uličkách s množstvím parkujících automobilů byly požádány oba policejní sbory (Policie ČR a Městská policie Praha) o zvýšený dohled nad dodržováním dopravního režimu, který byl upraven ve prospěch provozu autobusové linky. V období před zahájením provozu byly stavebně upraveny i nástupní prostory většiny zastávek nové linky.

Již v první den zahájení provozu bylo možné pozorovat zvýšený zájem o novou linku, neboť řady příštích pravidelných cestujících byly rozšířeny o zájemce a fanoušky městské hromadné dopravy s fotoaparáty a videokamerami. Zájem příznivců dopravy byl pochopitelný, jednalo se o premiéru nového typu dopravního prostředku v síti pražské městské hromadné dopravy. V tento první provozní den byla zaznamenána maximální obsazenost 19 cestujících ve vozidle. V současné době (článek byl psán 6. května) se maximální obsazenost vozidla pohybuje mezi 25 až 30 cestujícími. Největší zájem cestujících je o úseky I. P. Pavlova – Dětská nemocnice – Apolinářská, neboť tato zdravotnická zařízení jsou nejvíce vzdálena od dopravního uzlu I. P. Pavlova. Vysoký zájem je rovněž o dopravu ze zastávky „U nemocnice“ (tj. od hlavního areálu Všeobecné fakultní nemocnice) ve směru I. P. Pavlova.

Závady v průjezdnosti trasy, způsobované nesprávně parkujícími vozidly, byly v prvních dnech provozu operativně odstraňovány díky účinné pomoci policejních orgánů a odtahové služby. Vzhledem k nutnosti dodržování parkovací kázně v obtížně průjezdných

uličkách byly Policie ČR a Městská policie Praha požádány o trvalý dohled.

V průběhu prvních týdnů provozu nové linky, která je vlastně i první linkou nového typu a zaměření, jsme nezaznamenali žádné stížnosti, naopak ohlasy na novou linku jsou příznivé. Z řad pohybově postižených občanů jsme získali podnět na rozšíření dopravy citybusů do oblasti Albertova (Revmatologický ústav). Vzhledem k tomu, že podobné řešení si vyžádá další vozidla, je zřejmé, že bude moci být zařazeno až do další etapy rozvoje sítě citybusů. Časový horizont případné



realizace však v současné době nelze stanovit. Provoz linky č. 291 bude i nadále pozorně sledován. O případných změnách a o dalším rozvoji systému sítě citybusů budeme čtenáře informovat.

Zpracovalo oddělení integrovaných dopravních systémů ředitelství
Foto: Petr Malík

Nevhodné chování cestujících v městské hromadné dopravě

Nesprávné chování a jednání cestujících v MHD představuje vždy porušení vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou dráží a silniční osobní dopravu a na ni navazujících Smluvních přepravních podmínek v provozu metra, tramvají, lanové dráhy a autobusů Pražské integrované dopravy, a to jak z hlediska porušení bezpečnosti a ochrany zdraví cestujících i jiných osob (zaměstnanců DP), bezpečnosti a plynulosti veřejné osobní dopravy, tak i z hlediska porušování řádné, klidné a pohodlné přepravy.

V dalších odstavcích jsou uvedeny příklady nejčastějšího nesprávného jednání cestujících, se kterým se setkáváme:

Tarifní nekázeň

Už při nástupu do vozidla nebo při vstupu do označeného přepravního prostoru poruší cestující přepravní řád, pokud si nezakoupí platnou jízdenku (jízdní doklad) podle Tarifu PID, přestože mu dopravce umožnil její koupi před vstupem do přepravního prostoru nebo před nástupem do vozidla (v autobusech příměstských

linek PID lze jízdenku pro jednotlivou jízdu zakoupit u řidiče bez přírážky, v ostatních autobusech MHD s přírážkou) nebo pokud neprodleně neoznačí jízdenku v odbavovacím zařízení, označí jízdenku jiným způsobem, než v označovacím zařízení, na jiném místě než na šípkou označeném místě, nebo pokud jízdenka vykazuje známky opakovaného použití, nebo jízdenku neoznačí vůbec. Při přepravní kontrole hrozí zaplacení jízdného a přírážky; neplatiči svým jednáním poškozují dopravce i ostatní platící cestující.

V souvislosti s prodejem jízdenek u řidičů autobusů se občas vyskytne otázka, proč to není možné i v tramvajích. Zde je nutno si uvědomit, že tramvaj má v provozu na pozemních komunikacích jiné postavení než autobus – tramvaj stojící v zastávce nelze objíždět zleva; takže v zastávkách bez nástupního ostrůvku, kde není mezi průjezdným profilem tramvaje a chodníkem dostatek místa k projetí nekolejového vozidla, by prodej jízdenek nadměrně zdržoval nekolejová vozidla (například v zastávce Karlovy lázně – turisticky atraktivní lokalita – by se to jistě brzy negativně projevilo). Dalším důvodem je i bezpečnost řidiče – u mnoha vozů je ještě

možné bez větších problémů „rozrazit“ dveře zvnějšku a řidič tramvaje má narozdíl od autobusu minimální možnost odjet na bezpečnější místo.

Neoprávněná manipulace se zařízením vozidla

Za hrubý prohřešek lze považovat, když cestující otevře dveře vozidla mimo zastávku a vystoupí. V poslední době se stává, že cestující roztrhnou dveře u tramvaje, která stojí před křižovatkou v místě, kde není zastávka, a vystoupí z vozidla. Tím ohrožují svoji bezpečnost, bezpečnost a plynulost provozu a zároveň mohou poškodit vozidlo. Kladným přínosem k zabránění tohoto jevu je stále se rozšiřující počet tramvají, kde to již nejde.

Nedovolené jednání vůči řidiči

O porušení přepravního řádu se jedná i v případě, že cestující mluví za jízdy na řidiče, bezdůvodně se

zdržuje v prostoru vyhrazeném pro řidiče, zdržuje se v prostoru kde znemožňuje řidiči bezpečný výhled z vozidla. *Povinností řidiče MHD je během jízdy se především věnovat plně řízení vozidla, bezpečně řídit vozidlo a sledovat situaci v provozu na pozemních komunikacích, proto musí mít dobrý výhled z vozidla a na případné dotazy cestujících může odpovídat až v zastávce.*

Přeprava jízdních kol a ostatních věcí

Pokud cestující vezme s sebou do vozidla věc, která nesmí být přepravována jako zavazadlo – podle Smluvních přepravních podmínek v provozu metra, tramvají, lanové dráhy a autobusů pražské integrované dopravy se toto ustanovení týká jízdních kol, která lze přepravovat pouze v metru, a to na poslední plošině posledního vozu vlaku metra, ve voze mohou být přepravována nejvýše 2 jízdní kola (v soupravě metra je možno při přepravě kol přepravovat na dalších plošinách dětské kočárky a vozíky pro invalidy). Jeden cestující smí v metru přepravovat pouze jedno jízdní kolo a je zodpovědný za to, že jízdní kolo bude před vstupem do přepravního prostoru očištěno, neohrozí bezpečnost v přepravním prostoru, zejména na pevných a pohyblivých schodech a nepůsobí znečištění vozidla, škodu ostatním osobám nebo na zařízení dopravce. *Ve vozidlech povrchové dopravy není přeprava jízdních kol dovolena jednak z důvodů bezpečnostních, neboť řidiči tramvají a autobusů jsou z důvodů, vyvolaných okolnostmi provozu na pozemních komunikacích nuceni často snižovat rychlost, případně náhle a neočekávaně zastavit vozidlo. Toto vždy působí nepříznivě na stabilitu nejen osob, ale i předmětů ve vozidle přepravovaných a cestující nemůže v těchto vozidlech jízdní kolo dostatečně zabezpečit proti pádu, neboť jeho stabilita je nulová na rozdíl od dětských kočárků a vozíků pro invalidy. Dalším důvodem je počet plošin ve vozech povrchové dopravy, kde by přeprava jízdního kola připadala v úvahu na zadní (v některých autobusech střední plošině vozu. Toto místo je však určeno pro přepravu dětských kočárků a vozíků pro invalidy.*

Jako nevhodné chování lze posuzovat i to, když cestující přepravuje jako zavazadlo nebo obsah zavazadla věci, které svými vlastnostmi mohou způsobit poškození vozidla, jakož i újmu na životě a zdraví osob nebo jejich majetku podle všeobecně závazných předpisů. *Jedná se o střelné zbraně, nebezpečné chemické látky a předměty, které mohou způsobit výbuch, oheň, úraz, otravu, popálení a onemocnění lidí a zvířat.*

Jednání cestujících během přepravy

Nesprávně se chová i cestující, který znečišťuje ostatní cestující nebo vozidlo jakož i prostory a za-

řízení pro cestující svým jednáním, oděvem nebo zavazadlem. Ve vozidlech a v přepravním prostoru proto není dovoleno kouřit, jíst a pít. Toto je stanoveno z důvodu ochrany před znečištěním prostoru vozidla i cestujících a přepravovaných věcí. *Takový cestující, který poruší tyto zásady, by neměl mít do vozidla přístup a pokud tak učiní, je řidič nebo jiný pověřený pracovník dopravce oprávněn cestujícího z přepravy vyloučit. Při současné četnosti provozu není však v silách dopravce všechny osoby, které se dopouštějí těchto přestupků, kontrolovat.*

Nerespektování povinnosti vystoupit

Nevhodné chování představuje i to, když cestující odmítá po příjezdu do konečné zastávky (stanice) vystoupit z vozidla (*toto se týká hlavně problémových osob, které ve vozidlech přespávají*); řidič je povinen cestujícího vyzvat k opuštění vozidla. *Pokud jeho výzva nemá patřičnou odezvu, může požádat o součinnost další složky Dopravního podniku.* Řidič se však vždy musí omezit pouze na slovní výzvu; jiných prostředků může užít pouze v rámci přiměřené obrany při fyzickém napadení.

Provozování různých činností

Nesprávným jednáním je i situace, kdy cestující provozuje obchodní, reklamní a výdělečnou činnost ve vozidlech nebo v přepravním prostoru, *od různých hudebních produkcí až po žebrání, které obtěžuje ostatní cestující. Po reklamních akcích zpravidla zůstává ve vozidlech a v přepravním prostoru nečistota v podobě různých letáků a reklam.*

Přeprava psů

Přepravní řád porušuje cestující, vezme-li do vozidla nebo do přepravního prostoru psa, který není opatřen náhubkem a po celou dobu přepravy včetně výstupu z vozidla nebo z přepravního prostoru není držen na krátkém vodítku. Ohrožuje tím bezpečnost ostatních osob, plynulost dopravy a v neposlední řadě i zdraví psa při volném pobíhání zvířete (týká se hlavně přepravního prostoru metra).

Časté námitky, že „pes je hodný“, zde neobstojí. Pes je snad hodný na svého pána, ale nikdy není zárukou klidné reakce psa na jednání osob, na které není zvyklý.

Zde by si však měli svoji zodpovědnost uvědomit i ti řidiči povrchové MHD a zaměstnanci metra, kteří z důvodu nevšímavosti nebo nadměrné tolerance toto jednání cestujícím umožňují.

Další příklady nevhodného jednání a chování

O nevhodné chování se jedná i v případě, že cestující odmítá uvolnit místo ve vozidle vyhrazené pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. *Toto vyhrazení ukládají dopravci v úvodu zmiňované vyhlášky č. 175/2000 Sb. i SPP a je určeno pro držitele průkazu ZTP nebo TP, kterým se tyto osoby prokazují*



(pokud není jejich zdravotní stav patrný). Zde je řidič, případně jiná oprávněná osoba dopravce, oprávněn neohleduplněho cestujícího z vyhrazeného sedadla „zvednout“.

Nevhodně se chová i cestující, který reprodukuje hlučně hudbu, zpěv nebo řeč, chová se hlučně nebo obtěžuje ostatní cestující jiným nevhodným chováním.

K často diskutované otázce používání mobilních telefonů ve vozidlech lze dodat, že žádná norma toto nezakazuje.

Příklady nevhodného chování cestujících bychom mohli uvést ještě mnoho, ale s uvedenými případy se setkávají zaměstnanci našeho podniku velmi často, možná každý den.

Především text zmínil ty nejčastější případy, kdy cestující jedná nebo se chová tak, jak by neměl (nebo přesněji vyjádřeno – jak nesmí). Ale co zaměstnanci dopravce? Ti jsou dokonalí?

Zcela jistě ne úplně a ne všichni. Připomeňme si tedy na závěr ty nehlavnější zásady svého chování vůči „obecenstvu“:

- jednejme s cestujícími důrazně, ale za každých okolností slušně,
- netykejme jim (pokud nejde vyloženě o děti),
- oslovení „paní, pane, slečno“ zní lépe než „heleďte vy tam...“
- jednejme nestranně („cizí“ cestující má ve vozidle stejná práva a povinnosti jako náš známý),
- rozdíl mezi 70letou a 20letou ženou dejme najevo větší zdvořilostí k těm starším,
- na zjištěné nesprávné jednání reagujme nejprve klidným upozorněním,
- budme si vědomi toho, že cestující není chodící computer, který zná paměti podrobný dopravní místopis Prahy, a že se tedy potřebuje občas na něco zeptat,
- a mějme na paměti, že i my budeme jednou starší, pomalejší a zapomnětlivější.

Marie Zdvihalová, Mgr. Antonín Ježek,
referát dopravní legislativy ředitelství
Foto: Petr Malík



Jsou tomu již téměř tři roky, kdy nás plzeňští kolegové poprvé požádali o pomoc zajistit dopravu v ulicích jejich města. Tehdejší důvodem byla havárie měniřny elektrické energie, která napájí tamní síť elektrických drah a následná potřeba zajistit rozsáhlou náhradní dopravu.

Ve dnech 3. a 4. května bylo možné pražské autobusy v ulicích Plzně spatřit znovu. Tentokrát byla důvodem pokračující rekonstrukce tramvajové tratě v sadech Pětatřicátníků, a s tím spojené úplné přerušení tramvajového provozu v centrální části města.

Na akci se podílelo celkem 12 kloubových autobusů, a to z garáží: Klíčov (3), Vršovice (2), Kačerov (3), Hostivař (2) a Řepy (2), přičemž s každým autobusem odjeli dva řidiči, celkem tedy 24 řidičů. Vedením akce byl pověřen zaměstnanec dispečinku, který také na místě zajistil radiové spojení s autobusy.

Autobus garáží Řepy 6311 na lince č. 4 v konečné zastávce Bory.
Foto: Tomáš Párys

Pražské autobusy v Plzni podruhé...

Sraz řidičů s autobusy ze všech garáží a zaměstnanec dispečinku byl v 9.00 hodin 2. května v garáži Řepy. Zde byly všem zúčastněným sděleny základní organizační informace, především o trase přesunu do Plzně. Přibližně v 11.00 hodin se kolona kloubových autobusů vydala na cestu, aby ji hodinu po poledni mohli v Plzni přivítat.

Bezprostředně po příjezdu na místo byly řidičům sděleny organizační záležitosti, týkající se ubytování, stravování a podobně. V době od 15.00 do 20.00 proběhlo školení, na kterém se naši řidiči dozvěděli specifika plzeňského provozu (například seznámení s vozovým jízdním řádem) a zúčastnili se projíždky linky náhradní dopravy, kterou měli zajišťovat. Jednalo se o linku číslo 4 v trase Košutka - Zvon - Bory. Jelikož Plzeňské městské dopravní podniky nevypravují na své

linky žádné kloubové autobusy, zaznamenali výpomoc „Pražáků“ plzeňští cestující doslova na první pohled.

Při náhradní dopravě, na lince č. 4, bylo autobusy pražského Dopravního podniku za oba dny ujeté téměř 6 180 km bez nehody a řidiči odpracováno přes 460 hodin.

Kromě zajištění profesionální náhradní autobusové dopravy na „svěřené“ lince naši řidiči též, v rámci svých možností a vědomostí, poskytovali plzeňským cestujícím dokonce i základní informace o tamním provozu v době výluky.

Podle prvních reakcí našich plzeňských kolegů lze předpokládat, že byli s naší pomocí spokojeni, a proto patří poděkování všem řidičům a ostatním zaměstnancům o.z. Autobusy, kteří se na zdárném zajištění akce podíleli.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy zpracoval Jaroslav Koudela



Autobus garáží Klíčov 6281 na lince č. 4 v zastávce U Zvonu směrem na Bory.
Foto: Tomáš Párys

Klimatizace a chladničky v autobusech: předběhli jsme Evropu?



Práce řidiče MHD je fyzicky i psychicky náročná. Vedení podniku si tuto skutečnost uvědomuje, a proto se snaží pro práci řidičů vytvořit co možná nejlepší podmínky.

Od loňského roku jsou nové autobusy standardně vybaveny klimatizací kabiny řidiče. Jedná se o odpařovací chladicí jednotku Trav-l-Cool. Toto zařízení považujeme za zdařilý kompromis mezi pořizovací cenou, provozními náklady a funkčními vlastnostmi. Ochlazení nasávaného vzduchu se dosahuje odpařováním vody, takže funkce chladicí jednotky vyžaduje pouze velmi malé množství elektrické energie. Jednotka proto významně nezvyšuje zatížení elektrické soustavy autobusu ani spotřebu paliva. Za jednu z největších výhod považujeme skutečnost, že chladicí jednotka může být díky svému malému příkonu v provozu i při stání autobusu na konečné s vypnutým motorem, kdy teplota v kabině zpravidla dosahuje nejvyšších hodnot.

V loňském roce bylo nakoupeno 72 nových autobusů s klimatizací. Stejná klimatizace byla montována i na poslední autobusy, které prošly celkovou opravou. V letošním roce budou (částečně již byly) klimatizace montovány do 40 nových kloubových autobusů a do tří midibusů Ikarus E91.

Zároveň s montáží klimatizací začala v loňském roce i montáž chladniček na nápoje a potraviny. I toto zařízení významně zvyšuje komfort řidičů v taktu vybavených autobusech. Využívání chladniček zatím komplikuje skutečnost, že se jedná o zařízení snadno demontovatelné a na „trhu“ žádané, takže existuje reálné nebezpečí odcizení. Tento problém zatím bohužel nemůžeme považovat za vyřešený – až zkušenost ukáže, která z možných variant zabezpečení se osvědčí nejlépe.

Klimatizace a chladničky nejsou standardním vybavením autobusu, a to ani v zemích na západ a na jih od nás. Členové delegace odborářů z RATP Paříž, která nedávno navštívila Prahu, byli udiveni, že naše firma investuje do takové výbavy. Byli bychom proto rádi, kdyby řidiči chápali montáž uvedených zařízení nejen



jako součást běžného procesu zlepšování pracovních podmínek, ale také jako výraz uznání k jejich odpovědné práci.

Technický úsek o. z. Autobusy
Foto: o. z. Autobusy

Vozy pro vyhlídkové jízdy

Historie vozů pro vyhlídkové (dnes bychom řekli smluvní) jízdy je velmi bohatá a sahá až do předminulého století. Už od samých počátků provozu pražských elektrických drah byly při různých příležitostech, ale hlavně pro okružní jízdy Prahou, využívány salonní vozy č. 193, 200, 296 a otevřený vyhlídkový vůz č. 500. V roce 1951 byly salonní vozy č. 200 a o rok později osobní vůz č. 222 náležitě upraveny a využívány mateřskými školami. Pro stejný účel byl zakoupen a v roce 1969 uveden do provozu vůz T4 (č. 5500), který byl po zkouškách v Jugoslávii vrácen výrobci. Byl využíván i k dalším smluvním jízdám. V roce 1989 byly pro takové jízdy upraveny vozy T3 č. 6384 a 6400 a přečíslovány na č. 5601 a 5602... Tolik lze vyčíst z knihy Historie městské hromadné dopravy v Praze autorů Fojtíka, Linerta a Proška.

Jízdy s dětmi z pražských mateřských škol byly velmi populární, zejména v jarním období, kdy byly všechny termíny beznadějně „vyprodány“. To vedlo technický úsek o. z. ED k zajištění velkých rekonstrukcí dalších dvou vozů, jak je uvedeno výše. Povězme si nyní, jak byly všechny tři vozy upraveny:

- **5500:** světlemodrý lak na střeše a spodní části vozu, tmavomodrý lak na spodních čelech a obou bočnicích, jenom dvoje dveře, od středních až k zádi vozu plynule se zvyšující podlaha, 42 míst k sezení na žlutých laminátových sedačkách v uspořádání 2+2 (vzadu 3), vícestupňové vytápění, kruhové větráky ve stropě vozu. Po zařazení vozů 5601 a 5602 do provozu dostal i vůz 5500 lak ve stejné barevné kombinaci, jakou měly ony

- a byly mu odstraněny vlnité boční plechy.

- **5601:** tmavomodrý lak na střeše a předním čele a pruh stejné barvy z předního čela okolo celého vozu, světle modrý lak na spodní části vozu a pruh stejné barvy pod okny, odstranění zadních dveří, 50 míst k sezení, velké písmeno „V“ a nápis vyhlídkový vůz na obou bocích vozu, na čelech a bocích vozu obrazy slunce.

- **5602:** dtto 5601, obrázek slunce nahrazen obrázkem 3. čtvrti měsíce.

Pro úplnost dodejme, že vůz 5500 byl typ T4 a měl tedy odlišné parametry – přes spřáhla byl o 96 mm kratší, celý byl užší o 30 cm a nižší o 25 mm, o 5 cm měl menší průměr kol a byl zhruba o tunu těžší, neboť měl jinou konstrukci bočnic (tuhý plech krytý vlnitým bočnicím, snáze vyměnitelným).

Po roce 1990 byl dopravce nucen upravit ceny nájmu tak, aby se přiblížily tržním, což mělo pochopitelně za následek odliv zákazníků. Došlo tak k paradoxní situaci – zvýšením počtu vyhlídkových vozů z jednoho na tři se dosáhlo možnosti uspokojit všechny zájemce, ti však nebyli ochotni v převážné

- míře až 30x vyšší novou cenu akceptovat, i když byla maximální snaha vycházet, zejména dětským zákazníkům, vstřícně. Ale tyto problémy jsou již dávno vyřešeny a o smluvní jízdy je stálý zájem. A budoucnost? Nejen problém zavolat do Muzea MHD a jízdu si objednat. Jen je škoda, že to není v současné době možné se „sluníčkem“.

-zjs-



Foto: Petr Malík

Staniční personál při mimořádných situacích

Mezi jednotlivými funkcemi a profesemi v rámci o. z. Metro zaujímá specifickou pozici staniční personál dopravního úseku, ve směru k cestujícím prezentovaný především dozorcími stanic a přepravními manipulanti. Především na ně se obrací cestující veřejnost se svými dotazy, stížnostmi nebo se žádostí o pomoc. I proto jsou většinou oni prezentováni v tisku, i když pod různými názvy, odvíjejícími se od slovníku jednotlivých novinářů – „paní v budce“ počínaje a „dispečer“ konče. Bohužel nejen cestující, ale poměrně často i zaměstnanci Dopravního podniku mají malou povědomost o tom, jaká je náplň jejich práce a jaké jsou jejich povinnosti a pravomoci.

V první řadě je třeba zdůraznit, že základní povinností staničního personálu je podílet se na organizaci dopravy a chodu stanice, ve které slouží. Proto je na stanovišti staničního personálu vyvedena signálizace velké části provozních zařízení ve stanici, včetně elektrické požární signalizace a jeho škála povinností zahrnuje mimo jiné obsluhu pohyblivých schodů, kontrolu určených druhů zařízení i kontrolu stanice jako celku.

Druhou velkou oblastí povinností těchto zaměstnanců je, jak už bylo výše naznačeno, pomoc a informování cestujících. Kdo nikdy neprožil dvanáctihodinovou směnu na stanovišti, ten si jen těžko dokáže představit různorodost toho, co cestující po staničním personálu vyžadují. Od dotazů na místopis Prahy přes žádosti o ošetření zranění až k ohlašování trestných činů. Zvláště na stanicích se silným provozem a v historickém centru Prahy je služba v tomto směru velice náročná a vyčerpávající.

A k povinnostem staničního personálu samozřejmě patří pomoc při řešení mimořádných událostí. Díky neustálé přítomnosti ve stanici je to právě staniční personál, který musí poskytnout první pomoc, uzavřít stanici, zajistit informovanost složek odpovědných za likvidaci mimořádné události a přitom všem se starat především o to, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti cestujících a zaměstnanců.

V posledních několika letech se staniční personál stále více setkává s nejrůznějšími formami trestné činnosti, ke které dochází ve stanicích a jejich okolí. Nejčastěji se jedná o projevy vandalizmu a kapesní krádeže, občas však dojde i k násilnému trestnému činu. Málokdo si uvědomuje, že možnosti vyřešení těchto situací jsou ze strany staničního personálu velmi omezené. A tak dochází i k tak paradoxním situacím, že metrákový chlap požaduje po čtyřicetkilové dozorcí, aby šla rozehnat rvačku na nástupišti. Když pomineme to, že tyto zaměstnanci již dávno nepoživají statutu veřejného činitele, je třeba mít stále na paměti, že nemohou splovat činnost republikové nebo městské policie. Jejich jedinou možností je zvednout telefon a tyto složky přivolat. To se také dennodenně děje a díky pozornosti staničního personálu se daří zachraňovat majetek i zdraví cestujících. A to i přitom, jak specifický prostor metro představuje a jak obtížné je zadržení nějakého pachatele. Vlakové soupravy jsou pro pachatele ideální na únik, během několika minut se ocitnou o několik stanic dále již naprosto anonymní a v bezpečí. I když se policejní složky nacházejí ve stanici, kde dojde nějakému násilnému činu, než se jim podaří se z vestibulu dostat na nástupiště, je pachatel většinou již pryč a ve stanici zůstal pouze postižený.

Velmi problematická je i občasná argumentace v tisku, že dozorcí má na svém stanovišti monitory a vše tedy musel vidět. V úvodu tohoto článku jsou uvedeny povinnosti staničního personálu a jejich plnění neumožňuje 12 hodin sedět s pohledem upřeným na obrazovky a samozřejmě většina trestné činnosti netrvá déle než několik okamžiků. I přesto se občas staničnímu personálu podaří díky monitorům ochránit cestující, a to svědčí o tom, že průběžné sledování dění ve stanici považují dozorcí a manipulanti za svoji povinnost a součást své práce.

Stanicemi pražského metra denně projde několik milionů lidí, z nichž mnozí spoléhají na to, že u vstupu a na nástupištích se dočkají informací, popřípadě pomoci. A je to právě staniční personál, který tvoří spojovací článek mezi cestujícími a dopravcem. Služba v podmínkách vysoké koncentrace cestujících, hlukném prostředí a často v podzemních prostorech je náročná a stresující. Je proto třeba dozorcím a manipulantom popřát pevné nervy, co nejméně mimořádných událostí a dobrou spolupráci s cestujícími.

Jaroslav Voska,
dopravní úsek o. z. Metro



Foto: Petr Malík

V minulých číslech DP-KONTAKTu jsme informovali o technických a provozních vlastnostech nového zabezpečovacího zařízení, které je instalováno na zkušební trati depa Hostivař a v jednom prototypu ve vlakové soupravě 81-71M. Instalace zařízení na trati A skončila a začíná se rozbíhat v sériovém provedení na dalších, zatím 22 vlakových soupravách 81-71M. Popisovali jsme stacionární zařízení vlakového zabezpečovače SOP-2P, komunikační rozhraní k systému ASDŘ, mobilní zařízení vlakového zabezpečovače SOP-2P a automatického vedení vlaků ACBM3. Subsystémy SOP-2P a ACBM3 včetně komunikačního rozhraní vytvářejí celkový systém zabezpečení a automatického řízení vlaků LZA.

Projekt nasazení nového zařízení vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaku LZA (SOP-2P a ACBM3) na trať A, na zkušební trať depa Hostivař a na příslušný vozový park metra se realizuje podle smlouvy o dílo se společností AŽD Praha s. r. o. Subdodavatelem AŽD a řešitelem vlakového zabezpečovače SOP-2P je společnost Bombardier Transportatiton ZWUS Katowice. Subdodavatelem AŽD Praha s. r. o. při dodávkách hardwaru automatického vedení vlaku ACBM3 je společnost Unicontrols, která rovněž dodává komunikační rozhraní mezi stacionární částí LZA a provozovaným systémem ASDŘ. Montáž interface mobilních zařízení LZA na vozy 81-71M je rozdělena mezi společnosti Škoda DOP Plzeň a FLECK-CS.

Po opakovaných a náročných dodavatelských zkouškách a statických a jízdních dynamických přejímacích testech je vyzkoušeno a převzato: stacionární zařízení LZA na zkušební trati depa Hostivař a mobilní zařízení LZA na jedné vlakové soupravě 81-71M. V současné době odstraňuje zhotovitel poslední výhrady odběratele k funkci a provedení zařízení LZA a shromažďuje potřebné doklady k předložení žádosti na Drážní úřad o vystavení Průkazu způsobilosti určeného technického zařízení, ke schválení zařízení LZA do provozu metra a k zahájení kolaudačního řízení.

Na trati A jsou kompletní montážní práce na instalaci stacionárního zařízení LZA již ukončeny. Občas jsou výsledky práce, zejména liniové smyčky a vlastní příchytky smyček v kolejovém loži bohužel ničeny při nešetrných sanačních pracích kolejového svršku a zhotovitel je musí obnovovat. Systém LZA na trati A nyní čeká důležitá a z hlediska časové nároč-

Výstavba nového zabezpečovacího zařízení na trati A pokračuje

nosti a kvalifikační, organizační a odborné zdatnosti velmi náročná etapa: provedení všech stupňů kontrol, testů a zkoušek, včetně testů přejímacích. Jelikož se jedná o zkoušky zařízení, které zejména zajišťuje přímou bezpečnost vlakové dopravy, budou realizovány komplexně, důsledně a musí jim být věnován dostatek času. Zahájení přejímacích zkoušek a přejímek stacionárního zařízení LZA bude zahájeno (v závislosti na již předaných návrzích procedur a protokolů) ve třetím čtvrtletí. Zkoušky a přejímky budou postupovat po jednotlivých mezistaničních úsecích ze stanice Skalka a budou ukončeny přibližně v dubnu 2004 ve stanici Dejvická. Následovat bude technicko-bezpečnostní zkouška systému LZA na trati A spojená s definitivní přejímkou, a to v květnu 2004.

Výše uvedené nové termíny znamenají oproti termínům dřívějším časový posun uvedení systému LZA na trati A do provozu přibližně o 1 rok. Kromě vlivu povodní (přednostní vytížení projekčních, výrobních a montážních kapacit zhotovitele na obnově provozovaných zařízení a následně nutnost obnovy zničených zařízení LZA) je dalším důvodem časového zpoždění ze strany zhotovitele také prvotní podcenění celkové náročnosti dodavatelských zkoušek v podmínkách nočních přepravních výluk a podcenění požadavků na včasnost předávání, kompletnost a úroveň doprovodné dokumentace, kterou podle smlouvy o. z. Metro nekompromisně vyžaduje. Problémy také působil časový skluz zkoušek a přejímek stacionárního zařízení LZA na zkušební trati depa Hostivař; nutné změny v hardwaru a software systému (reagující na zjištěné nedostatky, případně na některé dodatečně vznesené odůvodněné požadavky odběratele) byl totiž zhotovitel nucen průběžně řešit a přenášet do všech stupňů dokumentace a do stacionárních zařízení LZA na trati A.

Co se týká mobilního zařízení LZA, již v současné době je dodáno o. z. Metro jedenáct sériových rekon-

struovaných souprav 81-71M, určených pro trať A. Dokumentace hardwaru interface a vlastního mobilního zařízení LZA pro soupravy 81-71M je po zkouškách na zkušební trati depa Hostivař v podstatě uzavřena. Zhotovitel již proto započal s dokončováním instalace mobilního zařízení LZA na prvních čtyřech předaných sériových soupravách 81-71M. Instalace jsou zakončovány po dodavatelských zkouškách přejímacími testy mobilního zařízení LZA na zkušební trati depa Hostivař a vlastní přejímkou s předpokladem ukončení přejímek: jedna souprava za měsíc.

Stanovení a schválení podmínek provozu souprav do doby definitivní přejímky stacionárního zařízení LZA na trati A (tj. provozu souprav sice s přezkoušeným a převzatým mobilním zařízením LZA, ale na trati bez zprovozněného stacionárního zařízení LZA) je projednáváno s Drážním úřadem. Odštěpný závod Metro se snaží získat schválení Drážního úřadu (v souladu s příslušnou vyhláškou Ministerstva dopravy) k provozu uvedených vlaků v provozu s cestujícími s dvoučlennou vlakovou četou již po přejímce stacionárního zařízení LZA na několika prvních úsecích trati A; například u úsecích Skalka – Strašnická – Želivského v srpnu 2003 (pokud zhotovitel předá v dohodnutém předstihu dokumentaci pro zkoušky a splní všechny další náležitosti k předání díla).

Modernizace zabezpečovacího a automatizačního systému na trati A a na příslušném vozovém parku zařízením LZA je – stejně jako tomu bylo při předchozí akci se zařízením PA 135 na trati C a jako tomu bude na trati B – vždy vysoce náročným dílem, kladoucím značné organizační i technické nároky na zhotovitele i odběratele. Lze si jen přát, aby se energie a prostředky vložené do realizace projektu vrátily odběrateli i cestující veřejnosti ve zvýšené úrovni bezpečnosti a spolehlivosti dopravy v metru.

Ing. Jaroslav Jakl, o. z. Metro

Aktuální stav stavebních prací na trati IV. C1 metra



Po několika měsících se opět vracíme na stránkách DP-KONTAKTu k výstavbě tratě metra ze stanice Nádraží Holešovice severním směrem do stanice Ládví.

Na holešovické straně se dokončují železobetonové konstrukce hloubených tunelů pod železniční tratí. Podél obrátových kolejí se provádějí zásypy dokončených traťových tunelů. Naplavené tubusy pod Vltavou byly ukotveny a jsou dokončeny jejich zásypy. Uvnitř tubusů byly osazeny kabelové konstrukce a probíhá montáž kolejového svršku.

Na trojské straně jsou dokončeny železobetonové konstrukce hloubených tunelů mimo zavážecí otvory a dokončují se zásypy. Zároveň i zde probíhá montáž kolejového svršku.

Ražený úsek Povltavská - Trojská je proveden v definitivním ostění včetně dokončené montáže kolejového svršku.

V Trojské ulici finišují přípravné práce na definitivní přeložku tramvajové trati, která probíhá ve výluce od 21. května do 28. června.

V raženém úseku Trojská – Kobyliské náměstí se dokončuje definitivní obezdívka tunelu na styku hloubené a ražené části, probíhá betonáž kolejových betonů.

Ve stanici Kobylisy se dokončuje definitivní obezdívka tubusu. V západním vestibulu probíhá realizace železobetonových konstrukcí závěrečné 4. etapy. Železobetonové konstrukce se dokončují také ve východním vestibulu.

V ražených a hloubených tunelech úseku Kobyliské náměstí – Ládví probíhá montáž kolejového svršku, konkrétně vrtání a lepení.

Ve stanici Ládví je kolejový svršek dokončen. Probíhají práce hlavní a pomocné stavební výroby včetně pokládky dlažby nástupiště. Na povrchu byla provedena definitivní přeložka tramvajové tratě a probíhají práce na definitivních přípojkách inženýrských sítí do domů v ulici Štřelnicí.

Ing. Miloslav Drholec, Inženýring dopravních staveb, a. s.



Odborné publikace UITP

Celosvětový svaz provozovatelů veřejné dopravy UITP je veřejnosti dobře znám pořádáním konferencí a pracovních seminářů, méně je však známo, že v rámci svých odborných komisí vytváří mezinárodní pracovní skupiny, kde odborníci z členských zemí zpracovávají stanoviska k vybraným tématům, která posílá UITP

Tento materiál nedává členům doporučení jak projektovat a budovat dílny a depa. Jeho cílem je spíše se zaměřit na různé přístupy, s cílem přispět k lepší efektivitě vynaložených nákladů a ke kvalitě v údržbě vozidel prostřednictvím zlepšeného provozu a řízení dílen a dep.



publikuje v tzv. UITP Core Brief. Uvedené materiály slouží ostatním dopravním podnikům k orientaci v dané problematice.

Autobusová komise UITP, již jsme členy, vytvořila mezinárodní pracovní skupinu k problematice „Moderní řízení a organizace autobusových dílen“, kde odborníci dopravních podniků předních evropských měst, například Paříže, Berlína, Londýna, Barcelony, Ženevy, Porta a Milána, pod předsednictvím zástupce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, vypracovali odborné stanovisko k výše uvedené problematice. Tento materiál níže uveřejňujeme, neboť se domníváme, že by mohl být přínosem i pro české dopravní podniky.

Jiří Šubrt

Statistická analýza objasní ekonomickou důležitost údržbářských činností a potřebu jejich maximální možné racionalizace. Podle místních podmínek a okolností mohou náklady na údržbu během celého životního cyklu autobusu dosahovat 50 až 65% původní ceny vozidla. Organizace údržby je také nesmírně důležitá při stanovení počtu záložních vozidel potřebných pro plný provoz během dopravní špičky. Tento podíl se může pohybovat od 6% do 15% podle místních podmínek a představuje značný rozdíl v investovaném kapitálu.

Plánování práce a důležitost postupů

Provozní společnosti musí poskytovat své služby ekonomicky při dodržení kvality, ke které se zavázaly. V důsledku toho se musí zaměřit na nalezení optimální rovnováhy mezi ekonomikou a návratem vloženého kapitálu. Níže uvedená kritéria jsou příkladem faktorů, které by měly být brány v úvahu:

- spolehlivost / náklady a dostupnost vozidel,
- preventivní (nebo prediktivní) / nápravná údržba,
- doba výpadku vozidla / zásoby náhradních dílů.

Dosažení nejlepší rovnováhy vyžaduje komplexní celkové plánování všech dostupných zdrojů (personál, nástroje, infrastruktura atd.) a organizaci nutnosti údržby ve vztahu k potřebám provozu. Toto již dnes není možné bez použití moderních nástrojů jako je dálkový přenos dat v reálném čase o technickém stavu každého provozovaného vozidla.

Za použití norem údržby stanovených výrobci je nezbytné s podporou výpočetní techniky stanovit podrobné pracovní postupy, aby bylo umožněno progresivní zlepšení v následujících oblastech:

- auto-diagnostika na vozidle,
- přímý (on-line) přenos,
- sledování historie údržby,
- řízení nákladů.

Pravidelné interní audity a certifikace podporují a zlepšují takovéto procesy.

Služby údržby nemohou přesně předvídat náklady způsobené vandalisem ani náklady vznikající v důsledku nehody. Ve své podstatě k takovým škodám dochází náhodně a nezávisle na jakémkoli strukturovaném systému. Není možné je předpovídat.

Zajištění provozu a kvality

Zvýšená efektivnost nákladů

K dispozici je několik strategií ke zvýšení produktivity a tím i efektivnosti nákladů:

Externí spolupráce

Ekonomické výhody jsou dosažitelné pouze se striktně závazným smluvním závazkem garancí použitelnosti vozidla (často vyjádřeným jako počet výpadků na km provozu). Externí spolupráce by se měla především zaměřit na dovednosti, které jsou na trhu dostupné a měla by být snadno kontrolovatelná/monitorovatelná.

Pokud by byla externí spolupráce svěřena výrobcům, mohli by zlepšit své vlastní know-how, a tudíž i svůj vlastní produkt.

Na druhou stranu by však měla být věnována velká pozornost možné ztrátě dovedností a znalostí vlastní dopravní společnosti a problémům s interními vztahy pracovníků.

Mělo by být posouzeno riziko sporných smluvních případů, protože tyto mohou částečně snížit výhody smluv uzavíraných s externími dodavateli.

Program motivace vnitropodnikové produktivity

Za správných okolností mohou být v podniku zavedeny motivační programy. Střední management a/nebo dělníci mohou těžit z finančních či jiných odměn v případě splnění ročních vnitropodnikových cílů. Tyto odměny mohou být udělovány individuálně, nebo lépe na týmovém základě, aby se podpořilo kolektivní zlepšení. Tyto cíle potřebují jasné měřitelné parametry a/nebo ukazatele kvality jako je počet poruch v provozu atd. Motivační programy mají omezenou životnost a jejich efektivnost by měla být pravidelně revidována.

Certifikace

Přijetí systému řízení kvality podle ISO 9001:2000 je pro údržbářskou dílnu strategickým rozhodnutím. Tato mezinárodní norma podporuje přijetí procesního přístupu při rozvoji, zavádění a zlepšování efektivnosti systému řízení kvality za účelem zvýšení



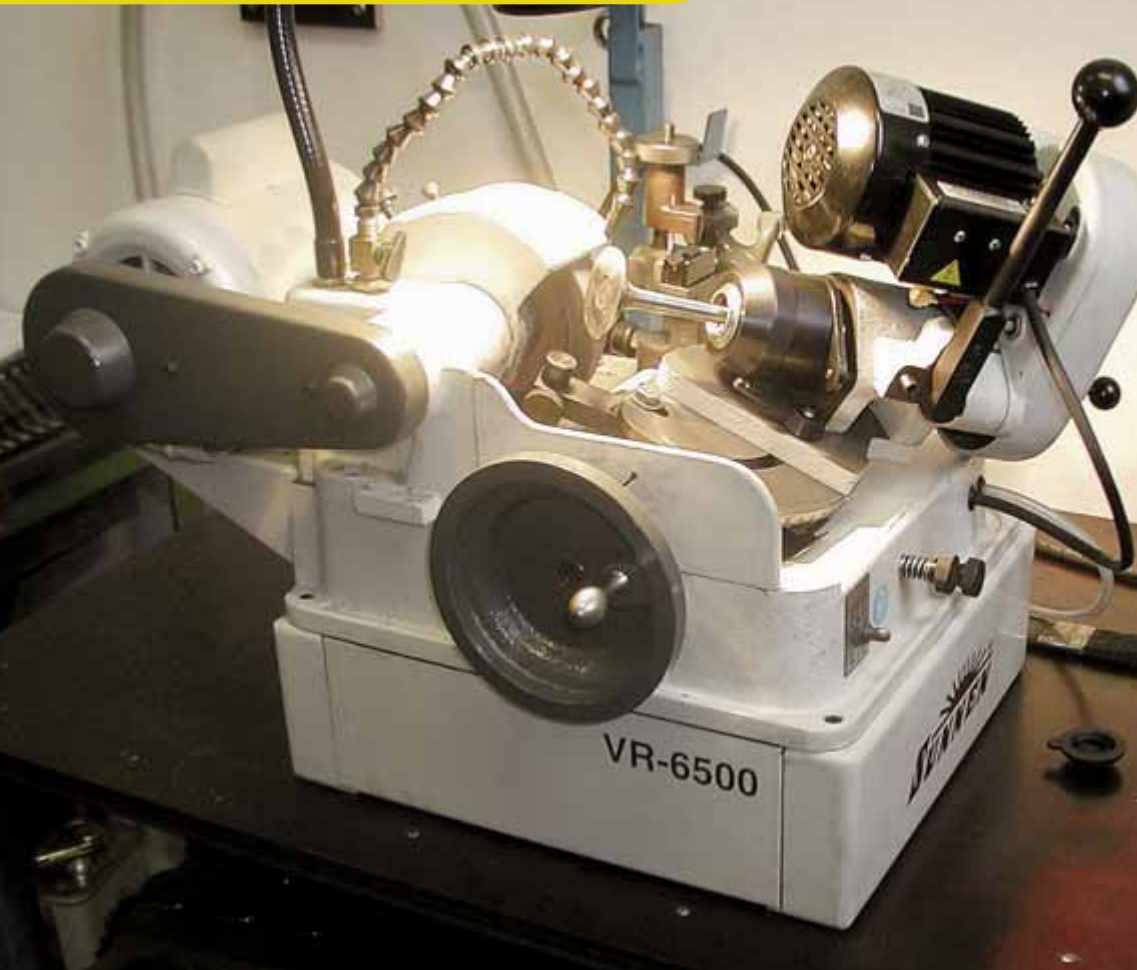
Moderní řízení a organizace autobusových dílen

V posledním desetiletí musely dopravní společnosti vyvinout velké úsilí, aby se přizpůsobily novému technickému, ekonomickému a sociologickému vývoji.

Přestože se motory staly mnohem spolehlivější a vyžadují méně zásahů, celková problematika údržby a náklady na ni se v důsledku nových aspektů zvýšily. Jako priorita se objevilo elektronické a ekologicky příznivé vybavení spolu s potřebou lepší výrobní kvality. V mnoha zemích byl zaveden princip „interního zákazníka“ a dílny se staly finančně odpovědnými dodavateli provozního oddělení.



spokojenosti zákazníka splněním jeho požadavků. Certifikace dílny dává obchodní výhodu v konkurenci s dalšími dílnami a je-li dílna součástí dopravní společnosti, může to být i dobrým začátkem pro certifikaci celého podniku.



• Nicméně se považuje za důležité, aby existovala jednoduchá manuální struktura věnovaná řízení operací, dokonce i na bázi vzorků, aby tak byla zaručena kvalita operací.

• Za tímto účelem se považují za velmi vhodné techniky vizuálního řízení s displejem tabulek a schématických ilustrací souvisejících s operacemi, které mají být prováděny.

Průběžný výcvik a bezpečnost personálu

• Úspěšnost oddělení údržby závisí do značné míry na kvalitě a dovednostech zaměstnanců. Technická zařízení autobusového podniku musí čelit nástupu nových technologií a musí organizovat a řídit stávající zaměstnance tak, aby splnili nové požadavky.

• Neexistuje žádný jednoduchý recept umožňující útvarem údržby vybudovat dílny s vysokou odborností a pracovním výkonem, ale hlavními prvky direktivy pro vybudování takových organizací jsou následující zásady:

- vybudovat partnerství mezi personálem a managementem;
- analyzovat požadavky na nové dovednosti vyplývající z technologických a předpisových změn;
- stanovit zdroje potřebné pro rozvoj dovedností (rozpočet);
- připravit plán školení údržby. Není nutné dosáhnout všech cílů během jednoho roku. Plán školení může být modulární a standardizovaný;
- vypracovat „kulturu vzdělávání“. Získat kvalifikované instruktory, spolupracovat s ostatními a vytvořit balíky pro samostudium. Zvýšit informační tok;
- restrukturalizovat pracovní proces a kariérní postup, aby pracovníci dostali motivační stimuly pro získání dovedností a možnost využít je efektivně v pracovní funkci;
- zveřejnit úspěch. Zavést systém měření prováděné údržby. Ocenění a další uznání splněných cílů mohou zvýšit interní podporu pro školící programy.

• Bezpečnost byla při činnostech údržby vždy nesporně důležitým faktorem:

- pracovníci musí vykonávat pouze ty úkoly, pro které byli řádně proškoleni;
- všichni pracovníci musí absolvovat základní bezpečnostní školení;

Používání

17 a řízení diagnostických systémů

• Vývoj systémů počítačové diagnostiky znamená, že se znalosti dopravce musí přiměřeně přizpůsobit tomuto vývoji. Zvláštní pozornost je věnována on-line a off-line systémům prediktivní diagnostiky. Systematická aplikace analýzy třecích vlastností maziv je příkladem off-line systému, zatímco pro on-line diagnostiku se doporučuje extenzivní využívání senzorů schopných registrovat data a porovnávat je s referenčními modely pro vozidla.

• Musí se nalézt optimální strategie pro diagnostiku mezi jednoduchým využitím hlášení řidičů a sběrem dostatečných a přesných dat pro personál údržby. Systematické zaznamenávání důležitých dat je velmi nápomocné za předpokladu, že informace, které se mají zaznamenávat, jsou pečlivě vybírány. Získávání a řízení přílišného počtu dat je kontraproduktivní.

• Řízení diagnostického systému by mělo být raději svěřeno specializovaným subdodavatelům s certifikovanými postupy na cyklické bázi.

Dostupnost náhradních dílů

• Podmínky smluv na nákup vozidel musí zahrnovat postupy pro logistiku náhradních dílů (přehledné seznamy, náklady, dodací lhůty atd.). U náhradních dílů souvisejících s bezpečností vozidla musí být od autorizovaných orgánů získány certifikáty dokládající původ nebo rovnocenná potvrzení.

• Objednací postupy náhradních dílů by přednostně měly probíhat přes počítač s přímým napojením na dodavatele.

• Dostupnost náhradních dílů musí být trvalá a s odpovídající mírou rotace.

Přístup k technické dokumentaci, výkresům a grafům

• Široká distribuce údržbové dokumentace v příslušném jazyce je důležitá a může být specifikována v kupní smlouvě při respektování patentů a průmyslových tajemství výrobců. Tato dokumentace musí zejména obsahovat následující:

- popis operací,
- seznam nezbytných materiálů,
- termíny údržby,

- nezbytné nástroje a zařízení,
- pracovní a bezpečnostní instrukce.

• Doporučuje se použít odpovídající a široce rozšířené podpurné počítačové programy, na které se může personál údržby ihned obrátit v případě, že potřebuje konzultaci.



- všichni pracovníci musí používat předepsanou ochrannou výbavu;
- všechny bezpečnostní předpisy a postupy musí být průběžně přezkoumávány, v případě potřeby upraveny a dodržovány.

Potřeba ekologického povědomí

Plnění předpisů týkajících se životního prostředí je nesmírně důležité při činnostech souvisejících s městskými autobusy z následujících důvodů:

- Vztahy mezi autobusovými dopravci a veřejnými autoritami jsou těsné; ať jde o veřejnou či soukromou společnost, všichni působí jako poskytovatelé veřejných služeb.
- Autobusy jezdí v exponovaném městském prostředí, kde jakékoliv špatné funkce nebo selhání v jakémkoli ekologickém aspektu mohou veřejnost či úředníky okamžitě odhalit.
- Působí stimulační efekt spočívající v tom, že tyto veřejné závazky mohou být uplatněny na všechny ostatní uživatele městského prostředí.

Proto podle konkrétních podmínek každého autobusového dopravce (stávající předpisy, místní ekologická politika nebo závazky, vlastní přístup dopravce atd.) vzniká stupnice priorit, jako například:

- Předpisy stanovující kvalitu ovzduší (například Směrnice EU) vyžadující kontrolu kvality ovzduší v městských oblastech a následné kroky. Kontrola emisí u všech autobusů k zajištění splnění příslušných emisních úrovní prosazovaných v době zahájení každého provozu (čistá paliva, dodatečné úpravy výfuků atd.).
- Místní předpisy stanovující hladiny hluku.
- Specifikace a výbava pro správné ekologické údržbářské aktivity, prováděné na veřejných prostranstvích (v případě pohonných hmot, mazadel, úniků chladicí kapaliny, výměny pneumatik atd.).
- Všechna opatření pro ochranu životního prostředí by měla být prováděna v dílnách, jako například likvidace odpadu a starých náhradních dílů, použité kapaliny (voda z myček autobusů, oleje, chladicí kapaliny atd.) nebo manipulace s plyny (například klimatizace) a kanalizační odpady.



- Všechny ostatní požadavky ochrany životního prostředí platné pro průmyslové činnosti, například ohříváče, klimatizace, kanalizace a snižování spotřeby energie.
- Nepovinné vybavení, jako solární články na ohřev vody, fotoelektrické články.

Zavedení příslušných norem, jako ISO 14000, stanoví definici prováděných akcí systému ochrany životního prostředí, jejich program, kontrolu, registraci a řešení v návaznosti na neshody, které mohou nastat.

Software pro údržbu

Dílna údržby pro městský vozový park se liší od komerční dílny pro veřejnost:

- hlavním cílem takovéto speciální dílny je zvýšit počet autobusů, které jsou k dispozici, a jejich spolehlivost;
- stará se o autobusy po celou dobu jejich životnosti a stojí za to vybudovat moderní systémy sledování, které dokáží odhalit závadu, nespolehlivé opravy nebo opakující se poruchy, které pak mohou být odstraněny analýzou a následnou nápravnou akcí;
- autobusová dílna musí zajišťovat údržbu pro velkou škálu různých vozidel od několika výrobců a karosářů s dlouhým životním cyklem.

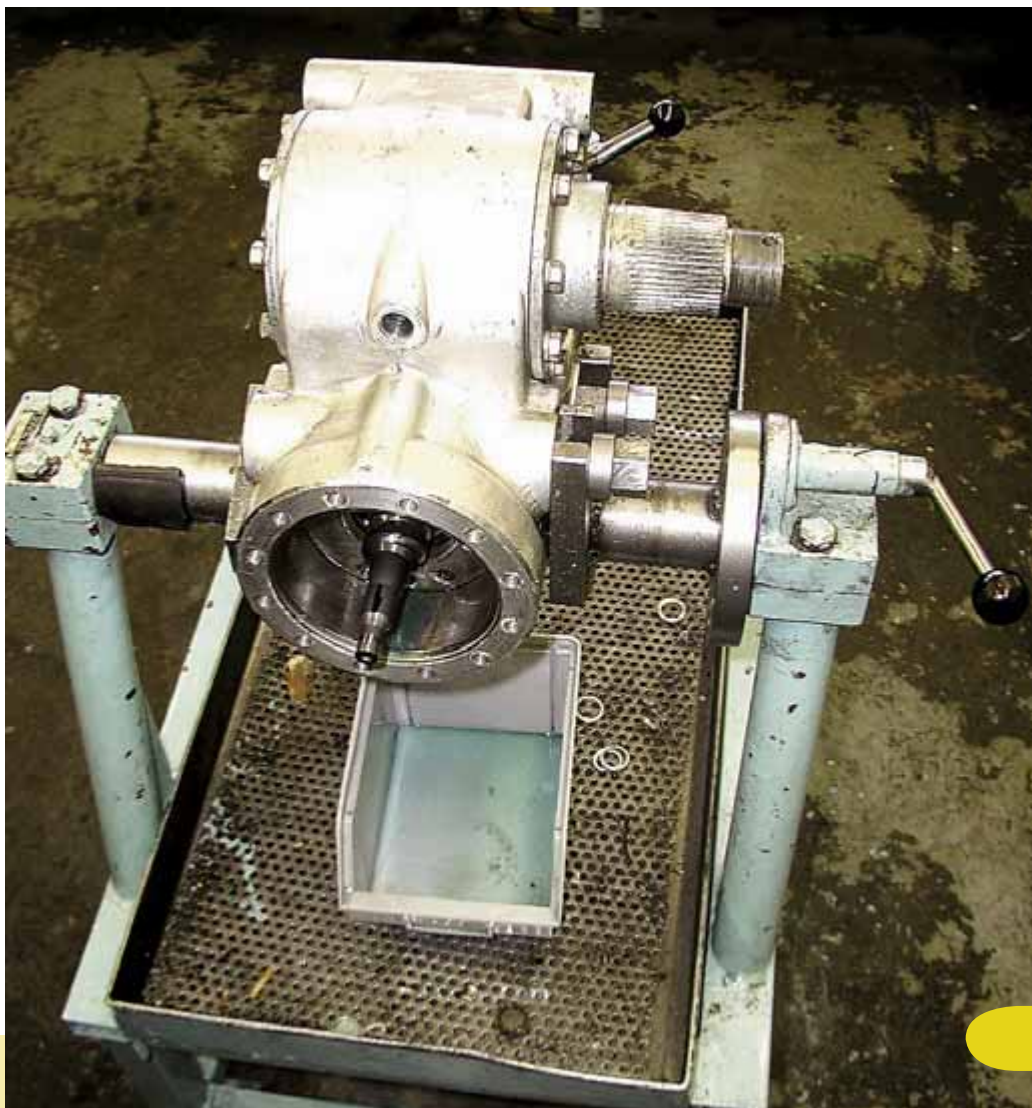
Softwarová podpora se musí vypořádat s těmito konkrétními požadavky. Vzhledem k tomu, že hlavním cílem softwaru není fakturace, ale naopak vytvoření rozsáhlé databáze umožňující analýzu nákladů, spolehlivost oprav a posílení diagnostiky, je zásadně důležitá hluboká analýza příslušného vozového parku, jeho řízení a vývoje.

Hodnotíme-li možnosti přijetí standardních programů, jsou důležitými faktory, které je nutno vzít v úvahu, snadnost změny a aktualizace softwarových programů nyní a v budoucnu.

Důležitými faktory jsou také množství zaznamenaných dat a struktury souborů, aby personál údržby mohl jednoduchým způsobem data do počítače vkládat a následně z něj získávat s minimálními požadavky na počítačové školení těchto pracovníků. Proto se musí informace na obrazovce, volitelné možnosti, velikost písma, jasnost jazyka, klíčové příkazy atd. uzpůsobit skutečnému prostředí dílny a jejím pracovním zvyklostem.

Rozvoj přístrojů pro automatizovaný vstup dat (čárové kódy, tužková čtecí zařízení, off-line záznamy atd.) jsou také důležitým prostředkem k dosažení větší rychlosti a přesnosti.

Při použití datových sítí, musí být rezidentní soubor-

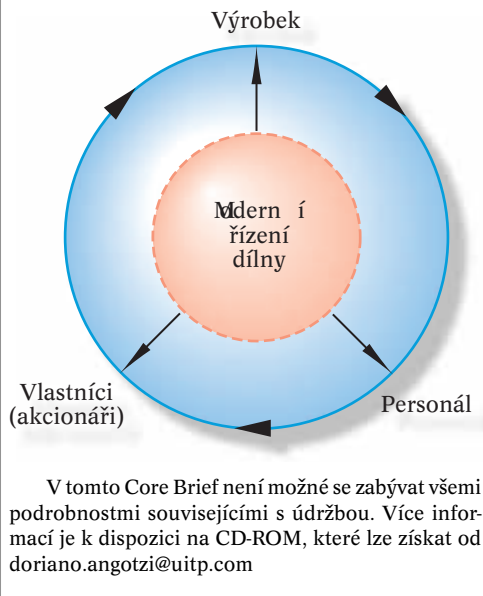


19 ry blízko jejich nejčastějších uživatelů, aby se zkrátila dálková vedení.

Velice důležité je také umožnění přístupu v reálném čase podle aktuálních potřeb; dávkové zpracování je v řadě aktivit mnohem jednodušší a zcela přizpůsobeno materiálním potřebám. Přispívá také ke snížení objemu přenášených dat.

Závěry

- Otázky řízení personálu jsou zásadní pro dosažení poskytování kvalitní údržby.
- Certifikace ISO je dobře přizpůsobená činnostem dílny a zaručuje, že identické činnosti jsou vykonávány přesně stejným způsobem v rámci celé organizace.
- Aspekty údržby musí být řešeny v rané fázi konstrukce vozidla (vozidla se snadnou údržbou).
- Aspekty údržby musí být řešeny také v rané fázi nákupu vozidla (kvalita, dodávky náhradních dílů, dokumentace atd.)
- Optimální řízení a organizace dílny je nejlepší organizační rovnováha mezi produktem (provoznoschopná vozidla, kvalita atd.), pracovníky (pracovní podmínky, školení, bezpečnost atd.) a zájmy majitelů společnosti (náklady, audity atd.). Tato rovnováha je ve všech organizacích rozdílná.



Tento Core Brief byl vypracován Autobusovou komisí UITP



UITP aneb Jak to všechno začalo

Není snad jediného čísla DP-KONTAKTu, které by neobsahovalo článek, nebo jen zmínku, o Mezinárodním svazu veřejné dopravy (Union Internationale des Transports Publics), jehož je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost aktivním členem. Jak k tomu došlo?

Na podzim roku 1964 jsem na jedné poradě uváděl poznatky a doporučení UITP, o nichž jsem se dozvěděl od známých ze zahraničí. Moje slova vzbudila pozornost nového vedení podniku a musel jsem vysvětlovat, o jakou organizaci jde. Již mezi oběma světovými válkami byly tehdejší Elektrické podniky řádným členem, nacistická okupace však vztahy přetrhala. Po válce se krátce vztahy obnovily,

avšak rok 1948 znamenal opět konec. A pak došlo ke zmíněné poradě...

Nový ředitel ing. Lacek mi uložil získat dostupné materiály a pozvat prezidenta a generálního tajemníka UITP do Prahy. Oba pánové, prezident Charles Harmel a generální sekretář André Jacobs, přijali pozvání a navštívili Prahu v době spartakiády v roce 1965, aby shlédli rozsáhlá dopravní opatření v tramvajové, trolejbusové a autobusové dopravě na Strahov. Nešetřili chválou na dopravní koncert a při jednáních projevíli zájem obnovit řádné členství Dopravního podniku v UITP. Dostal jsem příkaz členství zařadit. Po nekonečných projednáváních na nejrůznějších úřadech, výborech a organizacích se věc podařila a DP se stal řádným členem. Nejprve jsme pracovali v Mezinárodním výboru pro tramvaje, pak pro autobusy, pro metro, pro město

a dopravu a další, ředitelé DP se podíleli na činnosti Řídicího výboru UITP. Praha se stala místem zasedání, získala vysokou reputaci a těžila a stále těží ze vzájemné spolupráce všech městských dopraváků na světě.

Nemělo by smysl vypisovat všechny podrobnosti vstupu do UITP; dovolte mi však jednu malou perličku týkající se mé osoby. V době projednávání vstupu DP mi ze své vůle poslal UITP zdarma všechny podklady na mou bytovou adresu, což ovšem neušlo samozřejmě těm, kteří hlídali styk se zahraničím. Byl jsem předvolán na několik koberečků, kde mi bylo uloženo, abych UITP napsal, že není dovoleno, aby soukromá osoba dokumentaci dostávala, a aby mě vyškrtli z adresáře. A UITP odpověděl: Je naší věcí, komu co posíláme. Inu – neměli jsme to lehké.

Ing. Pavel Flajšhans

Jak to bylo doopravdy s žitavskou tramvají?

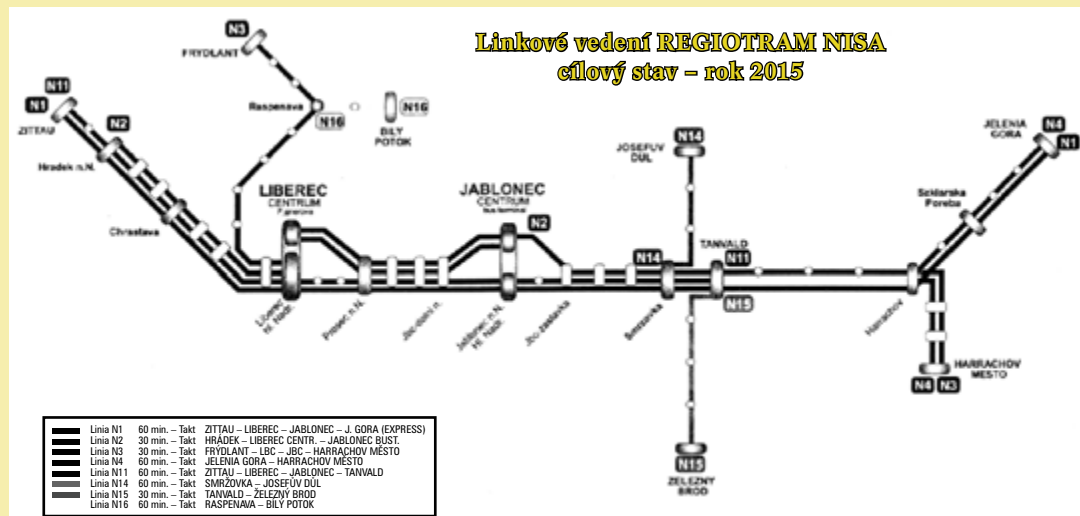


Jedna z původně žitavských tramvají v ulicích starého Mostu brzy po zařazení do provozu v roce 1921.

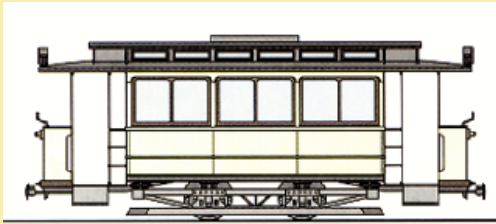
Foto: Z publikace L. Lososa „Atlas tramvají“, Nadas, 1980, E. Cettineo.

V jednom s posledních čísel DP-KONTAKTu jsme měli možnost si přečíst zajímavé povídání o tramvajích v metropoli Dolního Slezska, Jelení Hoře. Zmínka autora článku o rušení tramvajových provozů mezi Labem a Odrou v šedesátých letech 20. století se ovšem nesprávně dotkla i německé Žitavy. Ještě než se tedy dozvíme „Jak to bylo doopravdy s žitavskou tramvají?“, připomeňme si její krátkou, ale o to zajímavější historii.

Žitava, německy *Zittau*, vznikla ve 12. století při staré obchodní cestě spojující Čechy s Lužicí. Původně slovanská oblast Horní Lužice, stejně jako její centrum Žitava, byly k Sasku připojeny až v období třicetileté války. Za dob NDR byla Žitava okresním městem v kraji Drážďany a dnes je toto téměř čtyřicetitisícové město přirozeným správním střediskem oblasti trojmezí mezi Saskem, Polskem a Čechami. Společně s Libercem a Jelení Horou je významným městem příhraničního Euro-



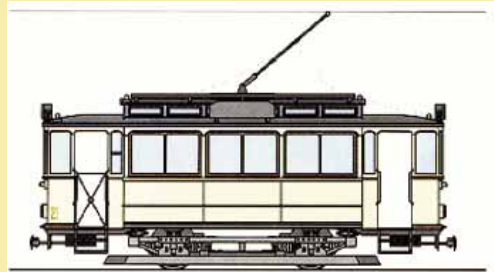
regionu NISA. První plány na zavedení městské tramvajové dopravy jsou z roku 1897 a nejspíš byly ovlivněny zahájením provozu pouliční dráhy v nedalekém Liberci a elektrifikací koňky ve Zhořelci (*Görlitz*). Ze stejné doby je i návrh na stavbu trati ze Žitavy do Hrádku nad Nisou uvažované jak pro osobní, tak nákladní dopravu lignitu z tehdejších hnědouhelných dolů. K realizaci však nakonec nedošlo. O pět let později, roku 1902, se



Převážná část prvních vozů byla jednoduché robustní konstrukce a pocházela z roku 1904. Dodala je vagonka v Budyšině. Foto: Z publikace L. Lososa „100 let MHD na Mostecku“, DPmML a Nadatur, 2001.

ve Weinau konala regionální živnostensko-průmyslová výstava. Stavební podnikatel Eduard Hennig využil této příležitosti k výstavbě 1885 m dlouhé jednokolejné trati ze Žitavy k bráně výstaviště. Trať byla postavena ze starších kolejnic dodaných z Drážďan o širším rozchodu 1450 mm. Cestující byli přepravováni ve čtyřech zapůjčených akumulátorových vozech. I když byla trať v provozu jen tři měsíce po dobu konání výstavy, svezla 270 000 osob a prokázala tak opodstatnění pravidelné tramvajové dopravy ve městě. Dne 18. srpna 1903 proto bylo rozhodnuto vystavět a provozovat pouliční elektrickou dráhu na klasickém rozchodu 1000 mm. Slavnostní zahájení provozu proběhlo ve 14 hodin dne 14. prosince 1904. Cestující mohli využívat dvou barevně odlišených linek. „Bílá“ linka ve směru sever-jih spojovala nádraží *Bahnhof* přes náměstí *Markt* s vozovnou a městskou elektrárnou. „Červená“ linka ve směru západ-východ byla zřízena především pro

zabezpečení přepravního spojení centra města s nemocnicí *Hospital*. Celá síť jednokolejných tratí měřila asi 4,5 km. O rok později došlo ke zdvoukolejnění trati „bílá“ linky v *Bahnhofstrasse* a 21. prosince 1905 byla zavedena třetí, „modrá“ linka. Pro zabezpečení provozu bylo dodáno nejprve 10 a později další dva



motorové vozy robustního, ale přesto jednoduchého a v době svého vzniku vlastně už zastaralého provedení. Měly otevřené plošiny a lyrové sběrače proudu. Skříň 7,5 m dlouhá byla určena pro 18 sedících a 12 stojících cestujících. K těmto dvanácti vozům byly roku 1905 dodány i dva vlečné vozy obdobného provedení. Pro „modrou“ linku, která od samého počátku vyžadovala provoz s vlečnými vozy, a jejíž trasa překonávala stoupání až 85 promile, byly dodány výkonnější motorové vozy a k nim naopak vlečné vozy lehčí a kratší. Přehled používaných vozidel završovala trolejová věž a sněhový pluh se zařízením na posyp soli. V roce 1909 došlo k prodloužení „červené“ linky na celkovou délku sítě 7,65 km, která už po celou dobu dalšího provozu nebyla překonána. Četnost spojů na všech linkách byla pro provinční město spíše nadstandardní – jezdilo se od rána do večera každých 6 minut. K prodlužování intervalů na dvojnásobek a následnému zastavení provozu na

„modré“ lince došlo až v souvislosti s událostmi první světové války, kdy byla většina provozních pracovníků povolána do armády. Pouliční dráha s převážně rekreačním charakterem souvisejícím s provozem dodnes fungující úzkorozchodné parní železnice do *Kurort Oybin* a *Kurort Jonsdorf* se stala ztrátovou i přes dvojitá zdražení jízdného z 10 na 15 a 25 feniků. Válku nakonec tramvaj přežila, co však už zvládnout nedokázala, byly důsledky poválečné hospodářské krize, která zmítala výmarskou republikou. Město nebylo schopno díky hyperinflaci.

Rudolf Maren

Žitavské náměstí v současnosti.

Foto: Autor



Tramvlaky II – vývoj a současný stav v Evropě

V jednom z předchozích čísel DP-KONTAKTu byla představena tramvaková doprava jako jeden z nejperspektivnějších trendů příměstské a regionální dopravy a s největší pravděpodobností jediná alternativa individuální automobilové dopravy vzhledem k možnosti další existence velkých měst a požadavkům udržitelného rozvoje. Zároveň byly uvedeny hlavní okruhy problémů jejího zavádění. Zřejmě nejzávažnější je investiční náročnost některých tramvakových projektů. Například celkové náklady na přebudování trasy z Lebachu do Saarbrückenu a přes hranice do francouzského Sarreguemines jsou odhadovány na více než 200 milionů eur. Ve Velké Británii stálo propojení Newcastle-upon-Tyne se Sunderlandem lehkými vlaky metra s využitím stávající „klasické“ železniční infrastruktury 98 milionů liber (bez započtení ceny nového vozového parku). Aby ovšem situace nepůsobila tak „beznadějně“, uvedme údaj zcela odlišné kategorie: **finanční hodnota času, ušetřeného cestujícím v systému tramvakové dopravy v regionu Karlsruhe, byla vyčíslena na 5 milionů eur ročně.**

Tyto tři údaje zřetelně dokládají nezbytnost „vícehlediskového“ přístupu k dané problematice. Pokračující živelný nárůst individuální automobilové dopravy je natolik závažný, ba doslova hrozivý, že vyvstává nezbytnost radikální změny nahlížení na problematiku financování veřejné dopravy vůbec – do obvyklých kalkulací nákladů a zisků (prováděných dosud jen v rámci jednoho dopravního podniku nebo sdružení, například integrovaného dopravního systému) bude nutno promítnat i **hodnotu času, ušetřeného cestujícím, neznečištěného ovzduší, krajiny neznehodnocené dopravními stavbami a další.** Vícehlediskový přístup se musí promítnout i do zcela nového nazírání na financování „veřejné dopravní“ staveb i provozu veřejné dopravy. **Například:** proč mají dopravní stavby, které

svým charakterem petrifikují nežádoucí vývoj, platit ze svých daní i občané, kteří se chovají „dopravně ekologicky“ (a kteří by případně byli ochotni k takovému **trvalému** chování se městu smluvně zavázat)?! **Nebo:** proč se dosud širší neuplatňuje praxe zavedená již před několika lety v italském Miláně: „mýtné“ – značně vysoké poplatky pro řidiče, kteří „pohrdnou“ komfortně vybavenými záchytnými parkovišti a „subjektivně musí“ vjet do centra, přičemž toto „mýtné“ se využívá k (spolu)financování veřejné dopravy?

I tyto možnosti je nutné uplatňovat ve „vícezdrojovém“ financování projektů veřejné (a tedy především tramvakové) dopravy, o němž jsme hovořili v první části.

Přesto se však dosud tramvaková doprava v Evropě nezavádí takovým tempem a v takovém rozsahu,

Studie francouzského tramvaku Avantio.



jaký by odpovídal jejímu „existenčně ekologickému“ významu. Podíl viny na tom mají organizační, legislativní a další problémy, jejichž důsledkem je mimo jiné i to, že projekty zatím nejsou dostatečně koordinovány, což zbytečně zvyšuje náklady (a vynakládané úsilí) zejména na vývoj tramvakových vozidel. Celkově se na tomto stavu zřejmě podílejí i další dva faktory, o nichž v první části nebyla zmínka:

1. rozdílná struktura, kvalita a rozsah železniční (a silniční) sítě „zdeděné po předcích“,
2. současný stav a funkčnost této sítě, respektive stupeň její degradace v uplynulých desetiletích. Tyto souvislosti budou objasněny ve třetí části, na konkrétních možnostech (a projektech) nebo „předprojektových“ úvahách v České republice.

„Průkopníkem“ tramvakové dopravy je německé Karlsruhe. Toto město má i s přílehlou aglomerací přibližně 1,2 milionu obyvatel na ploše 30 tisíc km². Již před dvaceti lety přijalo město filozofii budovat tramvajovou síť a průběžně ji rozšiřovat. Vůdčí myšlenkou je „přiblížit tramvaj k lidem, a ne lidi k tramvajím“. Cílem je dosáhnout stavu, kdy docházková vzdálenost k tramvaji nikde nepřesáhne 500 metrů, dále umožnit cestujícím co největší dojezdové vzdálenosti – hlavně ve směru do centra – bez přestupů a (následně) vytěsnit automobilovou dopravu – jak cílovou (zejména do zaměstnání), tak průjezdovou – ze středu na okraj města. Je třeba se snažit komfortem, kulturností, rychlostí, příznivým vlivem na životní prostředí a celkovou kvalitou přepravy – a ovšem i cenovými relacemi přimět občany města a přílehlých obcí k dobrovolnému opuštění aut při

dojíždění za prací, za nákupy a kulturou. Dosavadní fascinaci vlastním vozidlem je nutno přenést na prostředky veřejné dopravy. Ty ale musí být k dispozici ve vyhovujících intervalech 24 hodin denně; pokud tomu tak nebude, lidé budou dále jezdit autem.

Dnes jezdí do centra Karlsruhe pouze auta, která tam „objektivně“ vjet musí. Za tím účelem byla 22 u většiny tramvajových zastávek mimo vnitřní město



Od července 2001 jezdí tramvaky z Karlsruhe až do 80 kilometrů vzdáleného Heilbronn. Na snímku stanice před hlavním nádražím v Heilbronn, kde tramvaky sjíždějí z železniční trati a pokračují po ulicích do centra města.

21 vybudována malá záchytná parkoviště pro 10 až 150 aut a přístřešky pro jízdní kola. V průběhu let se modernizací tramvajových vozidel a postupným budováním a rozšiřováním nových tratí podařilo docílit toho, že přibližně 40 % cestujících jsou řidiči aut, kteří někde na trase odstavili svoje auto a dál pokračují veřejnou dopravou. V nejexponovanější části vnitřního města – na pěší zóně – jede každých 50 vteřin nějaká tramvaj. V této oblasti se ročně přepraví přibližně 85 milionů cestujících. Nejdelší tramvaková trať v této aglomeraci – včetně využití sdíleného úseku trati Německých drah – je přibližně 200 km, průměrná dojezdová vzdálenost je 30 km.

První studie vozidel, která mohou jezdit po tramvajových kolejích i po tratích Německé dráhy, byly zahájeny v roce 1984; první „sdílená“ trať mezi Karlsruhe a Brettenem byla zprovozněna o osm let později (tato doba ovšem zahrnuje i vývoj, zkoušky a schvalování vo-

zidel zcela nového typu). Již dva roky nato, v roce 1994, byl zahájen provoz na tramvakové trati ze Saarbrücken do Forbachu. Propojení tramvajové trati s tratí Německé dráhy tvoří styk dvou proudových soustav – 750 V ss (město) a 15 kV 16,7 Hz (DB). Styk tvoří neutrální pole o délce 70 metrů, které tramvaj projíždí setrvačností. V dostatečné vzdálenosti před neutrálním polem je vjezdové návěstidlo, kterým se povoluje vjezd tramvaje na trať DB. Zvláštností sdílené trati na Baden-Baden je to, že po ní jezdí souběžně i vysokorychlostní vlaky ICE rychlostí až 200 km/h.

Integrované tramvaje v Karlsruhe jsou provozovány na základě podmínek a výjimek, které stanoví respektive uděluje německý drážní úřad. Celková legislativa pro tramvakový provoz není ještě definitivně dořešena – technický vývoj totiž předbíhá přípravu norem. Na obhajobu tohoto stavu je však možno uvést, že za uplynulých 10 let provozu těchto tramvajů na městských tratích a tratích DB nedošlo v tomto systému provozu k žádné nehodě. Řidiči tramvaje mají kvalifikaci jak pro městský provoz, tak pro řízení vozidel na tratích DB. Dopravní podnik má společný stav řidičů s DB. Jsou to univerzální strojvedoucí, kteří výrazně přispívají k flexibilitě celého systému.

Již obě první karlsruhské tratě byly přijaty velmi příznivě – vzrostl počet cestujících a modální propojení – v samotném Karlsruhe až na 40 %. Tento úspěch vzbudil zájem řady dalších měst a regionů o tramvakovou dopravu – nejdále projektová příprava v současnosti pokročila v Kasselu, Braunschweigu a v Brémách, celý okruh tramvakových tangent k radiálně z města vybíhajícím tratím metra a nadzemní rychlodráhy připravuje Mnichov. Tramvakové trati podle karlsruhského modelu se dále připravují nebo již budují či rozšiřují v Saarbrücken, Chemnitzu, Aachenu, Heilbronn, Rostocku, Ulmu, Osnabrücku, Paderbornu a Kielu. Zajímavé řešení volilo město Zwickau, kde lehká kolejová vozidla příměstské dopravy zajíždějí do centra po kolejových splátkách 1435/1000 mm. Česko-německo-polský projekt „Regiotram Nisa“ bude podrobněji popsán ve třetí části tohoto článku. V Rakousku se tramvakové trati připravují nebo budují v Grazu a St. Pöltenu, ve Švýcarsku v Genfu, ve Slovinsku v Lublani. V Anglii

kromě již zmíněné trati z Newcastle do Sunderlandu jsou připravovány tramvakové trati v Nottinghamu a v Kentu a v Cardiffu ve Walesu.

Francouzské státní dráhy začaly uvažovat o sdílení tratí v roce 1993. Byly zpracovány studie pro řadu měst a v roce 1998 bylo rozhodnuto o vybudování sítě tratí v regionu Mulhouse pro tramvaje a lehká kolejová vozidla (železničního typu), která má zahrnovat i „sdílené“ úseky klasických železničních tratí. Konkrétní podobu má také projekt tramvakové trati z Aulnay-sous-Bois do Paříže, ve stadiu předprojektových úvah jsou tramvaky v (okolí) Nantes, St. Etienne a v Île de France. Do tohoto výčtu je možné zahrnout i již zmíněnou trať z Lebachu přes Saarbrücken do Sarreguemines, i když její vznik byl iniciován německou stranou. Další „mezinárodní“ tramvaková trať ze Ženevy do francouzského Bellegarde zahájila provoz začátkem září 2001.

Existují ovšem i další projekty a realizace podobného určené jako tramvaky, které jim v některých parametrech konkurují: různé systémy spojení letišť nebo městských satelitů s centry – monorail, lehká kolejová vozidla nebo již uvedené lehké metro na „klasických“ (nesdílených) tratích. Všechny však mají společnou nevýhodu: v centru vždy musí končit prostorově a stavebně náročným terminálem, na němž většina cestujících musí přestupovat na jiný druh dopravy. Tento terminál je vždy rigidní stavbou, které je nutno – obdobně jako stanicím metra – ostatní povrchovou (především veřejnou) dopravu náročně přizpůsobovat. Naproti tomu tramvaky „vystačí“ s běžnými tramvajovými zastávkami – není nutno budovat ani investičně, stavebně a prostorově rovněž náročné mezilehlé stanice – a nevdají jim výluky ani případné trvalé přeložky tratí a principiálně ani změny tras. Za určitých podmínek mohou tramvakové soupravy využívat i kapacity tramvajových vozoven a opraven. Tato flexibilita je v projektových úvahách dosud málo doceňována – její význam roste zejména v historických centrech měst, kde se navíc zkracuje věk budov, které zasluhují památkovou ochranu, ze stovek na desítky let a prostory pro dopravní stavby se hledají (a získávají) stále obtížněji.

Dr. Jaroslav Závada

Vzpomínka na Sovětský svaz



Prasnice hledá něco na zub na hlavní obchodní ulici v gruzínském městě Ozurgeti. Za ní starý typ sovětského trolejbusu ZIU 9 na lince, která se drží ze všech sil v provozu. Vždyť i vozovna je doslova pod širým nebem na zelené louce za městem směrem na druhé největší město Gruzie – čtvrtmilionové Kutaisi.

Bývalý Sovětský svaz měl světový primát v počtu měst, kde městskou dopravu zajišťovaly trolejbusy. I po rozpadu tohoto impéria se v nástupnických republikách udržely trolejbusové provozy, a to i v malých městech. Vozový park je v mnoha případech dost zastaralý a i technické zázemí není na patřičné úrovni. Ve velkoměstech (Moskva, St. Petěrburg, Tbilisi, Kyjev, Rostov, Kutaisi, Riga, Kišinev, Taškent, Ašchabad...) jezdí nové vozy, ale v těch menších městech s menší linkovou sítí se vidí ještě ledacos.

Autonomní republika Adžaria (součást Gruzie), sousedící s Tureckem, je známá tím, že podél všech silnic, ale i v některých městských ulicích se prochází i odpočívá hovězí dobytek. Je to typické a krásy jsou zde velmi vážené, prý z dob islámu. Ale také proto, že spasou veškerou trávu podél cest, silnic a čajových plantáží, takže nikde nejsou vidět zarostlé příkopy trávy a kopřivami. Dobytek se proplétá mezi auty, nebo spíše auta mezi ním. Pohled na odpočívající telátko uprostřed ulice v hlavním městě Batumi není zvláštností a několikrát jsem byl svědkem, kdy hovězí hlava nakoukla na zastávce trolejbusu do otevřených dveří vozu – jen nastoupit.

Jako protiklad působí gruzínské město Ozurgeti (dříve Macharadze), které je od hranic Adžarie vzdáleno jen několik kilometrů. V tomto třicetitisícovém městě jsem spatřil trolejbusy, jak se proplétají mezi prasaty a prasátky. V okolí Ozurgeti se nespotebuje tolik vepřového masa, a tak prasata volně běhají a všude ryjí i po silnicích a ulicích. Stejně jako je ve městech Adžarie trpěn hovězí dobytek, v Ozurgeti jsou přehlížena prasata a zastánci vepřového masa jsou dokonce vážena.

Text a foto: Jan Dvořák (redakčně upraveno)

Český veterán Škoda 9 Tr na lince č. 2 vyjíždí společně s ruským veteránem z konečné u tržiště Centralnyj rynek v samém centru stotisícového hlavního města Adžarie – Batumi.



Co nás čeká v Evropské unii

V červnových dnech budou občané České republiky hlasovat v referendu o vstupu do Evropské unie. A náznaky toho, co nás zaměstnance Dopravního podniku, v EU čeká, můžeme číst již nyní nejen v celostátním tisku, například Hospodářské noviny, ale i v našem DP-KONTAKTU. Zvláště v posledním, květnovém, čísle bylo možné budoucnost vyčíst v několika článcích.

Nejbližší budoucnost, to mám na mysli zhruba období deseti let. Za tu dobu lze očekávat vzestup České republiky na srovnatelnou úroveň s ostatními zeměmi EU. Deset roků, to je i doba, za kterou jsou dostupné údaje například o dopravních podnicích na území bývalého východního Německa. Ty pak mohou být příkladem varianty vývoje, který se může týkat i pražského Dopravního podniku. Já vím, Praha není Německo, má svoje odlišnosti provozu. Ale Německo je součástí Evropské unie a Česká republika bude asi také a potom podmínky budou ne-li stejné, tak alespoň podobné.

V oblasti technické nás mohou čekat změny asi především ve skladbě tramvají, kde se dočkáme zavedení provozu nových moderních nízkopodlažních tramvají. Možná, že i ve větším počtu. Pokud se podíváme například do německých Drážďan, tam probíhá v letech 1996 až 2006 stoprocentní výměna vozů T4 za nízkopodlažní. Autobusy budou pokračovat v nárůstu nízkopodlažních vozů a metro v obnově vozů rekonstrukcí a nákupem nových. Zcela nový způsob lze očekávat v systému údržby a oprav všech vozů, neboť v Evropské unii je zcela běžné, že pracovníci dopravního podniku provádí jen lehkou, denní údržbu a větší opravy zabezpečuje výrobce.

Ještě větší změny lze očekávat v oblasti zaměstnancké. Nazval bych je přímo převratnými změnami. Začátek změn byl již vytvořen vznikem personálního úseku a útvarů řízení lidských zdrojů a organizace a technika řízení. Zaměstnanci se tak mohou těšit na intenzivní odborná školení a vzdělávání, zvyšování mo-

tivace a oceňování podle schopností. Toto je nezbytné pro další vývoj podniku v očekávaném konkurenčním prostředí. I když se to nezdá, konkurence soukromých firem je blízko. Například firma Connex s působností na území celé EU provozuje městskou dopravu v mnoha městech, rozšiřuje stále svoji oblast činnosti a začala působit i na území České republiky, například v Ostravě jezdí její autobusy na devíti linkách.

Dají se předpokládat i velké změny v počtech a složení zaměstnanců. Podnik čeká také generační výměna, neboť významná část pracovníků je starší padesátí let. A jestliže se podíváme na vývoj v dopravních podnicích Berlína a Drážďan, a pokud by stejný postup následovala i Praha, čeká zaměstnance velmi nepřijemná věc. Během posledních deseti let se tam při stejných dopravních výkonech snížil počet zaměstnanců o polovinu! Zvláště v EU je velký boj o peníze, to znamená i hledání velkých úspor. Ty přinese pouze velká modernizace a s ní spojené propouštění zaměstnanců, které přinese další úspory.

Jeronym Havel,
vozovna Hloubětín

Zastávková služba...

...je souhrnný název činností, které mají cestujícím usnadnit orientaci v cestování městskou hromadnou dopravou. Připomínám to záměrně, protože je normální, a to nepřeháním, že zaměstnanci této instituce to chápou poněkud osobitě... Totiž – pokud mají práci v autobusové zastávce, bez zábran si postaví služební auto do míst, kde by měl autobus obsluhovat cestující. Pokud se jedná o zastávku typu „záliv“ novějšího provedení, kde se počítá s prostorem pro kloubový vůz, není problém. Bohužel v kratších „zálivech“, když si tam postaví své vozidlo tito specialisté, dochází k nesouhlasnému přistavení autobusu s hranou zastávky a vznikne tak nebezpečná mezera.

Zastavil jsem citybus do krátkého zálivu tak, že přední dveře byly u chodníku a třetí dveře vzdáleny

zhruba do 50 centimetrů. Jinak to nešlo, protože mi překážel skříňový vůz Zastávkové služby, který stál od staničního sloupku směrem do prostoru zastávky. Prostředními dveřmi chtěla vystoupit žena s kočárkem, který před sebou tlačila. Zřejmě byla i trochu nepozorná a předními kolečky nedosáhla až na chodník, a tak propadly do prostoru mezi chodník a hranu citybusu. Dítě v kočárku bylo zakurtované, nemohlo tedy vypadnout, ale paní se vyproštění v první chvíli nedařilo, až jí pomohl kočárek nadzvednout a postavit na chodník blízko stojící muž. Nikoho z pracovníků Zastávkové služby, jak byl vůz označen, jsem v prostoru zastávky neviděl. Když jsem objížděl jejich vozidlo, co nevidím? Pánové seděli v kabině svého skříňového vozu a svačili.

Proto bych chtěl připomenout všem, kteří jsou zúčastněni na podobných akcích v prostoru zastávky, že část vymezená příslušnými dopravními značkami má sloužit především pro nástup a výstup, rozhodně to není plocha pro jejich vozidla. Arzenál potřeb k technickým úkonům v zastávce není tak těžký (včetně sklenářů a čistící služby), aby tam museli stát a nemohli si pro patřičnou potřebu zajít do vozu, nebo si je tam napřed nanosit a pak pracovat.

Neuvědu, kdy a kdo to tehdy svačinkováním překážel, poskytl bych tím alibi jiným posádkám, které nejsou lepší. Tak překážejí všichni a běžně, vlastně jsem ještě neviděl stát jejich vozidla jinak než v zastávce.

Vzhledem k tomu, že samotným zúčastněným zaměstnancům tento problém „nedochází“, že překážejí řádnému a bezpečnému výstupu a nástupu cestujících, bylo by vhodné, aby jim to zodpovědný nadřízený vysvětlil.

Vili Sebera, garáž Řepy

Možná si mnozí z vás všimli, že celý měsíc duben probíhala na stránkách intranetu anketa pod názvem „Jaký kalendář v roce 2004?“. Připravil ji pro vás útvar marketingu ředitelství především proto, že šlo o výběr tématu pro stolní kalendář, který je určen zejména pro zaměstnance naší společnosti, a proto by měl zvláště jim vyhovovat.

Mohli jste si vybrat ze tří témat:

1. kreslené obrázky vozidel MHD,
2. vyobrazení jízdének MHD,
3. fotografie stanic metra.

Během trvání ankety byl zaznamenáván průběh hlasování, který se v konečném výsledku ukázal takto:

Jaký námět stolního kalendáře pro rok 2004?

Celkem hlasovalo lidí: 368

- obrázky vozidel 57,88%
- stanice metra 28,80%
- jízdénky MHD 13,32%

Z výsledků hlasování tedy vzešel vítěz a již nyní můžeme říci, že se po celý příští rok budeme setkávat



Vybírali jste stolní kalendář

s kreslenými obrázky vozidel městské hromadné dopravy od historických po současné od ing. Ivo Mahela.

Děkujeme vám za účast v anketě i za podnětné připomínky a náměty.

Referát marketingu

Ukázka fotografie stanice metra



Ukázka jízdénky



Ukázka kresleného vozu

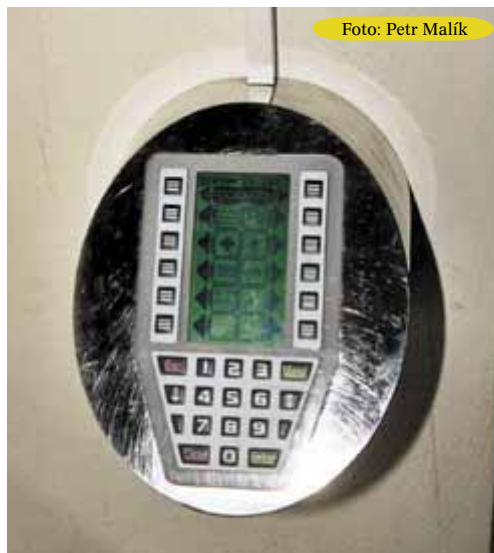
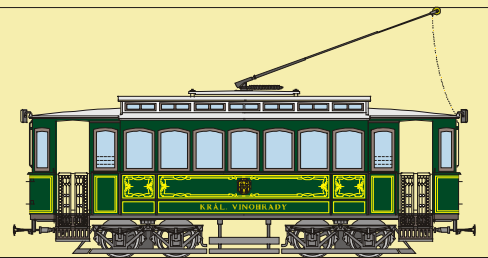


Foto: Petr Malík

Elektronický docházkový systém v budově Centrálního dispečinku

Na pracovišti ředitelství společnosti v Sokolovské ulici byl v roce 2002 uveden do provozu elektronický docházkový systém Alimex-Client. V letošním roce se provoz systému rozšiřuje na pracoviště v budově Centrálního dispečinku. Po instalaci technického zařízení a systémového nastavení byl 1. dubna 2003 zahájen zkušební provoz, jehož cílem je nejen prověření technického a systémového vybavení, ale především seznámení zaměstnanců s novým způsobem evidence docházky.

Na obou místech je provoz systému identický, kromě čtecích zařízení, která se liší zobrazováním důvodů nepřítomnosti. Na rozdíl od turniketů v Sokolovské ulici (zobrazování číselným kódem), jsou v budově CD instalovány terminály, na kterých jsou důvody nepřítomnosti zobrazovány piktogramy.

Předpokládaným datem pro uvedení docházkového systému v budově CD do rutinního provozu je po vyhodnocení zkušebního provozu 1. červen 2003.

Zaměstnanecský útvar ředitelství

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Automechanik Junior 2003

Zodpovědět v určeném časovém limitu 150 náhodně vybraných teoretických otázek, (včetně německé či anglické verze), projít 7 poznávacích stanovišť, kde bylo nutné rozpoznat druhy tlumičů, pneumatik, správně pojmenovat části alternátorů, spojky, závitů a nástrojů. Splnit na deseti pracovištích 25 minutový časový limit v praktické části soutěže. A také prokázat získané



dovednosti při odstraňování simulovaných závad na automobilech typu Opel Vectra, Škoda Felicia, Octavia, Fabia, Favorit a Toyota, které byly poskytnuty pro soutěž Automechanik Junior 03 několika sponzorskými autoservisy a pořadatelskými školami.

Ze shora uvedeného je jisté zřejmé, že semifinálové kolo pražských škol odborné soutěže Automechanik Junior 2003, jehož byla naše škola spolupřátelstvem, a které se konalo v rámci veletrhu Pražské motoristické jaro ve výstavním areálu v Letňanech, bylo velmi náročné. O to více nás těší, že mezi 23 žáky oboru automechanik, kteří reprezentovali 9 pražských škol, se naši žáci dokázali prosadit. První místo získal Jaroslav Báča a Lukáš Hypš byl třetí. Další dva naši zástupci se také neumístili špatně, obsadili 6. a 10. místo. Potvrdili tak trend posledních 3 let, že naši automechanici patří k nejlepším v Praze.

Podle regulí soutěže postupují první dva žáci do celorepublikového kola. Znamená to, že i finále soutěže Automechanik Junior 2003, které se koná v Českých Budějovicích, bude s účastí naší školy. Jaroslavu Báčovi držíme palce, aby svými znalostmi a dovednostmi dokázal přesvědčit i tam.

Sportovní přivítání jara

5 týmů pracovníků naší školy a tým hostů z ředitelství Dopravního podniku si přišly 26. dubna zasportovat na hřiště na Třebešíně. Náš, již tradiční, jarní turnaj v malé kopané nemá sice ambice na mimořádné sportovní výkony – i když i ty byly na hřišti k vidění, a to zejména u hráčů týmu, které se umístily na 1. a 2. místě – ale je to určitě milé, přátelské setkání se sportovní aktivitou. V týmech reprezentujících školy Moravská a Motol a v týmu generálního ředitelství nastoupili svorně muži i ženy. Ani o „fanoušky“ jednotlivé týmy neměly nouzi, a mnohý utrpěný šrám vypovídá o zarpulosti boje o míč a o vítězství... Tým ředitelství obhájil loňské druhé místo a zvítězil tým provozovny Košíře.



Řekni drogám ne!

Na protidrogovou prevenci není nikdy brzy. Není nutné si myslet, že protidrogová prevence musí být jen a jedině o drogách – jaké jsou, jak se jim vynout, co nám hrozí a podobně. Není dobré věci zjednodušovat a generalizovat. Drogy totiž nejsou jen zlo. Látky, které ovlivňují psychiku, slouží každý den v každé nemocnici a medicína by se bez nich těžko obešla. Droga – tedy látka ovlivňující psychiku – není sama o sobě zlá či nebezpečná. Nebezpečný je způsob a okolnosti jejího zneužívání. Drogou, a to smrtelně nebezpečnou, se může stát leccjaký lék. Koneckonců legálními drogami jsme obklopeni každý den.

Již přístup a zacházení s návykovými látkami obecně (ať už jde o léky, alkohol, či cigarety) může být dobrým preventivním faktorem. Není přece nutné řešit kdejaký stres či bolest hlavy polykáním různých prášků (i když tento přístup nám vnucuje reklama), stejně jako není nutné sahat v podobných situacích po cigaretě nebo po „panáku“. Právě správné postupy při řešení zátěžových situací v běžném životě mohou být velmi účinnou nespecifickou protidrogovou prevencí.

Nemusí zde jít jen o výskyt podobných situací přímo v rodině. Stejně důležitý je postoj rodičů vůči obdobným situacím v okolním světě – třeba na televizní obrazovce. Děti jsou k těmto přístupům velmi vnímavé, a to od nejtěplejšího věku.

Nemá smysl hledat „nejoptimálnější“ věk, kdy začít s prevencí proti drogám. Nikdy není brzy. Jde jen o to, najít vhodnou formu a obsah přiměřený věku dítěte. (Příště – Mluvíme-li o drogách, pak otevřeně.)

Text a foto: sou

KULTURNÍ TIPY NA ČERVEN

KINO

Z připravovaných červnových premiér v našich kinech vybíráme:

Identita

V thrilleru režiséra Jamese Mangolda se uprostřed bouře schází deset lidí, z nichž si každý střeží své osobní tajemství. Řidič limuzíny (John Cusack), televizní hvězda 80. let (Rebecca DeMornay), policista (Ray Liotta), který převáží zabijáka (Jake Busey), prostitutka (Amanda Peet), novomanželský pár (Clea DuVall a William Lee Scott) a rodina v krizi (John C. McGinley, Leila Kenzle, Bret Loehr) nacházejí přístřeší ve zpustlém motelu, který provozuje nervózní noční správce (John Hawkes).

Když ale návštěvníci začnou jeden po druhém umírat, úlevu z nálezu přístřeší rychle vystřídá strach. Všichni si brzy uvědomí, že pokud chtějí přežít, budou muset odhalit tajemství, které je svedlo dohromady.

V kinech od 19. června 2003.

Telefonní budka

Telefonní budka může člověku změnit život. Možná to zní nepřilíh pravděpodobně, ale v příběhu z dílny scénáristy Larryho Cohena a režiséra Joela Schumachera to tak určitě je. Ve veřejné telefonní budce zazvoní telefon. Instinktivně ho zvedne Stu Shepherd (Colin Farrell), mediální konzultant, který jde náhodou kolem a rázem se tak ocitne v pastí. Pak zjistí, že přistoupil na komplikovanou hru. „Zavěšš“, říká volající (Kiefer Sutherland), „a je po tobě“. Překvapivě a šokující násilí v blízkosti budky upoutá pozornost policie, která přijede posílána malou armádou ostrostřelců. Domnívají se, že ten nebezpečný muž je Stu a ne neviditelný volající.

„Dvacet let jsem přemýšlel o tom, jak natočit film v telefonní budce,“ říká k filmu Larry Cohen, úspěšný režisér současných nezávislých snímků a neméně úspěš-

ný scénárista. „Je to jedinečná past – přímo uprostřed města, obklopený tisíci lidmi. Představoval jsem si scénář, v němž nemůžete vystoupit z telefonní budky, která se pro vás stane skleněnou rakví. Všichni na vás vidí, a nikdo neví, že jste terorizován uvnitř telefonní budky. Dokonalá past.“

Jak se záměr autorů zdařil, můžete posoudit v kině od 26. června 2003.

HUDBA

Na červen se chystá pořádná porce zajímavých koncertů a bude těžké jich z takové nabídky vybrat jen několik. Vezměme to tedy podle dat: v T-Mobile Aréně se v pondělí 16. června představí, v současnosti mezi fanoušky tvrdší hudby velmi populární, američtí „nu-metalisté“ **Linkin Park**. 17. června je pak minimálně hned trojice koncertů, které stojí za pozornost – v klubu Futurum se na jediném koncertě v Čechách po dvouleté odmlce představí legenda českého gothic rocku, jihlavská kapela **XIII. století**, v T-Mobile Aréně vystoupí pro změnu art rocková legenda, skupina **Yes** (tentokrát i s Rickem Wakemanem) a konečně Kongresové centrum přivítá soubor seskupený kolem kytaristy Roberta Frippa (který jej, mimochodem, založil už v roce 1969), **King Crimson**. Ve čtvrtek 19. června je do Kongresového centra naplánován koncert americké písničkářky **Suzanne Vega** a hned na to, v pátek 20. června přivítá pro změnu T-Mobile Aréna muž, který se dokáže pohybovat od hardcore a punku k taneční elektronice a ambientu s naprostou samozřejmostí a elegancí. Řeč je pochopitelně o Richardu Melville Hallovi, známém jako **Moby** (mimochodem své „umělecké jméno“ zvolil vcelku přiléhavě, protože jeho praprastrýcem byl Herrman Melville, autor Bílé velryby, tedy Moby Dicka).

Sobota 21. června není pouze dnem konání fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele, ale i dnem, kdy by se v nově otevřeném prostoru Stromovka music

garden měly objevit pražská elektronicko-industriální formace **No Name Desire** a dva hosté ze Slovenska, trnavský elektronický soubor **K.I.F.O.T.H.** a originální kultovní formace slovenské alternativní scény, skupina **Lahká múza**, která sklízí úspěchy i na festivalech gothic či dark wave hudby v Německu, Polsku nebo Rakousku.

Další den se dvěma koncerty najednou je úterý 24. června, kdy v T-Mobile Aréně vystoupí se svým sólovým programem zpěvák Depeche Mode **David Gahan** a v Paláci Akropolis brazilská metalová veličina z města Belo Horizonte, skupina **Sepultura**.

Za zmínku určitě stojí i festival Go Planet Roxy, který ve dnech 20. a 21. června přivede do Tábora, konkrétně na plochu letiště tamního aeroklubu, takové interprety jako jsou například Morcheeba, Moloko, Asian Dub Foundation, Chumbawamba či Marilyn Manson a za domácí hudební scénu třeba Čechomor, Sunshine, Hypnotix, J.A.R., Wohnout, Vypsaná fixa, Support Lesbiens, Buty, November 2nd a mnohé další. **-mis-**

Skupina Lahká múza.

Foto: Internet



Náhrady a pojistná plnění neosvobozená od daně z příjmů

Dani z příjmů fyzických osob podléhají zejména následující plnění:

1. Plnění přijatá jako náhrada za ztrátu příjmů, což jsou náhrady za ztrátu na výdělků, náhrady za zničené, poškozené či odcizené zásoby.

Náhrada za ztrátu na výdělků z úrazu, který není kvalifikován jako pracovní, a který vyplatila pojišťovna ze soukromého pojištění klienta, není příjem za závislé činnosti (i když je vypočítávána v závislosti na ušlé mzdě) a patří do daňového příznání do § 10 zákona, jako ostatní příjem. Je-li u zaměstnance náhrada menší než 4 000 Kč za rok, nepodává zaměstnanec daňové příznání a daň neplatí.

O náhradu za ztrátu příjmů se jedná například v případě, že fyzické osobě se ztratilo (bylo odcizeno) ze skladu zboží, které prodává ve svém obchodě. Od pojišťovny obdržené plnění podléhá dani a zahrne se do příjmů do § 7 – příjmy z podnikání a jiné samostatné výdělečné činnosti.

2. Náhrada škody na majetku, který je zahrnut do „podnikání“

Kdy se ženě započte dítě pro nižší důchodový věk?

Vždy, pokud osobní péče ženy trvala po celou dobu od narození dítěte do jeho zletilosti. V některých případech však zákon nepožaduje, aby tato osobní péče o dítě trvala po celou dobu od narození do zletilosti dítěte. Podmínka výchovy dítěte pro nárok ženy na starobní důchod se totiž považuje za splněnou i tehdy, jestliže žena o dítě osobně pečovala do dosažení zletilosti alespoň po dobu 10 roků. Dále, jestliže se žena ujala výchovy dítěte až po dosažení 8. roku jeho věku, ale osobně o dítě pečovala ve věku do dosažení jeho zletilosti alespoň po dobu pěti roků. Dítě se ženě pro nižší důchodový věk též „započte“, jestliže o dítě pečovala alespoň poslední 3 roky před dosažením důchodového věku.

Kdy mám nárok na starobní důchod, když jsem měla 2 děti, ale jedno zemřelo ve 2 letech?

Pokud žena pečovala o dítě od jeho narození do jeho

Jestliže byl majetek zahrnut do obchodního majetku pro výkon podnikatelské nebo jiné samostatné výdělečné činnosti v době vzniku škody, je náhrada za způsobenou škodu zdanitelným příjmem.

3. Náhrada škody na majetku sloužícím v době vzniku škody k pronájmu

Daňový režim je obdobný jako ve výše uvedeném bodě 2. Tzn., že pokud došlo ke škodě na majetku sloužícím v době vzniku škody k pronájmu, není následně přijatá náhrada škody osvobozená od daně.

4. Plnění z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou v souvislosti s podnikatelskou nebo jinou samostatně výdělečnou činností

Pokud podnikatel způsobí v souvislosti se svým podnikáním škodu jiné osobě, je v souladu s občanským zákoníkem povinen způsobenou škodu nahradit.

V praxi mohou nastat různé případy:

a. Podnikatel v rámci podnikatelské činnosti způsobí škodu na majetku nepodnikateli. Náhradu škody obdrží od pojišťovny přímo poškozený občan – nepodnikatel. V tomto případě je poskytnutá náhrada od

daně z příjmů osvobozena.

b. Podnikatel v rámci podnikatelské činnosti způsobí škodu na majetku nepodnikateli. V rámci urychlení vyřízení škody zaplatí podnikatel občanovi – nepodnikateli škodu a pojišťovna mu pak náhradu refunduje. Příjem občana je od daně osvobozen.

c. Podnikatel v rámci své činnosti způsobí škodu na majetku jinému podnikateli. Ten však majetek nemá zahrnutý v „podnikání“, proto přijatá náhrada bude od daně osvobozena.

d. Podnikatel v rámci své činnosti způsobí škodu na majetku jinému podnikateli, který má tento majetek zahrnutý v „podnikání“. Pokud ho má i pojištěný, obdrží plnění pouze z jedné pojistky. Plnění bude podléhat dani z příjmů.

e. Podnikatel si vypůjčí od jiné firmy svářečku, která se poničí. Vzhledem k tomu, že vznikla škoda v souvislosti s podnikatelskou činností, bude plnění za škodu způsobenou na cizí věci zdanitelným příjmem toho podnikatele, který plnění od pojišťovny obdrží.

5. Plnění z pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou poplatníkem v souvislosti s pronájmem.

Postup zdaňování přijatých plnění od pojišťovny je obdobný jako u bodu 4.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

Důchodová problematika

smrti a dítě zemřelo po uplynutí 6 měsíců od narození, považuje se podmínka jeho výchovy pro určení důchodového věku ženy za splněnou. Pokud by tedy například žena narozená 11. března 1950 vychovala 2 děti, včetně dítěte, které zemřelo ve 2 letech věku, nárok na důchod by jí vznikl dnem 11. července 2008. Její důchodový věk by byl 58 roků a 4 měsíce.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a dále, případně i o přepočty již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 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 ředitelství. Najdete nás v nové budově, 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

Zásoby se dají upotřebit na internetu

Zkratka NZ děsí už po mnoho let vedoucí pracovníky z různých výrobních i nevýrobních podniků. Jedná se o nepotřebné zásoby, kdy si hodně lidí klade otázku – jak s nimi naložit, jak je popřípadě někde upotřebit, či dokonce jak se jich zbavit. To, že zatěžují účetnictví a tím i celou ekonomiku podniku, je na bíledni.

V době rychle se vyvíjejících moderních technologií se tento problém může zdát neřešitelným. Vždyť jenom za působení provozu metra je těch NZ (věřte nevěřte) opravdu hodně. To nás donutilo se nad situací zamyslet, najít si chvíli a správně brouzdat po internetu a „káp-nout“ na tu přesnou adresu.

Podařilo se nám a záhy jsme vyšli vstříc internetové adrese www.zasoby.com, kde po nezbytných oficialitách a zaplacení vstupního poplatku jsme nabídli 2000 položek k odprodeji. Byl to krok správným směrem a svědčí o tom i údaj o několikanásobně navrácené vložené počáteční investici, ale i ohlasy lidí z celé ČR. Těší nás to a všichni společně si v o. z. Metro říkáme – jen tak dál.

Ing. Zita Riedlová, vedoucí odboru materiálového hospodářství o. z. Metro

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Minule jsme trávili čas na cestách za konkurencí, která s námi poměruje síly na příměstských autobusových linkách. Ani tentokrát oblast veřejné autobusové dopravy neopustíme, pouze si cestovatelské zážitky zpestříme krátkými výlety do světa trolejbusů. Doufáme, že jsme náš pestrý předprázdninový koktejl zajímavých a návštěvy hodných internetových lokalit namíchali podle vašeho gusta, a že se našimi tipy nechtáte inspirovat na svých vlastních toulkách.

Nejprve k restům. Dnes se konečně dostává na slibované stránky www.citybus.cz. Až za pár století zbudou na této planetě pouze kolonie švábů a hromady digitálního odpadu a nějaká mimozemská civilizace si bude chtít na základě dochovaných dat udělat představu o našem živočišném druhu, snad se jim dostanou do rukou právě tyto stránky. Jsou totiž nejen výborným zdrojem informací o autobusové dopravě (což je jistě zajímavé, ale pro mimozemšťany možná ne příliš atraktivní téma), ale také krásným dokladem toho, co pro člověka znamená „mít svého koníčka“ a věnovat se mu naplno.

Úvodní strana Citybusu nabízí přehled novinek v autobusové a trolejbusové dopravě z celé České republiky (aktualizováno zpravidla několikrát týdně)

a zároveň slouží jako rozcestník do dalších sekcí. Tyto jsou věnovány jednotlivým systémům MHD v České republice, na Slovensku a v některých dalších státech. Nejpropracovanější je podle očekávání oddíl věnovaný Praze. Naleznete tu například fotografie autobusů utříděné podle jednotlivých garáží, zajímavá je určitě rubrika „Poznáváte je?“, věnující se autobusům našeho podniku, které po vyřazení slouží jiným majitelům k rozličným účelům. Na své si přijdou i morbidnější přírody, a to v sekci pojmenované příznačně „Vraký autobusů“.

Na stránkách naleznete také zajímavé odkazy na další podobné laděné stránky. Sběratelům regionálních specialit a kuriozit lze doporučit adresu <http://trm.vov.ru/bus/troll/grus/00001.html>, kde si lze vychutnat krásné fotografie trolejbusu Škoda 9Tr (tzv. „Devítka“) v Gruzii. Z poněkud jiného soudku je projekt „MHD ve Slezsku“, který naleznete na adrese <http://superkontakt.cz/mhdveslezsku/>. Stránky mapují provoz autobusů a trolejbusů ve slezském regionu (včetně provozu autobusů Karosa v Polsku), potěšení budou z návštěvy této adresy i příznivci maďarského autobusového zázraku značky Ikarus.

Mimočodem, stránky věnované speciálně provozu

Ikarusů v České republice najdete na adrese <http://ik.zde.cz/>. Stránky jsou to zajímavé a navíc s výborným seznamem odkazů, díky němuž se můžete v mžiku přenést za oblíbeným maďarským autobusem do kanadského Ontaria nebo si ho za 9000 \$ objednat ve Spojených státech. Člověk, který si tuto autobusovou značku spojuje výhradně se střední a východní Evropou, je globalizujícím se světem vskutku rychle vyveden z omylu.

A na závěr jsme si ponechali ještě jeden příběh na téma globalizace. Pohybujete-li se občas v oblasti východních Čech a Vysočiny, jistě jste si povšimli, že zde jezdí množství autobusových linek provozovaných firmou Connex Východní Čechy a. s. Jejím vlastním je společnost Connex Transport AB – Stockholm. Že nevíte, o koho jde? Podívejte se na internetové stránky www.connex.cz. Zjistíte, že Connex Transport je obří společnost, provozující různé druhy veřejné dopravy (železnice, autobusy, metru) po celém světě. Leccos napoví čísla: společnost Connex Transport zaměstnává na 18 tisíc pracovníků a v roce 2001 dosáhla obrátu ve výši tří miliard Euro. Pak vás nemůže překvapit, že internetová prezentace firmy na výše zmíněné adrese má kvalitní, profesionální design.

-mš

26. část Sedlec

Nejsevernější obcí připojenou v roce 1922 ku Praze na levém břehu Vltavy byl Sedlec, mnohými Pražany i místními často nazývaný také Selc. To je označení, které bylo dlouho přípustné i oficiálně. Jméno v sobě neskrývá nic neobvyklého. Má svůj původ v obecném označení sídla, obvykle zemědělského. Staroslovanský tvar takového slova byl *selo*, ve staročestíně se užívaly tvary *sedlo* nebo také *sedliště*. První písemnou zmínku o Sedlci najdeme na listině Přemysla Otakara II. z 5. února 1257. Ve 14. století část zdejších pozemků patřila probošpství Pražského hradu, od roku 1320 nejvyššímu purkrabství. Druhou část Sedlce vlastnil Dstahovský klášter. Během husitských válek zabrali Sedlec Pražané a Staré Město ves postoupilo záduší kostela Panny Marie za Louží, které ji dál pronajímalo. V roce 1786 bylo záduší zrušeno a tato část Sedlce přešla do správy Týnského kostela. Menší díl dál vlastnilo nejvyšší purkrabství.

Když vznikaly podle obecního zákona z roku 1849 obce jakožto základní územní samosprávné jednotky, byl Sedlec shledán jako příliš malý na to, aby byl samostatný. Žilo zde jen 188 obyvatel, a proto se vesnice stala součástí obce Lysolaje. Sedlec byl katastrálním územím (katastrální obcí, jak se tehdy říkalo), k němuž kromě vlastního Sedlce patřila také osada Podbaba. V roce 1890 představovala Podbaba nemalý podíl na sedleckém obyvatelstvu. (v Podbabě bydlelo ve 33 domech 316 lidí, v samotném Sedlci bylo o pět domů méně, ale 362 obyvatel). O padesát roků později měl Sedlec už přes sedm set obyvatel. Vyhláškou c. k. místodržitelství z 18. února 1909 č. 19 z. z. byla obec Lysolaje „rozloučena“ a Sedlec, včetně Podbabu, se stal samostatnou obcí. Katastrální hranice byly vedeny tak, že k Sedlci patřil i protější, bohnický břeh Vltavy, i když šlo úzký nepatrný pruh území.

Po připojení ku Praze Sedlec vytvořil s Dejvicemi, Bubenčem, Vokovicemi a Velešlavínem část města označovanou jako Praha XIX. Pro svůj stavební rozvoj Sedlec neměl nejideálnější předpoklady. Z jedné strany byl sevřen strmým svahem, z druhé strany řekou, a tak jen na nejzápadnějším okraji katastrálního území bylo vhodné místo pro omezenou zástavbu. První domy v tzv. Horním či Novém Sedlci byly dokončeny v roce 1929. Zdejší kolonie rodinných domků urbanisticky splynula se zástavbou suchdolské čtvrti Budovec. Patrně v roce 1946 došlo ke změně katastrálních hranic. Sedlec tehdy přišel nejen o bohnický břeh Vltavy, ale také o část Podbabu na počátku Šáreckého údolí. V roce 1949 se Sedlec při reorganizaci správy města stal součástí městského obvodu Praha 6 a to se nezměnilo ani po další reorganizaci v roce 1960. Počet obyvatel Sedlce se v letech 1930 – 1961 pohyboval kolem 1300, pak měl klesající tendenci a na počátku nového tisíciletí tady bydlelo už jen něco málo přes 700 lidí.

Dne 6. března 1990 schválila rada Obvodního národního výboru Prahy 6 žádost sedleckých obyvatel o připojení katastrálního území Sedlec k Suchdolu, který byl tehdy spravován vlastním místním národním výborem. Patrně v té době (údaje nejsou k dispozici) byla od Sedlce oddělena i zbývající část Podbabu. V listopadu téhož roku vznikla v souladu s novým zákonem o hlavním městě Praze městská část Praha-Suchdol, ke které patří Sedlec i v současnosti.

Jedinou významnější stavební památkou je barokní kaple Nejsvětější Trojice. Dříve však v obci existovala ještě jedna unikátní stavba, která Sedlec proslavila široko daleko. Měla podobu obrovského slona nesoucího na hřbetě sudy. Uvnitř slona, postaveného původně jako reklama Pražského měšťanského pivovaru na holešovicím Výstavišti v roce 1908 při příležitosti výstavy obchodní a živnostenské komory, byla významná výletní restaurace. Po skončení výstavy slona koupil sedlecký hostinský Šenk a přestěhoval ho do své obce, kde se stal vyhledávanou raritou. Unikátní objekt začal po druhé světové válce bohužel chátrat, ale ještě v šedesátých letech ho rádi vyhlíželi lidé cestující železnicí. Zbytky slona byly zlikvidovány teprve v roce 1974.

Důležitou pracovní příležitost pro obec znamenaly ve 20. století především sedlecké cihelny. V červenci

1953 zde zahájila činnost první část areálu známých Mrazíren.

Vltava představovala pro sedlecké obyvatelstvo dlouho především komunikační překážku. Důležitou roli zde proto hrály přívozy. Dva z nich bývaly v Podbabě – jeden vedl na Císařský ostrov, druhý do Podhoří. Ten byl až do roku 1974 součástí tzv. povoleného přechodu MHD mezi autobusovými zastávkami Podhoří a V Podbabě. Další přívoz byl v Sedlci poblíž školy a sloužil především obyvatelům Podhoří, kde nebyla škola.

Nejvýznamnější ze zdejších přívozů spojoval Sedlec s bohnickou osadou Zámky (u Tříkrálky). Je pravděpodobné, že vznikl kolem roku 1738, kdy se Sedlec dostal pod duchovní správu bohnické fary. V roce 1897 vlastnila příslušné vodoprávní povolení obec Bohnice, od roku 1907 Zemský výbor pro Království české, který získal povolení k rozšíření dosavadního loďkového přívozu i automobilů. Ještě v roce 1987 fungoval jako jeden z posledních pražských vltavských přívozů. Měl motorový pohon a provozovaly ho Pražské lázně. Jízdné bylo 1,- Kčs. Zanikl na počátku 90. let, kdy byl nabídnut v rámci tzv. malé privatizace, ale o jeho provozování ve vlastní režii neprojevil nikdo zájem.

Dobové mapy vyznačují ještě další dva sedlecké přívozy. Na severním okraji obce podle nich existoval přívoz k továrně na umělá hnojiva v Zámčích a ještě severněji, už mimo obec, přívoz k továrně na dynamit, postavené v roce 1870.

Když byl při regulaci Vltavy na začátku 20. století zřízen plavební kanál u Podbabu, začala řeka hrát také určitou roli ve spojení s Prahou. Od 20. července 1902 zahájila Pražská paroplavební společnost pravidelnou dopravu parníkem z pražského ostrova Štvanice do Roztok. Jezdilo se čtyřikrát denně a za jízdu z Prahy do Sedlce se platilo 20 haléřů. Cesta ale trvala skoro 80 minut, takže tento způsob dopravy měl význam jen při cestování na výlet.

Nejvýznamnější roli v dopravním spojení Sedlce s Prahou hrála vždy především železnice. Vlaky Severní státní dráhy jezdily vltavským údolím přes Sedlec sice už od 1. června 1850 (dvoukolejně od roku 1867), ale teprve 15. května 1879 zde byla zřízena zastávka. Původně byla pojmenována Selc, od roku 1924 Sedlec u Prahy. V Podbabě, s ohledem na výlety Pražanů do Šáreckého údolí, byla zřízena zastávka o něco dříve, už 20. srpna 1867, a užívala se až do roku 1949. Jízda vlakem ze Sedlce na Masarykovo nádraží, tedy do centra města, trvala v roce 1924 pouhých 25 minut.

Přestože měl Sedlec dobré spojení s Prahou (v roce 1929 jezdilo 11 párů vlaků každodenně a 3 ve všední dny), stal se předmětem zájmu Elektrických podniků hl. m. Prahy. Ty zahájily 10. srpna 1930 pravidelnou dopravu na městské autobusové lince P od letenské vodárny přes Bubenec a Podbabu až do Sedlce k čáře potravní daně. Jízdné za celou trasu bylo 3,- Kč.

Na tomto místě připomeňme, že o dopravní obsluhu Budovce (tj. Horního Sedlce) jsme psali na stránkách DP-KONTAKTU už ve druhé řadě Pražského dopravního zeměpisu v kapitole o Suchdole. Z úsporných důvodů se tedy linkám jezdícím do Suchdola tentokrát nevěnujeme a důraz klademe na vlastní obsluhu jádra bývalé obce. Připomeňme jen, že v letech 1931 a 1932 dojížděla z Prahy (zřejmě z Klárova) do Roztok (se zastávkou v Sedlci) i soukromá autobusová linka Marie Bezkočkové, která ale neměla potřebnou koncesi.

Od 23. listopadu 1936 byla linka P zkrácena jen na úsek mezi Sedlcem a konečnou tramvaje v Podbabě, protože část přes Bubenec vykazovala slabou frekvenci. Jízda tímto úsekem trvala 10 minut. Ve špičce se jezdilo v intervalu 25 minut, mimo špičku 40 minut. O letních nedělích jezdily autobusy každých 20 minut, v zimě po 40 minutách. V roce 1938 „pěčko“ vykazovalo nejslabší provoz ze všech městských autobusových linek. Mezi Podbabou a Sedlcem je vysloveně jednotlivci, obyvatelé Sedlce dávali evidentně přednost cestě vlakem. Z tohoto důvodu správní rada EP provoz autobusové linky P od 21. května 1938 trvale zastavila. Pro srovnání si uvedme, že cestování vlakem bylo v té době opravdu výhodné. Cesta ze Sedlce na Masarykovo nádraží stála v roce 1939 jen 2,50 Kč, tedy o 50 haléřů méně než ve své době jízda linkou P na Letnou. Dělnické jízdné na železnici bylo pochopitelně ještě výhodnější - týdenní legitimace stála 6,60 Kč.

Přes Sedlec jezdila od poloviny padesátých let také autobusová linka ČSAD č. 01036 z Florence do Roztok, Úholiček a dál. Jediná zastávka v Sedlci (Sedlec, přívoz) byla jen na znamení či požádání, což také svědčí o jejím menším využití. I zde se nabízí srovnání autobusové a železniční dopravy. V roce 1960 trvala jízda autobusem ČSAD ze Sedlce na Florenc 21 minut a jízdné bylo 3,- Kčs. Cesta vlakem na nádraží Praha-střed (Masarykovo nádraží) trvala 20 minut a jízdné ve 2. třídě bylo 1,20 Kčs. V roce 1972 byla autobusová linka ČSAD zkrácena jen do Bubenče do oblasti náměstí Říjnové revoluce. Od roku 1978 zde bylo možné přestupovat na metro (stanice Leninova linky A).

Na území Sedlce najdeme také odstavnou plochu devítek autobusové garáže pražského Dopravního podniku. Užívá se pro ni ale tradičně pojmenování odstavná plocha Suchdol.

Zásadnější novinky přineslo závěrečné desetiletí 20. století. Především první z nich, uskutečněná od 1. října 1992, znamenala pro sedlecké obyvatele velký zlom, protože na železnici zde začaly platit předplatní jízdenky městské hromadné dopravy bez dalších doplatků. Rozvoj systému Pražské integrované dopravy

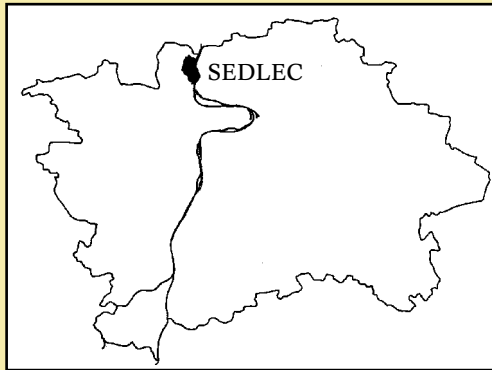


Foto: Petr Malík

pokračoval i ve druhé polovině 90. let. Od 1. června 1997 začala přes vlastní Sedlec jezdít nová příměstská autobusová linka č. 350 z Vítězného náměstí přes Roztoky, Úholičky do Noutonic, případně až na Okoř, provozovaná podnikem ČSAD Kladno. Později k této lince přibyla ještě jedna, č. 340, jezdící rovněž z Vítězného náměstí do Velkých Přílep. Zastávka na území starosedlecké zástavby je jediná – Sedlecký přívoz (ačkoliv přívoz v současné době nejzdí). Je na znamení, podobně jako v dřívějších letech. Kromě ní na katastrálním území Sedlce existují zastávky suchdolských linek Roztocká, V Sedlci, Kamýčká a Budovec. A železnice? Dnes jezdí v pravidelných intervalech a jízdní doba ze Sedlce na Masarykovo nádraží se zkrátila na pouhých 13 minut! V současné době v Sedlci probíhá náročná přestavba traťového úseku mezi Roztoky a Bubenčem. Sedlecká zastávka se tak, podobně jako ostatní na této trati, změní k nepoznání.

Na závěr zbývá jen připomenout, že loňská srpnová povodeň starý Sedlec poměrně dost postihla a na řadu dní ho odřízla od světa. Po krátkou dobu zde nejzdily ani vlaky.

-pf, -fp-

Správná odpověď z čísla 4/2003: „Jde o snímek ze Sokolovské ulice v místech dnešního západního vestibulu stanice metra Vysočanská a na místě domu za tramvají 6146 (tehdy Hloubětínská) je nyní blok nových budov, ve kterém je nyní sídlo i našeho DP.“ Tak zní odpověď jednoho z výherců a nám nezbývá než dodat, že mnoho soutěžících zavzpomínalo na vyhlášenou restauraci U lípy, která se v místě pořízení fotografie nacházela.

Rovněž druhý letošní soutěžní kvíz vás velmi zaujal, a tak ve čtvrtek 19. května se losovalo ze čtyř desítek došlých správných odpovědí, špatná nebyla žádná. Vaše znalosti jsou skutečně vynikající. Štěstěna se obrátila na pány Milana Janošíka, Jiřího Krále a Jiřího Ulricha, kteří od nás obdrželi Historii městské hromadné dopravy autorů Fojtíka, Proška a Linerta, ale také dubnovou novinku Dny, kdy pražské dopravě vládla voda.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Ani první letní historická fotografie by pro vás neměla být neřešitelným rébusem, a tak věříme, že do konce června, kdy je uzávěrka, dorazí na naši adresu velké množství správných odpovědí. Správné odpovědi budou opět zařazeny do slosování a trio šťastlivců se může těšit na Vozidla pražské tramvajové dopravy Stanislava Linerta a také květnovou novinku Vozovnu Vokovice z pera Pavla Fojtíka.

V dubnovém kole soutěže jsme žádné problémy s vašimi odpověďmi nezaznamenali, za což vám patří poděkování, a tak věříme, že tomu tak bude nejen



v červnu, ale i v budoucnu.

Už po prvním pohledu na fotografii víte nebo alespoň tušíte, kde byla v minulosti pořízena. Neotálejte a pošlete nám svůj názor! 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, stačí jen napsat: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Samozřejmě můžete využít i schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Opět si můžete posteskknout, jak ten čas letí, ale to vy zcela jistě neuděláte, neboť se vás už potřiačtyřicáté ptáme – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (14. 5. 2003)

Revizori chytili v dubnu 26 000 černých pasažerů

Nezapomínejte si koupit a označit jízdenku – revizori jsou nyní velmi aktivní. Při zpřísněných dubnových kontrolách v pražské městské dopravě totiž revizori přistihli dvacet šest tisíc cestujících, kteří neměli platnou jízdenku. Proti stejnému měsíci loňského roku se dokladem nemohlo prokázat o deset tisíc cestujících více. Mluví Dopravního podniku Michaela Kuchařová uvedla, že se v porovnání s loňským rokem poměrně výrazně zvýšil počet revizorů. Dnes jich dopravce zaměstnává sto třicet čtyři, zatímco před rokem jich bylo asi o třicet méně. Snížit počet černých pasažerů mají posílené kontroly, při kterých revizorům asistují příslušníci městské a republikové policie.

Večerník Praha (14. 5. 2003)

Proč se prosazuje jen nejdražší varianta veřejné dopravy?

Prodloužení metra o jednu stanicí stojí zhruba tolik, kolik obnáší roční dotace Českým drahám. Přitom údajná „zadluženost železnic“ v ČR patří v médiích mezi evergreeny. Připustíme-li, že se prosazují drahá a zájmy stavebních firem značně upřednostňující řešení, není se co divit, že dosud nezačalo využívání železnic pro městskou dopravu. Pokud by jezdily alespoň jednou za dvacet minut vlaky z dosud neexistující zastávky Rajska zahrada (i kdyby část z nich jenom do Vysočan), nikoho by ani nenapadlo stavět na Černý most metro. To by však mohlo pokračovat z Vysočan na Prosek a tím by se ještě více ukázala nesmyslnost dalšího úseku Ládví – Letňany.

Lidové noviny (13. 5. 2003)

Zkáza metra: kauza bude odložena

Policie nenašla důkazy, které by někoho usvědčovaly z trestného činu. Bez obvinění. Tak zřejmě skončí vyšetřování katastrofy v pražské podzemní dráze po loňských záplavách. Ani devět měsíců policejního vyšetřování kauzy zatopení pražského metra nepřineslo výsledek v podobě obvinění. Zejména v počátku se hovořilo o několika trestných činech, mimo jiné o ohrožení životního prostředí. Později zbyl jako reálný jediný – obecné ohrožení. Policejní rada, který na případu pracuje, hodlá vyšetřování uzavřít již v červnu. K tomu, že by v dohledné době zahajoval trestní stíhání, je skeptický. Ani náměstek Obvodního státního zastupitelství pro Prahu 4 Drahomír Dráb nevidí šance růžově. „V současné době je předčasné uvažovat o vyvození trestní odpovědnosti vůči konkrétním osobám.“

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Skladiště; Sardiňan (řídce); asijský jelínek; vymřelý pták; poloha cvičence. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Ženské jméno; střední stupeň kambria; střílná zbraň; chemické sloučeniny; kloudně; název syzkavky. – **D.** Cisterna; chorvatský ostrov; kurz 1:1; slovní pomoc; hebká látka. – **E.** Staškovo jméno; léčivý odvar; druh papouška; jednotka tlaku; svůdná žena. – **F.** Ruský souhlas; německý malíř; druh borovice; soubor vozidel; bezhrbý velbloud; africký veletok. – **G.** Spojka; rádce Mohameda; uhnívat; tropický strom; řecké písmeno; hle (nářečně). – **H.** Planeta; pcháč; jenom (nářečně); být vztyčen; zápisník. – **I.** Chuť; domácí Alexej; asijský sokolík; evropský veletok; heslo. – **J.** SPZ Nitra; jméno (německy); hlavní město Norska; karetní trumf; přírodní voda; pořádek. – **K. 2. dál tajenky.** – **L.** Zvykové právo; slušnost; trsnatá bylina; druh buvola; chytat.

SVISLE: 1. Sjezdit; praotec; ženské jméno. – 2. Mořská vydra; Sarmat; s chutí. – 3. Iniciály malíře Kuby; protáhlá boční zeď; keltský název Irsko; značka hektaru. – 4. Judský král; pokladna; email. – 5. Deset gramů; silný provaz; opláchnout. – 6. Části těla; hmota; ozvěny. – 7. Spojka; atletické náčiní; ruská vesnice; SPZ Blanska. – 8. Hrdina; severní moře; tesání (řídce). – 9. Stepní pták; mládě skotu; sportovní oddíl. – 10. Výztužné prkno; asijský stát; koně (básnický). – 11. Značka india; klus koně; řídké tkanivo; iniciály literátky Krásnohorské. – 12. Oddělená část; způsob barvení textilu; Čapkov drama. – 13. Cupido; řecký bůh; bomba. – 14. Činit; římský politik; značka nábytku. – 15. Značka osmia; nepravý ideál; pevný základ celku; pádová otázka. – 16. Poděkování; Asiat; vytyčená

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 5/2003: Mluvit mnoho je jedna věc, mluvit dobře je druhá věc. (Sofoklés)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

trať. – 17. Ohon; plevelná bylina; výzva. – 18. Jez; část molekuly; druh pepře. – 19. Značka thallia; jméno herce Fialy; korálový útes; iniciály herce Peška. – 20. Jeden (anglicky); jméno běžce Zátopka; legendární vládce Kiše. – 21. Požívat pokrm; bál; ustrojít.

Pomůcka: Asam, Erin, Olib.

PaedDr. Josef Šach



Foto: Martin Jäger

Atlas Pražské integrované dopravy mapou roku 2002

maci o rozsáhlé síti linek Pražské integrované dopravy, která se nezaměřovala pouze na území hlavního města. Při jeho tvorbě byla vzata do úvahy skutečnost, že je třeba zachovat při zakreslení tras Pražské integrované dopravy rovněž vypovídající informační hodnotu mapového podkladu včetně čitelnosti názvů ulic. Proto vznikl ojedinělý způsob vyjádření

V rámci doprovodného programu knižního veletrhu Svět knihy, který proběhl v areálu pražského Výstaviště, byly v pátek 25. dubna vyhlášeny výsledky pátého ročníku ankety pořádané Kartografickou společností České republiky, jež má své zastoupení i v Mezinárodní kartografické asociaci ICA, o nejlepší kartografické dílo loňského roku.

Přihlášená díla byla rozdělena do šesti soutěžních kategorií. Atlas Pražské integrované dopravy, vydaný v loňském roce Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností ve spolupráci s Geodézií ČS, a. s. získal titul Mapa roku 2002 v kategorii Samostatná kartografická díla, do níž bylo přihlášeno 34 děl.

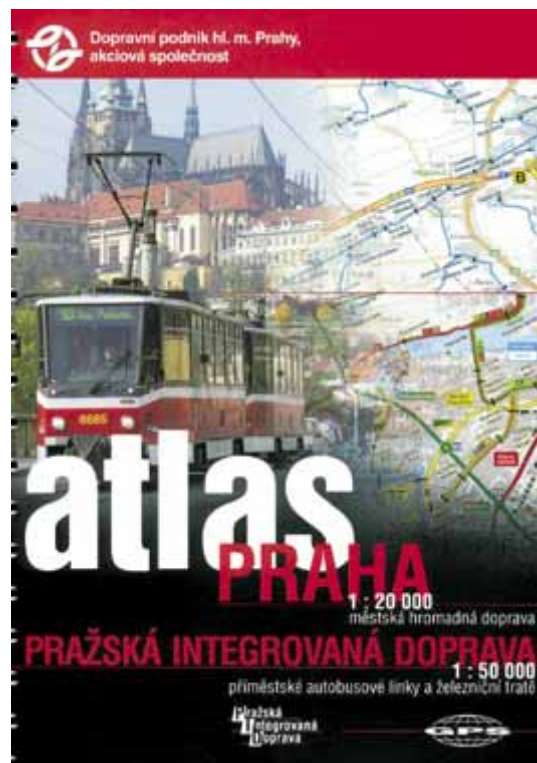
Atlas, který připravil k vydání dopravní úsek ředitelství - odbor 90 120, vznikl jako nová položka v nabídce našich informačních materiálů a nutno dodat, že se setkal s velkým zájmem ze strany veřejnosti. Svým pojetím představoval do jisté míry „revoluční novinku“, která výrazným způsobem obohatila nabízenou škálu vydávaných informačních materiálů. Přinesl zatím nekomplexnější kartografickou infor-

dopravních sítí formou nadstavby nad základním mapovým podkladem, čímž bylo dosaženo optimálního informačního efektu z hlediska uživatele.

Zájem o Atlas Pražské integrované dopravy byl ze strany veřejnosti značný a lze říci, že celý náklad určený na prodej je již téměř rozebrán. V současné době je ještě posledních několik zbývajících výtisků k dostání na pultech středisek dopravních informací.

Ocenění z rukou zástupců Kartografické společnosti České republiky převzali za Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost dopravní ředitel ing. Petr Blažek a vedoucí odboru informačních systémů ing. Jiří Černík, za Geodézií ČS, a. s. ředitel kartografického nakladatelství ing. Jiří Müller.

Vydání Atlasu Pražské integrované dopravy se připravuje i v letošním roce, konkrétně na čtvrté čtvrtletí. Jeho obsah i použité řešení bude, s využitím zkušeností z přípravy prvního vydání, zachováno. Věřme, že i nové vydání bude „špičkovým dílem“ v kartografickém oboru a veřejnost o něj projeví stejný zájem jako v minulém roce.



Jdete do jakéhokoliv obchodu či restaurace a poté, co si vyberete vámi žádané zboží nebo zkonzumujete vámi objednaný pokrm, bez mrknutí oka odejdete bez placení.

Pro drtivou většinu naší populace věc zcela nepochopitelná a nepřijatelná. Dobré mravy praví, že pokud si něco koupím nebo dostanu nějakou službu, měl bych zaplatit. Někdo si může povzděchnout, že by bylo dobré, kdyby vše bylo zadarmo, ale tato představa je hodně nereálná, jak nás o tom přesvědčovala léta ne tak vzdálená. A přesto v dost velké části našich spoluobčanů převažuje. Nevěříte? Náš podnik je toho důkazem.

V květnových dnech se v tisku objevila zpráva, že v dubnu přepravní kontrolori přistihli 26 tisíc černých pasažérů, a to jistě zdaleka nebyli všichni, kdo neoprávněně jezdí načerno. O tom svědčí moje zkušenost z jednoho květnového podvečera.

U pražského nádraží nastupují společně se svým kamarádem, revizorem, a jeho kolegou do zadního vozu tramvaje. Vůz je průměrně obsazen, přibližně 40 lidmi. Jedu jen tři stanice, a tak si v duchu tipuji, kolik neplatičů za nějaké tři nebo čtyři minuty zjistí? Jednu stanici ještě

SLUŽBY VLASTNÍMA OČIMA

nekontrolují a po dalších dvou stanicích vystupují každý s jedním „černým“ pasažérem. Takový výsledek jsem nepředpokládal. Myslím, že ani nestačili zkontrolovat všechny cestující ve voze a objevili dva zloděje.

Možná se vám zdá slovo zloděj příliš silné, ale pokud v obchodě ukrádnete zboží v hodnotě 12 korun, budete takto nazváni bez nejmenších skrupulí vašeho okolí. V městské hromadné dopravě tak silně odsudky neplatí. V mnoha kruzích jsou neplatiči označováni za hrdiny, ale proč?

To, že je městská hromadná doprava dotována, ví snad každý, kdo absolvoval celou povinnou školní docházku. Pokud Pražané neplatí, šidí sami sebe, neboť peníze z daní jdou na dopravu, místo aby byly použity jinde.

Zřejmě doba minulé, kdy heslo „kdo nekrade, okrádá svoji rodinu“ bylo pro některé nade vše, zůstala v nás zakořeněna více, než jsme si sami ochotni připustit. Snad jen přístup, který je praktikován ve Spojených

státech amerických a my jsme vás o něm informovali v jednom z prvních čísel DP-KONTAKTu, by byl u nás účinný. Ale jeho zavedení je zde v oblasti sci-fi.

Z toho samého soudku je i představa, že se sníží počet tagů graffiti v našich vozidlech nebo poškrábání skel, a to ani nemluvíme o ničení nových sedaček. Na přelomu dubna a května jsem se setkal i s novým druhem poškození sedačky. Předchozí cestující nalepi do moderního potahu žvýkačku a méně pozorný následovník se přilepí. O tom, že očištění oděvu není nic jednoduchého, nemusím dlouze psát. Pokud vás někdo takto nacytlal při cestě na nějakou důležitou schůzku, tak městskou hromadnou dopravu proklejete a pokud budete mít možnost, tak si pořádně rozmyslíte, zda opět nasednete do tramvaje, metra či autobusu.

Vím, že tady je naše cesta k nápravě velmi obtížná, ale nenašla by se přece jen nějaká?

Při svých cestách si dávejte pozor a příjemný příchod léta.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červnu 2003 oslavují 60. narozeniny:

Jaroslav Berká – ED, prov. opravná tramvaj (34),
Antonín Doubrava – ED, provozovna měnárny (34),
Jiří Filipovský – ED, provozovna vrchní stavba (37),
Petr Hlaváček – M, služba staveb a tratí (28),
Zdeněk Horák – A, DOZ Hostivař (34),
Jaroslav Jakl – M, služba sděl. a zabezpečovací (29),
Jan Kalián – A, garáž Kačerov (10),
František Malina – A, garáž Klíčův (10),
Vladislav Pavlovic – M, sl. technolog. zařízení (31),
František Peroutka – A, garáž Kačerov (39),
Karel Soukup – M, služba staveb a tratí (10),
Petr Steinhauser – M, služba staveb a tratí (24),
Jiří Svoboda – ED, provozovna Pankrác (43),
Jaroslav Šafránek – ED, prov. vrchní stavba (34),
Miroslav Šmidrkal – M, služba staveb a tratí (20),
Lambert Šulc – M, služba technolog. zařízení (26),

Petr Taraba – A, garáž Řepy (13),
Jiří Ungr – M, služba elektrotechnická (17),
Bohumil Znamenáček – M, sl. ochran. systému (42),
Vratislav Znamenáček – A, garáž Vršovice (34).

V červnu 2003 oslavují 50. narozeniny:

Jiří Ditrich – A, DOZ Hostivař (10),
Pavel Flener – A, DOZ Hostivař (10),
Jiří Hájek – ED, provozovna Žižkov (10),
Petr Horáček – M, služba staveb a tratí (26),
Olga Ječmenová – M, sl. sděl. a zabezpečovací (23),
Jiří Kabát – M, dopravní úsek (27),
Eva Kempferová – M, dopravní úsek (21),
Vladimír Kettner – M, služba staveb a tratí (10),
Hana Kytková – ED, provozovna Motol (33),
Dagmar Macháčková – M, dopravní úsek (26),
Marcela Nevečeřalová – A, garáž Klíčův (12),
Petr Pňovský – M, technický úsek (22),

Ivan Pour – M, služba technolog. zařízení (25),
Jiří Slanina – ED, provozovna Motol (15),
Vlastimil Tichý – ED, prov. vrchní stavba (31),
Jiří Zábranský – M, služba ochran. systému (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 zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Karel Bláha – A, garáž Klíčův (11),
Ludmila Dobruská – Ř, od. inter. auditu a kontroly (37),
Věra Kratochvílová – ED, referát obrany (10),
Stanislav Ličman – ED, prov. opravná tramvaj (43),
Jitka Šestáková – ED, provozovna Kobylisy (13),
František Valenta – M, odd. údržba a služby (44).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

1. května 2003 nás opustila paní Libuše Lochmanová – Ř, odbor financování, která u DP pracovala 29 let.