

# DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



## Nový personální ředitel

Rozhovor s Ing. Petanou o plánech a vizích personálního úseku, stejně tak personální politice DP.

**24**

## Letenské proměny

Historické dopravní proměny Letné.

**37**



- 3 **Aktuálně**
- 11 **Metro**
- 12 **Tramvaje**
- 16 **Autobusy**
- 20 **Ze světa**
- 24 **Z podniku**
- 37 **Historie**
- 40 **Zajímavosti**



## DP KONT@KT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

**Sídlo redakce:** Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

**Redakční rada:** Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová

**Grafická úprava, sazba, výroba:** Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 28. července 2008

Milí čtenáři DP KONT@KT,

polovinu prázdninového času máme již za sebou. Pokud by vám scházely nápady, jak strávit zbytek prázdnin, určitě naleznete inspiraci v tomto prázdninovém dvojčísle.

Od poloviny srpna za vámi vyjede speciální autobus – Kinobus, který vám zpříjemní letní večery úspěšnými filmy z české produkce. Kinobus objede celkem 11 míst v Praze a jejím okolí a svou promítací pouť zakončí v polovině září.

Věnovat se budeme i cyklocestování. Zamysleme se nad tím, jestli může fungovat cyklistická doprava v provázanosti s veřejnou městskou dopravou. Zmapujeme šestou sezonu brdského cyklobusu a druhou sezonu cyklovlaku VELO.

Nabídneme tip na plavbu jedním z přívozů na Vltavě, což z vlastní zkušenosti doporučuji. Nejenže si „naloděním“ na přívoz znatelně zkrátíte cestu, ale z plavby po vltavských vodách na vás zaručeně dýchne i letní romantika. Pohled na Prahu z loďky je také nezapomenutelný. Od letošního srpna navíc došlo k propojení dalších ostrovů a břehů Vltavy, ale to už prozradí článek na straně 44.

Dozvíte se, i jaké mýty obestírají pražský Semmering, a můžete se třeba vydat zjistit, jaká je skutečnost.

Chybět nebudou ani tradiční kulturní tipy na filmové premiéry, hudbou protkané léto a výstavy.

Pokud by i to bylo málo, navštivte jedno z infocenter Dopravního podniku a kupte si knihu 110 výletů s Dopravním podnikem, která obsahuje spoustu tipů na výlety v dosahu Pražské integrované dopravy.

A čím dalším je naplněno letní dvojčíslo? V pravidelných rubrikách Historie a Tramvaje zamíříme na Letnou a podíváme se na její dopravní proměny historické i ty současné.

Ze světa přinášíme postřehy z městské hromadné dopravy v Aténách. Rozepíšeme se o tamních autobusech a trolejbusích, porovnáme aténské metro s naším pražským a poukážeme na zvláštnosti aténské tramvajové dopravy.

Odpovíme na otázku „Kdo je řidič-četař?“ a dozvíte se, jaké činnosti patří k výkonu této funkce.

Od letošního června má Dopravní podnik nového personálního ředitele. S jakou vizí a strategií vstoupil Ing. Petana do této funkce a jakou personální politiku bude uplatňovat, se dočtete v rozhovoru na straně 24.

V červnu se také udílely ceny v rámci projektu Slušný řidič.

Třicet devět řidičů povrchové dopravy se sešlo ve Střešovické vozovně, aby slavnostně převzali hodnotné ceny. Jednalo se o historicky první předávání cen v rámci tohoto projektu a o tom, jak proběhlo, informuje článek na straně 27.

Díky projektu „Vstřícná a přístupná Praha“ jsou pracovníci Dopravního podniku – konkrétně zaměstnanci Infocenter, revizoři a staniční personál metra – lépe jazykově a komunikačně vybaveni. O dvouletém projektu, který byl úspěšně završen letos v květnu, jsme se rozeptali na straně 30.

Pozornost zaměříme i na další projekt, financovaný z fondů Evropské unie, který přinesl dosud nejvýznamnější rozvoj aktivní preference na světelných signalizačních zařízeních pro tramvaje a autobusy.

Jak by volil mezi cestováním autem či městskou dopravou spisovatel Jaroslav Rudiš a nejen to, se dočtete v rozhovoru na straně 48.

Uvedený výčet článků není samozřejmě úplný. Co dalšího obsahuje tento tloušťák DP KONT@KT, už ale musíte zjistit sami a já věřím, že budete mile překvapeni.

Slunečný a pohodový srpen vám přeje



# PPP - Public Private Partnership

Na květnovém zasedání redakční rady DP KONTAKTu padl návrh na uveřejnění článku o Public Private Partnership (PPP), metodě Partnerství veřejného a soukromého sektoru, o které lze občas nalézt obecné zmínky v českém tisku a o které se začalo hovořit v Praze i v souvislosti s dalším rozvojem pražského metra, konkrétně s jeho budoucí čtvrtou linkou D. Vzhledem k informacím, kterými Dopravní podnik hl. m. Prahy (DP) o PPP disponuje jako člen Mezinárodního svazu veřejné dopravy – UITP, se autor k zpracování tohoto článku dobrovolně přihlásil.

Ing. Zdeněk Došek, vedoucí oddělení Oborové vztahy

**UITP**, specificky jeho Komise pro dopravní ekonomiku, je v současné době těsně před uveřejněním dokumentu tzv. Core Brief na téma financování infrastruktury veřejné dopravy, jehož významnou součástí je kapitola o PPP.

## Studie na téma financování linky D pražského metra

Motivací přinést informace o stavu využívání projektů PPP v sektoru městské veřejné dopravy v Evropě a ve světě zvyšuje i vyznění studie z prosince 2007, kterou pro DP vypracovala firma Pro-Serv na téma financování trasy D pražského metra. Jde zde především o tu skutečnost, že studie se ve své analýze opírá výhradně o zkušenosti z Velké Británie, a jak se lze domnívat, vychází především z přímých zkušeností s použitím PPP v případě londýnského metra. Spekuluje pak na tomto základě o úloze DP v projektu PPP na linku D, kterou je však nanejvýše nutné postavit do perspektivy daleko úspěšnějších řešení PPP, než je projekt londýnský. Naprosto jednostranně orientaci předmětné studie na Londýn je třeba oponovat již tím, že Anglie má v PPP v sektoru HD svou succes story, kterou je Nottingham Express Transit, ale především proto, že ve světě bylo pro stavby městské veřejné dopravy použito PPP ve velké škále případů. Především však proto, že je třeba v případě PPP vycházet z jeho základních principů, kam v první řadě patří to, že jde o alternativu financování investice společně oběma sektory, veřejným a soukromým, a dále je třeba podtrhnout princip kombinace

zodpovědnosti veřejných orgánů za realizaci infrastruktury veřejné dopravy integrované v rámci městského rozvoje na jedné straně s inovativností, účinností a finanční kapacitou soukromého sektoru na straně druhé.

Podívejme se v největší stručnosti na některé z klíčových úvah (podnětů) zmíněné studie pro linku D pražského metra: studie vychází z typické struktury PPP projektu, podle které se předpokládá, že zadavatel uzavře smlouvu (Koncesní smlouvu) s jednoúčelovou společností, založenou úspěšným konsorciem ze soukromého sektoru. Projekt se vztahuje na návrh, výstavbu, financování a provozování určitého zařízení. V úvahách o vhodném typu PPP pro trasu metra D se však o provozování přepravy cestujících jakožto předmětu PPP dle strategie hl. m. Prahy (HMP) a DP pro trasu D neuvažuje. V kolonce „zkušenosti s použitím“ je uveden Londýn (metro, lehká železnice DLR). Z hlediska DP představuje PPP situaci, kdy jsou na soukromého partnera převedena významná rizika projektu (rizika překročení lhůty realizace a nákladů během stavební i provozní fáze a riziko dostupnosti služby). Riziko poptávky po službách linky D zůstává plně na straně veřejného sektoru (do závorky zde autoři studie dosazují DP). Z hlediska vlastnictví infrastruktury během trvání projektu je zvažována alternativa vlastnictví nemovitého majetku (infrastruktury) veřejným sektorem (DP). K průřezovým otázkám implementace projektu patří i komunikace vůči jednotlivým cílovým skupinám, z nichž jednou jsou i zaměstnanci DP. Zde se mezi jiným uvádí, že obdobně jako u zaměstnanců administrativy bude třeba

spojit informovanost s osvětou tak, aby PPP nebylo vnímáno jako ohrožení pravomoci či důležitosti konkrétních útvarů a zaměstnanců a nedocházelo v důsledku toho k informačním bariérám. Při přípravě a provádění výběrového řízení na koncesionáře pro PPP na projekt linky D se za vhodnější za daných okolností (buď podle zákona o veřejných zakázkách, nebo podle koncesního zákona) jeví postup podle zákona o veřejných zakázkách. Dále se za žádoucí označuje, aby roli zadavatele při přípravě a realizaci projektu PPP dostal Dopravní podnik hl. m. Prahy. S ohledem na všeobecné požadavky zabezpečeného vztahu mezi DP a privátním partnerem se předpokládá účetní a právní vlastnictví majetku nově pořízeného v rámci PPP na straně veřejného zadavatele, tj. DP.

S rozsahem poznatků, s kterými se dosud měl autor článku možnost seznámit, pokud jde o existující evropskou legislativu, postoj UITP a případové studie k PPP v sektoru veřejné dopravy, se výše uvedené (a do jediného odstavce stlačený) soubor úvah autorů studie o pražském PPP na linku D metra do značné míry rozchází. Co autor článku považuje za zásadně nedostatečné je fakt, že autoři studie zmiňují výhradně londýnský případ. Pan Andrew Braddock, dlouholetý přítel DP a bývalý manažer Transport for London, ve svém stanovisku z 24. 9. 2007 k PPP v londýnském metru uvádí:

„Jak víte, starosta Londýna byl proti principu PPP, ale vláda ho prosadila, než v roce 2003 předala londýnské metro do správy Transport for London. Myšlenka byla taková, že se síť rozdělí do tří kontraktů zajišťujících veškerou →



obnovu infrastruktury po dobu třiceti let, a úspěšnými uchazeči byla velká konsorcium skládající se z technických společností, bank a výrobců vozového parku. Konsorcium Metronet získalo dva z těchto tří kontraktů [BCV a SSL, tedy linky Bakerloo, Central a Victoria, respektive podpovrchové linky – Circle, District, Hammersmith & City a Metropolitan] a konsorcium Tube Lines získalo třetí [JNP – linky Jubilee, Northern a Piccadilly].

S Tube Lines nebyl problém, ale s Metronetem ano. Všechny zakázky na renovaci stanic a nové vlaky udělil členům svého vlastního konsorcia, zatímco Tube Lines vypsal soutěž na konkurenční projekty. V důsledku toho byly náklady konsorcia Metronet mnohem vyšší a nakonec vedly k jeho kolapsu.

Poučení, které z toho plyne pro Prahu (a kterékoli jiné město), je, že PPP není o nic levnější než uzavírání zakázek na práci s externími společnostmi ze soukromého sektoru na základě soutěže konkurenčních nabídek, kdy si veřejný sektor ponechává kontrolu. Sdílení rizika mezi veřejným a soukromým sektorem dává větší smysl než pokoušet se přenést všechna rizika na soukromý sektor, protože ten se prostě ve všech svých kalkulacích a sazbách ještě zvýší.

Stanovisko pana Braddocka podporují tři jím připojené tiskové zprávy z TfL:

- Návrh prozatímního rozhodnutí, z 16. 7. 2007,
- Starosta a London Underground jednájí, aby zajistili hladký převod společnosti Metronet, z 18. 7. 2007,
- Transport for London se snaží dostat Metronet co nejdříve z nucené správy, z 24. 8. 2007.

V první z tiskových zpráv se přibližuje podstata problému:

Arbitr PPP navrhuje přidělení 121 mil. liber, neboť společnost London Underground znovu potvrzuje, že odpovědnost za překročení celkových nákladů společností Metronet by měla z velké části nést tato společnost a její podílníci. Společnost London Underground dnes znovu potvrdila svoje stanovisko, že odpovědnost za překročení celkových plánovaných nákladů společností Metronet by měla nést tato společnost a její podílníci, nikoli Londýňané.

Společnost Metronet původně předložila Arbitrovi PPP žádost o prozatímní přidělení 400 mil. liber a minulý čtvrtek, 12. července, přidala požadavek na dalších 151 mil. liber, takže celkem žádá o prozatímní přidělení částky 551 mil. liber.

Návrh rozhodnutí Arbitra PPP je, že Metronet má obdržet 121 mil. liber, o něco víc než pětinu požadované

částky, splatných ve formě poplatku za infrastrukturní služby, a to poté, co společnost požádala o 551 mil. liber během příštího roku v rámci mimořádné revize její smlouvy s Infraco BCV.

Arbitr také konstatoval, že: „Kdyby společnost Metronet BCV poskytovala plnění efektivně a ekonomicky, její náklady by byly v prvních čtyřech letech kontraktu nižší než základní částka.“

Arbitr proto nařídil, že do ledna 2008 nesmí dojít k žádnému navýšení poplatku za infrastrukturní služby společnosti Metronet BCV, a jasně prohlásil, že bude vyplacen jen tehdy, pokud Metronet dokáže plnit své závazky.

Prozatímní přidělení prostředků ve výši 551 mil. liber bylo společností požadováno jako součást požadavku v celkové výši 992 mil. liber v rámci Mimořádné revize BCV.

Výkonný ředitel společnosti London Underground Tim O' Toole prohlásil:

„Soustavně jsme upozorňovali na to, že společnost Metronet neposkytuje plnění efektivně a ekonomicky a že to je důvod, proč během čtyř let kontraktu do dnešního dne akumulovala tak významné překročení nákladů. Myslíme si, že návrh rozhodnutí Arbitra toto stanovisko podporuje.“

## Zadávání veřejných zakázek

V podnětech, které studie přináší z hlediska použití PPP pro linku D pražského metra, je správně jako metoda pro přípravu a provedení výběrového řízení označen postup podle zákona o veřejných zakázkách.

V dosud posledním ze tří dokumentů Evropské komise (EK), z nichž prvním byla **Zelená kniha o PPP a právu Společenství o zadávání veřejných zakázek a o koncesích z roku 2004**, lze shledat nejčerstvější upřesnění v uplatňování pravidel při zadávání veřejných zakázek

- a) pro zřízení subjektů se smíšeným kapitálem zaměřených na poskytování služeb ve veřejném hospodářském zájmu a
- b) pro účast soukromých firem ve stávajících veřejnoprávních subjektech, které tyto úkoly provádějí.

Názor EK lze shrnout do následujícího:

„Nezdá se, že by existovaly nějaké přesvědčivé důkazy naznačující, že by se mohla kvalita veřejných služeb zlepšit nebo ceny snížit, pokud budou soukromé podniky – prostřednictvím institucionalizovaných partnerství veřejného a soukromého sektoru – získávat zakázky na veřejné služby bez předchozího výběrového řízení.“

EK v Zelené knize o PPP zdůrazňuje, že právo Společenství o veřejných zakázkách a koncesích se zpravidla uplatňuje v případě, že se zadavatel rozhodne svěřit úkol třetí straně. Vzhledem k tomu, že studie označuje za žádoucí, aby roli zadavatele při přípravě a realizaci projektu PPP na linku D dostal DP, je třeba upozornit, že se EK pojmem zadavatele zabývá v již výše zmíněném dokumentu z 19. 2. 2008, kterým je **„Interpretativní sdělení Komise o aplikovatelnosti práva Společenství o zadávání veřejných zakázek a koncesích na Institucionalizované partnerství veřejného a soukromého sektoru (IPPP)“**. V něm se o zadavateli hovoří jako o „contracting entity“ a tento pojem pokrývá zadávající úřady ve smyslu čl. 1(9) Směrnice 2004/18/EC, a zadavatele ve smyslu čl. 2 Směrnice 2004/17/EC.

## Koncese

Studie na financování linky D se subtilním způsobem dotýká otázky „Koncesionáře“ a členů konsorcia. Hovoří o „projektové společnosti“ uzavírající subdodavatelskou smlouvu o plnění svých projekčních a stavebních povinností se stavební společností a smlouvu o plnění svých povinností v oblasti poskytování služeb s poskytovatelem těchto služeb. O členech konsorcia tj. o provozovateli infrastruktury, stavební společnosti, dodavatelích technologií a finančních investorech, případně dodavateli kolejových vozidel a souvisejících technologiích pak studie hovoří jako o „sponzorech“.

Zde je třeba, aby byla vzata na vědomí stať interpretativního sdělení nazvaná „Zakládací proces“, podle které jsou v praxi IPPP obvykle zakládána:

- buď založením nové společnosti, jejíž kapitál je společně držen zadavatelem a soukromým partnerem, nebo, v některých případech, několika zadavateli a/nebo několika soukromými partnery a udělením veřejné zakázky nebo koncese této nově založené veřejně-soukromé právnické osobě/subjektu,
- nebo **participací soukromého partnera v existující společnosti ve veřejném vlastnictví**, která obdržela v minulosti „in-house/vnitřní“ veřejnou zakázku nebo koncesi.

Bez ohledu na to, jak je IPPP založeno, právo Společenství o veřejných zakázkách a koncesích vyžaduje, aby zadavatel dodržoval transparentní a rovné procedury jak při výběru soukromého partnera, který je dodavatelem vybavení, prací nebo služeb prostřednictvím

jeho účasti na IPPP, tak když uděluje veřejnou zakázku nebo koncesi veřejno-soukromému subjektu. Veřejným úřadům není dovoleno „uchylovat se k trikům určeným zatajit udělení veřejných zakázek nebo koncesí polo-veřejným společnostem (semi-public companies)“.

V žádném případě Komise nenahlíží na postup dvojího výběrového řízení – jednoho na výběr soukromého partnera pro IPPP a dalšího na udělení veřejných zakázek nebo koncesí veřejno-soukromému subjektu – jako na praktický.

**Jednou z možných cest, jak založit IPPP, je následující:** soukromý partner pro IPPP je vybrán prostřednictvím procedury, jejímž předmětem jsou jak veřejná zakázka nebo koncese, která má být udělena příštímu veřejno-soukromému subjektu, tak provozní (operational) podíl soukromého partnera na realizaci tohoto úkolu a/nebo jeho podíl na managementu veřejno-soukromého subjektu. Výběr soukromého partnera je doprovázen založením IPPP a udělením smlouvy či koncese veřejno-soukromému subjektu.

Jak již bylo uvedeno, studie v úvaze o „typické struktuře“ PPP projektu uvádí, že jeho předmětem rovněž může být provozování přepravy cestujících. Konstatuje však, že s touto činností jakožto PPP pro trasu D strategie HMP a DP neuvazuje.

Zde je třeba se podívat, co na toto téma říká „Interpretativní sdělení Komise o koncesích v právu Společenství“ z 12. 4. 2000, též proto, že stále rostoucí počet členských států praktikuje koncesi jako způsob managementu veřejných služeb. Patří mezi ně Holandsko, Francie, Velká Británie, Itálie, Španělsko a Portugalsko.

Koncesi na stavební práce definuje čl. 1 bod d) Směrnice 93/37/CEE jako „smlouvu prezentující stejné charakteristiky jako veřejné zakázky na stavební práce s výjimkou té skutečnosti, že protipoložka prací spočívá buď jenom v právu provozovat dílo, nebo v tomto právu doprovázeném cenou“.

**Z této definice vyplývá, že hlavní odlišující prvek pojmu koncese na stavební práce spočívá v udělení práva provozovat dílo jako protipoložku jeho výstavby; toto právo na provoz může být rovněž doprovázeno cenou.**

Právo k provozování umožňuje koncesionáři vybírat poplatky od uživatele díla po určité časové období, jehož délka pro odměňování koncesionáře představuje důležitý prvek.

Právo k provozování v sobě zahrnuje

také přenos zodpovědnosti za provozování. Tato zodpovědnost pokrývá současně aspekty technické, finanční a management díla, koncesionáři také případně tíha amortizace díla. Vedle toho koncesionář na sebe bere nejenom rizika spojená se stavbou, ale bude muset též nést rizika související s managementem a poptávkou po dílu.

Z těchto úvah vyplývá, že u koncese na stavební práce jsou nepředvídanosti (rizika), jež jsou vlastní předmětu provozování, přenesena na koncesionáře. Jestliže by splacení vynaloženého financování bylo zajišťováno zadavatelem veřejného konkurzu bez rizika spojeného s provozováním díla, prvek rizika by se vytratil a smlouva by musela být kvalifikována jako veřejná zakázka, a ne koncese na stavební práce. Navíc, jestliže koncesionář dostává, přímým či nepřímým způsobem po dobu smlouvy, či při jejím vypršení, odměnu (v podobě splátky, krytí ztrát atd.), jinou než je ta spojená s provozováním, smlouva by nemohla již být kvalifikována jako koncese.

Skutečnost, že Směrnice umožňuje, aby právo na provozování bylo doprovázeno cenou, nemění tuto analýzu. Jde o hypotézu existující v praxi. Stává se, že stát částečně podporuje provozní náklady koncese za tím účelem, aby se snížila cena placená uživatelem (používání „sociálních cen“). Tato intervence může mít různé podoby (garantovaná paušální suma, pevná cena, ale hrazená ve vazbě na počet uživatelů atd.).

Rizika finanční montáže celé operace, které je možné označit jako „ekonomické riziko“, jsou součástí fenoménu koncesí. Riziko odvíjející od příjmu koncesionáře, který může získávat od uživatelů, tvoří nejvýraznější odlišovací prvek mezi koncesemi a veřejnými zakázkami.

Paradoxně koncese jako formule financování infrastruktury městské dopravy běžná v cizině přichází poprvé do Francie. Touto první francouzskou soukromou globální koncesí je tramvaj v Remeši, kterou bude stavět a 30 let provozovat soukromé uskupení pod vedením Alstomu a Transdevu.

### **Koncese pro tramvaj v Remeši**

Reims Métropole, (aglomerace města Remeše s 220 tisíci obyvateli), seskupení šesti obcí, z nichž největší je město Remeš se 185 tisíci obyvateli, podepsala v červenci 2006 smlouvu s konsorciem Mars, platnou do roku 2041. Konsorcium Mars tvoří Alstom, Caisse des

depôts a jeho provozovatel Transdev, la Caisse d'épargne, Bouygues, Colas... Jeho úkolem je postavit a provozovat tramvaj, stejně jako zajišťovat provoz autobusů.

Projekt je odhadován na 305 milionů € (včetně pěší zóny před nádražím SNCF a úprav autobusových zastávek), z nichž 285,5 dodá Mars. Toto konsorcium již od začátku roku 2008 převzalo řízení remešského dopravního podniku TUR, kde nahradilo po právních přestělkách provozovatele Keolis.

Reims Métropole bude ročně splácet fixní sumu 13 milionů € po dobu 20 let (od 2013 do 2040). Jako provozní dotaci bude aglomerace také ročně platit 31 milion €; s vazbou na inflaci. Uvedení dvou linek tramvaje v celkové délce 11,2 km do provozu se očekává na jaře 2011 s tím, že 2 km úsek tratě přes centrum města bude vybaven napájením uloženým v zemi (APS) tak, aby nebyl rušen pohled na slavnou remešskou katedrálu. Smluvní strany se dohodly na nové restrukturované a hierarchizované síti linek a smlouva obsahuje jako cíl 40% nárůst počtu cestujících.

Je-li provozování linky D realizované v rámci PPP uvažováno mimo rámec úloh konsorcia, jde o zjevný rozpor se směrnicí pro koncese na stavební práce. Otázky spojené s úvahami o přidělení rizika poptávky po službách linky D na bedra DP, ještě více však otázky vlastnictví infrastruktury (účetní a právní vlastnictví majetku nově pořízeného v rámci PPP) na straně DP vyvolávají pak jednu velkou otázku. Proč „Studie možností financování projektu trasy D pražského metra“ hovoří o PPP, když přisuzuje podobnou akumulaci funkcí, tj. zadavatele, vlastníka a provozovatele infrastruktury, Dopravnímu podniku hl. m. Prahy?

### **Případ koncese na služby v Ústeckém kraji**

V souvislosti s rolí přisuzovanou DP v rámci projektu linky D metra bude nanejvýše důležitým úkolem sledovat vývoj případu Ústeckého kraje a jeho postupu v přidělování zakázek na poskytování služeb regionální autobusové dopravy soukromým podnikům. Komise se domnívá, že smlouva uzavřená mezi krajem a soukromým provozovatelem je veřejná zakázka na služby a jako taková by měla být uzavřena na základě nabídkového řízení podle prováděcích pravidel směrnice 2004/17/ES.

Kraj však posoudil poskytování dopravních služeb v kraji jako koncesi na



služby a nepoužil tedy celoevropské nabídkové řízení.

V případě koncese na služby získá koncesionář právo provozovat službu a musí převzít hospodářské riziko spojené s poskytováním služby. V daném případě pochází větší část odměny provozovatele od kraje, protože příjem z jízdného by na poskytování služby nestačil. Tyto platby kraje eliminují hospodářské riziko. Z toho tedy vyplývá, že smlouvu nelze považovat za koncesi, nýbrž za veřejnou zakázku, která musí splňovat prováděcí pravidla směrnice 2004/17/ES.

## PPP – partnerství veřejného a soukromého sektoru

Co je PPP ve světle dosavadních evropských a světových zkušeností? Ve srovnání s tradičním veřejným financováním infrastruktury je PPP charakterizováno relativně dlouhým trváním vztahu, zahrnujícím spolupráci mezi veřejným partnerem a soukromým partnerem na různých aspektech plánovaného projektu. Za komponenty PPP jsou považovány D-design (zpracuj projekt), B-build (postav), F-finance, O-operate (provozuj) a M-maintain (udržuj).

Veřejný partner se primárně soustředí na definování cílů, které mají být dosaženy ve veřejném zájmu, kvalitu služby a cenovou politiku a bere na sebe zodpovědnost za monitorování shody s těmito cíli.

PPP je metoda zakázek, ve které větší roli přejímá soukromý sektor. Zástupce Evropské banky pro výzkum a rozvoj (EBRD), pan Guido Bruggeman ve své prezentaci přednesené na kongresu UITP v Helsinkách dokonce uvádí, že PPP není finanční model, ale zakázková strategie s nebo bez soukromého financování. Na otázku „Proč PPP?“ uvádí následující výhody, jež PPP umožňuje:

- realizovat potřebné (dodatečné) projekty, když veřejný orgán nechce či nemůže, zvýšit úroveň svého zadlužení, již dnes,
- realizovat off-balance sheet financing,
- využít know-how soukromého sektoru, maximalizovat jeho expertizu a lidské zdroje,
- sdílet či přenést rizika,
- zaměřit se na life cycle cost,
- veřejný sektor platí, teprve až začnou být poskytovány služby.

Za klíčový bod však nakonec uvádí:

- zajistit Value for Money!, hodnotu za peníze.

Za příklady rizik uvádí stavební riziko, riziko systémové integrace, nákladové riziko, provozní riziko, příjmové riziko.

Důležité je, aby každá komponenta rizik byla přidělena té straně, která je v nejlepší pozici ji řídit a nést. Každý projekt PPP se přitom liší přidělením rizik a zodpovědností, vlastnictvím aktiv a délkou.

Platby za poskytování služeb mohou mít řadu podob: platby za dostupnost, příjmy z jízdného...

Platební diagram pro veřejný sektor lze znázornit následovně:

Roky	Fáze realizace	Žádné platby, dokud není dílo hotovo	Platby založené na využívání			
			Platby založené na dostupnosti			
			5	10	15	20
			Provoz a údržba			

V závěrečném hodnocení v návrhu Core brief na téma „Financování infrastruktury veřejné dopravy“ UITP uvádí:

**„Průmysl veřejné dopravy potřebuje jistotu, že poskytuje nejlepší hodnotu za peníze svým finančním intendámtům v centrálních a regionálních vládách a svým zákazníkům, cestujícím.**

**S rostoucími standardy a nároky na něj kladenými např. z hlediska bezpečnosti, pracovních podmínek a ohledů na životní prostředí došlo k růstu investiční a provozní nákladů. V zájmu průmyslu je, aby poskytoval služby co nejúčinněji a nejefektivněji, ať už s tím spojené investice či provozování jsou zajišťovány soukromým, či veřejným sektorem.**

**Teoreticky sektor veřejné dopravy s jeho nižšími úrokovými mírami a nulovými dividendami by měl být konkurenceschopný vůči konkurentům ze soukromého sektoru. Motiv zisku ale může soukromému sektoru dávat silnější pobídku k inovacím s možným snížením nákladů pod úroveň veřejné vlastněných podniků. Velká kapitálová kapacita v širokém měřítku soukromě vlastněných obchodních odvětví, z nichž mnohé jsou nyní v multinárodním vlastnictví, jim dávají možnost inovovat a konkurovat po celém světě, např. v inženýrsku, IT, technologii vozidel, řídicích systémech a signalizační technice.“**

Pan Bruggeman k výše uvedeným výhodám poukazuje i na klíčové výzvy ve spojení s PPP. Upozorňuje, že soukromý sektor obecně vzato má vyšší cenu financování než veřejný sektor, zakázky metodou PPP mohou být komplikovanější, delší a nákladnější, není vždy možné přenesení rizika life cycle cost, PPP v sobě zahrnuje

pozbytí manažerského řízení veřejným sektorem a z dlouhodobého hlediska jsou PPP relativně nepružnými strukturami.

Navrhuje položit si otázky: „Existuje dostatečná expertiza na straně soukromého sektoru jako záruka přístupu metodou PPP?“, „Má veřejný sektor dostatečnou kapacitu a dovednosti, aby adoptoval přístup metodou PPP?“

Na otázky „Nabízí PPP přidanou hodnotu?“, „Je PPP atraktivní i přes vyšší náklady soukromého sektoru?“ a „Jak kvantifikovat přínosy PPP?“ navrhuje pan Bruggeman nástroj k určení přidané hodnoty PPP ve srovnání s tradičním postupem implementace, který je v jeho prezentaci nazván Public Transport Comparator. Za klíčovou je označena kvantifikace Value for Money – hodnoty za peníze, jinými slovy „vyšší koeficient kvalita cena“, přidaná hodnota. Úlohou komparátora – porovnávače je zhodnotit relativní užitek dodávky soukromým sektorem včetně testu jeho efektivnosti ve vztahu k vyšším finančním nákladům, porovnat finanční, socio-ekonomické a provozní aspekty.

V tomto směru je to právě Velká Británie, která v říjnu 2007 publikovala dokument s výsledky procesu přezkoumání tzv. New Approach to Appraisal – NATA z roku 1998, analytického rámce k hodnocení ekonomických, environmentálních a sociálních aspektů všech návrhů v dopravě, které vyžadují financování či schválení ze strany britského ministra dopravy.

Pan Bruggeman, zástupce EBRD, banky speciálně založené pro pomoc při financování projektů ve střední a východní Evropě, z nichž mnohé jsou realizovány metodou PPP, na závěrečnou otázku **„Je PPP pro financování veřejné dopravy atraktivní model?“** odpovídá dvakrát ano. Ano, protože může ulevit tlakům na veřejné finance a deficitům, ano, protože projektům veřejné dopravy a nabízeným službám může nabídnout přidanou hodnotu.

**Ano platí za předpokladu, že:**

- je prokázáno, že PPP přinese přidanou hodnotu,
- PPP je v souladu s legislativním rámcem,
- existuje politická podpora a angažovanost pro PPP,
- projekt je atraktivní pro soukromý sektor,
- veřejný sektor má (obchodní) dovednosti strukturovat a řídit PPP,
- jsou dobře definována a přidělena rizika.

UITP v závěru svého dokumentu připouští, že existuje ostrá tenká linie

mezi výhodami plně soukromých, plně veřejných a PPP projektů. Zapojení veřejného sektoru je přinejmenším potud nezbytné, aby zajistil, že nová spojení veřejnou dopravou odpovídají místním plánům a dopravní politice. Jestliže není k dispozici efektivní cesta jak zajistit veřejné zdroje pro veřejnou dopravu, potom soukromý přístup při financování a stavbě infrastruktury a jejím provozování může být účinnou alternativou. Uzavírá, že je-li možné dosáhnout správné rovnováhy, může se od PPP v dohledném budoucnu očekávat plnohodnotná role ve smíšené veřejno-soukromé ekonomii financování infrastruktury veřejné dopravy. **Za klíčový faktor pro úspěšné dosažení přidané hodnoty v partnerství veřejného a soukromého sektoru označuje UITP konkurenci.**

Vzhledem k výše uvedeným řádkům je zřejmé, že v praxi též existují nevyužití příležitosti pro PPP. Pan Bruggeman uvádí příklady amsterdamské seve-rojižní linky metra, linky 4 v Budapešti a linky 2 ve Varšavě. Důvody neúspěchu byly společné: překročení nákladů v průběhu výstavby, podstatná zpoždění, nejasné provozní náklady. Mezi úspěšnými příklady PPP ve veřejné dopravě uvádí pak moderní tramvajové linky v Manchesteru, Croydonu, Nottinghamu, Štrasburku, Rouenu, Florencii, Barceloně, Jeruzalému, Kuala Lumpur, Bangkoku. Dalšími příklady jsou New Jersey Transit v USA, projekty modernizace metra v Londýně, kodaňské metro, linka 4 metra São Paulo, Bus Rapid Transit projekty v Jižní Americe, St. Petersburg Nadzemniy Express v Rusku a moderní tramvaj v Astaně v Kazachstánu.

Řada projektů PPP ve veřejné dopravě byla v minulých letech blíže popsána v článkách uveřejněných v DPKONT@KTU: metro v Kodani, tramvaj ve Florencii, lehké metro v Turinu, soukromá koncese na linku 9 metra a na velký multimodální přestupní uzel a parkovací zařízení v Madridu.

Z poslední doby má DP informace o prudkém rozvoji tramvajové dopravy v madridském regionu za pomoci PPP, nejčerstvěji o použití PPP projevuje zájem Seoul. Seoul plánuje postavit do roku 2017 sedm zcela nových linek v délce 73,7 km moderní tramvaje a hledá soukromé investory, aby ulevili městskému rozpočtu, včetně snížení provozních nákladů. V článku poslaném UITP pro uveřejnění v příštím čísle Public Transport International vyhlašuje, že projekt je příležitostí

nejen pro domácí firmy, ale vyzývá zahraniční dodavatele, aby podávali městu nabídky s podmínkou, že tyto budou učiněny v rámci akceschopných konsorcií. Plán počítá s investicemi soukromého sektoru ve výši 58,0 %, Seoul se bude podílet na nákladech ve výši 27,1 %, stát 11,6 %, zbývajících 3,3 % se očekává z jiných zdrojů. V souvislosti s linkou D pražského metra je nezbytné připomenout princip automatizovaného bezobslužného provozu, který po linkách v Paříži, Kodani, Singapur, Lille, Lyonu a dalších získal plně půdu i v Itálii. Ve stavbě jsou linky automatického metra v Miláně a Brescii a stejně budou realizovány třetí a čtvrtá linka metra v Římě. V nejbližší době bude v Norimberku otevřen bezobslužný provoz na původní lince metra, jako první v Německu, v plánu je automatizace celé existující sítě. Na konci roku 2008 otevře automatickou linku metra švýcarské Lausanne.

### Best cases v PPP

V nejposlednějším vydání Metro Report International – [www.metro-report.com](http://www.metro-report.com), jsou velmi zajímavě popsány zaoceánské PPP projekty metra: v článku „Busy metro is PPP pioneer“ o lince 4 v São Paulu v Brazílii, a z interview s Andrew McCuskerem, manažerem provozního inženýrského MTR metra v Hong Kongu vyplývá, jaký obrovský potenciál se skrývá za plnohodnotným přístupem obou stran, města a provozovatele, v uplatňování principu PPP v celém systému.

Závěru tohoto obšírného textu o cestě k PPP v Praze a úloze DP v tomto projektu bude slušet konkrétní příklad. Proč nevyužít případu linky 4 v São Paulu s 18 miliony obyvatel, megapole nepříliš bezpečné, avšak dle mínění řady expertů s nejlepším systémem metra na světě?

### PPP umožňující projektu linky 4 metra v São Paulo stát se realitou

S využitím názvu stejnojmenné prezentace pana Lázara Rosa na helsinském kongresu UITP se stručně seznámíme s novým osudem projektu linky 4, neuskutečněného v 90. letech z důvodu nedostatku finančních zdrojů v důsledku vyčerpání finančního modelu, používaného do té doby k výstavbě již existujících čtyř linek 1, 2, 3 a 5. V současné době je síť čtyř linek metra v délce 61 km provozována Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô) a přepravuje téměř 3,5 milionu ces-

tujících každý pracovní den. Metrô má ambiciózní plány, které by síť do roku 2025 rozšířily na celkových 163 km. Po finanční krizi v Brazílii po roce 1995 a po obnovení studie na linku 4 v roce 2000 byl nový scénář otevřen v roce 2004 vydáním nových zákonů o koncesích a PPP na úrovni brazilské federace i na úrovni státu. Zákon státu São Paulo vytváří účinné záruky pro PPP a zakládá Paulista Company for Partnership. Definice administrativních a sponzorovaných koncesí ve federálním zákonu, stejně jako pravidla pro sdílení rizik a peněžní platby prostřednictvím státu umožnily, že účast soukromého sektoru na podniku se stala uskutečnitelná. Oproti původním typům koncese dle zákona z roku 1995 nový zákon 11.079 z prosince 2004 uzákonil dvě podoby koncese:

- sponzorovanou,
- administrativní.

S brazilskou bankou Unibanco byla uzavřena smlouva o finančním poradenství. Koncese byla schválena a povolena Radou pro řízení PPP státu São Paulo. Vláda státu pověřila Metro São Paulo jako zodpovědného činitele pro zpracování dokumentace pro výběrové řízení a jeho zajištění. Bylo rozhodnuto, že výběrové řízení bude mezinárodní a umožní účastníkům zorganizovat se do podoby konsorcia a že kritériem hodnocení budou nejnižší peněžní platby ze strany státu São Paulo.

Projekt linky 4 je konstruován jako partnerství veřejného a soukromého sektoru a první fáze linky v délce 12,6 km by měla být uvedena do provozu na jaře 2010. Smlouva byla podepsána v roce 2006 jako první PPP v Brazílii, na jehož investici se vláda státu São Paulo podílí 73 % představujícími sumu 922 US\$, a zbývajících část je financována soukromými subjekty.

Stavební část infrastruktury linky 4 je realizována konsorciem pro návrh a stavbu linky v zastoupení Metrô, zatímco provozní smlouvu obdržela soukromá společnost Via Quatro, která financuje a nakupuje vlakové soupravy, jejichž dodavatelem je jihokorejská Hyundai – Rotem. Via Quatro též zajišťuje vybavení pro vlakové řízení, signalizaci a telekomunikaci, dodavatelem ATC je Siemens. Celková smlouva na tuto část dodávky je 270 milionů US\$.

Vlastníky Via Quatro jsou Companhia de Concessões Rodoviárias, největší brazilský provozovatel mýtného na dálnicích, který je držitelem 58 % akcií, Montgomery Participações drží 30 %, Mitsui Co Ltda 10 %, RATP Developpement SA 1 % a Roggio Transporte SA drží zbýva- →



jící 1 %. Koncese bude trvat 30 let a od provozovatele se očekává, že bude linku provozovat bez jakékoli provozní dotace. Smlouva PPP je založena na počtu 900 tisíc cestujících za den v dlouhodobém výhledu. Koncesionářské jízdné bude z počátku stejné jako průměrné veřejné jízdné a bude upravováno ve vazbě na míru inflace. Distribuce příjmů z jízdného mezi Metrô, provozovatele linek 1, 2, 3 a 5 a koncesionáře linky 4 bude následující:

- exkluzivní cestující na lince 4: 100 % jízdného pro koncesionáře,
- integrovaný cestující: 50 % z jízdného pro koncesionáře.

Koncesionář bude kompenzován ze strany Metrô, jestliže počet cestujících klesne pod více než 10 % tohoto prahu. Pokud by počet cestujících tento prah překročil více než o 10 %, Via Quatro z toho bude platit ve prospěch Metrô.

### Případ Nottingham Express Transit

Na úplný závěr zpět do Velké Británie, na sever od Londýna, za úspěšným příběhem PPP – Nottingham Express Transit.

Nottinghamský nový tramvajový systém Nottingham Express Transit – NET byl do provozu uveden v březnu 2004, v prvním roce přepravil 8,4 milionu cestujících, ve druhém 9,7 milionu. NET dosahuje 99 % míry zákaznické spokojenosti.


Promotory projektu byly Nottingham City Council a Nottinghamshire County Council, čili městská a regionální rada, které udělily koncesi v rámci Private Finance Initiative (PFI), iniciativy soukromého financování, Arrow Light Rail Ltd na období 30,5 roku.

Arrow je společnost pro speciální účely, kterými jsou vypracování plánu, postavení, financování, provoz a údržba první linky. Je vlastněna šesti partnery: Transdev, Nottingham City Transport, Bombardier, Carillion Private Finance, Innisfree (30 %) a Galaxy (20 %). Arrow uzavřela 3,5letou smlouvu na pevnou částku s dodáním na klíč s konsorciem Bombardier a Carillion na návrh a postavení tramvajového systému. Bombardier poskytl tramvajové soupravy, napájecí, signalizační a komunikační systémy, Carillion inženýrské stavební práce a zastávky.

Arrow uzavřela smlouvu na provozování a údržbu systému na 27 let s Nottingham Tram Consortium (NTC), vzniklém spojením Transdevu s místním dopravcem Nottingham City Transport.

Financování projektu ve výši 220 milionů liber získal Arrow prostřednictvím bankovních půjček, kmenových akcií sponzorů a grantů. Půjčky budou spláceny v průběhu období provozu, jednak z plateb vázaných na výkony od promotérů, jednak z příjmů z jízdného.

V říjnu 2006 vláda Velké Británie oznámila, že odsouhlasí finanční balík s oběma promotéry – městskou a regionální radou – na zhruba 400 milionů liber, které budou investovány ve fázi 2 prodloužení existujícího systému NET.

Článek snad lze uzavřít konstatováním, že k PPP vede dlouhá a nejednoduchá cesta, první úspěšné vlastňovky rozlitané po celém světě však naznačují, že pro Dopravní podnik by prestižní a náročný projekt linky D metra znamenal krok do nové epochy rozvoje veřejné dopravy v Praze po technologické i manažerské stránce. 

## Přijíždí příjemná letní podívaná



Už si ani nevzpomínáte na to, kdy jste naposledy byli v letním kině? Nevadí. Od poloviny srpna můžete tuto skutečnost změnit, neboť letos poprvé vyjede za svými diváky speciální autobus, který pozvedne náladu a zpříjemní letní večery českým filmem. Dopravní podnik hl. m. Prahy se stal dlouholetým partnerem projektu Kinobus.

Petr Malík, Jan Štojd, oddělení Marketing

Kinobus je speciální vozidlo s veškerým projekčním zařízením, které vzniklo z bývalého linkového autobusu Dopravního podniku. Ještě koncem května jste mohli Karosu B-732 evidenčního čísla 5697 vidat na městských linkách obsluhovaných hostivařskou garáží.


Garantem a provozovatelem kinobusu je společnost Metronome s. r. o., která od Dopravního podniku autobus odkoupila a v hostivařských dílnách si ho nechala přestavět na jeho nové poslání. Konkrétní obrysy začala zajímavá novinka dostávat na začátku roku 2008 a od dubna se na ni intenzivně pracovalo, aby se stihla alespoň část letní sezony. „Začátkem srpna začíná rozsáhlý projekt zavedení Opencard do systému Pražské integrované dopravy a právě kinobusu využijeme k propagaci nového produktu,“ upřesňuje letošní záměry Dopravního podniku šéf Marketingu a Komunikace Jan Svoboda.

Cesta od prvních námětů k vlastní realizaci nebyla právě jednoduchá. Bylo potřeba získat nespočetná povolení, vystavit desítky žádostí, ale v době, kdy vznikají tyto řádky, už můžeme být

optimističtí. Ve středu 13. srpna budete moci shlédnout premiéru na bývalém fotbalovém hřišti pod parkem Podviní. Promítat se bude jeden z nejuspěšnějších filmů loňského roku Vratné láhve z rodinné dílny otce a syna Svěrákových.

Požadavky firmy Metronome na Kinobus byly poměrně jednoduché. Kinobus by měl být plně samostatný, snadno a operativně se přemisťovat a v co nejkratší době být připraven k projekci. Premiérová cesta Kinobusu bude měsíční a poslední promítání je plánováno na druhý zářijový víkend na Staroměstském náměstí u příležitosti posledního letošního běhu Pražského mezinárodního maratonu, Tesco Grand Prix. Od startu ve Vysočanech po derniéru v centru objede Kinobus celkem 11 míst v Praze a jejím okolí, kam se snadno dostanete prostředky městské hromadné dopravy či regionálními autobusy. Na každé „štaci“ se „letňák“ zdrží zpravidla tři dny, což znamená tři promítání úspěšných českých filmů.

Dlouhodobým cílem Dopravního podniku je přesvědčit Pražany, že není naší snahou vozit je pouze za povinnostmi, ale také za zábavou, sportem a odpočinkem. Proto nabízíme různé typy, jak aktivně trávit nejen právě probíhající léto.

Na co se můžete během měsíční „túry“ Kinobusu těšit? Kromě již zmiňovaných Vratných láhví, také na klasickou Dovolenu s Andělem, Českými lvy ověnčeného Václava, bezstarostné zimní radovánky připomenou Snowbordáci, Tomáše Hanáka uvidíte v Mazaném Filipovi a také budete moci spatřit dva filmy, jejichž partnerem byl Dopravní podnik, O rodičích a dětech a Gympl. Chcete-li opět zažít skoro zapomenutou letní romantiku, neváhejte a vydejte se alespoň na jedno představení Kinobusu. Vstup je zdarma, občerstvení bude připraveno a o dobrou náladu by neměla být nouze. 





# Kinobus – film v pohybu

Nemáte program na letní večer a rádi se podíváte na pěkný český film?

Přijďte si s námi užít letní romantiku do netradičního kina, které přijede přímo za vámi.

**Od 13. srpna do 14. září** pro vás budeme promítat na 11 místech v Praze a jejím nejbližším okolí úspěšné české filmy. Představení začínají po setmění mezi 20.30 a 21.00 hodin.

V místě promítání si budete moci zakoupit občerstvení.

**Vstup zdarma!**

Datum	Místo	Filmy		
13. 8. – 15. 8.	<b>Vysočany</b> – bývalé fotbalové hřiště pod parkem Podvíní	13. 8. Vratné láhve	14. 8. Dovolená s Andělem	15. 8. Václav
16. 8. – 18. 8.	<b>Prosek</b> – plocha před poliklinikou [u st. metra Střížkov]	16. 8. Snowboardáci	17. 8. Gympl	18. 8. O rodičích a dětech
19. 8. – 21. 8.	<b>Kunratice</b> – plocha v areálu Kunratického zámku	19. 8. Gympl	20. 8. Mazaný Filip	21. 8. Václav
22. 8. – 24. 8.	<b>Zbraslav</b> – školní hřiště	22. 8. Vratné láhve	23. 8. Dovolená s Andělem	24. 8. Snowboardáci
25. 8. – 28. 8.	<b>Průhonice</b> – asfaltové parkoviště u zadního vjezdu do VUKOZ	25. 8. O rodičích a dětech	26. 8. Dovolená s Andělem	27. 8. Vratné láhve 28. 8. Gympl
29. 8. – 31. 8.	<b>Velká Chuchle</b> – závodíště	29. 8. Mazaný Filip	30. 8. O rodičích a dětech	31. 8. Václav
1. 9. – 3. 9.	<b>Opatov</b> – Centrální park poblíž výstupu z metra	1. 9. Mazaný Filip	2. 9. Václav	3. 9. Gympl
4. 9. – 6. 9.	<b>Suchbát</b> – hřiště za Sokolovnou	4. 9. O rodičích a dětech	5. 9. Snowboardáci	6. 9. Václav
7. 9. – 9. 9.	<b>O<sub>2</sub> Žluté lázně</b> – areál koupaliště	7. 9. Snowboardáci	8. 9. Mazaný Filip	9. 9. Gympl
10. 9. – 12. 9.	<b>Chýně</b>	10. 9. Václav	11. 9. Vratné láhve	12. 9. O rodičích a dětech
13. 9. – 14. 9.	<b>Staroměstské náměstí</b>	13. 9. Gympl	14. 9. Václav	



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



# Informace o jízdném v Pražské integrované dopravě

(Stav k 1. 8. 2008)

WWW.DPP.CZ

## Cestování po Praze

Tarifně je území hl. m. Prahy rozděleno na pásma P a 0 (celkem je území Prahy započítáváno jako 4 tarifní pásma). Pásmo P má dvojnásobnou tarifní hodnotu a pásmo 0 je rozděleno na pásma 0 a B – pásmo příhraničních zastávek.

**Pásmo P** zahrnuje metro, tramvaje, autobusy MHD (linky č. 100 – 299 a 501 – 599), lanovku na Petřín, přívozy a vybrané traťové úseky ČD.

**Pásmo 0** (tzv. dojezdové pásmo) zahrnuje příměstské autobusy (linky č. 300 – 399 a 601 – 620) vedené na území Prahy a vybrané traťové úseky ČD.

## Jízdenky a kupony MHD

DRUH JÍZDENKY/ KUPONU	Dospělý ****	Dítě	Junior	Student	Senior
<b>Jízdenky</b>					
Limitovaná * 20/30 min.	18 Kč	9 Kč	18 Kč	18 Kč	9 Kč
Základní 75 min.	26 Kč	13 Kč	26 Kč	26 Kč	13 Kč
1 den 24 hod.	100 Kč	50 Kč	100 Kč	100 Kč	50 Kč
3 dny ** 72 hod.	330 Kč	•	330 Kč	330 Kč	•
5 dní ** 120 hod.	500 Kč	•	500 Kč	500 Kč	•
<b>Kupony</b>					
30denní / měsíční	550 Kč	130 Kč	260 Kč	260 Kč	250 Kč
90denní / čtvrtletní	1 480 Kč	360 Kč	720 Kč	720 Kč	660 Kč
365denní *** / roční	4 750 Kč	•	•	•	•
<b>Kupony přenosné</b>					
30denní / měsíční	670 Kč				
90denní / čtvrtletní	1 880 Kč				
365denní / roční	6 100 Kč				

\* Pro tuto skupinu není v tomto časovém tarifu zvýhodněné jízdné.

Kupony lze koupit i bez poskytnutí osobních údajů, tzv. přenosné, a to s volitelným počátkem platnosti od libovolného dne v roce. Platí pro všechny výše uvedené kategorie.

Průkazky PID vydané do 31. 7. 2008 jsou v platnosti do odvolání. Slevy přiznané pro původní kategorii Důchodce do 31. 7. 2008 zůstávají v platnosti.



**DOSPĚLÝ**  
Jízdenky – Jsem dospělý, je mi 15 a více let. pozn.  
Kupony – Jsem dospělý, je mi 19 a více let. pozn.



**DÍTĚ**  
Jsem dítě od 6 do 15 let. pozn.



**JUNIOR**  
Jsem junior od 15 do 19 let. pozn.



**STUDENT**  
Jsem student od 19 do 26 let, držitel průkazky „Studentská SŠ nebo VŠ“, pro přiznání slevy se vyžaduje potvrzení ze školy akreditované MŠ ČR. pozn.



**SENIOR**  
Jsem dospělý od 60 do 70 let. Platí s průkazkou PID. pozn.

pozn. Platí vždy: ode dne narození uvedeného věku do dne předcházejícího dni narození uvedeného věku.

\* Jízdenka s omezenou přestupností – **pro tramvaje a autobusy** platí jako nepřestupní do 20 minut od označení. **Pro metro** platí jako přestupní do vzdálenosti 5 stanic, nepočítaje nástupní stanici. Přestupní stanice se započítává pouze jednou. Zároveň nesmí přepravní doba překročit 30 minut od označení. **Pro lanovky, přívozy a noční linky** neplatí.

\*\* Umožňuje cestování 1 dítěte od 6 do 15 let s sebou bezplatně.

\*\*\* Začátek doby platnosti je omezen na období od 1. 1. do 31. 1.

\*\*\*\* Cestující, držitel předplatní jízdenky pro dospělé, může o sobotách, nedělích a svátcích přepravit bezplatně 1 dítě do věku 15 let (povinnost prokázat věk dítěte), vyjma přepravy vlaky ČD, která se řídí tarifem ČD. pozn.

### Bezplatná přeprava

Děti do 6 let věku a držitelé občanského nebo identifikačního průkazu starší 70 let jezdí zdarma, vyjma přepravy vlaky ČD, která se řídí tarifem ČD.

## Cesty příměstskou dopravou

Okolí hl. m. Prahy je rozděleno na pět vnějších pásem (pásma 1, 2, 3, 4 a 5).

Příměstské spoje vyjíždějí z pásma 0, součástí pásma 0 je pásmo B, pásmo příhraničních zastávek. Pásmo 0 a B se pro jednotlivé jízdenky započítávají samostatně, tedy jako dvě tarifní pásma.

Pro předplatní časové jízdenky se pásma 0 a B započítávají jako jedno pásmo a označují se jako pásmo 0.

Zařazení stanic a zastávek do tarifních pásem je uvedeno v jízdních řádech.

### Přeprava zavazadel

13 Kč

0 Kč

Za psa bez schránky se platí plnocenné přestupní jízdné podle počtu tarifních pásem.

\* Kolo se přepravuje pouze v metru a v určitých časech ve vybraných tramvajových úsecích. Jízdenky platné 1 a více dní opravňují k bezplatné přepravě jednoho z předmětů podléhajících placení přepravného. Nevztahuje se na přepravu psů bez schránky.

Úplné znění Tarifů PID je k dispozici v Infocentrech Dopravního podniku, v předprodejních místech ve stanicích metra a dále na [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz) nebo [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz).

## Jízdenky pro vnější pásma

DRUH JÍZDENKY	PÁSMOVÁ PLATNOST (POČET NAVAZUJÍCÍCH TARIFNÍCH PÁSEM)								
	2	2	3	4	5	6	7	8	9
<b>Jízdenky</b>									
Doba platnosti	15 min. ▲	30 min. ■	60 min. ■	90 min. **	120 min. ■	150 min. ■	180 min. ■	210 min. ■	210 min. ■
Jízdenka dospělý	10 Kč ▲	14 Kč ■	20 Kč ■	26 Kč ■	32 Kč ■	38 Kč ■	44 Kč ■	50 Kč ■	56 Kč ■
Jízdenka dítě	5 Kč ▲	7 Kč ■	10 Kč ■	13 Kč ■	16 Kč ■	19 Kč ■	22 Kč ■	25 Kč ■	28 Kč ■

**Jízdenka na 24 hodin** platná ve všech tarifních pásmech PID – 150 Kč, pro dítě od 6 do 15 let – 75 Kč. pozn.

pozn. Platí vždy: ode dne narození uvedeného věku do dne předcházejícího dni narození uvedeného věku.

● Platí pro 2 navazující vnější pásma nebo jen pro přejezd z/do pásma 1 do/z příhraničních zastávek pásma B s tím, že v příhraničních zastávkách je nepřestupní a neplatí pro kombinaci 0, B.

■ Neplatí v pásmu P.

▲ Platí pouze pro 2 navazující vnější pásma.

\*\* Ve vnějších pásmech nebo pro kombinaci pásem 0, B, 1, 2 nebo B, 1, 2, 3.

Slevy pro seniory se ve vnějších pásmech neposkytují.

## Kupony pro vnější pásma

DRUH KUPONU	POČET PÁSEM					
	1	2	3	4	5	6
<b>Kupony</b>						
30denní / měsíční dospělý	230 Kč	370 Kč	590 Kč	820 Kč	1 020 Kč	1 250 Kč
30denní / měsíční dítě	110 Kč	180 Kč	290 Kč	410 Kč	510 Kč	620 Kč
90denní / čtvrtletní	630 Kč	1 000 Kč	1 600 Kč	2 240 Kč	2 790 Kč	3 420 Kč

Na žádný kupon nelze vyplnit pásmovou platnost P. Kupon pro jedno pásmo nelze samostatně použít pro pásma 0 nebo B. Kupon pro dvě pásma nelze samostatně použít pro pásma 0 a B.

# Automatizační a řídicí prostředky v řízení a monitorování elektrických silových zařízení pražského metra

Pro řízení a signalizaci elektrických silových zařízení metra jsou v rámci služby Elektrotechnika používány dva druhy řídicích systémů. Jeden pro řízení vlastních rozvodů, druhý pro automatizaci a sledování stavu osvětlení, včetně automatického provádění denních a měsíčních testů nouzového osvětlení. V tomto článku se budeme věnovat „Automatickému systému dálkového řízení osvětlení“ (ASDŘO).

**Jindřich Kopecký, odbor Automatizace a řídicí technika JDCM**

**S**lužba Elektrotechnika zajišťuje provoz a údržbu osvětlovací soustavy pražského metra. Druhy osvětlení v jednotlivých stanicích můžeme rozdělit na hlavní, pomocné a nouzové.

Při zahájení provozu metra v roce 1974 bylo osvětlení provozováno v ručním režimu – ovládalo se tedy pouze ručně. Při zavádění automatizačních prostředků pro ovládání a monitorování stavu elektrických silových zařízení od roku 1978 nebyla k dispozici automatizační technologie pro osvětlení odpovídající požadavkům metra. Průběžně při sledování automatizačních prostředků pro řízení, regulaci a monitorování osvětlení, byly v roce 1998 zahájeny první kroky k automatické regulaci osvětlení stanic ve vztahu k venkovnímu osvětlení. Na stanicích Vysočanská, Kolbenova, Hloubětín, Rajska zahrada a Černý Most byla zavedena automatická regulace umělého osvětlení včetně nástupiště v závislosti na jasu oblohy.

Pro tento způsob řízení osvětlení byl využit systém LUXMATE s procesorem TLR rakouského výrobce Zumtobel GmbH, pracující na HW PC a pod operačním systémem DOS. Systém umožňoval skokovou regulaci osvětlení ve stanicích. Dále byly s tímto druhem provozu sbírány zkušenosti v provozních podmínkách metra a po zkušenostech a další inovaci řídicího systému dodavatelem byl v roce 2002 zaveden nový procesor LUXMATE s označením LRA pracující na HW PC a pod operačním systémem Windows. Tento systém umožňuje skokovou i plynulou regulaci osvětlení na základě hodnoty jasu oblohy.

Systém používající TLR vyžaduje při projektování kabeláže a výstupů z rozváděče přesné určení regulačních skupin svítidel. V případě potřeby úprav regulačních obvodů je nutné provést dodatečné úpravy v kabeláži, případně v rozváděči. V regulaci realizované tímto systémem je možné používat běžná zářivková svítidla.

Systém s procesorem LRA umožňuje změny v regulaci realizovat pouhou úpravou v SW části. Vyžaduje zářivková svítidla osazená digitálními předřadníky.

Na základě všech výše uvedených zkušeností z provozu automatiky osvětlení a se zavedením normy ČSN EN 50 172 byla s dodavatelem zařízení zahájena technická jednání o klientské úpravě systému pro potřeby pražského metra. Na základě těchto jednání byl stávající systém upraven na

→ Ve stanici Černý most je skokový systém regulace osvětlení zapnuto-vypnuto. Z fotografie je zřetelně vidět, jak v místě intenzivního denního světla jsou osvětlovací tělesa vypnuta. V tmavších částech stanice jsou zapnuta.



← Ve stanici Kobyličky je plynulý systém regulace osvětlení od 0 až do 100 % intenzity osvětlení vzhledem k intenzitě denního světla. V tmavších částech stanice osvětlení svítí více a naopak.

LRA-I, který pracuje na HW PLC a umožňuje skokovou i plynulou regulaci, sledování stavu

technologie (rozdávěčů) a další využití. Celý systém je realizován tak, aby obsahoval následující funkce: možnost napájení řídicího systému napětím 220 Vss; automatická synchronizace času systému s dispečerským časem; sledování stavu jednotlivých svítidel (světelná scéna, procenta výkonu, porucha – typ); naměřená hodnota jasu oblohy, v případě poruchy čidla jasu, možnost převzít hodnotu z jiné srovnatelné stanice nebo nastavit náhradní hodnoty pro potřeby regulace; sledování stavu převodníku DALI (porucha); informace o stavu napájecích rozváděčů (stav stykačů, vývodových jističů, chráničů, ovladačů); zobrazování snímaných hodnot jak ve stanici, tak i na pracovišti dispečera, případně mistra údržby; možnost ručního rozsvícení stanice z pracoviště dispečera na centrálním dispečinku; provádění plynulé regulace osvětlení ve stanicích metra na základě nastavení parametrů ve vztahu k jasu oblohy; testy osvětlení dle ČSN EN 50 172; automatické vytváření deníků, ve kterých jsou zaznamenány výsledky denních a měsíčních testů nouzového osvětlení s možností tisku; komunikace mezi dispečinkem a stanicí metra typu Ethernet; Deník poruch (deník, ve kterém jsou zaznamenány poruchy dle požadavku provozovatele); v případě požadavku provozu lze instalovat ve stanici zobrazovač pro účely údržby s možností nastavování parametrů pro regulaci osvětlení. K nastavování parametrů je přístup pouze přes heslo v různých úrovních oprávnění.

Systém, který je realizován dle uvedených parametrů je úspěšně použit v pražském metru a umožňuje z dispečinku osvětlení, případně z jiného dalšího pracoviště, monitorovat okamžitý stav osvětlení veřejných prostor a všech nouzových světél ve stanicích a stav napájení jednotlivých rozváděčů a jejich vývodů. Dále umožňuje reagovat okamžitě na poruchy osvětlení ohrožující provoz metra.



# Tramvajová doprava během stavby severozápadní části Městského okruhu

Koexistence tramvajové dopravy v Praze 6 a 7 s výstavbou severozápadní části městského okruhu je téma velice rozsáhlé a složité. Pod pojmem severozápadní část Městského okruhu nalezneme evidentně nejrozsáhlejší projekt v dopravní historii města koncentrovaný do relativně krátkého času. Vždyť staveniště začíná u Strahovského tunelu mimoúrovňovou křižovatkou Malovanka, pokračuje hloubenými i raženými tunely k Prašnému mostu, dále pak je hloubený úsek okolo metra Hradčanská až ke Spartě, a to včetně mimoúrovňové křižovatky U Vorlíků. Zcela zásadní je poté ražený úsek od Sparty pod Stromovkou a Vltavou až do Troje. Na Pelc - Tyrolce stavba končí, ale součástí projektu je i nový Trojský most přes Vltavu k nádraží Holešovice. V tomto kontextu je docela možné, že i stavba nesmírně složitých úseků metra I.A a I.B byla o něco méně rozsáhlá, navíc stavěná v 70. a 80. letech 20. století, kdy panovaly zcela jiné poměry a automobilový provoz byl výrazně menší než v současnosti.

**Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje**



Využití smyčky Špejchar při demonstraci u Úřadu vlády 9. června 2008.

**S**tavba okruhu byla naplánována tak, že tramvajová doprava v jednotlivých úsecích stavby ustoupí a bude nahrazena autobusovou dopravou. Ovšem vzhledem k tomu, že tramvajová trať přes Letnou je velmi zatíženou tratí v Praze, s počtem přes 60 000 cestujících denně (což je zhruba polovina nejzatíženějšího úseku metra v celé síti), se stalo v úterý 13. května 2008 to, co se stalo: naprostý kolaps dopravy způsobený vyloučením provozu tramvají přes Letnou. A to nejen v oblasti Prahy 6 a 7, ale vzhledem k síťovému efektu vlastně v celé tramvajové síti a v části autobusové sítě.

## Krizový pracovní tým

Na tuto situaci reagoval primátor hlavního města Prahy pan MUDr. Pavel Bém tím, že okamžitě založil „Krizový pracovní tým hlavního města Prahy k zajištění plynulosti dopravy po dobu výstavby Městského okruhu“. V něm jsou zastoupeni zástupci MHMP, Policie

České republiky, Městské policie, TSK, dále účastníci výstavby severozápadní části Městského okruhu (SATRA, IDS a Metrostav) a také Dopravní podnik. Zástupcem Dopravního podniku v tomto Krizovém týmu je generální ředitel Ing. Martin Dvořák, který je na jednáních týmu případně zastupován vedoucím jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) Ing. Janem Šurovským, Ph.D.

Na úvodním jednání Krizového týmu navrhl Dopravní podnik výstavbu provizorní tratě východ-západ a k tomuto účelu nabídl značné úlevy ve stavebně-technickém provedení takovéto provizorní tratě. Dále nabídl výrobní kapacity JDCT a značné množství vyzískaného materiálu. Z jednání dne 30. května 2008 vyplynul urgentní úkol pro účastníky výstavby zpracovat materiál „Provozní stavy MHD pro roky 2008–2011“, a to do 15. června 2008. V něm by se měly objevit následující podmínky definované Dopravním podnikem:

- nelze dlouhodobě současně vyloučit úseky Sparta - Špejchar (míněno křižovatka ulic Milady Horákové a Badeniho) a Špejchar - Prašný most, pakliže není k dispozici provizorní trať Sparta - Chotkovy sady,
- nelze na dobu delší 3 týdnů mimo letní prázdniny uzavřít úsek Vítězné náměstí - Prašný most, protože by byla od sítě odříznuta vozovna Vokovice. Úsek však lze zavřít po dobu letních prázdnin.

Dne 6. června 2008 byly na pátém jednání týmu předloženy studijní výsledky společnosti Metroprojekt, kde byly prezentovány 2 základní varianty vedení provizorní tramvajové trati, z nichž byla principiálně vybrána varianta směřující přímo do ulice Mariánské hradby. Zároveň bylo dohodnuto znovuzprovoznění smyčky Špejchar pro účely operativního řízení provozu tramvají v termínu od 9. do 30. června 2008. K tomuto účelu byla smyčka využita při demonstraci u Úřadu vlády v pondělí 9. června a vzápětí 11. června při nehodě tramvaje a auta na Klárově. Pošesté se tým sešel v pátek 13. června 2008. Na tomto zasedání se řešil především havarijný stav tramvajové tratě v ulici Dukelských hrdinů v prostoru křižovatky s Kostelní ulicí. Zbývá červnová jednání krizového týmu byla věnována projednávání nového materiálu „Provozní stav MHD pro roky 2008–2011“.

Krizový tým také pravidelně hodnotí aktuální dopravní situaci v dotčené oblasti. Po prvním dni došlo k řadě korekcí v dopravním režimu. Zejména byla vyloučena automobilová doprava z Badeniho ulice ve směru do centra a zrušena občasná zastávka tramvají Malostranská směr Čechův most.

## Spolehlivost odklonové dopravní cesty

Vzhledem k tomu, že uzávěra úseku Sparta – Špejchar je dlouhodobého charakteru v řádu několika let a v obdobném rozsahu je uvažováno s uzávěrou úseku Chotkovy sady – Špejchar – Prašný most, přichází ke slovu stěžejní téma, kterým je spolehlivost odklonové trasy Strossmayerovo náměstí - nábrežní kpt. Jaroše - nábrežní Edvarda Beneše - Chotkova - Mariánské hradby - Brusnice jih - Brusnice sever. I pro zvýšení spolehlivosti odklonové trasy proběhla v minulém roce chvályhodná rekonstrukce křižovatky Štefáníkův most x Letenský tunel, bohužel bez návazných úseků ke Strossmayerovu náměstí a k Čechovu mostu. Správci JDCT byli nově zkonstituováni uprostřed prázdnin, tj. k 1. srpnu 2007, a ihned začali uplatňovat požadavky na zvýšení spolehlivosti této odklonové trasy. Jako nejkritičtější byl vyhodnocen úsek mezi Čechovým mostem a Klárovem, proto byla urychleně zahájena příprava souvislé obnovy svršku v tomto úseku a akce byla provedena Vrchní stavbou v březnu 2008 (viz DP KONT@KT 4/2008). Dále se podařilo částečně podbit trať okolo Královského letohrádku a vyměnit výhybky v oblasti Strossmayerova náměstí a Klárova, rovněž v režii Vrchní stavby.

V době psaní tohoto článku byla na odklonové trase nejkritičtější situace mezi Strossmayerovým náměstím a nábrežím kpt. Jaroše, kde je od 18. června omezen počet projíždějících linek a zakázán provoz vozů 14T.

Přesto v neděli 22. června došlo k havárii trati, nicméně po náročné provizorní opravě se omezený provoz podařilo zase obnovit. Trať je v havarijním stavu, přestože BKV panely v tomto místě pocházejí z roku 2001. Jde o smutné potvrzení faktu o stavu tratí v této technologii, pro dané místo zcela nevhodné. Řešením je rekonstrukce úseku Strossmayerovo náměstí - zastávka Nábreží kpt. Jaroše do jiné technologie. Dalším potencionálně rizikovým místem jsou protioblouky na nábrežní Edvarda Beneše mezi Letenským tunelem a Čechovým mostem. Chotkova silnice, vzhledem k několika náročným obloukům, bude v průběhu výstavby Městského okruhu vyžadovat pravidelnou preventivní (nikoliv havarijní) údržbu. Kolejová konstrukce v Chotkových sadech je nyní ve věku 13 let, což také nevzbuzuje naději spolehlivého provozu 7 linek po dobu několika let.

## Práce ve vyloučených úsecích v ulici Milady Horákové

Po přerušení provozu přes Letnou dne 13. května 2008 se začaly realizovat tyto práce:

- způsobené stavbou Městského okruhu:
  - přeložky inženýrských sítí, v jejichž důsledku byla svedena automobilová doprava z centra na kolej z centra i na kolej do centra,
  - výstavba provizorního obratiště Sparta vč. provizorních zastávek (13. května – 28. června 2008).
- konané Dopravním podnikem hl. m. Prahy:

Tramvajové koleje posloužily jako náhradní vozovka pro auta při stavbě přeložek inženýrských sítí. Letná 23. května 2008.





Již osmý (21. května 2008) den po přerušení provozu byly pod Ověneckou ulicí vyměněny všechny panely a svařovaly se kolejnice.

- souvislá obnova svršku tramvajové trati metodou BKV panelů v úseku Letenské náměstí - Strossmayerovo náměstí (13. května – 9. června 2008),
- rekonstrukce trolejového vedení v témže úseku a termínu.

Práce realizované Dopravním podnikem vykonávaly provozovny JDCT, tj. Vrchní stavba a Napájení TT. Vzhledem k tomu, že limitující pro částečné obnovení provozu tramvají (tj. po Spartu) byla stavba provizorního obratiště, bylo možné vyjít vstříc Praze 7 a naše stavba proběhla na 2 etapy rozdělené Kamenickou ulicí. Pakliže by stavba etapizována nebyla, dal by se zkrátit termín prací ze 4 týdnů na 3 týdny. Dne 28. června 2008 bylo zprovozněno po téměř 7 týdnech výstavby provizorní obratiště Sparta (nikoliv smyčka, ale úvrať), čímž bylo možno omezeně obnovit provoz ze Stross-

mayerova náměstí na Spartu. Místo pěti linek zde jezdí dvě linky, omezení počtu spojů je tedy o 60 %. Určitým negativem tohoto řešení je, že všechny obousměrné vozy KT8 jsou zafixovány na Letné. Důsledkem je omezená možnost využívat tyto vozy pro rekonstrukce a opravy tramvajových tratí jinde v Praze.

Není sporu, že se DP KONTAKT k tomuto tématu bude opakovaně vracet, protože stavba severozápadní části Městského okruhu je naplánovaná až do konce roku 2011. Znamená to, že máme za sebou pouze úvodní etapy a ještě více než 3 roky se budeme potýkat s dopady této zásadní dopravní stavby v Praze. V době uzávěrky se například měnil dopravní režim na Hradčanské a byly dlouhodobě uzavřeny vnější koleje na tramvajovém „nádraží“, ale o tom až někdy příště...

## Rozloučení se smyčkou Špejchar?

Stavba Městského okruhu se v květnu přiblížila ke smyčce Špejchar. Na této smyčce, která vznikla v srpnu 1978 jako návazná stavba k metru I.A, v současné době nejsou ukončeny žádné pravidelné linky, ale pro operativní řízení provozu tramvají je nepostradatelná.

Kroužek městské dopravy  
Foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Svého času zde pravidelně končily napájecí tramvajové linky 20 (Špejchar - Petřiny) a 23 (Špejchar - Vypich). Obratiště Špejchar je také výrazně zapsáno do historie vozů T1. Jednou dost záporně, protože na vjezdu do smyčky od Sparty došlo k velmi tragické nehodě vozu T1 dne 17. února 1982 (blíže např. Svět železnice 2/2008). Druhý zápis do historie je spojen s ukončením provozu typu T1 v Praze, který se udál právě na lince 23 dne 25. ledna 1983 vozem 5103 z vozovny Střešovice. Tentýž vůz byl i aktérem rozlučkové jízdy pořádané Kroužkem městské dopravy (KMD) 26. března 1983, která byla přirozeně vedena také přes smyčku Špejchar.



Je proto poměrně logické, že pro rozloučení se smyčkou Špejchar, opět v režii KMD, byl vybrán vůz T1, číslo 5002. Rozlučka proběhla v sobotu 28. června 2008 odpoledne a smyčka Špejchar byla navštívena dvakrát. Zároveň byla projeta trasa linky 23 z roku 1983, tj. na Vypich, při níž bylo konstatováno, že smyčky Špejchar i Vypich se od dob ukončení provozu „tě jedniček“ vůbec nezměnily. Za zmínku stojí, že touto jízdou bylo vzpomenuáno čtvrtstole-



Vůz T1 při rozlučkové jízdě ve smyčce Špejchar dne 28. června 2008.

tí od ukončení provozu vozů T1 v Praze. Pár dní po rozlučkové akci již zanikl vjezd do smyčky Špejchar a v její blízkosti se začala budovat pilotová stěna. Smyčka samotná do obvodu stavby nezasahuje. Doufejme, že po dokončení stavby Městského okruhu se budeme moci vozem T1 do smyčky Špejchar opět vydat. Výbor KMD děkuje jednotkám Historická vozidla a Provoz Tramvaje za spolupráci při této rozlučce!

V minulém čísle DP KONTAKTu (6/2008) jsme na straně 10 v článku Komplexní přepravní průzkum tramvají chybně uvedli počet cestujících na lince č. 9 (19 764 cestujících). Správně mělo být, že linka č. 9 přepravila ve sledovaném období 119 764 cestujících.

Za tiskovou chybu se autorovi článku i čtenářům DP KONTAKTu omlouváme.

# Přejezd na Olšanském náměstí

V pátek dne 4. července 2008 se Praha probudila do jednoho z nejdeštivějších dnů tohoto roku, pracovníci JDCT s obavami sledovali předpověď počasí. Tento den totiž nebyl jen obyčejný deštivý pátek, ale den D pro technologie v tramvajové dopravě. Na večer od 20.00 hodin byla připravena, co se týká rozsahu nevelká, ale co do pokrokovosti zásadní akce. Přejezd ulic Olšanská – Jičínská byl do tohoto okamžiku v technologii panelů BKV, jejichž životnost byla již dávno za hranicí své slávy a lze bez nadsázky prohlásit, že tento přejezd byl v havarijním stavu a ohrožoval bezpečnost jak tramvajové, tak i individuální dopravy, která denně přes tento přejezd jezdí.

Petr Mašek, vedoucí oddělení Správa TT a speciálních staveb DCT

Vzhledem k tomu, že pod panely BKV a živičnou vrstvou se nalézá kvalitní betonová deska z roku 1974 (viz DP KONTAKT 6/2008), zvolili pracovníci odboru Správa a technické zajištění DCT po pečlivé úvaze pro tento přejezd technologii převzatou od naší sesterské jednotky Dopravní cesta Metro. Jedná se o technologii s tzv. upevněním kolejnic typu „Metro“. Zasnění vědí, že se jedná o upevnění kolejnic na betonové desce pomocí kotevních šroubů na plastbetonových hrobočících přes podkladnice R4pl s použitím pružného upevnění Vossloh Skl 12. Toto vše mohla překazit pouze nepřízeň počasí, ale i to nakonec tomuto upevnění přálo.

Přesně ve 20.00 hodin byla všechna technika na místě a již od první minuty bylo znát úsilí pracovníků Vrchní stavby, na nichž spočíval první úkol – v co nejrychlejší době snést původní trať na velkoplošných panelech. Před tříadvacátou hodinou byl přejezd volný pro frézu, která okamžitě začala ukusovat diamantovými zuby vrstvu mocného živičného povrchu. Po třech hodinách frézování byla odkryta spodní betonová deska, a to již přišla na řadu externí firma (Skanska DS) a nejdůležitější část akce – precizní osazení kolejnic do geometrické polohy koleje. Ustavení kolejnic bylo v brzkých hodinách sobotního rána hotovo. Zhruba od šesti hodin se Olšanskou ulicí řinul zvuk svářecích agregátů JDCT při svařování kolejnic a typický hluk příklepových vrtaček, které tvořily otvory pro kotevní šrouby. Po jejich předvrtání byly šrouby ihned lepeny a po jejich zatuhnutí byl pod

podkladnice do železných rámečků (kvůli výšce) dodáván plastbeton. Celý tento chemicky náročný kolotoč skončil po sedmácté hodině. Po utužení a dotažení kotevních šroubů byly obě koleje připraveny k betonáži. Tedy



Dílo je zdárně dokončeno.

po méně jak dvaceti čtyřech hodinách byly koleje hotovy a zbyval „jen“ povrch pro automobilovou dopravu. Ve dvacet jedna hodin byl přejezd již zabetonován a mohl se nechat čerstvě položený speciálně připravený beton zrát. To byl čas k odpočinku jak pro dělníky, tak pro techniky, ale celý akt této operace nebyl u konce, musel přijít ještě okamžik ošetření povrchu. V neděli ráno zde již stála další technika a další dělníci, kteří pokládali litý asfalt jako třešničku na dortu. Aby byla dokonalost tohoto díla potvrzena, byly všechny spáry s přílehlající komunikací a kolejnicemi ošetřeny pružnou zálivkou. Celá tato akce trvala 43 hodiny. A nebýt extrémních teplot,



Upevnění kolejnic do betonové desky.



Provádění litých asfaltů.

při kterých litý asfalt nebyl schopen zchladnout a spuštění provozu IAD by pro něj mohlo mít ničivé následky, byl by přejezd po 48 hodinách schopný provozu. Z důvodu vysokých teplot byl provoz IAD přes nový přejezd připuštěn až v pondělí ve 4.00 hodin. Bez jakýchkoliv diskuzí se jedná o pokrok v technologiích na tramvajových přejezdech. Všem účastníkům této akce patří veliké uznání. Nasazení, které zde panovalo, bylo příkladné, a to na všech postech stavební činnosti. Veliké poděkování náleží i městské části Praha 3, která vyšla jednotce Dopravní cesta Tramvaje maximálně vstříc při projednávání dopravních opatření.



# Současný stav a další výhled autobusové dopravy v Dopravním podniku

Autobusy Dopravního podniku zajišťují v současné době v rámci autobusové sítě Pražské integrované dopravy 72 % dopravních výkonů. Na území Prahy (pásmo P+0) podíl ujetých vozokm činí 88 %, mimo území Prahy (pásma 1–5) pak 9 %.

Na zabezpečení uvedených dopravních výkonů se podílí především jednotka Provoz Autobusy (JPA) – řidiči, dispečink, výpravny, příprava a vyhodnocení provozu a jednotka Správa vozidel Autobusy (JSVA) – údržba a opravy autobusů. Nezbytná je však úzká spolupráce s dalšími útvary napříč celou společností, především s útvary dopravního úseku. Důležitou roli má odbor Jízdní řády, neboť jízdní řád je jedním ze základních parametrů ekonomické efektivity autobusové dopravy.

Václav Jelínek, vedoucí jednotky Provoz Autobusy;  
Ing. Václav Novotný, vedoucí jednotky Správa vozidel Autobusy

na navyšování dopravních výkonů a z druhé strany nutnost rozsáhlých (zejména karosářských) oprav přestárklých autobusů a velmi dlouhé dodací lhůty některých náhradních dílů.

Pro řešení vzniklé situace byla připravena a vyhlášena veřejná soutěž na dodávku 720 autobusů pro období šesti let. Aby bylo možné alespoň částečně překlenout období do zahájení dodávek uvedených autobusů, byla realizována zápůjčka 10 autobusů SOR. Současně probíhají jednání o možnostech dalších zápůjček pro případ zpoždění nákupu autobusů na základě výsledků veřejné soutěže. Na uvedených akcích se velkou měrou podílí právě JSVA.



**P**ro provozování autobusové dopravy jsou nezbytné tři základní podmínky – zajištění dopravních výkonů (zakázky), zajištění dostatečného počtu vozidel a zajištění dostatečného počtu řidičů.

Pro splnění prvního parametru se zástupci JPA aktivně účastní jednání o dlouhodobé smlouvě mezi DP a ROPIDem (alespoň na osm let), která by umožnila lepší plánování ekonomických i personálních zdrojů. Uzavření dlouhodobé smlouvy je velmi důležité i vzhledem k přijetí nového nařízení EU o zadávání zakázek ve veřejné dopravě, které zpřísnuje pravidla pro uzavírání smluv na dotovanou veřejnou dopravu a zároveň ještě více otevírá trh veřejné dopravy konkurenčním dopravcům. Tyto skutečnosti také zvyšují důležitost kvality a efektivity provozu. Zajištění dostatečného počtu vozidel je stěžejním úkolem JSVA. V oblasti obnovy vozového parku autobusů došlo bohužel v průběhu posledních tří let k vytvoření výrazného dluhu, kdy namísto potřebné průměrné obnovy cca 100 autobusů za rok bylo od roku 2005 dodáno pouze 55 autobusů. Situaci souběžně komplikují jednak požadavky ROPIDu

Pro zajištění požadovaného vypravení za snižujícího se počtu autobusů však bylo nutné zrealizovat i opatření v organizaci práce oprav a údržby. Od února do května letošního roku byla postupně na jednotlivých garážích převedena část pracovníků údržby z jednosměnného provozu do provozu dvousměnného (ranní a noční) tak, aby kapacita dílny více odpovídala přítomnosti autobusů na garážích. Díky tomuto opatření se výrazně zvýšilo procento vozů, kde jsou vzniklé závady odstraněny mezi nočním zátahem a ranním výjezdem a autobus je tak znovu k dispozici pro další provozní den. Do nočních směn byla ze stejného důvodu převedena i část plánované údržby. Došlo také k náhradě dosavadního systému denního ošetření a kontroly (DO-DK) systémem tzv. bezpečnostních prohlídek, kdy místo kontroly vozidla max. 5 minut každé 2–3 dny nyní dochází ke komplexní prohlídce v délce min. 30 minut v intervalu cca 14 dnů s případným okamžitým odstraňováním zjištěných závad. Bezpečnostní prohlídky umožňují mnohem důkladnější kontroly autobusů než bývalé DO. Pro správné fungování celého systému údržby a oprav je však nezbytné, aby řidiči správně zapisovali závady, které vzniknou v období mezi bezpečnostními prohlídkami.



Nedostatek řidičů autobusů je v posledních letech problémem celé střední Evropy, velmi citelně postihuje ČR a nevyhýbá se ani pražskému DP. Již řadu let je možné sledovat jejich postupný úbytek, což znamená nárůst přesčasové práce a v poslední době také negativní dopad na možnosti vypravení. Zvýšení aktivity v oblasti nábory se ukázalo jako nedostatečné, a proto byla ze strany JPA i úseku personálního postupně realizována řada opatření k udržení stávajících zaměstnanců a také k příchodu nových.

Pro nové řidiče byla zrušena povinnost dvouleté praxe a byl zaveden nábor řidičů sk. C a B. Při závazku na 36 měsíců hradí náklady na rozšíření řídicího oprávnění DP. Dalším důležitým krokem byla preference této kategorie zaměstnanců při posledním kolektivním vyjednávání o navýšení mezd.

V rámci zlepšování interní komunikace došlo od 1. 4. 2008 na žádost JPA k úpravě osnov pravidelného poučování řidičů, kde byly znovu zařazeny provozní informace a aktuality (dispečerské řízení, technika, kvalita) a poprvé pro řidiče také oblast komunikačních dovedností. Od stejného termínu zahájili činnost tzv. řidičičetaři, kteří nahradili dosavadní „dobrovolné“ vedoucí řídicích úseků a jejichž činnosti se věnuje jiný článek.

V rámci projektu „Slušný řidič“ proběhlo dále slavnostní vyhodnocení nejlepších řidičů za období únor–květen za účasti managementu DP. Všechna uvedená opatření přispěla k zastavení negativního trendu ve stavu řidičů a od března 2008, kdy počet řidičů dosáhl nejnižšího stavu za posledních pět let, dochází k mírnému nárůstu. S přihlédnutím k věkové struktuře řidičů (cca 50 % nad 50 let) je nezbytně nutné v přijatých opatřeních pokračovat i nadále, a zároveň nalézt další možnosti, jak získat i mladší řidiče. Vzhledem k navýšení náhradní autobusové dopravy a částečnému zvýšení dopravních výkonů, dochází i přesto k dalšímu nárůstu přesčasové práce. Proto bylo nutné výrazně zaktivizovat i řidiče s DPČ (brigádníky) především z řad zaměstnanců DP. Dále došlo k úpravě SW pro zjednodušení „půjčování“ řidičů mezi provozovny, které je možné v podmínkách autobusové trakce využívat již od roku 2000 a nyní je realizováno zejména u řidičů s DPČ.

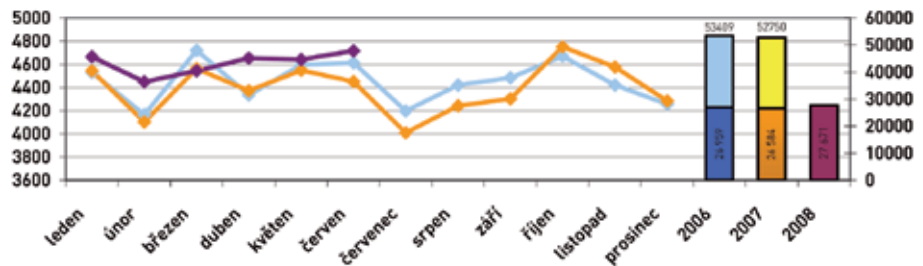
Jednotky Provoz Autobusy i Správa vozidel Autobusy se výrazně věnují i optimalizaci a zefektivňování dalších činností. V rámci organizačních změn v 2. pololetí 2007 došlo k výraznému snížení počtu zaměstnanců, především dispečerů. To bylo umožněno úpravou organizace práce a částečným zprovozněním dispečerského řídicího systému AUDIS. Velmi významnou personální úsporu představuje i zavedení samoobslužného tankování.

Základním kamenem ekonomiky autobusového provozu je jízdní řád, který však musí splňovat příslušné zákonné požadavky z hlediska přestávek, řadu parametrů zadavatele (ROPID) a dále operativně reagovat na měnící se podmínky na komunikacích.

Pro efektivní tvorbu jízdního řádu jsou v maximální možné míře využívány stávající systémy sběru dat (měřící vozidlo, AUDIS, JKZ apod.), nezbytná je však i spolupráce s řidiči prostřednictvím provozní komise.

V rámci plánované změny nočního provozu od září 2008 byli navíc osloveni řidiči nočních linek formou dotazníkového průzkumu. Z pohledu efektivity využití vozidel a řidičů došlo v posledním období k podstatnému zlepšení, v řadě případů však zůstávají limitujícími faktorem předepsané parametry ROPIDu (interval, přestupy, proklady, dohodnuté spoje apod.).

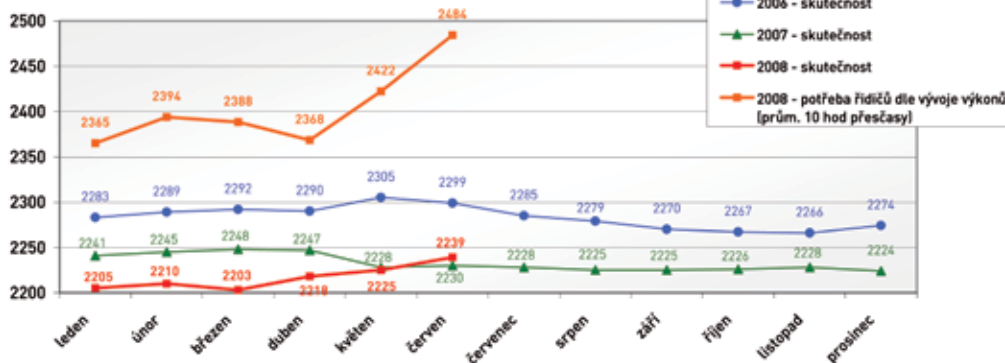
Vývoj počtu ujetých km na 1 autobus v evidenčním stavu




Podmínkou dalšího fungování autobusové dopravy je, mimo úspor nákladů, také realizace rozvojových projektů, které zajistí zvýšení nebo alespoň udržení kvality poskytované služby a přitáhnou další cestující k využívání veřejné dopravy. Proto je velmi důležitým projektem, na kterém se obě jednotky podílejí od samého počátku, rozvoj preference autobusové dopravy. Ten, jako jedno z mála opatření, přináší zároveň zvýšení kvality (zkrácení doby jízdy pro cestující, zlepšení pravidelnosti provozu) a úsporu nákladů

(snížení potřebného počtu vozidel úsporami v jízdních dobách). Pro zvýšení efektivity operativního řízení, plánování jízdních řádů, informování cestujících a následné snížení celkových nákladů na autobusovou dopravu je také nezbytné pokračovat v dalším rozvoji řídicích a informačních systémů. V této sou-

Vývoj počtu kmenových řidičů autobusů





vislosti byla přijata nabídka otestování alternativního systému firmy Telargo, která umožnila získání dalších podkladů pro rozhodování o jejich budoucím rozvoji. Vzhledem k rostoucím cenám ropy je nutné sledovat i možnosti využívání alternativních paliv. Z těchto důvodů probíhají jednání o možnostech předváděcích jízd takto vybavených autobusů, přičemž ve výběrovém řízení na dodávku autobusů jsou alternativní paliva a systémy uvedeny jako varianty (CNG a hybridní pohon). Základním cílem a parametrem úspěchu všech zaměstnanců obou jednotek stále zůstává efektivní vypravení spolehlivého autobusu a spolehlivého řidiče. Zajištění tohoto cíle by nebylo možné bez úzké spolupráce všech zainteresovaných útvarů, bez ohledu na jejich organizační začlenění. Proto všem, kteří se na úspěšném naplnění tohoto základního poslání podíleli a podílejí, patří upřímné poděkování. 

## Kdo je řidič-četař?

Od 1. dubna letošního roku se řidiči autobusů mohou na garážích a linkách setkávat s kolegy, kteří vykonávají činnost tzv. řidiče-četaře. Základem jejich činnosti je zlepšení komunikace mezi řidiči a vedením provozovny nebo jednotky. Řidič-četař je standardně zařazen do diagramu a vykonává samozřejmě i běžnou činnost řidiče.

Václav Jelínek,  
vedoucí jednotky Provoz Autobusy

**M**yšlenka vytvoření „partáků“ mezi řidiči není v jednotce Provoz Autobusy vůbec nová, neboť na garážích fungovali na různých úrovních tzv. „vedoucí úseků“ již řadu let. Zejména se podíleli na rozpisu služeb do diagramů, projednávali jejich možné úpravy dle žádosti řidičů a v řadě případů přispívali i k řešení případných konfliktních situací a rozporů. Jejich významnou úlohou bylo na některých provozovnách také sestavování plánu dovolených v letním období,



kdy díky komunikaci s jednotlivými řidiči zajistili co nejlepší návaznost jejího čerpání. Tím dosáhli nejen možnosti čerpání dovolené pro vyšší počet řidičů, ale také jejich větší spokojenosti. Novinkou současného řešení je oficiální zavedení této funkce a možnost příznání příplatku za tuto činnost, kterou jednotliví „vedoucí úseků“ vykonávali v minu-

losti bez nároku na odměnu. V této souvislosti však u nich bude vyžadován zvýšený objem činností. Také je zde vhodné připomenout, že obdobné řešení je zcela běžné i v řadě zahraničních měst. Pro výběr řidičů-četařů byla dopředu stanovena jednotlivá kritéria, přičemž základem bylo kladné pracovní hodnocení, dostatečná

praxe, znalosti v provozní, technické i legislativní oblasti a v neposlední řadě i vystupování a autorita v rámci provozovny. Celkem tak bylo vybráno 50 řidičů, z nichž každý odpovídá za jeden větší nebo více menších diagramů, průměrně za cca 40–50 řidičů. Jmenování řidičů-četařů je jednoznačně v pravomoci vedoucího provozovny, ale bylo přihlíženo i k názoru kolektivu řidičů a návrhy byly také projednány se zástupci odborů.

V rámci komunikace mezi řidiči a vedením je úkolem řidiče-četaře sbírat, posuzovat a předávat připomínky jednotlivých řidičů svěřeného kolektivu (diagramy, jízdní řády, vybavení obratišť, pracovní podmínky apod.) prostřednictvím dílčí provozní komise na příslušné provozovně nebo při jednání s vedoucím provozovny, a v případě potřeby se na jejich řešení aktivně podílet. Další důležitou oblastí je přenos a vysvětlování dopravních i technických informací, zaváděných změn a novinek, včetně zajišťování zpětné vazby. Řidiči-četaři zajišťují zácvik nových řidičů, které seznamují se specifickými podmínkami této profese a rizikovými faktory v dopravní i technické oblasti. Dle svých možností by měli být nápomocni řidičům svěřeného úseku při řešení jejich pracovních problémů. V rámci výkonu profese řidiče autobusu věnují zvýšenou pozornost sledování a předávání případných závad na dopravní cestě, zastávkových zařízení a vybavení autobusových obratišť a všem dalším okolnostem, které by mohly ohrozit bezpečnost nebo plynulost provozu. Jedním z prvních úkolů řidičů-četařů bylo také zapojení do výběru nejlepších řidičů v projektu „Slušný řidič“, kde měli rozhodující vliv na konečné výsledky. Řidiči-četaři se pravidelně 1x měsíčně scházejí v rámci tzv. dílčí provozní komise na provozovně, kde jsou uplatňovány a projednávány konkrétní provozní podněty a připomínky, a zároveň zde získávají aktuální informace od vedoucího provozovny, případně dalších pracovníků garáže, především zástupce jednotky Správa vozidel Autobusy. Projednané návrhy, které není možné vyřešit na dané provozovně, následně uplatňuje příslušný zástupce provozovny v rámci provozní komise Autobusy. V průběhu 2. čtvrtletí byli řidiči-četaři vedoucími pracovníky jednotky


podrobně seznámeni s náplní práce této funkce a dále s jednotlivými oblastmi činností v jednotce Provoz Autobusy, případně i v útvarech, které s jednotkou přímo spolupracují tak, aby byli schopni řidičům svěřeného kolektivu objasnit stanovená pravidla a postupy a také je informovat o aktuálních úkolech a rozvojových projektech v jednotlivých oblastech.

Dubnové setkání bylo věnováno přípravě provozu, kde byla vysvětlena dělba kompetencí mezi ROPIDem, útvary úseku dopravního ředitele a jednotkou Provoz Autobusy. Na konkrétních příkladech byla demonstrována příprava nové linky, případně úprava linky stávající, včetně přípravy jízdních řádů a odstavovacího a informačního systému. Dále byl vysvětlen i postup vyhodnocování realizovaných dopravních výkonů. V květnu byli řidiči-četaři podrobně seznámeni s dispečerským řízením a možnostmi řídicího a informačního systému AUDIS. Setkání bylo zaměřeno zejména na vysvětlení vzájemných možností a potřeb při řešení mimořádných situací (dispečerské řízení autobusové linky, řešení výměny autobusu, dopravní nehody apod.).

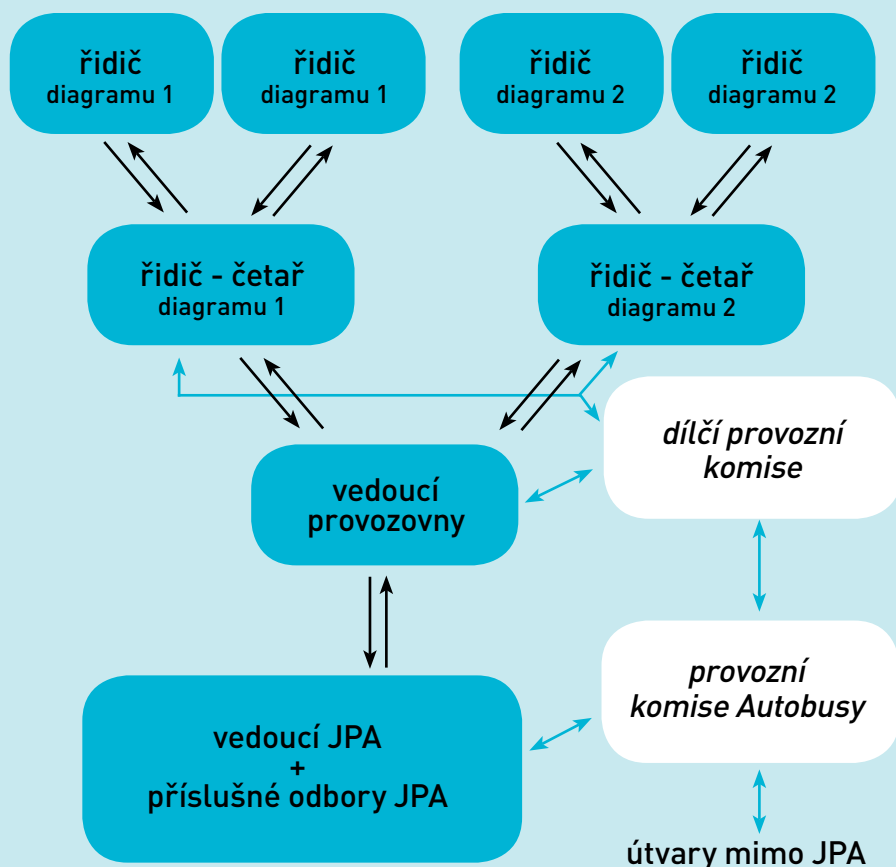
Tématem třetího běhu v měsíci červnu byla jednak problematika stížností, kde byly vysvětlovány jednotlivé modelové příklady a jejich řešení s cílem upozornění na opakující se nedostatky. Další část byla věnována prevenci nehodovosti, včetně upozornění na jednotlivé rizikové faktory (příčiny nehod, topografie, linky, typy autobusů) a příkladů konkrétních nehod a nebezpečných míst v provozu.

V závěru byla prezentována současná situace a výhled dalšího rozvoje autobusové dopravy v rámci DP z pohledu konkurenceschopnosti, vozového parku i řešení aktuálního nedostatku řidičů.

Pro další setkání, které se uskuteční v poprázdňinovém období, je připravována prezentace podrobnějších informací z jednotky Správa vozidel Autobusy.

Po třech měsících je jistě předčasné hodnotit přínos zřízení funkce řidič-četař, v každém případě však jednotka Provoz Autobusy získala další velmi důležitý prvek pro zlepšení vnitřní komunikace. Nyní již záleží na každém řidiči, zda této možnosti pro uplatňování svých dotazů, námětů a připomínek využije. 

## Komunikační schéma



# Postřehy z městské hromadné dopravy v Aténách

Při mém pobytu na studijní praxi v Aténách jsem se zájmem pozoroval zdejší hromadnou dopravu osob a trochu porovnával s naší skutečností v Praze, kde bydlím, a ve Zlíně, kde studuji. Hromadná doprava v řecké metropoli se sestává ze tří částí – autobusů (trolejbusů), metra a tramvají. Celkově se poměr vozidel a vůbec struktura veřejné dopravy oproti Praze dost liší. Jde především o autobusy a trolejbusy. Těch tady jezdí cca 4000, oproti tomu tramvaje se svými třemi trasami tu jsou spíš jenom doplňkem systému. Jak se v Praze autobusy do centra prakticky nedostanou, tady jsou autobusy úplně všude, zejména v centru, a už tak nahuštěná individuální automobilová doprava je ještě víc zhuštěná desítkami autobusů a trolejbusů. Je zde několik dopravních společností, zastřešených institucí „OASA“, která je sdružuje v jeden fungující celek.

Vojtěch Linhart

## Autobusy a trolejbusy

Hustota těchto dvou prostředků je tady opravdu značná. V centru města je jen málo ulic, kde by nevedla nějaká autobusová linka. V jejich číslování a přesných trasách se nedalo vyznat. Značení spočívá v kombinaci čísel a písmen, někdy jsou uvedena jen čísla. Možná nějakou logiku má, pro mě však bylo jednou velkou neznámou, a tak jsem používal zásadně spoj, který jel požadovaným směrem, a navíc jsem si vybíral ty prázdnější. Nekompromisně tu platí pravidlo zastávek na znamení, které se vztahuje na úplně všechny zastávky, tedy nedáš znamení = nevystoupíš, nenastoupíš. Další věc, kterou jsem také pořádně nepochopil, jsou místa, kde autobusy zastavují. Někde je totiž více zastávek za sebou, na některých stávají určitá čísla, na některých třeba jen trolejbusy. Navíc někdy jedno číslo zastaví jinde než den před tím.



← Nejnovější vozidla, Neoplan, interiér standardní, elektronická regulace „Vosstoh“.



→ Předek tohoto Dafa je zajímavě vyklenutý...



← Tyto malé Neoplánky působí poněkud legračně.

Člověk také nikdy neví, kde na příslušné zastávce zastaví. Záleží asi dost na náladě řidiče nebo na tom, jak dobrzdí, mnohdy lidé popobíhají a nájíždění k obrubníku zde také neplatí. Autobusy tu mají často své jízdny pruhy, kam je zákaz vjezdu autům, motorčky tam směřují, ale nesmíme zapomínat, že jsme v Řecku a tento pruh se hojně užívá jako krátkodobé parkoviště. Alespoň se řidiči v autobusech nenudí a stále někoho objíždějí. Jezdí tu stylem brzda-plyn, proto je držení se tyče otázkou přežití. Řekové jsou velmi upovídaní a mobil je zde doslova drogou, samozřejmě spolu s kouřením, no a řidiče autobusů nevyjímaje. Ti zodpovědnější mají handsfree. Stáří vozového parku není špatné, příjemnou a v těchto končinách i nezbytnou věcí jsou okna otvíratelná až do poloviny, což by Praze také prospělo. Novější vozy mají i klimatizaci a na všech oknech jsou také stahovací dírkované roletky.

Adrenalinem je výměna cestujících, protože nějaké čekání, až lidé vystoupí, zde také neplatí, takže ve finále je to taková tlačenička jedni dovnitř, druzí ven. To však neplatí jen o autobusech, ale celkově všude, a pouštění důchodců si sednout tu také není zrovna v módě. Člověk si však zvykne na ledacos.

Nejpočetnějším vozidlem tu jsou německé Neoplany, pak francouzské Renaulty – Irisbusy, holandské VanHooly a Dafy. Starší ročníky jsou zastoupené Mercedesem a Volvem. Co je zde vidět jako autobus, existuje i jako verze trolejbus, a to jak v krátkém provedení, tak i kloubovém. Všechny autobusy jsou nízkopodlažní. Trolejbusy jsou vybavené i stabilním naftovým motorem s generátorem a mohou tak jezdit i se spuštěnými sběrači, čistě elektrické provedení zde nemají.

## Metro

Aténská podzemka je v mnoha ohledech dost podobná té pražské. Tvoří ji také tři trasy, mezi kterými vznikl stejný přestupní trojúhelník. Tady se pak ještě dvě trasy spojují v jedné další stanici. Stejně tak je tu nejstarší trasa ve své podzemní části výhradně hloubená a vedená mělce pod povrchem, asi jako naše nejstarší céčko. Vozový park je zastoupený, stejně jako u nás, třemi typy vozidel a našla by se ještě řada dalších věcí. Třeba přestupní stanice. Přestupní tunelové labyrinty jako by inspiraci našly u nás. Metro je opravdu nejčistším a také nejrychlejším dopravním prostředkem v Aténách. Strojvedoucí zde uvidíte stejně jako řidiče autobusů a trolejbusů s mobilem u ucha. Celkově metro působí solidně, nicméně při bližším zkoumání člověk dojde k závěru, že je celé ušité tak trochu horkou jehlou. Nejstarší a také zatím nejdelší trasa 1 vznikla na základě požadavku propojení tehdy

↓ Historický vagon metra.



↓ Podzemní stanice „Omonia“.



↑ Konečná stanice v Pireu, připomínající pražskou „Masaryčku“.



↑ Stanice „Kallithea“ – zástupkyně povrchových stanic. Jsou na ní vidět staré litinové sloupky s ionskými hlavicemi a patkami spolu s novodobými prvky přestavby.

ještě dvou měst Pirea, což je dnes aténský osobní přístav, a samotných Atén. Potom byla postupně prodlužována až do dnešní podoby do Kifissie. Prochází tak Aténami od jihu (Pireos) až na sever (Kifissia) a má 24 stanic. Provozuje ji společnost „ISAP“, zbývající dvě trasy provozuje společně „ATTIKO METRO“. Trať je vedená z valné většiny na povrchu, jen dvě stanice „Viktoria“ a „Omonia“ jsou plně podzemní.

Vzhledem k tomu, že v době výstavby dvou zbývajících tratí v letech 1991–2001 (také kvůli olympiádě) byla celá trať od základu zrekonstruovaná, povedlo se celkem dobře skloubit starou architekturu stanic s moderními prvky, a to na celé trase. Tyto dvě stanice se mi opravdu líbí, hlavně staré okachlíkování a smaltované cedule vyrobené v Berlíně. Až na výjimky se tu jezdí dvoukolejnými tunely a nástupiště jsou ze stran. Výjimkou a trochu raritou je stanice Omonia, kde jsou perony z obou stran. Na jeden peron se vystupuje, když chcete přestupovat na trasu 2, a na druhý, když chcete vyjít z metra ven. Zvláštní stanicí je pak konečná v Pireu, která mi připomíná pražskou „Masaryčku“ a v její blízkosti je také situované depo. Všechny stanice jsou bezbariérové.

→





↑ Zde je vidět prvek typický pro stanice trasy 1. Je to velké zrcadlo nad ním nerezová krabice s dvěma obrazovkami pro strojvedoucího, aby měl přehled, co se děje na peroně.



← ↑ Na trase 1 jezdí jeden typ vozů, ale jeho dvě generace. Liší se od sebe především designem čel – starší (nahore) a novější (vlevo), potom elektrovýzbrojí, typem zasklení a otvírání oken, kokpity strojvedoucích a pak detaily v interiéru.

Interiér vozů aténské metra na trase 1.



Ještě jedna bizarní věc k trase 1. Vlak je složený vždy ze dvou tří, nebo jedné tří a jedné dvouvozové soupravy, tedy pět až šest vozů a dvoučlenná posádka. Vepředu jede řidič, který řídí, a v jedné z prostředních kabin je druhý řidič, který se stará o dveře. Stojí ve dveřích kabiny, jejich ovládání má na předním sloupku a sleduje situaci. Vzhledem k tomu, že tu jsou některé stanice do zatáčky, má tak lepší přehled o dění na peroně. Pak ale pozbývají trochu smysl zrcadla a kamery typická pro všechny stanice trasy 1.

Trasy 2 a 3 si jsou dost podobné. Jsou skoro nové, do provozu byly uvedené v roce 2001. Trasa 2 je nejkratší, má 14 stanic. Tyto dvě nové trasy nejsou ničím zajímavé. Obě jsou ražené i s většinou stanic, některé hloubené, oproti Praze vedené mělce. Většina stanic je naprosto stejných. Trasa 3 je kilometrově nejdelší, ale jen díky tomu, že je posléze napojena na koleje příměstské rychlodráhy vedoucí na letiště. Tam nejezdí každý vlak, ale asi tak každý třetí, a jsou to speciální soupravy vybavené pantografem, protože rychlodráha má normální trolejové vedení. V interiéru jsou místo některých sedaček tyčové systémy pro přepravu velkých zavazadel. Soupravy jsou



↑ Zajímavější než stanice jsou vestibuly, obvykle doplněné „uměním“.



↑ Architektonicky zajímavěji pojatá stanice „Keramikos“.

samořejmě opatřené piktogramem letadla. Na běžnou průkazku se na letišti nedostanete. Na poslední 4 stanice se musí koupit zvláštní lístek za 6 euro, zpáteční nebo pro dvě osoby za 10 euro. Zmíněné 4 stanice mají délku skoro jako celá normální trasa. Vagony jsou tu určitě nejnovější. Jedná se o šestivozovou soupravu s harmonikami, plně průchozí, je vidět z jednoho konce na druhý a je docela zajímavé pozorovat za jízdy do zatáček a do stoupání, jak se souprava vlní a narovnává.



Aténské tramvaje

## Tramvaje

Tramvajím v Aténách zrovna pšenka nekvete, respektive nekvetla. V historii tu jezdily, ale nikdy nedosáhly rozmachu třeba jako v Praze. Momentálně jsou v provozu tři obnovené linky z roku 2004. Tramvajová síť je celkem prostá a zjednodušeně tvoří velké „T“. Dvě linky jezdí z konečné stanice „Syntagma“ – spodek „T“ – a pak se rozdělí, každá jede na svou konečnou na horních koncích „T“. Třetí linka, jak by se dalo předpokládat, spojuje dva horní konce „T“ a je to pobřežní trasa, vedoucí celou dobu podél moře, pláží a přístavů plachetnic. Na jednom konci je přestup na metro linky 1 a konečná „Syntagma“ je též přestupní na metro linek 2 a 3. Přestupní jsou i zastávky „Neos kosmos“ a „Syngrou – fix“.



↑ Na trase 2 jezdí jakási modifikace vozů z trasy 1, jen jsou ošklivější a nemají klimatizaci. Ročníkově by se daly zařadit ke starší generaci vozů na trase 1. Liší se jednodušším čelem (absence oranžového orámování), interiérem a dveřním systémem. Také nemají tyristorovou výzbroj. Jezdí jako dvě třívozové soupravy, ale kabiny mají jen na koncích vlaku.



↑ Takto vypadá interiér tramvajů v Aténách.



↑ Vagony na trase 3.



↑ Aténské tramvajové semaforů.



↑ Tramvajové kolejnice nejsou běžné se žlábkem.



↑ Interiér vozů aténské metro na trase 3.

Tramvaje tu mají nové – Alstom – Siemens, design je od Pininfariny. Jedná se o pětičlankové 100% nízkopodlažní soupravy s uspořádáním sedaček dost podobným jako v našich tramvajích Porsche. Kokpit přes kouřová skla má běžný průměr s obrovskou ovládací pákou. Velmi zvláštní mi v Aténách přijdou tramvajové semaforů, které jsou stejné jako semaforů pro automobily, jen nahoře místo červené svítí vodorovná linka stop, uprostřed je kolečko, asi oranžová a dole svíslá nebo šikmá linka volno, podle směru jízdy. Za zmínku ještě stojí tramvajové kolejnice. Ty nejsou běžné se žlábkem. Jsou to jenom kovové hranoly, po kterých se jezdí. 🚫





# Nový personální ředitel

„Dopravní podnik je obrovská výzva,“ řekl před rokem na stránkách tohoto časopisu ing. Tomáš Petana, „Je to veliký podnik s největším počtem zaměstnanců v Praze a moje záměry jsou totožné se zadáním Magistrátu pro celý management – a to je hledání úspor a snížení provozních nákladů celého Dopravního podniku...“ Začátkem června tohoto roku vystřídal dnes třiatřicetiletý Tomáš Petana ve funkci personálního ředitele DP, a. s. Jaroslava Ďuriše. S jakými plány a s jakými vizemi? S jakou personální „politikou“ přichází a jak bude jeden z nejdůležitějších úseků naší firmy pod jeho vedením vypadat? Na to všechno – a na mnohé další – jsem se byl pana inženýra na začátku července 2008 ptát.

**Pavel Ďuran, Foto: Luboš Wisniewski**



**Ze šéfa služeb do funkce personálního ředitele, takže od čísel k lidem. Není to příliš velký skok?**

Myslíte skok vzhůru, skok dolů, nebo skok do dálky? Ale teď vážně – nikdy jsem nepracoval jenom ve světě čísel. Úsek služeb není světem čísel, ale poskytuje služby lidem v Dopravním podniku, aby se mohli plně soustředit na náš hlavní cíl – přepravu lidí. Možná namítnete, že některé procesy řízené úsekem služeb lidem spíše práci znesnadňují, než usnadňují, ale v podniku naší velikosti je nutné správně vybalancovat jednoduchost procesů a jejich kontrolu a bezpečnost. Každopádně chci, aby personální úsek také poskytoval služby provozním úsekům.

**V den celokonfederační výstražné stávky 24. 6. 2008 jste prostřednictvím Pokynu personálního ředitele číslo 11 mystifikoval tisíce zaměstnanců Dopravního podniku upozorněním, že budou-li být jen hodinu stávkovat, nedostanou stravenku. Proč?**

Proč v DP KONT@KTu tak jemné slovo „mystifikoval“, když na DP-aréně jste použil slovo „lhal“? Já rozhodně nikoho neoznačím za lháře, když má jiný názor. V každém případě si za svým stanoviskem stojím. Zaměstnanci, který neodpracoval celou směnu stanovenou zaměstnavatelem z jiných důvodů, než jsou uvedeny ve Směrnici generálního ředitele 15/2004 v bodě 3.2, nemůže být poukázka na stravování poskytnuta. Vy se odvoláváte na článek 5.2.4 platné kolektivní smlouvy, kde je stanoveno „Zaměstnavatel poskytne zaměstnanci příspěvek na jedno hlavní

jídlo v průběhu jedné pracovní směny ve stanovené délce, pokud...“. Každopádně se zkuste zeptat na názor i lidí, kteří se ke stávce nepřipojili a odpracovali celou směnu ve stanovené délce.

**Jestli tomu dobře rozumím, pak Směrnice generálního ředitele je nadřazena platné kolektivní smlouvě. To je poměrně tristní zjištění vzhledem k tomu, že znám jinou Směrnici pana generálního – jde o pohyb řidičů tramvají mezi jednotlivými vozovkami – již vedení jednotky Provoz Tramvaje vesele obchází – co Vy na to?**

Směrnice není a ani nemůže být nadřazena kolektivní smlouvě, ale v článku 9.2 KS je uvedeno „...Zaměstnavatel má právo vydat vnitřní předpisy, týkající se jednotlivých oblastí řešených touto KS.“ Směrnice rozpracovává ujednání KS. Je to stejný princip, jako když ministerské vyhlášky rozpracovávají a upřesňují aplikaci zákonů. Já v tom nevidím žádný problém. Na pohyb řidičů mezi vozovkami se spíš zeptejte pana Hlocha nebo kohokoliv z vedení JPT.

**To zkusím... a máte pravdu, to je na úplně jiný rozhovor. Vraťme se k Vám: jak si myslíte, že by personalistika v tak velké firmě, jakou je ta naše, měla vypadat?**

Personalistika – i když já raději používám z angličtiny přejaté Human Resources (HR – lidské zdroje). V jakékoliv firmě je HR nutným vnitřním procesem firmy, ale téměř nikde není hlavní náplní, proto by měla být co nejjednodušší a co nejméně

zatěžovat provozní jednotky, naopak by jim měla jejich práci usnadňovat. Na druhou stranu je práce s lidmi důležitým nástrojem pro řízení celé firmy, lidé jsou kapitálem firmy, nositeli know how a kvalitní lidé jsou rodinným stříbrem společnosti. Podle toho by se mělo řídit i HR.

**Kde si myslíte, že jsou v personálním úseku DP rezervy? Co máte v úmyslu změnit, tedy v čem vidíte své priority?**

Úplně největší rezervu vidím ve využívání počítačového systému pro personální agendy. Zdaleka nevyužíváme všechny možnosti, které nám Elanor Global nabízí. Dále chci snížit agendu kladenou na zaměstnance. Je sice jasné, že nějaké to papírování na jednotlivých lidech zůstane, například k doktorovi za Vás nikdo jiný jít nemůže, ale zaslání různých potvrzení a formulářů už by mělo fungovat automaticky. Já bych rád, aby každý zaměstnanec nemusel s každým papírem běhat na Kačerov ke své personalistce.

**Chystáte nějaké personální změny? A pokud ano, budou se týkat jednotlivců, nebo jste připraven změnit celou strukturu svého úseku?**

Personální změny zatím nechystám. Mám tu nevýhodu, možná je to i výhoda, že v současné době se čtyř odborů Personálního úseku jsou dva bez vedoucích. Je to odbor Strategie a řízení lidských zdrojů a odbor Výchova a vzdělávání zaměstnanců. Chci ale trochu pozměnit fungování jednotlivých odborů a přesunout některá oddělení.



Podle mého názoru je potřeba, aby odbor Strategie hrál prim v nastavování a zjednodušování procesů i tvorbě metodiky a ostatní tři odbory byly „pouze“ výkonné.

### Vaší zálibou je japonské bojové umění jiu-jitsu. Jste bojovníkem i v profesním životě?

Určitě ano, ale podotýkám, že jiu-jitsu je uměním hlavně obranným a jeho základním principem je dosažení výsledku s co nejmenším vynaložením energie.

### To zní zajímavě... skoro tak, jako byste o sobě říkal, že jste do jisté míry lenoch...

To není otázka lenosti, ale hledání nejjednodušších cest. I když se dá říci, že „lenost je matka pokroku“. Kde by byl nějaký pokrok, kdyby se lidé nesnažili si práci usnadňovat, proč by pak vznikaly vynálezy, proč by se vymýšlely nové postupy...?

### Důležitou složkou jiu-jitsu je také „atemi waza“ – neboli cílené útoky na protivníkovy vitální body za účelem jeho ochromení – například na oči, solar plexus nebo pohlavní orgány... bude Vám něco takového cizí?

Rozhodně ne – ani na tatami (kdo neví, je to žíněnka, na níž zápas v jiu-jitsu probíhá) ani v profesním životě. Na druhou stranu jsme v Dopravním podniku jeden tým, tak nevím na koho bych atemi-waza uplatnil.

### Pojďme od toho a zkusme být trochu konkrétnější – své priority jste nastílni. Zkusíte se o tom nejpodstatnějším zmínit hned tady a podrobněji.

Dobrá, řeknu pár konkrétních věcí, na kterých již pracujeme. Přenastavení fungování autoškoly autobusů – od září nebudeme školit řidiče napřed na nákladák a poté teprve na autobus, ale půjdeme přímo na řidičák skupiny „D“. Právě přenastavujeme fungování školy pro řidiče tramvají. Připravujeme systém motivace k úsporám, který by se týkal všech zaměstnanců. Do budoucna bych chtěl zpružnit systém odměňování i systém čerpání sociálních výhod, i když tyto dva cíle jsou během na delší trať.

### Co říkáte statistice, že z jednotky Provoz Tramvaje za uplynulých pět let odešlo (a nemyslím teď do jiné firmy) 80 řidičů tramvají. 65 z nich do starobního nebo invalidního důchodu, 15 se důchodového věku nedožilo. To je více jak 19%?

Ano, tato statistika je alarmující – a bohužel se to netýká pouze tram-

vají. Musíme se snažit získat pro práci řidiče mladé lidi. Ale není to pouze o získávání nových lidí, ale hlavně o jejich udržení u firmy. Musíme lépe prodávat výhody, které náš podnik nabízí, a musíme dělat účelné náborové kampaně. Bohužel zrovna v Praze je obrovská konkurence mezi zaměstnavateli. Budeme se více snažit oslovovat i mimopražské řidiče a možná se obrátíme i mimo naši republiku.

### Předpokládám, že nemluvíte o volném pohybu pracovní síly v rámci Evropské unie, ale o oslovení pracovníků z mimounijních zemí. Jinak řečeno chcete oslovit gastarbeitery. Ti celosvětově pocházejí z chudších zemí a v těch bohatších vykonávají práci, která je pro domácí nezajímavá – není to také nebo především o tom, že jsou řidičské profese mizerně placeny?

Při oslovení zájemců mimo naši republiku jsem měl na mysli v první řadě Slovensko a Polsko. Jedním z omezujících faktorů je i jazyková bariéra a právě u těchto našich sousedů je zdaleka nejmenší. Musím říci, že nemám rád používání slova gastarbeiter, zvláště když se používá s pejorativním nádechem. A rozhodně si nemyslím, že jsou řidičské profese v Dopravním podniku hlavního města Prahy mizerně placeny. Podle vás je pro člověka se základním vzděláním, který projde naším kurzem, nástupní mzda přes 23 000 korun málo?

### Souhlasíte ale s názorem, že řidičské profese (+ strojvedoucí metra) jsou v Dopravním podniku posty vyznačující se nejvyšší produktivitou práce, přitom konané za srovnatelné mzdy v nesrovnatelně horších podmínkách, než v jakých pracují ostatní zaměstnanci firmy? A pokud ano, jak konkrétně máte v úmyslu ze své pozice personálního ředitele – myslím nějakým sociálním programem (penzijní připojištění je vzhledem k výše uvedené statistice dvaceti procentům řidičů k ničemu...) – nadsadit nad ostatní profese?

Nesouhlasím s vaším názorem. Respektive souhlasím pouze s částí tohoto tvrzení. Souhlasím s tím, že řidiči (a jak jste si dodal i strojvedoucí) jsou profese s nejvyšší produktivitou. Mzdy řidičů jsou více než srovnatelné a podmínky rozhodně nejsou nesrovnatelně horší. Navíc se snažíme podmínky řidičů stále zlepšovat. Například u tramvají, které vám jsou nejbližší, mne jen tak namátkou napadají protisluneční rolety,

automatické stavění vlakové cesty, nebo jsme objednali klimatizace pro vozy T3 s bezbariérovým středem (T3RPLF). Musím ale říci, že se mi velice nelíbí stavění řidičů proti zbytku DP. Všichni jsme jedna společnost – jeden tým a měli bychom se podle toho chovat a ne pořád vyvolávat rozbroje a napětí uvnitř firmy. S tím souvisí i odpověď na druhou část Vaší otázky: sociální programy máme v podniku nastaveny v kolektivní smlouvě a týkají se všech zaměstnanců. V letošním roce dále zavedeme příspěvek na životní pojištění. A jak už jsem uvedl, nehodlám v oblasti sociálních programů „nadsazovat“ jednu profesi nad druhou.

Já si ale skutečně myslím, že se práce řidičů s ostatními nedá dost dobře srovnávat. Vy jste jako o zlepšujících se pracovních podmínkách šoférů hovořil (mimo jiné...) o roletách, já ale o turnusové práci, navíc s nepravděelně rozloženou pracovní dobou. Měl jsem na mysli ten fakt, že jakákoli životospráva je pro řidiče naprosto nedostupný luxus, navíc jde o lidi v trvalém stresu způsobeném pražskou dopravní situací, s odpovědností za mnohamilionové stroje a za desítky a stovky lidských životů, kdy se za chybu platí velmi tvrdě – i vlastní svobodou. Myslíte si, že bráno z tohoto úhlu pohledu podmínky řidičů nejsou horší podmínky kohokoli jiného zaměstnance Dopravního podniku? V otázce zodpovědnosti řidičů s Vámi souhlasím, ostatně oni dělají to pojiťko mezi našimi klienty cestujícími a naším podnikem a jejich práce je nejmíce vidět. Na druhou stranu rozdíl ve mzdě u řidičů, kde máme průměr přes 27 500 korun měsíčně a u dělnických profesí, kde se pohybuje lehce přes 22 000 korun, je přesně ohodnocením této větší zodpovědnosti řidičů.

### Chcete dodat ještě něco závěrem?

Ano rád bych dodal jeden můj soukromý povzdech. Po roce u této společnosti mám stále pocit, že je zde příliš napětí mezi lidmi, že jedni nasazují na druhé, pomlouvají a hází klacky pod nohy – místo toho, abychom společně táhli za jeden provaz a snažili se si práci pro naši firmu i co nejvíce zpříjemnit. Ale nejsem pesimista a vidím i spoustu dobrých věcí – například se mi velice líbila atmosféra na fotbalovém turnaji o pohár GR nebo jsem byl nadšený ohlasem na soutěž „Slušný řidič“. A na úplný závěr ještě dodám takovou výzvu: Pojďme se k sobě – alespoň uvnitř firmy – chovat slušně.

Děkuji za rozhovor.



# Rekonstrukce prostor pro řidiče ve vozovně Strašnice

Koncem měsíce května proběhla dlouho očekávaná, a hlavně velmi potřebná rekonstrukce prostor ve strašnické vozovně, určených pro odpočinek řidičů tramvají. Hlavním důvodem této úpravy byla především nedostačující velikost zázemí pro řidiče a také nevhodné rozložení těchto místností. Celkový prostor nevyhovoval kapacitně počtu řidičů. Především nesourodost těchto místností nedávala příliš možností k využití těchto prostor k řádnému odpočinku řidičů. Ti byli nuceni se ve stísněném prostředí proplétat nejen kolem rohů zdí, ale také kolem nápojových automatů a rozestavěného nábytku určeného paradoxně pro zvýšení jejich pohodlí, např. v době ranních výjezdů. Bylo sice možné pro odpočinek využít i místnost v oddělené části budovy, ale i zde scházela především ucelenost místnosti a spojení s místností výpravčích.

Pavel Čeněk  
a Robert Domašínský,  
odbor Jízdní služba



Při prvním setkání s pracovníky Správy nemovitého majetku jsme společně navrhli několik variant řešení. Ty byly následně konzultovány i s řidiči a výpravčími vozovny Strašnice. Po zvážení všech hledisek byl vybrán projekt, který bylo možné realizovat v nejkratším možném čase při vynaložení rozumných finančních prostředků, a zároveň nejlépe splňoval požadavek na úzké spojení všech pracovišť. Jedním z důležitých faktorů byl také náš požadavek na co nejkratší omezení chodu výpravny, a tím i nutnosti provizoria pro samotné řidiče. Ve vítězném projektu byla původní místnost směnových výpravčích posunuta do zadní části objektu, která byla stavebně pro potřeby výpravčích upravena. Hlavní část úprav spočívala ve vybourání části společné zdi s místností řidičů a vsazení velkého okna. Kancelář denního výpravčího byla přemístěna hned za prostory směnových výpravčích tak, aby byla dosažena spojitost všech potřebných pracovišť. Prostory pro řidiče byly úpravami zvětšeny na více než dvojnásobek původní velikosti. Stavební firma odstranila příčku a rozšířila průchod mezi místnostmi. Těmito



úpravami vznikly ucelené prostory s lepší možností využití pro odpočinek řidičů a jejich přípravu před směnou. Místnosti byly zařízeny vhodným nábytkem a technickým vybavením tak, aby řidiči měli vše potřebné v dosahu. Po dokončení všech stavebních prací vznikl vyhovující prostor, který dle našeho názoru splňuje všechny požadavky, které jsme si při zadávání projektu dali za cíl.

Je určitě namístě poděkovat všem, kteří se na úpravách ve vozovně Strašnice podíleli. Chceme také poděkovat všem řidičům a výpravčím strašnické vozovny za jejich vstřícný přístup při omezení provozu. Celá akce proběhla hladce a s požadovaným výsledkem. Přejeme proto všem řidičům, aby využívali nově zrekonstruované prostory ke svému pohodlí.

# Slušný řidič – předávání cen



Dne 25. června, den po stávce vyhlášené ČMKOS, se ve Střešovicické vozovně uskutečnilo vyhlášení a předávání cen v rámci projektu Slušný řidič. Jednalo se vůbec o první předávání cen v rámci tohoto projektu, které se koná každých šest měsíců.

**Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace, Foto: Luboš Wisniewski**

Po poledni se ve Střešovicích sešlo 39 řidičů povrchové dopravy se zástupci všech vozoven a garáží. Na místě se ukázalo, že jednací sál ve Střešovicích by svou členitostí příliš nepomáhal rotování všech oceněných, neboť každý přítomný přebíral nějaké ceny, a tak se rozhodlo, že prostranství před budovou bude pro tyto účely vhodnější. Nesnesitelné vedro donutilo i generálního ředitele sundat sako, což se u oceněných setkalo s pochopením. Krátké proslovy zajistily povinný úvod, a byla tak naplněna formální část tohoto slavnostního aktu. Předávání cen se uskutečnilo jednotlivě a jmenovitě, kdy každý jmenovaný přijímal poděkování a gratulaci od generálního ředitele Martina Dvořáka, ceny a slova díky předával ochotně dopravní ředitel Petr Blažek a své gratulace připojili také vedoucí provozních jednotek Petr Hloch a Václav Jelínek. Jediným nepřítelem celého ceremoniálu se tak stala odpolední výheň, která slavnostní okamžik plný radostného očekávání a místy i dojatého pohnutí obohatila o několik stupňů Celsia. Ceremonie doprovázená spontánním potleskem pro oceněného netrvala příliš dlouho, a tak následovalo pozvání do sklepních prostor administrativní budovy vozovny, kde se podávalo občerstvení a kde byly znatelně příjemnější klimatické podmínky než venku. Skupinky diskutujících řidiček a řidičů se promísily s vedoucími pracovníky a po půlhodině se začali první ocenění

zaměstnanci rozcházet buď za prací, nebo naopak po směně domů. Ceny, o jejichž podobě se vehementně v podniku diskutovalo, byly úměrné kritériím, které museli ocenění naplnit, aby se dostali do užšího výběru. 3. místo bylo oceněno mimořádnou odměnou ve výši 2000 Kč a knihami z produkce DP. 2. místo bylo oceněno mimořádnou odměnou ve výši 4000 Kč, knihami

z produkce DP a USB datovým klíčem s kapacitou 500 MB. 1. místo bylo oceněno mimořádnou odměnou ve výši 6000 Kč, mobilním telefonem NOKIA 6300, knihou Praha a metro.

Ještě jednou je na místě poděkovat všem oceněným za jejich pracovní výkony i příkladné plnění služeb cestujícím. Jak ukázaly výsledky posledního nedávného periodického průzkumu chování provozních zaměstnanců, veřejnost naše provozní zaměstnance, kteří se dostávají do kontaktu s cestujícími, hodnotí kladně a všímá si, že se chování vylepšuje.

Děkujeme za Vaši práci pro Dopravní podnik hl. m. Prahy a věříme, že ve svých výkonech setrváte.

## Ocenění řidiči – Tramvaje

Provozovna	1. místo	2. místo	3. místo
Pankrác	Černianský Aleš	Šimůnek Josef	
Motol	Štréblová Ivana	Sitovská Dana	
Žižkov	Máchal Jaroslav	Hrdlička Jan	
Kobylisy	Volšička Martin		Hadrávek Josef
Hloubětín		Brádlarová Dana	Emanovský Luděk
Vokovice		Meixner Jiří	Horák Alexandr
Strašnice			Fiala Miroslav, Stárek Jiří

## Ocenění řidiči – Autobusy

Provozovna	1. místo	2. místo	3. místo
Klíčov	Janda Jaroslav	Poustka Cyril, Hruboň Jiří	Forejtová Hana, Petráňová Zdenka
Vršovice	Čermák Ladislav	Hlávka Pavel, Žídkaveselý Bohuslav	Kaňka Karel, Rabiňák Jaroslav
Kačerov	Rejšek Jan	Říha Josef, Mazánek Zdeněk	Turek Stanislav, Dohnálek Jan
Hostivař	Svítil Pavel	Lisová Helena, Schnajberk Jaroslav	Odehnal Jiří, Kollár Pavel
Řepy	Žampach Jiří	Krátký Pavel, Taluzek Roman	Hyka Stanislav, Pavlásek Otakar





# E-box

## zaměstnancům Dopravního podniku usnadní třídění drobných elektrozařízení

Oddělení Životní prostředí se ve spolupráci se společností ASEKOL rozhodlo usnadnit zaměstnancům Dopravního podniku třídění vysloužilých malých elektrozařízení. Každý zaměstnanec má nyní možnost zanést starý mobil, kalkulačku, telefon, drobné počítačové vybavení, discman nebo MP3 přehrávač na sběrné místo a zdarma se jej zbavit vyhozením do připravené nádoby, tzv. E-boxu. Kolektivní systém ASEKOL následně po naplnění kapacity zajistí zdarma odvoz a ekologické odstranění.

### oddělení Životní prostředí

### Kdo je ASEKOL?

Na základě novely zákona o odpadech č. 185/2001 Sb., která nově specifikuje podmínky pro nakládání s odpadem z elektrických a elektronických zařízení, vznikly pro výrobce, dovozce a prodejce elektrických a elektronických zařízení nové povinnosti. Zejména pro zajištění a financování zpětného odběru a odděleného sběru použitých elektrických zařízení, recyklaci a materiálové využití odpadu.

Dle novely zákona č. 7/2005 Sb. mohou výrobci a dovozci zajistit plnění dle zákona kolektivně a v květnu 2005 byla založena významnými firmami z oboru spotřební elektroniky Asociace spotřební elektroniky (ASE), která dala základ dalšímu společnému postupu pro zajištění, organizaci a financování nakládání s odpady z elektrických a elektronických zařízení (OEEZ). V červenci 2005 byla založena členy asociace jako výkonná složka společnost ASEKOL s.r.o.

ASEKOL s.r.o. je kolektivním systémem zpětného odběru elektrozařízení, na základě smlouvy mohou jeho služeb využít i další výrobci nebo dovozci.

### Co je elektrozařízení?

Pro účely zákona o odpadech č. 185/2001 Sb. ve znění pozdějších zákonů se rozumí

a) elektrickým nebo elektronickým zařízením (dále jen „elektrozařízení“) – zařízení, jehož funkce závisí na elektrickém proudu nebo na elektromagnetickém poli, nebo zařízení k výrobě,

přenosu a měření elektrického proudu nebo elektromagnetického pole, které náleží do některé ze skupin uvedených v příloze č. 7 k tomuto zákonu a které je určeno pro použití při napětí nepřesahujícím 1000 V pro střídavý proud a 1500 V pro stejnosměrný proud, s výjimkou zařízení určených výlučně pro účely obrany státu.

### Proč si E-box objednat?

- E-box usnadňuje sběr drobných elektrozařízení, která zatím často končí ve směsném komunálním odpadu.
- Deklarujete ekologickou odpovědnost – sběrem a následnou recyklací elektrozařízení přispějete k ochraně životního prostředí a úspoře přírodních zdrojů.
- Možnost odevzdávání veškerých drobných elektrozařízení z kanceláře i z domácností (s výjimkou zářivek a baterií).
- Uspoříte své náklady – vše je zdarma.

### Specifikace boxu:

Použití: do interiéru budov  
Plnění: horní s mechanickou zábranou vstupu do boxu, uzamykatelný

Rozměry: 40 x 40 x 100 cm (vnitřní papírová krabice má rozměry 34 x 34 x 66 cm)

Objem: 80 litrů

### Podmínky provozu

- Dodání E-boxu je zdarma.
- Odvoz a recyklace elektrozařízení je zdarma.

- Odvoz do 48 hodin od objednání.
- Sběr nepodléhá režimu odpadů a není nutné vést evidenci o odpadech ani žádnou jinou evidenci.
- Určen pro sběr drobných elektrozařízení: např. nefunkční kalkulačky, telefony, drobné počítačové vybavení, walkmany, MP3 přehrávače (podrobnosti níže).

### Jaká elektrozařízení patří do E-boxu?

#### 1 Malé domácí spotřebiče

Žehličky, topinkovače, toustovače, fritovací hrnce, varné konvice, mlýnky, kávovary a zařízení pro otevírání nebo uzavírání nádob nebo obalů, elektrické nože, spotřebiče pro stříhání vlasů, sušení vlasů – fény, čištění zubů, holení, masáže nebo jinou péči o tělo, hodiny, budíky a zařízení pro účely měření, indikace nebo registrace času, váhy, elektrické ventilátory malé, ostatní drobné domácí spotřebiče v jiné podskupině neuvedené.

#### 2 Zařízení informačních technologií a telekomunikační zařízení

Minipočítače, tiskové jednotky (samostatné centrální tiskárny), drobné počítačové vybavení – myši, monitorů a klávesnic, sada reproboků, laptopy (včetně základní procesorové jednotky, myši, monitorů a klávesnic), příslušenství k laptopům a notebookům (externí CD a disketová jednotka, modem, wifi apod.), notebooky, elektronické diáře, kapesní a stolní

kalkulačky s příslušenstvím, ostatní výrobky nebo zařízení pro sběr, ukládání, zpracování, prezentaci nebo sdělování informací elektronickým způsobem v jiné podskupině neuvedené, telefony, bezdrátové telefony, mobilní telefony včetně audiosluchátek, handsfree sady, bluetooth sluchátka, nabíječky, přenosné vysílačky, „chůvičky“, záznamníky, ostatní výrobky nebo zařízení pro přenos zvuku, obrazu a jiných informací pomocí telekomunikací v jiné podskupině neuvedené, drobná kancelářská technika (třídačky peněz, řezačky, děrovačky, elektrické sešivačka aj.), popisovače štítků.

### 3 Spotřebitelská zařízení

Rádiové soupravy (rádia, radiobudíky, radiomagnetofony), videokamery, videorekordéry, hi-fi systémy, audiozesilovače, přenosné (kapesní) přehrávače, rekordéry – MP3 přehrávače, Ipod, CD přehrávače, psychowolkman, diktafony, fotoaparáty – digitální, analogové, jednorázové a příslušenství – fotoblesky, teleobjektivy, expozimetry, vertikální spouště, DVD přehrávače, digitální záznamová zařízení, hudební nástroje, domácí kina, pokojové antény, zesilovače,

metronomy, el. ladičky, snímače, mikrofony, bezdrátové mikrofony, odpolechy, sluchátka, výstražná technika, dálkové ovladače, časové spínače, síťové a napájecí zdroje, testery, nabíječky, adaptéry, zdroje ss napětí, měniče napětí, nabíječe trakčních baterií a akumulátorů, páječky, stabilizát. napětí, elektrocentrály, ústředny, záložní zdroje, infračervené zdroje, lasery, ultrafial. zářiče, multipřepínač, ostatní výrobky nebo zařízení pro účely záznamu nebo reprodukce zvuku nebo obrazu, včetně signálů nebo technologií pro šíření zvuku nebo obrazu jiných než telekomunikací (spotřebitelská zařízení).

### 4 Elektrické a elektronické nástroje (s výjimkou velkých stacionárních průmyslových nástrojů)

Vrtačky, pily, zařízení pro soustružení, frézování, broušení, drčení, řezání, sekání, stříhání, vrtání, děláni otvorů, ražení, skládání, ohýbání nebo podobné zpracování dřeva, kovů a dalších materiálů, nástroje pro nýtování, přibíjení nebo šroubování nebo pro odstraňování nýtů, hřebíků, šroubů nebo pro podobné účely, nástroje pro pájení, svařování nebo podobné

použití, zařízení pro postřik, šíření, rozptyl nebo zpracování tekutých nebo plyných látek jinými způsoby, nástroje pro zahradnické činnosti.


### 5 Hračky, vybavení pro volný čas a sporty

Elektrické vláčky nebo soupravy závodních autíček (autodráhy, kolejiště, výhybky, lokomotivy, autíčka, el. napájené hračky a doplňky s nimi spojené) ruční ovladače videoher (joysticky, volanty, pedály), videohry, počítače pro cyklistiku, skoky do vody, běh, veslování atd. (stopky, tachometry, krokoměry, pulzmetry), sportovní vybavení s elektrickými nebo elektronickými součástmi, el. deskové hry, el. terč na šipky, vzduchovače, grilovací motorky, alkoholtestery, el. obojky pro psy, zaměřovače, drobné reklamní předměty (přívěsky ke klíčkům).

### 6 Lékařské přístroje

Tlakoměry, el. teploměry.

### 7 Přístroje pro monitorování a kontrolu

Detektory kouře, regulátory topení, termostaty, přístroje pro měření, vážení nebo seřizování pro domácnosti nebo užívané jako laboratorní zařízení. 

## Seznam sběrných míst v Dopravním podniku

Provozovny	Umístění	Adresa	Odpovědná osoba	Telefon
Garáž Klíčov	vstupní hala	Letňanská 24/65, Praha 9, 190 00	Mach Vladimír, Ing.	296 134 242, 602 470 602
Garáž Vršovice	výpravna	Nad Vršovskou horou 80, Praha 10, 101 00	Rozsival Milan	296 134 442, 724 722 813
Garáž Kačerov	hala č. 2 u skladu náhradních dílů	Ke Garážím 2, Praha 4, 141 00	Hladíková Radmila	272 767 710, 606 629 578
	výpravna			
Vozovna Hloubětín	sklad materiálu	Kolbenova, Praha 9, 199 00	Pazdera Zbyněk	602 273 914
			Uhlík Pavel	296 124 120, 602 626 021
Vozovna Kobylisy	výpravna	Horňátecká 700, Praha 8, 182 00	Stejskalová Dagmar	602 870 369
Vozovna Vokovice	hala	José Mártiho 257, Praha 6, 162 00	Soukupová Lenka	296 124 963, 296 124 763, 296 124 366, 724 903 707
Vozovna Motol	hala	Plzeňská 101, Praha 5, 150 00		
Areál Hostivař	hlavní vrátnice	U Vozovny 6, Praha 10, 108 56	Havlíček Karel	602 594 582
			Felix Viktor	296 135 674, 724 722 814
Měniřny	uvnitř budovy	V Mezihoří 2264/2b, Praha 8, 180 00	Sýkorová Monika	222 673 420, 602 298 619
Depo Kačerov	budova A	Sliačská 1, Praha 4, 141 00	Knap Milan	222 672 823, 724 590 965
Depo Hostivař	hlavní vrátnice	Sazečská 1, Praha 10, 108 00	Žižková Eva	222 673 101, 724 903 695
	OZM – vstupní vrata			
Depo Zličín	budova B7 (u zářivek)	Na Radosti 5, Praha 5, 155 21	Marková Lenka	222 674 906, 724 903 703
Ředitelství	za recepcí	Sokolovská 217/42, Praha 9, 190 00	Vondrušková Hana	296 192 298
			Linhart Jiří	296 192 079

Podrobnosti o celém projektu získáte také na internetových stránkách [www.asekol.cz](http://www.asekol.cz) a [www.elektrosrot.cz](http://www.elektrosrot.cz).





# Pracovníci městské hromadné dopravy jsou lépe jazykově a komunikačně vybaveni díky projektu „Vstřícná a přístupná Praha“

„Vstřícná a přístupná Praha“ je právě skončený projekt společnosti Odyssey Performance Enhancement Network, spol. s r. o., spolufinancovaný Evropským sociálním fondem, státním rozpočtem České republiky a Magistrátem hlavního města Prahy. Na realizaci se dále jako partner podílel Dopravní podnik hl. m. Prahy (DP), jehož zaměstnanci tvořili cílovou skupinu projektu. Cílem projektu bylo zlepšit jazykové znalosti a komunikační dovednosti pracovníků DP, a tím přispět ke zvýšení atraktivnosti městské hromadné dopravy a potažmo i hlavního města Prahy jako oblíbené cílové destinace zahraničních turistů. Projekt odstartoval 1. srpna 2006, poslední vzdělávací kurz absolvovali účastníci 29. května 2008.

**Text a foto: společnost Odyssey**



Zleva Mgr. Martin Ruman (společnost Odyssey), personální ředitel DP Ing. Tomáš Petana a Věra Nováková z oddělení Infocentra, která se kurzů sama účastnila, a tak se mohla s novináři podělit o vlastní zkušenosti.

Cílovou skupinu projektu tvořili zaměstnanci DP, kteří v rámci své pracovní náplně přicházejí do přímého kontaktu se zahraničními turisty. Konkrétně se jednalo o zaměstnance oddělení Infocentra, oddělení Přepravní kontroly (revizoři) a oddělení Správy stanic (staniční personál metra). Úkolem projektu bylo vytvořit výukový program, který by pomohl zaměstnancům DP efektivně komunikovat se zahraničními turisty, jejichž přítomnost v hlavním městě každým rokem roste. Převažující náplní projektu byla tedy realizace jazykových kurzů – každý z výše uvedených zaměstnanců se zúčastnil 24týdenního jazykového kurzu anglického nebo německého jazyka (všichni absolvovali kurz angličtiny, revizoři také kurz němčiny). Na jazykové vzdělávání navazoval kurz komunikačních dovedností a mezikulturní citlivosti v rozsahu 2 dnů. Jazykové kurzy byly tematicky zaměřeny na dopravní terminologii a na schopnost každodenní komunikace se zahraničními turisty. Účastníci kurzů komunikačních dovedností se pak učili lépe si uvědomovat, jak jejich chování působí na okolí, lépe a včas zachycovat zdroje možných nedorozumění a efektivně a jasně komunikovat s nejrůznějšími protějšky

a v různých situacích – to vše v rámci zásad slušného a zdvořilého vystupování v kontaktu se zákazníkem. Kromě navýšení kvalifikace a prohloubení příslušných vědomostí účastníků bylo cílem projektu také posílení motivace k budoucímu aktivnímu využití nabytých zkušeností a k dalšímu seberozvoji. Širším cílem projektu pak bylo přispět ke zlepšení „image“ Prahy mezi zahraničními návštěvníky, k rozvoji sektoru cestovního ruchu jako takového, k propagaci Prahy jako přívětivé turistické destinace s rozvinutou infrastrukturou a k účinnějšímu marketingu cestovního ruchu v ČR. V průběhu 2 let bylo do celého projektu zapojeno 250 zaměstnanců DP, přičemž největší skupinu tvořili pracovníci Přepravní kontroly (123 osoby). Pracovníci Správy stanic pak představovali skupinu o velikosti 87 osob a pracovníků oddělení Infocentra bylo proškoleny celkem 40. Závěrečné hodnocení získaných znalostí zaměstnanců DP ukázalo, že již v průběhu několika měsíců realizace jazykových kurzů u nich došlo k výraznému rozšíření slovní zásoby a ke zlepšení komunikačních dovedností v daném jazyce. Pracovníci DP jsou tak nyní díky absolvovaným kurzům lépe jazykově

vybaveni a mohou při výkonu svého povolání lépe zvládat situace, v nichž přicházejí do kontaktu se zahraničními turisty.

Dle vyjádření samotných účastníků spatřují největší přínos absolvování kurzů v nabytí větší jistoty při komunikaci v cizím jazyce, rozšíření slovní zásoby v oblasti dopravní terminologie, ale také ve zlepšení komunikačních dovedností s důrazem na využití asertivity a zvládnutí stresových situací při jednání s problémovými cestujícími.

„Domnívám se, že projekt splnil cíle a očekávání všech participujících strany, a že poskytnutá dotace z programu JPD3 byla maximálně využita. Zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy si nejen prohloubili znalosti z obou jazyků, ale umí nyní také lépe komunikovat a reagovat na požadavky návštěvníků metropole,“ prohlásil manažer projektu Sean Turner.

Ze zlepšení služeb poskytovaných zaměstnanci DP budou mimo návštěvníků Prahy profitovat také samotní občané Prahy. Vyšší kvalita služeb významného provozovatele městské hromadné dopravy v metropoli přispěje ke zlepšení životních podmínek, a zároveň k zatraktivnění městské hromadné dopravy obecně.



# Dopravní podnik získal od EU finance na rozvoj systému aktivní preference pro vozidla MHD

Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, ukončil rozsáhlý projekt, který přinesl dosud nejvýznamnější rozvoj aktivní preference na světelných signalizačních zařízeních pro tramvaje a autobusy. Projekt byl spuštěn začátkem roku 2006 a finanční prostředky získal Dopravní podnik ze strukturálních fondů Evropské unie. Výše podpory od Evropské unie na celý projekt překročila částku 54 milionů korun.

**Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace**  
**Foto: Luboš Wisniewski**

Projekt, který byl realizačně rozdělen do čtyř etap, začal již v červnu 2006. Během necelých dvou let docházelo k postupné realizaci technologických opatření na světelných křižovatkách, vozech a na úpravě řídicího systému křižovatek. Poslední úprava byla uskutečněna v dubnu letošního roku. Díky tomu vstoupil systém aktivní preference v Praze do nové fáze. „Celkem byla do projektu začleněna úprava 55 světelných signalizačních zařízení a vybavení 352 autobusů a 32 tramvají,“ prohlásil Radovan Šteiner, radní hlavního města Prahy pro dopravu. Projekty preference hromadné dopravy před individuální jsou důležitým paktem spolehlivosti hromadné dopravy. Od poloviny devadesátých let se Praha potýká s mnoha místy, kde prostředky hromadné dopravy zůstávají i se svými cestujícími v kolonách, díky nimž dosahují zpoždění i několika desítek minut. Tramvaje, které jsou pevně vázány

ke kolejím nemají jinou možnost než počkat, až se koleje uvolní. Z toho důvodu začaly vznikat první projekty preference MHD. Na začátku tohoto snažení byl projekt pasivní preference v Lidické ulici v Praze. Osobní automobily, které parkovaly za mostem směrem k Andělu polovinou na chodníku a polovinou na silnici vytvářely překážku, kterou ostatní automobily musely objíždět, a tím vjížděly na tramvajové koleje. Tramvaje se tak v průběhu denní špičky stávaly součástí kolon směrem k Andělu. Tehdy se našlo společně s Technickou správou komunikací jednoduché řešení v podobě litinových sloupků u obrubníku. Tyto sloupky zamezovaly parkování, a automobily a tramvaje tak mohly plynule projíždět daným úsekem. Dnes jsou tyto prvky pasivní preference viditelné např. v podobě betonových oddělovačů vozovky a kolejí, zejména v centru města, autobusy mají tzv. preferenční pruhy, které jsou vyhrazeny pouze pro autobusy.

Prvky aktivní preference jsou spojeny se signalizačním zařízením na křižovatkách. S aktivní preferencí se začalo u tramvají, které mohou prostřednictvím speciálních kontaktů na troleji „spolupracovat“ se světelnou křižovatkou. Tramvaj dala jednoduchým mechanickým spínačem na troleji informaci křižovatce, že je připravena vjet do křižovatky. Křižovatka pak okamžitě upravila světelné



↑ Pamětní deska projektu „Zavedení systému aktivní preference na vybraných SSZ pro autobusovou a tramvajovou dopravu“.

← Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel DP (vpravo) a Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace DP slavnostně odhalují pamětní desku projektu před budovou Centrálního dispečinku.

signály na semaforech tak, aby tramvaj mohla projet křižovatkou. O deset let později jsou tato zařízení již natolik sofistikovaná, že jsou schopna na základě informací o tramvaji, tedy jestli jede podle jízdního řádu apod. a kde se momentálně nachází před křižovatkou, připravit světelné cykly na semaforech tak, že tramvaj projede křižovatkou téměř plynule ve správném směru.

Dvouletý projekt aktivní preference byl zaměřen především na autobusy, které na základě vzdálené komunikace s křižovatkou již mají stejnou možnost jako tramvaje.

„Díky zlepšení systému preferencí pro vozidla MHD výrazně přispějeme ke zlepšení dopravní obslužnosti na území Prahy, a zároveň ke zvýšení komfortu pro všechny, kteří služeb městské hromadné dopravy využívají. Neméně důležitá je ovšem úspora energie dosažená snížením počtu zabrzdění a rozjezdů tramvají před semaforem,“ poznamenává Martin Dvořák, generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Dopravní podnik hl. m. Prahy v rámci tohoto projektu odhalil před budovou Centrálního dispečinku pamětní desku, která informuje o celém projektu a o spolufinancování z prostředků Evropské unie.

Podrobnější informace o projektu a dalším rozvoji systému aktivní preference se dočtete v následujícím článku.



# Ohlédnutí za skončeným projektem JPD 2 – Rozvoj aktivní preference pro tramvaje a autobusy na světelných signalizačních zařízeních nadále pokračuje

Koncem dubna 2008 byla ukončena realizace Projektu „Zavedení systému aktivní preference na vybraných SSZ pro autobusovou a tramvajovou dopravu“ financovaného ze strukturálních fondů EU v rámci programu JPD 2 (Jednotný programový dokument pro Cíl 2 Praha), který přinesl dosud nejvýznamnější rozvoj aktivní preference na světelných signalizačních zařízeních pro autobusy i tramvaje. Náš článek chce seznámit čtenáře s průběhem realizace programu, ale i s tím, co mu v oboru aktivní preference předcházelo a jak bude rozvoj aktivní preference nadále pokračovat.

**oddělení Rozvoj a preference dopravy  
a odbor Strategický a investiční rozvoj**

## Počátky aktivní preference BUS na SSZ

Systém aktivní preference je v Praze postupně zaváděn od roku 2002 a je založen na rádiové komunikaci vozidla s řadičem světelné signalizace. K lokalizaci vozidel před křižovatkou se používá inframaják (maják vysílající infrasinál s příslušnými daty pro vozidlo) umístěný před křižovatkou. Na základě informace z inframajáku vozidlo po ujetí definované vzdálenosti vysílá přihlašovací a po dále definované vzdálenosti i odhlašovací rádiový signál do signalizace. Do budoucna je uvažováno i s využitím systému GPS (případně Galileo) pro lokalizaci vozidla před křižovatkou.

Vývoj a implementaci systému preference pro autobusy na světelně řízených křižovatkách technicky zabezpečuje firma ELTODO dopravní systémy s.r.o. Ve spolupráci Dopravního podniku hl. m. Prahy, OD MHMP, Policie ČR a Technické správy komunikací (TSK) byly v roce 2002 pro zkušební provoz vybrány 2 křižovatky: Holečkova - Zapova v Praze 5 a Modřanská - rampa Braník v Praze 4 pro nájezd z Modřanské ulice.

Aktivní preference byla na obou křižovatkách uvedena do provozu a předána do správy TSK hl. m. Prahy v prosinci 2002. Základní spolehlivost systému (porovnání počtu přihlášení a počtu odhlášení) neklesla podle průběžného vyhodnocování od března 2003 pod stanovenou hodnotu 99 %.

Uplatněním preference byly při měřeních zjištěny úspory jízdních dob při průjezdu autobusů křižovatkou průměrně 20–30 s (maximální hodnota dosáhla 44 s).

Vzhledem k úspěšným výsledkům byl systém aktivní preference v roce 2004 rozšířen o dalších 5 křižovatek v Praze 8 v návaznosti na zprovoznění nové trasy metra IV.C2.

V průběhu roku 2006 byl v rámci rekonstrukce světelných křižovatek uveden do provozu systém aktivní preference na dalších čtyřech světelných signalizacích.

## Rozvoj systému v rámci Projektu JPD 2

Další rozvoj systému aktivní preference byl uskutečňován za finanční podpory Strukturálních fondů Evropské unie v rámci programu Jednotný programový dokument pro Cíl 2 Praha, Priorita 1 – Revitalizace a rozvoj městského prostředí, Opatření 1.1 Dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí (dále JPD 2).

Dopravní podnik hl. m. Prahy uplatnil prostřednictvím odboru fondů Evropské unie na MHMP začátkem roku 2006 ve 4. výzvě JPD 2 žádost o příspěvek na projekt nazvaný „Zavedení systému aktivní preference na vybraných světelných signalizacích pro autobusovou a tramvajovou dopravu“. Dne 30. 3. 2006 byla žádost schválena Zastupitelstvem hl. m. Prahy ve funkci Regionální rady regionu soudržnosti Praha k financování a následně byla s Ministerstvem pro místní rozvoj podepsána příslušná smlouva (tzv. „Podmínky Rozhodnutí o účasti státního rozpočtu a strukturálních fondů EU na financování projektu“). Finanční podpora je přitom vyplácena zpětně po ukončení jednotlivých etap projektu.

## Realizace jednotlivých etap Projektu JPD 2

Projekt JPD 2 byl realizačně rozčleněn do 4 etap s realizací od června 2006 do dubna 2008. Do Projektu JPD 2 byla začleněna úprava celkem 55 světelných signalizačních zařízení (dále SSZ) a vybavení celkem 384 vozidel (352 autobusů a 32 tramvajů).

**1. etapa Projektu JPD 2** byla zahájena v červnu 2006. V období do 30. 6. 2006 bylo upraveno a spuštěno 9 SSZ s upravenou řídicí logikou pro aktivní preferenci v oblasti Prahy 8 a 9.

Č. křižovatky	Název křižovatky	
8.240	HORNÁTECKÁ - TŘEBORADICKÁ	BUS
8.242	KLAPKOVA - STŘELNIČNÁ	BUS
8.243	STŘELNIČNÁ - ZDIBSKÁ	BUS
8.246a	VYSOČANSKÁ - LEVÍNSKÁ	BUS
8.246b	VYSOČANSKÁ - ROCHLICKÁ	BUS
8.278	STŘELNIČNÁ - ĎÁBLICKÁ	BUS
9.248	VYSOČANSKÁ - VELTRUSKÁ	BUS
9.249	VYSOČANSKÁ - JIŘETÍNSKÁ	BUS
9.250	VYSOČANSKÁ - TEPLICKÁ	BUS

Mobilní částí systému aktivní preference bylo v uvedeném termínu vybaveno 80 autobusů.

Celkové náklady na realizaci 1. etapy včetně zkušebního provozu dosáhly 10 809 tis. Kč (bez DPH), z toho dotace činila 9 083 tis. Kč.

**2. etapa Projektu JPD 2** proběhla od září 2006 do dubna 2007, bylo upraveno dalších 18 SSZ v oblasti Prahy 8, 9 a 15.



Č. křižovatky	Název křižovatky	
0.391	ŠVEHLOVA - PRAŽSKÁ	BUS
8.238	KŘÍŽIKOVA - KE ŠTVANICI	BUS
8.271	ČIMICKÁ - ÚSTAVNÍ	BUS
8.275	ŽERNOSECKÁ	BUS
8.279	ĐÁBLICKÁ - ŽERNOSECKÁ	BUS
8.289	K PAZDERKÁM - DUNAJECKÁ	BUS
8.294	PROSECKÁ - FRANTIŠKA KADLECE	BUS
8.296	PROSECKÁ - LIBEŇSKÁ SPOJKA	BUS
9.212	HARFA	BUS
9.214	SOKOLOVSKÁ - FREYOVA	BUS
9.225	VYSOČANSKÉ NÁMĚSTÍ	BUS
9.227	MLADOBOLESLAVSKÁ - VRCHLABSKÁ	BUS
9.252	JANDOVA - KE KLÍČOVU	BUS
9.258	PROSECKÁ - ČAKOVICKÁ	BUS
9.260	MLADOBOLESLAVSKÁ - HORNOPOČERNICKÁ	BUS
9.272	K ŽIŽKOVU	BUS
9.299	ČUPROVA - NA ŽERTVÁCH	BUS
9.379	ČESKOBRODSKÁ - POD TÁBOREM	BUS

Mobilní částí systému aktivní preference bylo v uvedeném období vybaveno 110 autobusů.

Celkové náklady na realizaci 2. etapy včetně zkušební provozu dosáhly 21 301 tis. Kč (bez DPH), z toho byla dotace 17 900 tis. Kč.

**3. etapa Projektu JPD 2** se uskutečnila od května 2007 do prosince 2007, bylo upraveno dalších 16 SSZ v oblasti Prahy 8, 9, 14, 15, 20 a 21.

Č. křižovatky	Název křižovatky	
0.622	ŠVEHLOVA - PRÁČSKÁ	BUS
0.915	PRAŽSKÁ	BUS
8.245	STŘELNIČNÁ - DAVÍDKOVA	BUS
8.984	STŘELNIČNÁ - OPÁLKOVA	BUS
9.218	VYSOČANSKÁ - PROSECKÁ	BUS
9.261	NÁCHODSKÁ - JÍVANSKÁ	BUS
9.262	NÁCHODSKÁ - VE ŽLÍBKU	BUS
9.265	BROUMARSKÁ - CÍGLEROVA	BUS
9.395	ČESKOBRODSKÁ - ROŽMBERSKÁ	BUS
9.396	ČESKOBRODSKÁ - PRŮMYSLVÁ	BUS
9.593	CHLUMECKÁ - OCELKOVA sever	BUS
9.605	ČESKOBRODSKÁ - BROUMARSKÁ	BUS
9.607	BĚCHOVICE - P+R	BUS
9.608	STAROÚJEZDSKÁ - NOVOSIBŘIŇSKÁ	BUS
9.610	ČESKOBRODSKÁ - NÁRODNÍCH HRDINŮ	BUS
9.611	ČESKOBRODSKÁ - ML. BĚCHOVIC	BUS

Mobilní částí systému aktivní preference bylo v uvedeném období vybaveno 110 autobusů.

Celkové náklady na realizaci 3. etapy včetně zkušební provozu dosáhly 18 864 tis. Kč (bez DPH), přičemž dotaci jsme obdrželi ve výši 15 582 tis. Kč.

**4. etapa Projektu JPD 2** probíhala od ledna 2008 do dubna 2008, bylo upraveno 7 SSZ pro autobusy na území Prahy 1 a 8 a 5 SSZ pro tramvaje na území Prahy 9.

Č. křižovatky	Název křižovatky	
1.070	DVOŘÁKOV NÁBŘEŽÍ - KLÁŠTERSKÁ	BUS
1.071	ČECHŮV MOST - DVOŘÁKOV NÁBŘEŽÍ	BUS
1.079	NÁBŘEŽÍ LUDVÍKA SVOBODY - NOVÉ MLÝNY	BUS
1.080	NÁBŘEŽÍ LUDVÍKA SVOBODY - HOLBOVA	BUS
8.201	KŘÍŽIKOVA - UL. 1. PLUKU	BUS
8.202	UL. 1. PLUKU - NÁDRAŽÍ ČSAD	BUS
8.270	ROHANSKÉ NÁBŘEŽÍ - KE ŠTVANICI	BUS
9.213	PODĚBRADSKÁ - PODKOVÁŘSKÁ	TRAM
9.217	PODĚBRADSKÁ - U ELEKTRY	TRAM
9.221	PODĚBRADSKÁ - U TESLY	TRAM
9.223	PODĚBRADSKÁ - KBELSKÁ	TRAM
9.228	PODĚBRADSKÁ - HLOUBĚTÍNSKÁ	TRAM

Mobilní částí systému aktivní preference byly v uvedeném období vybaveny 52 autobusy a 32 tramvaje.

Celkové náklady na realizaci 4. etapy včetně zkušební provozu dosáhly 13 413 tis. Kč (bez DPH), dotaci máme obdržet ve výši 11 272 tis. Kč.

### Další rozvoj systému aktivní preference

Rozvoj aktivní preference bude i nadále uplatňován při rekonstrukcích a výstavbě nových světelných signalizací především v oblastech Prahy 4, 8, 9 a 10, a to zejména v rámci projektu „Údržba, obnova a výstavba zařízení pro řízení dopravy v hlavním městě Praze“ (tzv. Projekt Praha), jehož objednatel je Technická správa komunikací hl. m. Prahy.

Prostředky na rozvoj tohoto systému po ukončení Projektu JPD 2 jsou čerpány z větší části mimo investice Dopravního podniku hl. m. Prahy v souladu s platnou smlouvou s Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, kdy

#### Dopravní podnik hl. m. Prahy zajišťuje:

- vybavení vozidel příslušným technickým zařízením pro preferenci,
- instalaci mechanického trolejového kontaktu včetně vedení vstupu do detektoru,
- instalaci inframažáků pro lokalizaci vozidel při aktivní detekci,
- údržbu výše uvedených zařízení,
- financování výše uvedených položek.

#### TSK hl. m. Prahy zajišťuje:

- úpravu stávajících radičů SSZ včetně dopravního řešení; při výstavbě nových SSZ uplatňuje maximální možnou preferenci tramvajové a autobusové dopravy,
- údržbu radičů SSZ,
- financování výše uvedených položek.

V zájmu trvalé funkčnosti a efektivního využívání systému aktivní preference na světelných signalizacích je nezbytné zabezpečit plynulý tok finančních prostředků na údržbu tohoto systému. Na základě dosavadních zkušeností s aktivní preferencí na světelných signalizacích je zřejmé, že tento způsob preference nejen vhodně doplňuje ostatní preferenční opatření, ale současně představuje perspektivní směr v procesu dalšího rozvoje preference městské hromadné dopravy.

Aktivní preference významně přispívá k plynulosti městské hromadné dopravy a přináší provozní úspory.





Z podniku

# Pohádkové odpoledne na Petříně

Oslavě konce školního roku a začátku prázdnin věnuje každoročně Dopravní podnik hl. m. Prahy pozornost. I tento rok připravil pro děti se školou se loučící a těšící se na prázdniny pohádkové odpoledne – na Petříně. Ve čtvrtek 26. června se tak u horní stanice lanové dráhy sešla spousta dětí, některé s doprovodem rodičů, na které čekal nejen na pódiu, ale i v okolí stanice bohatý zábavný program.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace, Foto: Luboš Wisniewski



Z pódia odpolednem provázel Petr Vacek a Lucie Pernetová.



K zábavě dětí posloužil i retizkový kolotoč.



Jedna z mnoha soutěží pro děti – chytání rybiček s vodníkem.



Na vozítku segway zdolávaly starší děti slalom.



Poníci svezli děti, které už nebavilo soutěžit.



Na trampolíně 4in1 jste se mohli vznést hodně vysoko.

Pohádkovým odpolednem všechny přítomné provedla moderátorská dvojice Lucie Pernetová a Petr Vacek. Své soutěžní vlohy si mohly děti vyzkoušet například při lovení rybiček s vodníkem Česílkem, při hledání pokladu s piráty nebo skákání v pytli s Hloupým Honzou. Koho nebavily soutěže, ten se mohl projet na ponících či se povozit na kolotoči nebo zhoupnout na houpačkách. Klouzačky lákaly ke sklouznutí a na skákadlech se děti vyhopsaly do sytosti. K Ferdovi

Mravencovi, který předvíčoval svou aerobní sestavu, se postupně přidávali malí návštěvníci zábavného odpoledne. Svá teepee postavili v petřínských zahradách indiáni, kteří fascinovali přítomné svým exotickým tancem a pestrobarevným oblečením. Starší děti si mohly about skákací boty nebo je provezlo vozítko segway. Do výšek se dalo vyskočit z trampolíny 4in1. Na pódiu se vystříдалo divadélko Romaneto se svou Vodnickou pohádkou, kouzelník a balonková show.

Zazpívat si děti mohly v rámci písničkového pásma Magdy Reifové a Petra Vacka. Jelikož byla partnerem akce organizace Helpes – Centrum výcviku psů pro postižené, nechyběly ani ukázky dovedností psích pomocníků. Nejen odpolední program, ale i počasí bylo pohádkové, a tak všichni odcházeli domů s úsměvy na rtech vstříc prázdninám. Na ty, kteří se o zábavu postarali, i na ty, kteří se bavili, se můžete podívat v naší krátké fotoreportáži.



Divadélko Romaneto zahrálo Vodnickou pohádku.



Spolu s oblíbenou Magdou Reifovou a Petrem Vackem si zazpívaly děti i rodiče.



Své čáry máry předvedl kouzelník.



Svou šikovnost ukázali asistenční psi v rámci prezentace organizace Helpes.



Z balonků jde udělat skutečné ledacos, o čemž se přítomní přesvědčili v balonkové show.



Na Petříně se zabydleli indiáni, jejichž oblečení a tance upoutaly pozornost všech přítomných.





# Představení oddělení 250150

Letos v květnu došlo v jednotce Dopravní cesta Tramvaje k několika organizačním změnám. Jednou z nich je organizační změna v oddělení 250150.

**Ing. Pavel Zobal, vedoucí oddělení GIS a posuzování PD**

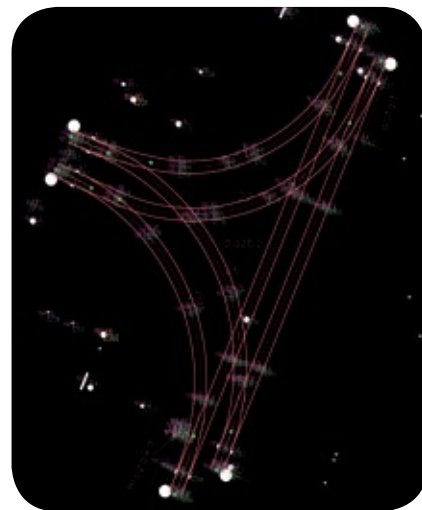
Oddělení nese možná trochu tajuplný název „GIS a posuzování PD“, ale obě zkratky jsou již v podniku celkem zaběhnuté, tak si lze lehce odvodit, že hlavní náplní činnosti oddělení je správa Geografického informačního systému JDCT a posuzování projektové dokumentace, kterou především předkládají cizí organizace k vyjádření. GIS z hlediska parametrů jednotlivých stavebně-technických zařízení tramvajových tratí vedeme odděleně pro tramvajový svršek (včetně stožárů trojelektivního vedení) – GIS TT a pro kabe-

lové vedení tramvajové traktce – GIS dráhových kabelů. Základ používaných počítačových aplikací představuje program Microstation, dále využíváme programy (případně nástavby) ProGeo, Kokeš atd.

Správa GISu je běh na dlouhou trať, prakticky každý měsíc dochází k některým změnám v kolejové síti a podobně je třeba upravovat i aktuální stav GISu v elektronické podobě. Oddělení je schopné připravovat různé grafické výstupy týkající se tramvajové kolejové sítě, ale vždy je potřeba pro vedení aktuálního stavu, aby fungovala spolupráce se zhotoviteli, resp. správci JDCT. Z hlediska posuzování PD je oddělení prostředníkem mezi správci JDCT a podnikovou Svodnou komisí, která zajišťuje výstup – souhrnné stanovisko za celý podnik.

Oddělení zabezpečuje rovněž některé geodetické práce v terénu. Pro veřejnost oddělení poskytuje grafické výstupy z technické dokumenta-

ce kabelové sítě – dráhových kabelů JDCT a dále pak z hlediska Zákona o drahách vypracováváme zákresy staveb v ochranném pásmu tramvajové a lanové dráhy.



**Ukázka grafické podoby GISu – tramvajový uzel 108, náměstí Jana Palacha**

## Odešel Doc. Ing. Mikuláš Lacek, CSc.

**V pátek 4. července 2008 dojel po 81 roku dlouhé životní pouti na „svoji konečnou“ bývalý generální ředitel koncernu Dopravních podniků hlavního města Prahy Doc. Ing. Mikuláš Lacek, CSc. Do už bezmála stojeedenáctileté historie pražského Dopravního podniku se zapsal nesmazatelným písmem. Vždyť stál v jeho čele nejdéle ze všech jeho nejvyšších představitelů – 23 roku!**

**Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**

Narodil se 11. ledna 1927 v Banské Bystrici. Na Vysoké škole ekonomické vystudoval ekonomiku a řízení průmyslu. Jeho jmenování do funkce ředitele pražského Dopravního podniku od 1. července 1964 (v té době mu bylo 37 let) bylo provedeno v obecném zájmu. Tak hovoří archivní dokumenty; před tím, od počátku roku 1955 až do příchodu k Dopravnímu podniku, pracoval v národním podniku České loděnice Praha jako obchodně-technický náměstek. Pražská městská hromadná doprava byla v té době v zoufalé situaci. Tramvajové tratě chátraly, kolabovala napájecí síť, vrcholily studijní práce na systému podpovrchové tramvaje.

Mikuláš Lacek byl schopný politik a manažer (i když toto slovo se v období socialismu příliš nepoužívalo). Už v roce 1964 se mu podařilo uskutečňovat věci v Praze do té doby nevídané – několikátýdenní výluky tramvajových tratí, během kterých byly prováděny jejich zásadní rekonstrukce. Současně se přikročilo i k rekonstrukcím kabelové sítě a pražská městská hromadná doprava se začala vzpamatovávat.

S jeho nástupem do funkce začaly probíhat i velmi významné organizační změny. Ještě v roce 1964 byl podnik vnitřně rozdělen do sedmi závodů, které se o několik let později staly základem polosamostatných specializovaných Dopravních podniků (např. DP-Metro, DP-Elektrické dráhy, DP-Autobusy). Od roku 1971 totiž pod Lackovým vedením vznikla výrobně hospodářská jednotka Dopravní podniky hlavního města Prahy, přeměněná od počátku roku 1977 na koncern. Do jeho rámce byly sdruženy

nejen činnosti přímo související s vlastním provozováním městské hromadné dopravy, ale také například údržba komunikací, svoz komunálního odpadu a provozování skládek apod. Od roku 1971 až do 14. ledna 1987 tak byl Mikuláš Lacek generálním ředitelem největšího pražského podniku.

Nejvýznamnější Lackovou zásluhou se bezesporu stalo pražské metro. Patřil k předním propagátorům tohoto dopravního prostředku a upřednostňoval ho před systémem podpovrchové tramvaje. Naproti tomu je mu vytýkáno, že za jeho éry z Prahy zmizely trolejbusy a namále měly i tramvaje, s nimiž se v tehdy propagované koncepci pražské MHD zprvu počítalo jen jako s dočasným řešením.

Inženýr Lacek byl nejen generální ředitel, ale současně významný teoretik dopravy. V roce 1983 byl ministrem školství jmenován docentem pro obor ekonomika dopravy a spojů a dlouhá léta pak přednášel na vysoké škole. Vypracoval řadu přednášek a v polovině osmdesátých let mu vyšla známá třísvazková práce Městská doprava. I v době, kdy byl už dávno v důchodu, se podle svých možností aktivně zajímal o dění v pražské dopravě. Často jsme ho mohli potkávat při některých významných akcích, ať již šlo o otevření nových stanic a úseků metra, nebo tramvajové tratě na Barrandov. Před rokem jsme v zářijovém „jubilejním“ DP KONTAKTu s Mikulášem Lackem přinesli vzpomínkový rozhovor.

Rozloučili jsme se s ním 10. července 2008 ve Velké obřadní síni strašnického krematoria.





# Letenské proměny

Kdo jezdí přes Letnou, moc dobře ví, jak to tam nyní vypadá. Staví se tam tunel Blanka, jinak část městského okruhu. Auta se pomalu sunou v dlouhých kolonách, jsou tu četná provizorní opatření a omezení, tramvaje ve směru od Strossmayerova náměstí končí u Sparty, dál jezdí náhradní autobusy. Během několika nejbližších let Letná změní svoji podobu. Není to ale poprvé, co takovou dopravní proměnu prožívá.

**Text: Mgr. Pavel Fojtík,**  
vedoucí archivu DP  
**Foto: Archiv DP**

**D**nešní třída Milady Horákové má velmi starou historii. Postavena byla v roce 1806 a spojovala holešovickou oblast s Píseckou branou. Časem získala jméno Belcrediho silnice podle rakouského politika a čestného občana Prahy Richarda Belcrediho. Jméno se pak přeneslo i na vznikající městskou, resp. předměstskou ulici a udrželo se až do roku 1940 a pak znovu krátce v letech 1945–1946. Za války se třída jmenovala Letenská, od roku 1946 nesla jméno podle britského krále Jiřího VI., v letech 1951–1990 Obránců míru a po roce 1990 dnešní název Milady Horákové.

Na Letenské náměstí přijely první tramvaje 9. června 1907 od dnešního Strossmayerova náměstí. Dvoukolejná trať končila před Letenskou vodárnou a současně s ní byla na letenské pláni postavena provizorní kolejová smyčka pro rychlé obracení vlaků během VII. všesokolského sletu. Po skončení sletu se přestala využívat a 28. srpna 1907 začali pracovníci vrchní stavby s její demontáží. Oficiální konečná tramvaje, tehdy linky č. 11, pak byla ve stanici Čechova třída (pojem zastávka tehdy označoval něco jiného), kde se obracelo na přejezdu při ústí Koru-



**Takto vypadá Letná dnes...**

novační ulice. Koleje položené na Letné byly vlastně odbočkou do nové tramvajové vozovny, která měla stát vedle vodárny na nároží dnešní ulice U Sparty. Měla vypadat úplně stejně jako košířská vozovna, jen zrcadlově obrácená. Protože se ale nakonec našel lepší pozemek ve Střešovicích, vozovna na Letné se nepostavila a původní odbočka v Belcrediho třídě se stala počátkem nové tratě.

Trať podél letenské pláně se stavěla od konce září 1908. Úsek do prostoru dnešní zastávky Hradčanská byl hotov velmi rychle a byl předán do užívání už 21. listopadu 1908. Nově postavená trať byla pouze jednokolejná a byly na ní dvě výhybny. Jedna byla na konečné, která se tehdy jmenovala Nádraží v Brusce, druhá ve stanici Letná, která byla zřízena u křižovatky s ulicí U Vorlíků. Kromě stanic ve výhybních tramvaje zastavovaly ve dvou stanicích podle potřeby – U vodojemu (na dneš-

ní úrovni ulice U Sparty) a Bubeneč (na křižovatce Špejchar). Belcrediho ulice byla na Letné mnohem užší než dnes. Například za stanic U vodojemu měla šířku jen 9,3 m a byla o něco hlouběji než okolní terén, od kterého ji navíc dělily široké příkopy. Po obou stranách vozovky, na vnějších stranách příkopů, rostla stromořadí. Před výhybnou Letná komunikace vedla po přibližně 4 m vysokém náspu! Od Korunovační třídy tu nebyla žádná zastávka kromě areálu letenské vodárny a existovalo tu jen několik dřevařských ohrad, skladů uhlí a sklad železa, vše patrně s lehkými přístřešky. V červnu 1909 se asi týden dláždila Belcrediho ulice od Brusky k zastávce Letná. V květnu 1910 tramvajovou dopravu narušilo válcování silnice mezi stanicemi Letná a U vodojemu. Tramvajová linka byla asi na týden rozdělena a v místech prací se chodilo pěšky. →





**Vzácný snímek pořídil na Letné fotograf-amatér (a současně zaměstnanec Elektrických podniků) Antonín Novotný při sokolském sletu v roce 1912. Asi málokdo by poznal dnešní třídu Milady Horákové před „Molochovem“.**

Poměrně brzy, zřejmě v souvislosti s blížícím se sokolským sletem, který se měl odehrávat opět na Letenské pláni, se přikročilo ke zdvoukolejnění tratě a současně také k první etapě zadláždění ulice, která měla v oblasti Letné zatím jen šterkový prашný povrch.

Nejdříve byl vybaven druhou kolejí částečně dlážděný úsek Nádraží v Brusce – Letná. Po nové koleji se začalo jezdit 5. listopadu 1911. Ve zbývajícím úseku práce začaly až na sklonku zimy. Nejdříve byl pro povozy (tj. pro silniční dopravu) od 12. března 1912 uzavřen úsek od Korunovačnické ulice k ulici U vodojemu a objíždělo se ulicemi Na Výšinách. Od 27. března byla zavřena celá ulice až na Špejchar a veškerá silniční doprava objížděla pod Letnou a Chotkovou silnicí. Tramvaje dojížděly z obou stran k místu stavebních prací a cestující podle tehdejšího zvyku pár desítek metrů šli pěšky a přestoupili do jiného vozu. Od 18. dubna 1912 byla celá trať přes Letnou dvoukolejná a tramvajový provoz už nebyl omezen. Povozy se na Letnou vrátily 9. května 1912. Od té doby se ve stanici Letná odpojovaly při jízdě z centra vlečné vozy. Dál do Střešovic jezdil jen sólo motorový vůz a odpojený vlečný vůz si připojil nejbližší vůz jedoucí opačným směrem. Pro tento účel tu byl zřízen levý přejezd. Bylo to náročné na přesnost provozu, protože odpojený vlek stál na běžné traťové

koleji, a v případě zdržení protijedoucího vozu mohl bránit v jízdě dalšímu vlaku, který zde také potřeboval odpojit vlek. Vlečné vozy se ve stanici Letná odpojovaly až do roku 1919, kdy se manipulace s nimi přestěhovala na třetí kolej zřízenou ve stanici Nádraží Bruska.

Na konci roku 1914 byla na Letné postavena kolejová odbočka k vojenským nemocničním barákům. Kolej dlouhá 248 metrů odbočovala na pláň asi 100 metrů za Korunovačnickou ulici a byla kolmá vůči trati. Sanitní tramvaje po ní začaly jezdit 7. ledna 1915. Letenskou pláň pak zdobilo 10 sloupů trakčního vedení. Kolej byla chápána jako provizorium po dobu války a zrušena byla až 20. ledna 1920.

V listopadu 1916 bylo postaveno obratiště v Korunovačnické ulici. Vznikla tu 110 m dlouhá odbočka, z toho 65 m bylo provedeno dvou-

kolejně. Do provozu byla uvedena až 11. ledna 1917. Tramvaje tu pravidelně obracely do roku 1932 (linka číslo 4). Později byl jednokolejný úsek pravděpodobně o 30 metrů prodloužen.

Počátek druhé poloviny třicátých let přinesl na Letné zásadní komunikační proměnu. V souvislosti s nárůstem automobilové dopravy a blížícím se sokolským sletem plánovaným na rok 1938 bylo rozhodnuto Belcrediho třídu v úseku Korunovačnické – Špejchar výrazně rozšířit. Hlavní práce probíhaly v roce 1937. S ohledem na regulační plán se ulice rozšiřovala jižním směrem a současně se měnila její niveleta. Kompletně se vykácelo i stromořadí. Rozšiřování ulice nebylo jedinou akcí, která v té době na Letné probíhala. Současně se tu budoval okrskový parovod a stavěl se také blok činžovních domů, dnes známých jako Molochov. První obyvatelé se do nových bytů stěhovali v listopadu 1937. Ačkoliv se jednalo o mimořádně náročnou přestavbu ulice, tramvajový provoz nebyl prakticky narušen. Doprava byla na nové koleje převáděna postupně, v závislosti na průběhu stavebních prací. Přeložení tratě do nové polohy na zvýšené těleso uprostřed komunikace bylo dokončeno 15. října 1937. Osa tratě se posunula až o 8 metrů.

Letná bývala v té době také tradičním místem konání různých sportovních akcí, především velmi navštěvovaných fotbalových utkání na hřištích Sparty a Slávie. Shodou okolností v roce 1937 byla dokončena i nová železobetonová hlavní tribuna zdej-

**Letenské náměstí kolem roku 1924. V levé části fotografie je vlak linky č. 4 vyjíždějící z konečné v Korunovačnické ulici.**





**Rekonstrukce tratě na podzim 1937. Směrem na Špejchar tramvaj jede po nové koleji, vpravo ještě po staré trati.**

šího stadionu Sparty (ta původní, dřevěná, vyhořela v roce 1934). Pro ukončení posilových vlaků bylo rozhodnuto v rámci rekonstrukce tratě vybudovat na Letné kolejovou smyčku v ulicích Korunovační, Na Výšinách a U Sparty (tímto směrem byla také od počátku pojížděna). Ministerstvo železnic ale zakázalo používat výjezdový oblouk ze smyčky, kde ještě probíhala stavba parovodu a koleje vedoucí přes výkop nebyly zajištěny. Je možné, že se smyčka používala už koncem listopadu 1937, ale oficiálně ministerstvo po nové koleji povolilo provoz až 13. září 1938. Dodejme, že v roce 1939 byla přeložena vjezdová i výjezdová výhybka, aby po zavedení pravostranného provozu bylo možné smyčku pojíždět původním směrem.

Další velkou proměnu zažila Letná v roce 1951. Bylo rozhodnuto, že se na Letenské pláni budou konat velké vojenské přehlídky. Tomu ale bránilo zvýšené tramvajové těleso a tramvajové zastávky. Koleje bylo nutné proti dosavadnímu stavu uložit asi o 10 cm níž a na podélné betonové prahy. Práce na rekonstrukci tratě měly trvat téměř tři měsíce. Na tak dlouho ale nepřipadalo v úvahu přerušit přes Letnou provoz tramvají, a tak byla mezi Korunovační ulicí a Špejcharem postavena provizorní dvoukolejná trať, položená přímo na severní vozovku a v některých místech byla podsypána a podbita štěrskem. Provoz po koleji ve směru na Špejchar začal 9. února 1951 a o den později opačným směrem. Přepojování kolejí se odehrálo v nočních hodinách. Podobně to bylo při


skončení rekonstrukce, jen mezi oběma etapami byl delší časový interval. Od 10. dubna se jezdilo po definitivní koleji do Holešovic a 21. dubna na Špejchar. Tramvajová nástupiště tu od té doby bývala montovaná a každý rok se na dobu přehlídky odstraňovala.

V roce 1955 byla smyčka Sparta doplněna o dvoukolejný oblouk od Špejcharu a jednokolejný trojúhelník na nároží ulice Komsomolské (dnes Jana Zajíce). Bylo tak možné na smyčku vypravovat záložní vlaky i ve směru od středo-vozkovny. Kolejové doplňky byly předány do užívání 30. dubna 1955. Úprava se osvědčila, a tak bylo možné později zrušit počátek smyčky v Korunovační ulici, kde tramvaje musely jezdit po levé straně ulice. (Kolej tu byla stále v původní poloze z dob levostranného provozu a z úsporných důvodů se nikdy nepřikročilo k jejímu plánovanému přeložení do správné poloviny vozovky. Kolej byla odstraněna v rámci rekonstrukce ulice, která začala 2. listopadu 1961.)

**Na této fotografii pořízené na Letné při spartakiádě v roce 1965 je vidět alespoň část manipulačních kolejí v ulici U Sparty.**



Pozdější léta přinesla v prostoru Letné jen občasnou rekonstrukce tratě. První proběhla v roce 1965, druhá v roce 1977 (spojena s výstavbou smyčky Špejchar a rekonstrukcí Strossmayerova náměstí) a v roce 1978 byl odpojen trojúhelník Sparta. V roce 1982 byla metodou velkoplošných panelů BKV rekonstruována trať na Letenském náměstí od pošty ke Korunovační ulici a o rok později za úplné výluky, trvajících od 1. září do 20. listopadu, byla touto metodou rekonstruována i zbývající část tratě v oblasti Letné. Teprve během této rekonstrukce byl snesen odpojený trojúhelník Sparta.

Další opravy tratě už asi dobře pamatujeme. V letech 1999 a 2000 se tu na několika místech vyměňovaly panely, v roce 2001 pak znovu při rekonstrukci Strossmayerova náměstí. Zatím poslední proměnu Letná zaznamenává nyní při výstavbě tunelu Blanka. Od 13. května letošního roku byl na Letné vyloučen tramvajový provoz, aby zde bylo možné postavit provizorní obrátiště, shodou okolností přibližně v místech, kde končily a obracely tramvaje v roce 1907. Od 28. června tramvaje ve směru od Strossmayerova náměstí obracejí na křižovém přejezdu v provizorní zastávce Sparta a připravuje se výstavba dočasné tramvajové tratě. Letnou čeká další velká proměna. 





# Může fungovat cyklistická doprava v provázanosti s veřejnou městskou dopravou?

Je schopna cyklistická doprava fungovat jako možný ekologický alternativní způsob dopravy ve městě společně s městskou hromadnou dopravou? Nejde přitom jen o způsob rekreačního vyžití, nýbrž o plnohodnotný dopravní prostředek v rámci intermodality neboli cestování různými druhy dopravy.

**Ing. Aleš Simandl, oddělení Strategie**

**K**ola jsou k dopravě ve městech nejvíce využívána při vzdálenostech do 5 km. Jde o to, aby podmínky pro cyklisty byly natolik atraktivní, že tento způsob dopravy zkombinují s MHD, přičemž bude snížen počet cest konaných automobily.

Co bude vyžadovat potenciální účastník tohoto způsobu dopravy při běžných cestách do zaměstnání? Bude to vhodná cyklistická infrastruktura, které cyklista využije k cestám od domu do požadovaného místa, případně ke stanicí MHD. Přitom bude chtít být co nejméně ohrožován ostatními spoluúčastníky provozu (zejména automobilisty). Dále je důležité rozhodnutí, zda bude během cesty užívat prostředek MHD, či nikoliv. Vezme si s sebou kolo přímo do vozidla, pokud tu možnost bude mít, nebo je bude moci zanechat na odstavném parkovišti typu B&R (Bike & Ride). Cesty pak bude podnikat na kole vlastním nebo zapůjčeném.

Pokud bude v městské aglomeraci takový systém fungovat, znamená to přesun určitého počtu uživatelů individuální automobilové dopravy směrem k cyklistické dopravě. Jistě mnozí namítnou, že cyklistická doprava je zatížena sezonností. Během letního období bude uživatelů více. Záleží i na kopcovitosti terénu v městské aglomeraci a hustotě sítě linek MHD v centrální oblasti města. Při dostatečné hustotě linek cestující spíše upřednostní MHD než cestu na kole.

Jak to vypadá s procentním množstvím cest konaných cyklistickými účastníky provozu v někte-

rých evropských městech dle údajů databáze mezinárodní unie veřejných dopravců UITP: Amsterdam 34 %, Rotterdam 24 %, Kodaň 25 %, Graz 19 %, Hamburg 16 % a Bern 12 %. Jsou to příklady evropských měst, v nichž se kola jako dopravního prostředku využívá ve zvýšené míře.

## R&B, B&R nebo B&R&B

Pro cyklistickou dopravu je nutno zajistit dostatečnou kapacitu pro úschovu kol v přestupních uzlech z kola na MHD. Vhodný je tento způsob dopravy při cestách do centra města. Cyklista zanechá kolo u nejbližší stanice veřejné dopravy a dále využije k přepravě MHD (B&R). Musí mu být přitom umožněno dostatečné zabezpečení kola. Může se také nechat přepravit městskou či příměstskou dopravou k centru a na další cesty si kolo půjčit (R&B) nebo mít na určitém místě uschované vlastní kolo pro koncovou fázi trasy. Lze rovněž kombinovat jízdu na kole společně s jízdou prostředky veřejné dopravy s tím, že si vezme kolo přímo do vozidla (B&R&B). Zde však může docházet ke kolizním situacím, a proto většina veřejných operátorů zakazuje tuto přepravu ve špičkových hodinách pracovních dnů. Pro úsporu místa v dopravních prostředcích je pro cyklisty dobré používat skládacího typu kola.

## Situace v Praze

Současný stav cyklistických tras v Praze nevyhovuje podmínkám, které by jistě cyklističtí účastníci provozu přivítali. Kopcovitý terén a úzké ulice v centrální oblasti situaci příliš nenapomáhají. Proto je cesta



na kole zatím přijatelná pro dopravu jen mezi některými částmi města. Vhodná v tomto směru je například pravobřežní komunikace od Modřan s možností využití náplavek k cestám dále do centra. V Praze je v současné době 310 km značených cyklotras a 120 km cyklostezek. U cyklostezek je komunikace vedena odděleně od ostatní dopravy. Podíl cest konaných cyklisty z celkového počtu cest konaných po městě se udává jako menší než 1 %.

Pokud jde o přepravu kol v prostředcích MHD, jsou umožněny v metru a omezeně v tramvajích. V rámci celého systému PID lze kola převážet i v příměstských vlacích. Je možno také využít zvláštních rekreačních linek tzv. cyklobusů.

V metru lze převážet vždy 2 kola v jednom voze ve vymezených prostorech. Přístupnost po eskalátorech však není zrovna nejbezpečnější a užití výtahů k přepravě kol je zakázáno.

V tramvajích je nyní možno přepravovat kola na určených místech na plošinách vozů, nikoliv však u nízko-podlažních tramvají, které by právě k tomuto účely byly vhodné. Kola lze převážet pouze na pěti úsecích, vždy v jednom směru (do kopce) a v časech mimo špičku pracovního dne (pracovní dny 20.00–6.00, víkendy a svátky celodenně). Vozidla MHD tak fungují jako výtahy pro cyklisty. Jedná se však zatím jen o zkušební provoz. Pražská komise pro cyklistiku zřízená při Magistrátu hl. m. Prahy (<http://cyklo.praha-mesto.cz>) se snaží cyklistiku podporovat a v součinnosti s městskou dopravou hledat vhodná řešení. Zvláště pak v souvis-



losti s úpravou okolí nově vznikajících staveb DP. Šťastné bylo v tomto směru například řešení okolí konečné stanice metra v Letňanech, které zakládá podmínky pro přestupní uzel typu B&R.

## Projekt BOB (Bikes on Board)

Na podporu těmto aktivitám o prosazování cyklistické dopravy v městských aglomeracích vznikl evropský projekt BOB iniciovaný nezávislým poradcem panem Edelmanem. V rámci tohoto projektu, který má být spolufinancován EU v rámci programu IEE (Intelligent Europe Energy) STEER, budou společně s partnery, jimiž jsou zástupci evropských vládních a nevládních organizací a také veřejných operátorů, řešeny otázky zapojení cyklistické dopravy v rámci městské mobility. Pokud bude návrh projektu orgány EU přijat, bude mít DP možnost vyměňovat si zkušenosti a informace s ostatními členy


vzniklého konsorcia včetně rozboru současného stavu a podpory vhodných řešení nevyžadujících vysoké náklady.

Jedním z návrhů vzešlých z této aktivity je úprava vnitřního prostoru nové tramvaje 15T ForCity pro přepravu kol. Vyžaduje to vybavení sklápěcími sedačkami, případně pásy pro zajištění kol. Návrh Dopravní podnik nyní projednává s výrobcem a jeho realizace by jistě přispěla k podpoře uživatelů kol. Zvláště pokud se do budoucna předpokládá další rozšiřování vozového parku nízkopodlažních vozidel.

Důležitým cílem projektu je také podporovat informovanost cyklistů o možnostech přepravy kol.

Evropská Komise podporuje projekty zaměřené na integraci cyklistiky a veřejné městské dopravy. Jde především o vytvoření sítě městské hromadné dopravy fungující společně s cyklistickou infrastrukturou.

Zároveň by měla být regulována automobilová doprava v centrálních oblastech měst. Přitom je nutná spolupráce mezi operátory provozujícími městskou dopravu, úřady města a investory, která prosazování takového systému umožní.

Cyklistická a městská veřejná městská doprava však mohou být i konkurenty. Vzrůstající kapacita míst pro přepravu uživatelů kol v prostředcích veřejné dopravy může omezovat nabídku volných míst pro ostatní cestující. Nemůže docházet k situacím, kdy se běžní cestující budou cítit cyklisty omezováni. Osoby s dětskými kočárky nebo invalidé mají v tomto směru samozřejmě přednost. Záleží potom na pohledu přepravce, v jaké míře vyjde cyklistům vstříc. Znečištěné životní prostředí, hluk a neprůjezdné silnice pocházející od uživatelů automobilů jsou však denní realitou, která cyklistickou a veřejnou městskou dopravu v „boji“ proti automobilizmu pevně spojuje. 

# Brdský cyklobus pošesté

V sobotu 5. dubna 2008 vyjel již do 6. sezony cyklobus Pražské integrované dopravy. Pět spojů linky ve směru k brdským hřebenům navazuje v Dobřichovicích na „berounské pantografy“ linky S7 od Prahy a na své trase přes Všenory, Černolice, Řitku a Mníšek pod Brdy do Kytína pomáhá cyklistům překonat výškový rozdíl mezi údolím Berounky a brdskými hřebeny. Linka cyklobusu bude v roce 2008 v provozu v nepracovní dny až do 5. října, zpáteční spoje bývají využívány pěšími turisty pro návrat k vlaku (cyklisté se rádi z kopce svezou sami).

Text: Tomáš Prousek, ROPID  
Foto: ©TV




ve Strži u Staré Huti nebo městského muzea v dřívě hornickém Novém Kníně. Z Nového Knína se dá dojet malebným údolím

Z Kytína (nebo ještě lépe z nejdříve položené zastávky „Mníšek pod Brdy, Kaple“) se nabízí řada výletů do všech směrů, z nichž jsou ty nejzajímavější vyznačeny od loňské sezony žlutými směrůvkami cyklotras. Jejich páteř tvoří cyklotrasa po brdském hřebenu s vyhlídkou na Mníšek pod Brdy od kaple na Skalce. Na místě bývalého kláštera je expozice o pohnuté historii celé lokality (za povšimnutí stojí „přetržené“ oblouky na fasádě kaple, které jsou následkem poddolování celého území při těžbě) a rovněž příjemný stánek s občerstvením.

Výběr cest do údolí Berounky je pestrý a podél řeky vede až do centra Prahy cyklotrasa č. 3 (v Praze jako cyklotrasa A1 a A2). K doporučení je i cesta přes Voznici do údolí říčky Kocáby s možností návštěvy památníku Karla Čapka

Kocáby až k jejímu ústí do Vltavy ve Štěchovicích.

V cyklobusu samozřejmě platí tarif Pražské integrované dopravy, což je výhodné zejména při přestupu z vlaku. Například s pražskou tramvajenkou stojí cesta z Prahy až do Kytína pouhých 26 Kč za osobu a 38 Kč za kolo. Cena za jízdní kolo se skládá z ceny za vlak (25 Kč) a za cyklobus. Pokud se cestující prokáže platnou jízdenkou z vlaku, doplácí na kolo pouze 13 Kč. V opačném případě je přeprava kola za 26 Kč bez ohledu na vzdálenost.

Přepravu na lince zajišťuje speciálně upravený autobus dopravce Martin Uher, s.r.o. s úchyty pro 25 jízdních kol. Dopravce disponuje dvěma cyklobusy, které vznikly z původních vozů Karosa B732. 





# Druhá sezona cyklovlaku VELO

V sobotu 31. března 2007 vyjel poprvé na svou cestu nový produkt Pražské integrované dopravy. Jedná se o tzv. cyklovlak, který své cestující doveze z hlavního města do kraje ležícího severozápadně za hranicemi Prahy, kde hlavními turistickými cíli jsou zřícenina hradu Okoř a město Slaný. Cyklovlak objednaný a hrazený v celé své trase hlavním městem Prahou tak doplňuje netradiční nabídku spojů PID pro cyklisty. Po cyklobusu, který vozí cykloturisty od vlaku z Dobřichovic pod hřebeny Brd do Mníšku či Kytína, většinu vlaků ČD a pražských přívozů, kde je přeprava jízdních kol také samozřejmostí, se jednalo o další prostředek na podporu stále více se rozvíjejícího způsobu dopravy i životního stylu – cykloturistiky.

**Ing. Václav Haas, ROPID**

**M**yšlenka na zavedení speciálního vlaku určeného primárně pro cyklisty, avšak přístupného i ostatním cestujícím, vznikla koncem roku 2006. Oblast za severozápadní hranicí je pro cykloturisty z Prahy poměrně složitě dostupná, neboť sem nevede žádná elektrizovaná trať s provozem pantografických jednotek umožňujících přepravu cyklistů. Přitom se zde nachází větší množství značených cyklotras i neznačených cest a málo frekventovaných silnicí, ideálních pro cyklistické využití obyvatel hlavního města.

Druhým rozhodujícím motivem bylo, že na konci roku 2006 byla konečně opravena několik let neprovozní železniční trať mezi stanicemi Hostovice a Středokluky. Díky tomu se otevřela staronová



**Zdvojená souprava Regionova zajišťovala posílené spoje cyklovlaku v sobotu 5. dubna 2008 z důvodu pochodu na Okoř. Foto: TV**

trasa vedoucí v těsné blízkosti zříceniny hradu Okoř. Nový cyklovlak Praha – Hostovice – Podlešín – Slaný v první sezoně jezdil každou sobotu, neděli a svátek v rozšířeném rekreačním období (od konce března do konce října). Každý provozní den byly vedeny dva páry vlaků. Souprava byla složena z motorového vozu řady 810 a přípojného vozu řady 015, který je speciálně upraven pro přepravu spoluzavazadel, především jízdních kol.

V prvním roce provozu využilo cyklovlak několik tisíc cestujících a převezena byla více než tisícovka jízdních kol. Využití vlaku kolísalo v závislosti na počasí, různé bylo i využití jednotlivých vlaků v rámci dne – jednoznačně nejvíce vytižen jezdil ranní vlak z Prahy do Slaného.

Poznatky z prvního roku provozu byly přeneseny do druhé sezony cyklovlaku, který je nyní nazván obchodní značkou „VELO“. Rozsah provozu se v roce 2008 nezměnil. Každou sobotu, neděli a svátek v období od 29. března do 2. listopadu vyjíždějí dva páry vlaků z pražského Masarykova nádraží přes Hostovice, Noutonice, Zákolany a Podlešín do Slaného. Z „Masaryčky“ vyjíždějí vždy v 9.02 a 13.37 hodin, do vlaku je dále možné nastoupit ve všech pražských stanicích na trase – v Bubnech, Dejvicích, Veleslavíně a Ruzyni. Zpět se na Masarykovo nádraží vrací ve 13.04 a 19.08 hodin. Ve vlacích mohou nadále kromě cyklistů cestovat i ostatní cestující bez jízdních kol.

Ve vlaku platí tarif Českých drah a částečně i tarif PID. V úseku Praha – Podlešín lze cestovat s předplatními jízdními doklady PID (pražská tramvajenka, popř. doplňkové kupony pro příslušná pásma), s jízdenkami pro jednotlivou jízdu dle Tarifu PID lze cestovat pouze v úseku Praha – Hostovice. Přeprava jízdního kola se provádí dle Tarifu ČD,



**Obsazenost cyklovlaku za pěkného počasí. Foto: Tomáš Prousek**

čili 25 Kč za přepravu jízdního kola v jednom vlaku, v případě opakovaného cestování vlakem s bicyklem se vyplatí zakoupit si jednodenní „permanentku“ v ceně 50 Kč. S tímto jednodenním dokladem lze kolo vézt např. vlakem z Klánovic na Masarykovo nádraží, zde přestoupit na cyklovlak a dojet do Slaného. Odpoledne pak lze na cyklovlak nastoupit např. v Noutonicích a po přestupu na Masarykově nádraží dojet zpět do Klánovic – to vše na jednu jízdenku pro přepravu kola za 50 Kč.

Další zlepšení pro cestující spočívá ve zkrácení cestovních dob cyklovlaku. Z Masarykova nádraží do Noutonic (nejbližší stanice ke zřícenině hradu Okoř), trvá cesta něco málo přes hodinu jízdy, až do Slaného vlak dorazí za dalších cca 40 minut. Nejvíce cestujících používá cyklovlak do stanice Noutonice, popř. do zastávky Zákolany zastávka, odkud lze vyrazit okolo rotundy sv. Petra a Pavla na Budčí k již zmíněné zřícenině gotického hradu Okoř. Pro cykloturisty je lákavou variantou nenáročného výletu vyjet cyklovlakem do některé stanice v okolí Noutonic a odtud se vydat směrem z kopce do vltavského údolí, kde můžete svá kola naložit do libovolného osobního vlaku na trati Praha – Kralupy nad Vltavou, popř. pokračovat přívozy v Libčicích nad Vltavou, Roztokách u Prahy či Sedlci na druhý břeh řeky, kudy prochází známá cyklotrasa Praha – Drážďany.




# Mýty a skutečnost o pražském „Semmeringu“

Když budete pátrat po základních technických údajích trati vedoucí z pražského Smíchova do Hostivice u Prahy, která si díky odvážnému trasování vysloužila přezdívku „Pražský Semmering“, narazíte obvykle na délku trati od 8 do 19 km a výškový rozdíl 180 metrů. Jsou to pravdivé údaje, nebo údaje špatné, které se stále opisují?

Jan Ungрман



Pokud jde o délku, jsou rozdíly dány vlastně tím, jak si úsek trati vymežíme. Výchozím bodem pro všechny texty o „Semmeringu“ je zcela určitě část smíchovského nádraží uvedená v jízdním řádu osobní dopravy jako „Praha – Smíchov severní nástupiště“, ve služebních textech pak stále figuruje historický název „Praha – Smíchov společné nádraží“. Pokud vyjdeme z jízdního řádu Českých drah a budeme za „Pražský Semmering“ považovat celou trať mezi pražským Smíchovem a Hostivicí u Prahy, je správný údaj 19 km. Vzdálenost v některých pramenech svědčí o tom, že pro autora byla koncem „Semmeringu“ poslední stanice na území Prahy, tedy Praha – Zličín. Sem to je ze Smíchova 15 km. Poslední a asi nejčastěji uváděnou možností je nejhezčí úsek trati. Ten je ohraničený stanicí Praha – Jinonice, kam urazí vlak ze Smíchova 8 km. V této první třetině trati vlak překoná největší část výškového rozdílu trati, projede po čtyřech úctyhodných mostních dílech a cestujícím nabídne nádherné scenerie Prokopského údolí

a výhledy na Prahu. Jen pro úplnost uvedu, že v jízdním řádu z roku 1974/75 najdete právě často uváděný údaj 9 km. Pokud jde o převýšení trati, všechny prameny svorně opakují údaj 180 m, a to bez ohledu na to, o kterém úseku hovoří. Pokud vezmeme údaje z mapy zveřejněné na internetových stránkách Českých drah, je výškový rozdíl úseku ze Smíchova do Jinonic pouhých 90 m, tedy poloviční. K přibližně stejnému údaji nás dovedou i další podklady: data nivelačních bodů na serveru Českého zeměměřičského úřadu, mapové podklady na Portálu veřejné správy a na portálu Centra pro regionální rozvoj ČR. Pro úplnost uvedu, že mezi Smíchovem a Zličínem nebo Hostivicí je výškový rozdíl 160 m. I když je zřejmé, že údaj o výškovém rozdílu je zveličený, nic to neubírá na unikátnosti „Pražského Semmeringu“, a pro jízdku motoráčkem ze Smíchova do Jinonic nebo na Zličín je pro děti i dospělé příjemným zážitkem. 

## Vybrané výškové body na trati „Pražského Semmeringu“

stanice, místo	kilometr trati			nadmořská výška	umístění bodu	zdroj informace	komentář				
	traťový	JŘ 07/08	JŘ 74/75								
začátek trati	0,000	x	x	192	pata žel.nadjezdu přes Hořejší nábřeží na smíchovském předmostí Železničního mostu	2)	A				
				182	severní cíp Císařské louky – konkrétní bod uvedený na mapě	3)					
				200	x	1)					
Praha - Smíchov spol.nádr.	0,641	0	0	202	střeška severní části budovy nádraží Praha-Smíchov	2)					
				195	plocha společného nádraží	3)					
				209	na zábradlí silničního mostu nad tratí v ulici Křížová	2)					
Zličov	x	x	x	290	x	1)					
				Praha - Jinonice	8,278	8		9	289	na budově železniční stanice	4)
									285–290	plocha nádraží	3)
Jinonice	x	x	x	285	na patě železničního nadjezdu přes ulici Klikatá u křížovky s ulicí U Waltrovky	2)					
Zličín	x	x	x	358	na patě železničního nadjezdu vlečky Siemens nad ulicí Plzeňská	2)					
				360	x	1)					
				Praha - Zličín	15,324	15	16	362	na budově železniční stanice	4)	
360–365	plocha nádraží	3)									
Hostivice u Prahy								343	na patě železničního nadjezdu nad karlovarskou silnicí před začátkem obce	2)	
Hostivice u Prahy	19,618	19	20	360	x	1)					
				355–360	plocha nádraží	3)					
Hostivice u Prahy				370	u polní cesty k letišti nedaleko podjezu polní cesty pod tratí od ulice Na Vršku (na stráni nad kladenským zhlaví železniční stanice)	2)					

**Komentář A:** Mapa ČD udává stejnou výšku pro hlavní část nádraží Praha-Smíchov i pro tzv. společné nádraží. Údaj 200 m/m vzhledem k nivel. bodu na střeše hlavní části nádraží (202 m/m) není celkově zcela korektní, navíc kolejiště spol. nádraží je o něco nižší než hlavní část nádraží. Vzhledem k místním poměrům a zjištěným niv. bodům u žel. mostu a na střeše budovy nádraží považuji za relevantní údaj zjištěný z topografických map.

- 1) Mapa s vyznačením nadmořských výšek stanic a zastávek na serveru Českých drah (<http://www.cd.cz>)
- 2) Údaje nivelačních bodů Českého zeměměřičského úřadu (<http://nivelace.cuzk.cz/>)
- 3) Topografické mapy AČR na Portálu veřejné správy ČR (<http://portal.gov.cz>) odečet z vrstevnic – hustota vrstevnic 5 m
- 4) Tabulky s údaji o nadmořské výšce na budovách železničních stanic





# O přívozech PID

Lodní doprava je nejstarším druhem veřejné dopravy. Ve vnitrozemských podmínkách byl nejčastější formou přívoz, zajišťující spojení dvou říčních břehů v místech, kde již bylo vyloučeno brodění nebo kde ještě nebyl vystavěn most. Právě stavby mostů v nejpotřebnějších místech a rozvoj motorové dopravy významně zkracující vzdálenosti způsobily v 19. a 20. století postupný útlum pražských přívozů.

**Tomáš Prousek, ROPID**

**Foto: Tomáš Prousek**

**P**řívozy jako součást integrovaných dopravních systémů jsou běžné v Německu či Švýcarsku, v některých městech světa hraje lodní doprava významnou roli (např. známé velkokapacitní „ferry“ v New Yorku). Renesance pražských přívozů jako součásti veřejné dopravy začala 1. 7. 2005, kdy v půl šesté ráno vyjela ze Zámků loďka s prvními skutečnými cestujícími.

## Přívoz P1 (Sedlec – Zámky)

Dne 1. 7. 2005 byl obnoven přívoz na tradičním místě, kde bylo převoznictví provozováno nejméně 100 let až do počátku 90. let 20. století. Přívoz zajišťuje dopravní spojení především pro osadu Zámky, kam zajíždí autobusová linka 102 pouze vybranými spoji v pracovní den.

Přívoz je atraktivní pro cesty na Prahu 6, do centra města nebo naopak do Roztok – nedaleko přístaviště v Sedlci je zastávka autobusových linek 340 a 350 a železničních linek S4 a S41. Každý den

tak využívají přívoz obyvatelé Zámků, zaměstnanci městského psiho útulku nebo studenti suchdolské zemědělské univerzity. Přívoz je však oblíben i obyvateli Sedlce např. na procházky nebo jako prostředek ke spojení do oblasti Bohnic, kam to dobu cesty zkrátí asi na polovinu.

Po obou březích Vltavy vedou páteřní cyklotrasy s příjemným povrchem, a tak se nejvíce cestujících přeplavuje ve volné dny. Poměr pěších a cyklistů bývá vyrovnaný, a protože byl na pravém břehu položen nový hladký asfaltový povrch, lze očekávat zvýšení zájmu bruslařů.

Příjemné cestování a dobrou náladu samozřejmě podporují místní „služebníci vodní“, kteří se po týdně střídají v dočasném bydlišti v zelené maringotce. U této základny je možné posedět na lavičce, podrbat převoznického psa, zakoupit občerstvení nebo výrobky z proutí (rodina každého převozníka je specializována). V Zámčích se o převezení žádá, v Sedlci se musí pro přivolání přívozu udeřit železným kruhem o zed. A při vyplutí převozník vždy zatroubí na trumpetku.

## Přívoz P2 (V Podbabě – Podhoří)

Dne 1. 7. 2006 byl obnoven další přívoz, tentokrát v místech přívozu doloženého již z roku 1888. Přívoz spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Lysolajského údolí a osadu Podhoří. Přístaviště na levém břehu se nachází poblíž zastávky V Podbabě, ze které je zajištěno časté spojení ke stanici metra Dejvická, pravobřežní Podhoří obsluhuje autobusová linka 112 (pouze vybranými spoji). Přívoz je zajímavou alternativou



**Rákosníček na lince P2 míří k podbabskému přístavišti.**

pro spojení do ZOO, časově výhodnou především pro občany z oblasti Prahy 6. Je však využíván i pro každodenní cesty např. studenty vysokých škol do Dejvic či na Suchdol. Spolu se sedleckým přívozem nabízí možnost zajímavého výletu přírodním údolím Vltavy, při pohledu k městu je možné spatřit Pražský hrad z velmi nezvyklého úhlu. Převozníci si při pěkném počasí či akcích v ZOO neodpočinou až do konce provozu a na člunu přepraví až osm stovek osob a téměř poloviční počet bicyklů za den.

Oproti Zámkům mají převozníci základnu na levém břehu v podobě malého dřevěného domečku na přístavním molu, který převozníci využívají pouze v provozní době – člun nocuje v Zámčích, a tak je možné ráno a večer spatřit manipulační plavby.

## Přívoz P3 (Lihovar – Dvorce-Žluté lázně)

Téměř tradicí se stalo červencové obnovování přívozů, a tak 17. 7. 2007 vyplula na linku P3 loď Josefína. Tento přívoz je v provozu pouze v sezoně, a to především s ohledem na umístění přístavišť (které vycházejí z prostupnosti území a vlastnictví pozemků) a také s ohledem na pozemní spojení zajištěné ve srovnatelném čase linkami autobusů a tramvají. Následkem umístění přístavišť je větší přeplavovaná vzdálenost, a tím i cestovní doba – tyto skutečnosti výrazně omezují možnost dalších jízď nad rámec jízdního řádu, které jsou běžné na linkách P1 a P2. Tím je ve srovnání s frekventovaným pozemním spojením snížen dopravní význam „vodního“ spojení. Atraktivnost cílů na pravém břehu (Žluté lázně, Plavecký stadion Podolí a další



**Obsazený přívoz připlouvá od Podhoří.**

sportovní areály), příhodnost pro spojení oblíbených pobřežních koridorů využívaných cyklisty a bruslaři a také originalnost způsobu dopravy však v letní sezoně přitahuje dostatečný počet zájemců.

Pokud jste ještě žádným pražským přívozem nejeli, vyzkoušejte si neobvyklý dopravní prostředek třeba ve volné dny při výletu. Na přívozech platí Tarif PID, tedy i předplatní časové jízdenky. Nelze zde použít SMS jízdenky ani nepřestupní jízdenky. Základní jednorázové jízdné je 26 Kč (obdobně jako na petřínské lanovce), zdarma jsou přepravována jízdní kola i psi.

Linky P1 a P2 jsou v provozu celoročně do 20.00 hodin (v pracovní dny cca od 5.30 hodin a v nepracovní dny cca od 7.00 hodin) a jsou v provozu nepřetržitě dle potřeby. Linka P3 je v roce 2008 v provozu pouze v sezoně od dubna do října do 22.00 hodin (v pracovní dny od 6.00 hodin a v nepracovní dny od 7.00 hodin).

## Nové přívozy P4 a P5 propojily ostrovy a břehy Vltavy od 1. srpna 2008

Na základě žádosti městských částí Praha 1, 2, 5 a po schválení celého záměru Radou hl. m. Prahy je od 1. 8. 2008 zahájen provoz na dvou nových přívozech (lodních linkách) P4 a P5.

**První linka P4** zajišťuje spojení obou vltavských břehů a všech centrálních ostrovů umístěných mezi mostem Legií a Jiráskovým mostem. Konkrétně došlo ke spojení přístaviště „Národní divadlo-Hollar“ a ostrovů Střeleckého, Slovan-



Převozník při nakládce a vykládce kol navzpírá až 10 tun za den!

ského (Žofína) a Dětského. Především v případě Střeleckého a Dětského ostrova tak došlo ke kvalitnímu a dostupnému napojení těchto míst na Pražskou integrovanou dopravu. Dosud byly tyto ostrovy přístupné pouze s velkou docházkovou vzdáleností od zastávek povrchové dopravy.

**Druhá linka P5** rozšířila spojení o oblast za Šitkovským jezem (tj. od Jiráskova mostu) až k Vyšehradu. Spojena tak jsou přístaviště u Jiráskova náměstí, Výtoně a pod Vyšehradem se Smíchovem (přístaviště u hotelu Admirál) a s ostrovem Císařská louka. Tím je zlepšeno spojení mezi místy, která

jsou běžnými dopravními prostředky Pražské integrované dopravy hůře nebo komplikovaně dostupná. V případě zájmu cestujících se předpokládá, že by se časem mohl počet přístavišť ještě zvýšit a zahustit tak momentálně navrženou síť. Vše bude záviset na vyhodnocení provozu nových lodních linek. Provoz obou lodních linek se předpokládá jako sezonní od poloviny dubna do poloviny října s celodenním rozsahem cca od 8.00 do 20.00 hodin. Na obou přívozech platí Tarif Pražské integrované dopravy, proto je možno použít tzv. „pražskou tramvajenku“ nebo běžné jednotlivé přestupní jízdenky platné pro pásmo P v základní ceně 26 Kč. Na linkách P4 a P5 ale neplatí nepřestupní jízdenky za 18 Kč, ani SMS jízdenky.

Plavby zajišťuje První Všeobecná Člunovací Společnost s. r. o., která již nyní provozuje v rámci PID přívozy P1 (Sedlec – Zámky) a P2 (V Podbabě – Podhoří).

Pro úplnost je třeba dodat, že v oblasti obsluhované Pražskou integrovanou dopravou jsou provozovány i další přívozy – tři v Praze (Císařská louka – Smíchov, Kazín – Černošice, „Karlův most“) a čtyři mimo Prahu (Strnady – Vrané nad Vltavou, Klecánky – Roztoky, Libčice n. Vlt. – Mázovice a Bukol – Lužec n. Vlt.). Jejich rozsah provozu je různý a nejsou zahrnuty v žádném systému integrované dopravy.

Další informace o přívozech naleznete na [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz) nebo na [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz) (klíčové soustředí „Přívozy na Vltavě“).

### Přístaviště Podhoří a netradiční pohled na Pražský hrad.





# Brno, město uprostřed Evropy



Trolejbus Škoda 9 Tr.

K jednomu z vrcholů začínajícího kulturního léta v moravské metropoli patří i festival Brno, město uprostřed Evropy. Nejde jen o společenskou akci, představující kulturní dění, kdy se v ulicích města setkávají návštěvníci s herci známých divadel, ale především o přehlídku těch, kteří perfektně ovládají umění ohňostrojí. K letošním největším zážitkům tak patřilo i vystoupení přední japonské skupiny, která své dovednosti ukázala při slavnostním představení na brněnské přehradě, jehož se podle pořadatelů účastnilo přes 200 tisíc spokojených a nadšených návštěvníků.

Text a foto: Aleš Karlovský

K doprovozním akcím, které lákají nás, fanoušky všeho, co souvisí se železniční a městskou dopravou, patří již znovu tradičně průvody historických vozidel – tramvají, trolejbusů a autobusů a jízdy parních vlaků okolím Brna. I letos jsme se na náměstí Svobody v sobotu a neděli 7. a 8. června setkali s koňkou, parní tramvají „Karolinkou“ a čtveřicí historických vozů elektrických drah. Z blízkého Moravského náměstí pak odjížděly historické autobusy, které jakoby mimochodem dopravovaly návštěvníky Dne otevřených dveří ve vozovně tramvají v Medláncích.

Historické trolejbusy odjížděly ze zastávky Česká a trasa jejich jízdy kopírovala přesně pravidelnou linku na konečnou Královo Pole, nádraží.

Ve vozovně Medlánců pak naši brněnští kolegové předvedli, co zůstává ukryto zrakům cestujících. Snad nejzajímavější

byla ukázka nakolejování nejmodernější článkové tramvaje. K příjemným doplňkovým činnostem patřil i prodej dopravních suvenýrů – knih, publikací a modelů. Pro opravdové skalní nadšence byl připraven i prodej linkových orientací a vyřazených označovacíh strojků, ať již starších mechanických, nebo i elektronických.

Všechny historické vozy, s výjimkou dvou trolejbusů (řad Š 17 Tr a T 11) a jednoho autobusu (typu Š 706 RO), patřily dříve brněnskému dopravnímu podniku a Brňané se s nimi i pravidelně setkávali při každodenních cestách.

Jako obvykle se akce v Brně setkávají s velkým zájmem, a protože pořadatelská služba plní většinu povinností na výbornou a spolupráce s PČR také neskřípe, patří vždy tyto akce k příjemným zážitkům. Je jen škoda, že pro časovou náročnost jsem neměl možnost se svézt parním vlakem. 🚂



Koňka.



Parní tramvaj Caroline.



Autobus Praga RND.

## Konec provozu trolejbusů v Basileji

Podle sdělení tiskového odboru dopravního podniku ve švýcarské Basileji (Basler Verkehrsbetrieb BV) se společnost rozhodla ukončit provoz na poslední lince číslo 31.

Text a foto: Aleš Karlovský

Poslední jízda zelených trolejbusů Neoplan 6020 se uskutečnila v pondělí 30. června s odjezdem ve 20.00 hodin z konečné Claraplatz. Je smutné, že v době, kdy se klade velký důraz na ekologii, zanikají trolejbusové provozy – vzpomeňme



loňský únor a rakouský Innsbruck. Sama se nabízí provokativní otázka – jak to alpské země s ekologickou dopravou myslí doopravdy? Vozy a nyní již nepotřebné zařízení se přesunují do nového působiště v Rumunsku. 🚍

# 110 let tratě Třemešná ve Slezsku – Osoblaha

Jediná úzkorozchodná trať, provozovaná Českými drahami, slaví letos 110. narozeniny. Tato typicky výletní trať prožívala vrchol své slávy před zhruba třiceti lety, dnes ale slouží jen pro osobní dopravu. Poslední nákladní vlak projel celou trať v roce 1996.

Text a foto: Aleš Karlovský



↑ Lokomotiva U 46.002 v depu v Osoblaze.

Je jasné, že centrem pozornosti byla parní lokomotiva U46.002, o kterou se vzorně stará společnost Slezské zemské dráhy, ale ani tahle velká sláva se neobešla bez prezentace dvou historických autobusů. Ten starší patří dopravnímu podniku v Ostravě a je to známý autobus Š 706 RTO CAR, evidenční číslo 247, který byl vyroben v roce 1966, čili před neuvěřitelnými 42 lety. Druhým autobusem, který se v Třemešné a Osoblaze prezentoval, byl vůz typu ŠL 11 v posledním provedení z roku 1980. Zde zastupoval soukromou dopravu pana Jiřího Kouly.



↑ Autobus Š 706 RTO 247 – zastávka Slezské Rudoltice.

↓ Vůz ŠL 11 v železniční stanici Třemešná ve Slezsku.



## Došlo do redakce

### Před více než padesáti lety

Paní Vlasta, 68 let

Vážení čtenáři DP KONTAKTu, protože je můj syn zaměstnancem Vaší firmy (je řidičem tramvaje), dostává se mi časopis zaměstnanců Dopravního podniku hlavního města Prahy poměrně často do rukou. Dá se tedy říci, že jsem pravidelně seznamována s radostmi i strastmi provázejícími Vaši práci.

Je pravda, že toho dnes už mnoho městskou hromadnou dopravou nenajezdím, po metropoli se pohybují osobním vozem, přesto jsem však nucena občas si do autobusu nebo tramvaje sednout a pár stanic se přemístit. V souvislosti s tím maně vzpomínám na dobu svého dětství a mládí (je to bohužel už více než padesát let), kdy jsem tramvajemi jezdila zcela pravidelně – a o tom bych chtěla vyprávět: mám totiž na Dopravní podnik hlavního města Prahy jen ty nejkrásnější vzpomínky...

Bydlela jsem v Břevnově a do učňovské školy jsem jezdila na Náměstí Míru. Už si nepamatuji, jakou to tehdy bylo tramva-

jovou linkou – dnes po stejné trase jezdí dvaadvacítka – ale jezdila jsem v pravidelnou dobu a spolu se mnou i mnoho dalších cestujících. Vzpomínám si na senzačního pana průvodčího, který báječně cvakal kleštěmi a zastávku od zastávky se ptal, kdo přistoupil a zda má jízdenku. Procházel přitom vozem a byl veselý a vtipný. V tramvaji vládla pohoda – lidé se bavili, smáli se jeho žertíkům, někdo se občas chytil na jeho notu a tak tramvaj příjemně naladěna popojížděla směrem k Hradu, pak dále na Klárov, přes Újezd k Národnímu divadlu a tak dál...

Tramvaj pro mě v tu dobu znamenala ještě jednu věc: jako nezodpovědná, patnáctiletá adolescentka jsem doma (pochopitelně) příliš příprave do školy na další den nedala. Úkoly se dělaly zásadně v tramvaji. Času bylo dost – než jsme z Drinopolu dojeli na Mírák, bylo vše hotovo. Tím spíš, že ti už jednou zmíněný pravidelní pasažéři se sesedli blíž k sobě (v tramvajích se sedělo na lavicích po stranách vozu), aby mi udělali místo a pak začala velká spolupráce. Ani jedinkrát se nestalo, že bych do školy dorazila bez úkolu a ten že by nebyl dobře. Což byla záležitost, s níž jsem se druhý den kolegům – cestujícím samozřejmě pochlubila. Byla to doba, kdy jsme si byli tak nějak blíž – všichni cestující mě měli tak trochu „za svoji“,

pomáhali mi, zajímali se a samozřejmě znali i moje známky.

Ráda na cestování městskou hromadnou dopravou vzpomínám takto dodnes a jsem přesvědčena o tom, že všichni ti kolem mě chodili do práce s dobrou náladou (to díky panu průvodčímu) a s jakousi zásluhou (to kvůli mně, protože mi pomohli s úkoly). Byly to krásné časy, které jsem s pražskou hromadnou dopravou měla možnost zažít a jsem za tyto zážitky vděčná. Myslím si ale, že dneska je to už trochu jiné – neumím si nic podobného v dnešních dnech představit. A je to škoda. Já jsem si před padesáti lety cestování pražskou hromadnou dopravou doslova užívala, přičemž jsem rozhodně nebyla sama, dnes je to bohužel o nudy. Je mi to líto. Bývalo to o ohleduplnosti, vzájemné úctě, respektu k těm druhým. Především k zaměstnancům společnosti pražského dopravce. To se vytratilo – přitom jsem přesvědčena o tom, že si to lidé zabezpečující městskou hromadnou dopravu v Praze beze zbytku zaslouží. Dnes stejně jako před padesáti lety! Chtěla bych Dopravnímu podniku hlavního města Prahy popřát, aby jeho zaměstnanci mohli být pyšní na to, že jsou zaměstnanci Dopravního podniku – a Dopravnímu podniku to, aby naopak on mohl být pyšný na své zaměstnance.





# Jaroslav Rudiš – Volba mezi autem a městskou dopravou je pro mě jasná

Pokud byste hledali mezi současnými českými spisovateli někoho, v jehož dílech mívá doprava zpravidla své pravidelné místo, dříve nebo později byste pravděpodobně narazili i na Jaroslava Rudiše (\*1972). Již jeho románový debut *Nebe pod Berlínem*, za nějž obdržel cenu Jiřího Ortena, je často stručně charakterizován jako kniha rockových příběhů z berlínského metra. Rudiš je rovněž spoluautorem úspěšné komiksově trilogie s hlavním hrdinou železničářem Aloisem Nebelem a nakonec i v jeho zatím posledním románu nazvaném *Potichu* hrají svou roli dopravní prostředky, tentokrát to jsou pražské tramvaje. Už to samo o sobě by mohlo být dostatečným důvodem pro rozhovor.

Mgr. Milan Slezák

**Pamatuji si vás jako hudebního publicistu a novináře. Jak jste se vlastně dostal od novinářiny na spisovatelskou dráhu?**

Psaní mi nikdy nešlo nijak zvlášť, ale lákalo mě. Když jsem pak odjel studovat do Berlína na stipendium, tak v té určité samotě a cizojazyčném prostředí se ve mně nějak samovolně rozeběhlo. Najednou se mi psalo strašně lehce a zatím, zatukám to, to tímhle způsobem pokračuje. Myslím zkrátka, že za to může Berlín a němčina, která, ač to možná může znít trochu paradoxně, osvobodila moji češtinu. Navíc jsem měl velké štěstí, že můj první román *Nebe pod Berlínem* uspěl tak, jak uspěl. Byl přeložen do pěti jazyků a stal se vlastně, nerad bych, aby to vyznělo nějak přehnaně, takovým malým kultem. Ta knížka se totiž pořád prodává, teď se třeba připravuje její snad už pátý dotisk.

**V *Nebi pod Berlínem* sehrává svou roli specifická atmosféra berlínského metra.**

Děj románu jsem zasadil do tohoto prostředí, protože metro mám rád a myslím si, že třeba v Berlíně je to něco, kde město, i když se na povrchu časem hodně proměnilo, zůstalo do jisté míry zachováno. V podzemí prostě najdete stanice, které vypadají jako třeba před padesáti lety. Hlavní hrdina se ponoří tady do toho podzemí, jezdí metrem, hraje tam na kytaru a nakonec i svou berlínskou kapelu pojmenuje U-Bahn. Metro pro mě představuje svým způsobem něco, co do jisté míry Berlín spoluutváří. Co ho spojuje a drží pohromadě. Kdybychom měli brát město jako živý organismus, pak metro nebo vlastně celá síť městské hromadné dopravy by mohla být vnímána jako oběhový systém, žíly města.

**Vlastně každý z vašich románů *Nebe pod Berlínem*, *Grandhotel* i teď nej-**

**novější *Potichu* se odehrává v určitém městě. Hovoří se o městské trilogii.**

To spíš tak vyplynulo. Původní záměr to nebyl. Pravdou však je, že ve všech těch třech knihách je i město (Berlín, Liberec a teď Praha) jedním z hrdinů.

**V *Potichu* je dalším třeba ale i zvuk.**

I o tom je *Potichu*. Kromě toho, že je o vztazích, o lidech, které kolem sebe vidím a o jejich těkání, smutku a hledání, je také o tichu, klidu, ale i hluku a energii, kterou v sobě hluk nese. Hudba dokáže vytvářet z cesty obraz, film. Takhle to funguje třeba i v tramvaji. Ale zase... Strašně rád poslouchám, o čem se baví lidé, a nechávám se tím inspirovat. Jako autor tak trochu kradu lidem věty i tváře. Proto taky třeba rád jezdím tramvaji. Městská doprava je oproti cestám autem prostě taková tvůrčí. Je šance se tam inspirovat spoustou věcí.

**Ve vašem novém románu hraje svou roli vlastně i pražská tramvaj...**

Ano. Jedna z hlavních postav *Potichu* je tramvaják, sice takový nedobrovolný..., který má navíc ten den nehodu. Jezdí linkou 22, kterou mám strašně rád. Je prostě úžasné, že spojuje místo z našich dějin, Bílou Horu, s další bývalou pražskou periferií, tedy Hostivaří. Z jednoho okraje města jede na druhý, a ještě k tomu přes Hradčany. Odehrávají se v ní specifická malá dramata. Turisti, „čórkaři“, revizoři... Praha viděná z tramvaje, když třeba jedete nahoru z Malostranského náměstí právě na Hradčany, je něco úžasného. Jinak mám ale pocit, že toho tramvajáka z *Potichu* by od vás asi vyhodili na hodinu. Za jízdy kouří, poslouchá nahlas muziku a ještě s sebou v kabině vozí obrovského psa, který dost možná tu tramvaj někdy za něj i řídí.



**Poměrně často jste ve velkých městech, ať už doma, nebo v zahraničí. Pohybujete se po nich autem, nebo raději městskou dopravou? Po Praze, Berlíně...?**

Volba, jestli po městě autem, nebo městskou dopravou, je pro mě celkem jasná. Auto si občas půjčím, když jedeme třeba něco většího kupovat, ale jinak jím po Praze moc nejezdím. Říkám si, že kdyby lidi, co jezdí metrem a tramvajemi, vytáhli taky auta, tak by se život v Praze odehrával pouze v silničních kolonách. Městská doprava je tady hojně využívána. S tím se pojí samozřejmě i zaplněnost tramvají či metra. Oproti třeba Curychu nebo Berlínu jsou fakt docela narvané. Celé to na mě působí tak, že bych Praze přál víc vozů, řidičů, a tím vlastně i kratší intervaly. Jinak ale mám pocit, že systém městské dopravy v Praze funguje skvěle. Nedávno jsem to zrovna probíral ve vlaku do Berlína s jedním chlapíkem z Buenos Aires a ten byl pražskou městskou dopravou vysloveně nadšený, jak to všechno jezdí na čas a často. Když jste třeba v Římě, tak se ani nedozvíte, kdy má autobus odjet. Nebo, když jsem teď byl v New Yorku, tak tamní metro je oproti Praze fakt „hard core“. Takový divoký živel..., vlastní svět. Někdo mi pak vysvětloval, že tam kolem dvou a půl tisíce lidí žije jenom v metru.

**Na závěr zase zpátky k vaší tvorbě.**

**Proslýchá se, že by se komiks Alois Nebel měl dočkat své filmové podoby.**

Film se bude natáčet příští rok. Režirovat ho bude Tomáš Luňák, což je člověk, který dělal videoklipy třeba pro Priessnitz nebo Ecstasy of St. Theresa, a tohle bude jeho filmový debut. Celé to bude točené digitální kamerou, pak se to bude animovat. Ta metoda se jmenuje rotoskopie. Při ní je natočen a sestřihán celý film obsazený skutečnými herci. Potom se jej ujmou počítačové animátory a jednotlivá políčka v podstatě obkreslí. Přitom dochází k určité míře abstrakce, hlavní rysy herců i nasvícení scén však zůstávají zachovány. Hlavní roli bude hrát Miroslav Krobot a do kin by se měl film dostat na podzim 2010.





# Národní odborná konference IQ auto

V Průhonicích se 13. května 2008 konala Národní odborná konference na téma Inovace-kvalifikace profesní přípravy (projekt IQ Auto) pod osobní záštitou předsedy vlády České republiky Ing. Miroslava Topolánka, určená sociálním partnerům projektu IQ Auto představitelům Úřadu vlády, MŠMT ČR, MPSV ČR, MPO ČR, představitelům samosprávných krajů, vrcholným představitelům SPaD ČR a jeho jednotlivých sektorů průmyslu a poslancům PS a S Parlamentu ČR.

**Střední průmyslová škola dopravní, a. s.**

Dále byla konference určena nejvyšším představitelům průmyslových firem a jejich odborníkům-lektorům zapojených do výuky učitelů partnerských škol, ředitelům odborných škol a jejich učitelům odborných předmětů a odborného výcviku, ředitelům úřadu práce a jejich kariérovým poradcům a dalším významným představitelům středního, vyššího odborného a univerzitního technického školství a průmyslu ČR.


Vzhledem k tomu, že je SPŠD, a. s. Praha 5, Plzeňská 102/219 do tohoto národního projektu zapojena i se svým sociálním partnerem Dopravním podnikem hl. m. Prahy (jednotka Správa vozidel Autobusy), zúčastnil se této konference i ředitel školy Ing. František Novotný a jeho dva zástupci. Za Dopravní podnik byl přítomen pan Zdeněk Rameš, vedoucí oddělení Technologie údržby

a oprav z výše jmenované jednotky. Hlavním cílem konference bylo zhodnotit systém podpory technického školství v ČR prostřednictvím projektu IQ Auto od roku 2003 a společně dohodnout využití jeho růstového potenciálu za součinnosti všech sociálních partnerů na další období. Byly stanoveny i dílčí cíle:

1. Podpořit další rozvoj partnerské základny, uzavírání a plnění partnerských smluv zakládajících společnou personální politiku k reformě trhu práce za aktivního přispění ÚP.
2. Dohodnout program společné náborové politiky žáků devátých tříd do prvních ročníků odborných škol.
3. Výrazněji podpořit inovativní přístup učitelů k výuce technických a odborných předmětů a výcviku dovedností v zodpovědnosti firem.
4. Podpořit reformu středního odborného školství provedením auditů

učebních plánů a učebních osnov ve školách a zajistit účast firem na tomto procesu v souladu se zák. 561/2004 Sb.k 1. 9. 2009.

5. Finančně podpořit realizaci školské reformy odborného školství z globálních grantů pro realizaci specifických potřeb samosprávných krajů i zájmů státu.
6. Dohodnout práce na přípravě legislativy ve prospěch spolupráce podnikatelského sektoru s odborným školstvím a úřady práce.

V závěru konference byl naší škole SPŠD, a. s. předán Děkovný list ministra MŠMT ČR Mgr. Ondřeje Lišky za mimořádné výsledky v národním projektu IQ Auto v letech 2004–2008. Tohoto ocenění si velmi ceníme a věříme, že se i nadále bude rozvíjet spolupráce mezi školou a jejím zřizovatelem k oboustranné spokojenosti obou partnerů. 



## Soutěž Automechanik junior 2008

Letošní ročník soutěže probíhal 21.–22. 5. v Praze na SOU Weilova.


Finále se zúčastnilo 28 soutěžících ze všech krajů ČR.

**Střední průmyslová škola dopravní, a. s.**



Studenti soutěžili ve třech disciplínách: 1. počítačový test teoretických znalostí, který obsahoval 100 otázek, 2. poznávací test součástí, přípravků a měřidel, 3. praktická zkouška na deseti pracovištích – např. komunikace s řídicí jednotkou, geometrie nápravy, výměna předního tlumiče, zapojení elektroinstalace apod.

Po soutěži následovalo slavnostní přijetí na Staroměstské radnici náměstkyní primátora paní Kousalíkovou,

kteřá velmi kladně zhodnotila přínos učňovského školství. Poté následovala prohlídka všech sálů Staroměstské radnice i s odborným výkladem. Ve večerních hodinách bylo vyhlášení výsledků soutěže na parníku Hamburg, kde soutěžící obdrželi věcné dary od sponzorů soutěže. V letošním roce končí obor automechanik 3600 studentů, proto již samotná účast v této soutěži byla pro soutěžící velmi motivující. 

## A je to! První autotronici složili zkoušku dospělosti

V týdnu od 3. června 2008 skládali na Střední průmyslové škole dopravní, a. s. maturitní zkoušku první studenti oboru autotronik. Jednalo se zároveň o vůbec první absolventy čtyřletého studia na škole Moravská.

**Střední průmyslová škola dopravní, a. s.**

Kde mohou budoucí autotronici najít uplatnění? Po absolvování nástupní praxe a zapracování jsou připraveni pracovat v oblasti diagnostiky, údržby a oprav motorových vozidel. Mohou zastávat funkce automobilového diagnostika, přijímacího technika, vedoucího autoservisu apod. Ti odvažnější mohou sami začít podnikat. Na závěr pár nezbytných statistických údajů: na škole Moravská maturovali 133 žáci ze 6 tříd oborů vzdělání propagace, dopravní provoz, provozní elektrotechnika a již zmíněný autotronik. 29 žáků prospělo s vyznamenáním, 98 prospělo a 6 neprospělo. Ti budou zkoušku z dospělosti opakovat v září. Přejeme našim absolventům hodně štěstí a úspěchů v jejich pracovních kariérách i soukromých životech.






## Také první operátoři vstoupili do dospělosti složením maturitní zkoušky

Také ve škole v Motole se první týden v červnu odehrával ve znamení maturitních zkoušek poprvé skládaných v oboru operátor provozu a ekonomiky dopravy. Přestože již mají učitelé v Motole s maturitami v denních čtyřletých oborech vzdělání zkušenosti, očekávali jsme všichni s napětím, jak žáci nového oboru proověření získaných znalostí a dovedností zvládnou.

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.

**A**nebyli zklamáni ani učitelé, ani žáci. Všichni maturující žáci tohoto oboru u maturity uspěli, 9 ze zúčastněných 23 zvládlo svou první velkou životní zkoušku z vyznamenáním. Novinkou byla také podoba praktické maturitní zkoušky z odborného výcviku formou dlouhodobě připravované práce obhajované před komisí. Některé práce měly skutečně vysokou úroveň a přesvědčily nás o tom, že zvolená forma je dobrou volbou. Ostatně vysokou úroveň měly i ještě poněkud náročnější práce tohoto typu u oborů provoz a ekonomika dopravy

a elektronické počítačové systémy. Úspěch našich maturantů nás velice potěšil a vzhledem k tomu, že se více než polovina z nich hlásí na vysoké školy, věříme, že výborné výsledky přispějí k jejich úspěšnému přijetí k dalšímu studiu. Absolventi oboru operátor jsou připraveni pokračovat ve studiu na vyšších odborných či vysokých školách dopravního, logistického či ekonomického zaměření. Věříme ale také, že i ti, kteří půjdou rovnou do praxe, využijí poznatky získané v naší škole ve svých profesních životech. A jaké příležitosti se před nimi otevírají?

V případě přímého vstupu na trh práce nacházejí absolventi, kteří úspěšně složili maturitní zkoušku, široké uplatnění jak ve státním, tak i v soukromém sektoru. Vzhledem k bohatým základním znalostem ze všech dopravních oborů mohou najít zaměstnání v dopravních a spedičních firmách všeho druhu na úrovni středního managementu, v oblasti dopravního podnikání a ve státní správě. Někteří absolventi mohou nastoupit přímo do Dopravního podniku hl. m. Prahy, mohou se uplatnit i v zahraničních firmách a mají vyšší předpoklady k získání zaměstnání v zemích Evropské unie. V objektu školy Motol maturovalo v oborech provoz a ekonomika dopravy, elektronické počítačové systémy, mechanik elektronik a operátor provozu a ekonomiky dopravy celkem 89 žáků, z toho s vyznamenáním prospěli 24 žáci, prospělo 60 a neprospělo 5 žáků. Všem našim absolventům přejeme úspěchy nejen v profesním, ale i v osobním životě a těm, kteří půjdou k maturitě v zářijovém termínu, hodně štěstí. 

## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti Helena Bajerová

### Informace o připravované důchodové reformě – odchod do důchodu v 65 letech, povinná pojištěná doba z 25 roků na 35 roků

Dne 25. června 2008 schválili poslanci vládní návrh I. etapy důchodové reformy, dle které se v budoucnu bude odcházet do důchodu v 65 letech a povinné pojištění bude místo 25 let 35 let. Odchod do důchodu se tedy bude dále postupně prodlužovat, naplno se projeví až v roce 2030. Znamená to tedy např., že muži narození v roce 1965 (a mladší) budou mít důchodový věk již 65 roků, narození v roce 1964 ještě 64 roky a 10 měsíců, 1963 – 64 roky a 8 měsíců, 1962 – 64 roky a 6 měsíců, 1961 – 64 roky a 4 měsíce, 1960 – 64 roky a 2 měsíce, 1959 – 64 roky, 1958 – 63 roky a 10 měsíců atd. Tuto novelu má ještě schválit Senát a prezident.

K nejvýznamnějším navrhovaným opatřením v základním důchodovém pojištění patří:

- Plynulé pokračování v postupném zvyšování důchodového věku.

65 let	muži a bezdětné ženy a ženy s 1 dítětem
64 let	ženy s 2 dětmi
63 let	ženy s 3 dětmi
62 let	ženy se 4 a více dětmi

- Postupné prodloužení doby pojištění potřebné pro vznik nároku na starobní

důchod z 25 roků na 35 roků včetně náhradních dob pojištění nebo 30 roků bez náhradních dob pojištění.

- Zrušení doby studia získané v období po 31. 12. 2009 jako náhradní doby pojištění s výjimkou posuzování nároku na invalidní důchody.
- Postupné omezení zápočtu náhradních dob pojištění i pro nárok na starobní důchod na 80 % s výjimkou těchto dob z titulu osobní péče o dítě do 4 let věku, o osobu, která je závislá na péči jiné osoby a výkonu bývalé základní vojenské služby.
- Sjednocení dosavadní pevné věkové hranice pro „trvalý“ nárok žen na vdovský důchod (nyní 55 let) a u mužů vdovecký důchod (nyní 58 let) na věk o 4 roky nižší, než činí důchodový věk pro muže stejného data narození.
- Nové vymezení invalidity (zavedení třístupňové invalidity) s „trvalou“ ochranou výše dosavadních částečných invalidních důchodů v případě změny invalidity ze II. stupně invalidity na I. stupeň invalidity. Dosud existují 2 druhy invalidních důchodů – plný invalidní a částečný invalidní důchod.
- Změna plného invalidního důchodu

na důchod starobní ve stejné výši po dosažení věku 65 let.

- Zvyšování procentní výměry starobního důchodu za dobu výdělečné činnosti po vzniku nároku na starobní důchod při souběžném pobírání tohoto důchodu v plné výši, a to o 0,4 % výpočtového základu za každých 360 kalendářních dnů, nebo při pobírání tohoto důchodu v poloviční výši, a to o 1,5 % výpočtového základu za každých 180 kalendářních dnů.
- Zrušení podmínky sjednání pracovního vztahu na dobu určitou, nejdéle na dobu jednoho roku, pro nárok na výplatu starobního důchodu vedle příjmu z výdělečné činnosti.

Dále ještě byly uplatněny mj. další pozměňovací návrhy:

- Postupné prodloužení období pro předčasný odchod do starobního důchodu ze tří na pět let.
- Zavedení zvláštního výpočtu důchodu pro osoby, které alespoň 15 let pečovaly o bezmocnou/závislou osobu, čímž bude zohledněna tato péče ve výši důchodových nároků pečujících osob.
- Nově stanovené povinnosti pro okresní správy sociálního zabezpečení, aby předaly nebo do 7 dnů zaslaly občanovi stejnopis posudku o invaliditě.
- Zrušení počtu kalendářních dnů vyloučených dob v případě péče o dítě ve věku do čtyř let.

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, posílejte na e-mail: [Helena.Bajerova@seznam.cz](mailto:Helena.Bajerova@seznam.cz) nebo volejte na telefonní číslo 724 237 528.

# Kulturní tipy

Nepřipadá vám také, že ty prázdniny vždycky nějak rychle utečou? Člověk se ani nenaděje a už je v plném proudu srpen. Zpříjemnit nám ho mohou nejrůznější kulturní akce, ze kterých se pokusíme opět vybrat pár tipů. Tentokrát jednu českou filmovou premiéru inspirovanou literární klasikou, nějakou tu živou muziku a nakonec zabrousíme i na výstavu velkoformátových fotografií.

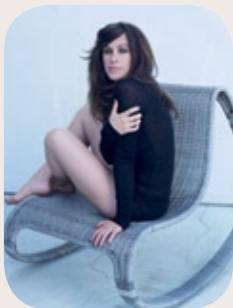
## kino

Tak jako před lety po Erbenově Kytici, sáhl režisér a kameraman F. A. Brabec i tentokrát mezi klasická česká literární díla. Mezi srpnovými filmovými premiérami se tak objevuje film **Máj** – adaptace Máje Karla Hynka Máchy. V kinech budete moci sami posoudit, kterou z klasických látek školní povinné četby se mu povedlo přenést na filmové plátno poetičtěji, výpravněji a lákavěji. Hrají Juraj Kukura, Bronislav Poloczek, Matěj Stropnický, Vladimír Javorský, Jan Přeučil, Jan Tříska, Kryštof Hádek a další. V kinech od 21. srpna.



## hudba

V úterý 12. srpna se na scéně Kongresového centra představí jedna z hvězd současné hudební scény, **Alanis Morissette**. Dá se předpokládat, že se její koncert neobejde bez hitů jako třeba *Ironie* nebo *Hand In My Pocket*, ale především přiveze písně ze svého aktuálního alba *Flavors Of Entanglement*. To Alanis připravila ve spolupráci s producentem Guyem



Sigsworthem, který dříve pracoval třeba i na nahrávkách Islandanky Björk. Mimochodem, na serveru YouTube sklízí Alanis Morissette obrovský úspěch s klipem, jenž dokládá její smysl pro humor. Obrazovou parodií na hit *My Humps* kapely Black Eyed Peas. Vidělo ho už hodně přes 12 milionů lidí.

Neděle 17. srpna bude ve znamení **R.E.M.** a jejich novinkové desky *Accelerate*, kteří plánují navštívit nový fotbalový stadion pražské Slavie v Edenu. Kapela kolem zpěváka Michaela Stipea přiláká určitě mnohé hudební fanoušky, ale to ještě pořád není ze srpnové nabídky všechno. Co se týká samostatných koncertů, přivítá např. klub Rock Café legendy amerického ska-punku, soubor **Less Than Jake** (18. 8.) nebo o den později další Američany, kapelu **Plain White T's**



(jejich „ploužák“ *Hey There Delilah* si podmaňoval před pár měsíci i česká rádia). Klub Roxy pak zase např. v neděli 24. 8. rozezvučí projekt Brazilce Maxe Cavalery, tedy formace **Soulfly**.



No a ze srpnové festivalové nabídky se sluší připomenout určitě **Trutnov Open Air Music Festival** (21.–24. 8., více na [www.festivaltrutnov.cz](http://www.festivaltrutnov.cz)), kde se vlastně Soulfly objeví také a spolu s nimi ještě třeba Jamajčan Stephen Marley či američtí Shelter, nebo pro příznivce ostřejších odnoží metalu a tvrdé hudby vůbec pak tradiční **Brutal Assault** v Jaroměři



(14.–16. 8. podle zatím dostupných informací např. s Carcass, Six Feet Under, Agnostic Front, Anathema, Samael nebo Cradle Of Filth, více na [www.brutalassault.cz](http://www.brutalassault.cz)).

## výstava

V jižních zahradách Pražského hradu probíhá až do 28. září pátý ročník výstavy pod souhrnným názvem **Maximální fotografie** – tentokrát věnovaný fotografovi Václavu Chocholovi. Výběr z díla Václava Chocholy, klasika české portrétní a výtvarné fotografie, výstava **Noční chodec**, je nazvána podle slavného výjevu z roku 1949, na němž u rozsvícené lampy v pražské ulici zapózoval před dlouze exponujícím aparátem sám autor. Výstava představuje celkem 26 velkoformátových zvětšenin na třímetrových stojanech z oceli a skla. Vedle *Nočního chodce* uvidí návštěvníci výstavy i patrně nejslavnější Chocholův portrét malíře Salvadora Dalího a cenné snímky dnes už neexistující Prahy, zejména zákoutí Starého Města a libeňské periferie. Vstup na výstavu, instalovanou v Rajske zahradě a zahradě Na Valech, je i letos zdarma.



-mis-



