

Setkání vedení podniku se středním managementem a zástupci odborů

V pondělí 30. května odpoledne proběhlo v „bunkru“ na Kačerově setkání vedení našeho podniku se širším managementem a zástupci odborových organizací. Hlavním tématem byl postup Transformačního projektu, průběh jeho optimalizační fáze a prezentace vrcholových optimalizačních cílů.

Po stručném úvodu zastupujícího generálního ředitele Tomáše Jílka vystoupil člen dozorčí rady podniku profesor Petr Moos, který ve svém projevu připomenul, že i na světových dopravních fórech je služba, kterou Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost svým zákazníkům poskytuje, hodnocena velmi pozitivně. Naopak negativní hlasy však zaznívají ke způsobu a struktuře finančního krytí zabezpečení této služby. Nakonec i to bylo jedním z důvodů nastartování Transformačního projektu – přeměny naší akciové společnosti v podnik, který dokáže zefektivnit své činnosti a nalézt ve vlastním rozpočtu možné finanční rezervy.

Dosavadní vývoj přeměny podniku zrekapituloval ředitel Transformačního projektu Ladislav Špitzer a nastínil i výhled směrem k dalším etapám organizačních změn. V první polovině setkání dále seznámil přítomné dopravní ředitel Petr Bla-

žek s předpokládaným vývojem dopravních výkonů do roku 2009, technický ředitel Jiří Bezdíček se věnoval oblasti investic, personální situaci rovněž s výhledem do roku 2009 nastínil v zastoupení personálního ředitele Václav Procházka a se strategickým finančním plánem do roku 2009 seznámil přítomné obchodně-ekonomický ředitel Václav Pomazal.

Obchodně-ekonomický ředitel Pomazal se pak v úvodu druhé části programu věnoval současnému rozpočtu podniku. Poté se ujal slova opět zastupující generální ředitel Jílek, aby auditorium seznámil s materiály Optimalizační fáze Transformačního projektu a Pravidla prohloubení motivace manažerů jednotek a štábních útvarů k hledání a realizaci úsporných akcí pro nejbližší období (výťah z těchto materiálů přinášíme v Příloze Transformačního projektu). O optimalizační fázi transformace ve svých úsecích pohovořili pak i jednotliví odborní ředitelé, kdy s nejkonkrétnějšími závěry s ohledem na chystanou redukci pracovních míst vystoupil dopravní ředitel Blažek a zástupce personálního úseku Procházka. V následné diskusi pak vedení podniku zodpovědělo dotazy zúčastněných.

Setkání bylo, alespoň dle toho, co ve vzájemné diskuzi v závěru zaznělo, hodnoceno zúčastněnými jako prospěšné a z hlediska informování o budoucím směřování podniku velice cenné. Potvrdilo se, že i takováto setkání přispívají k vzájemnému vyjasnění názorů na průběh transformace a k tolik potřebnému nalezení společné řeči a společné snahy napříč celým podnikem k dosažení vytyčených cílů a realizaci nezbytných opatření pro vytvoření moderního a ekonomicky efektivního podniku.

Mgr. Milan Slezák, Ing. Jan Urban, foto: Vratislav Kupec



Nové ceny jízdenek od 1. července 2005

8 a 9



Pražská muzejní noc přilákala tisíce návštěvníků

14



Tramvaj v Erfurtu

20 a 21



Transformační projekt – 14

Příloha

Na jiném místě tohoto DP-KONTAKTu začíná nový seriál, který je věnován pražským mostům přes Vltavu. Tento článek může posloužit jako určitý úvod k celému tématu.

Před časem jsme se na stránkách našeho časopisu zmínili o potravní dani, kterou museli platit až do roku 1942 cestující pražské městské hromadné dopravy, pokud přes tzv. potravní čáru převáželi vybrané druhy zboží. Dnes zavzpomínáme na doby, kdy Elektrické podniky královského hlavního města Prahy musely platit za používání mostů.

Vybírání mostného od všech osob jdoucích či jedoucích přes most bylo naprostou samozřejmostí. Hradily se tak stavební náklady i údržba hotových mostů. Poplatky byly stanoveny i za zvířata, vozy a vozíky, později i automobily. Mezi nejtěžší dopravní prostředky ve své době patřily tramvaje. Je tedy celkem logické, že i pro ně byly stanoveny poplatky za užívání mostů. Protože z praktických důvodů nepřipadalo v úvahu, aby se vybíralo mostné od jednotlivých cestujících, bylo určeno, že platit bude provozovatel dráhy. Uvedme na tomto místě, že v moderní době (za tu považujeme z dopravního hlediska období přibližně od poloviny

Když se platilo mostné

zici. Skutečností ale zůstává, že tento závazek formálně v roce 1877 převzal tzv. Notariátním aktem od původních koncesionářů i Eduard Otlet. Později byl závazek upraven tak, že náhradní spojení mělo být zřízeno během čtyř měsíců ode dne, kdy by byl k tomu Otlet vyzván městskou radou.

První konkrétní právy o placení mostného najdeme ve *Zprávě o zřízení, provozování a rozšíření koňské dráhy v Praze*, kterou předložila rada královského hlavního města Prahy 10. října 1881, když se připravovalo zásadní rozšíření sítě koňky. V rámci této zprávy byla připravena tzv. *Punktace smlouvy v příčině rozšíření koňské dráhy pražské*, dnes bychom asi řekli osnova smlouvy, která měla být uzavřena s majitelem koňské dráhy Eduardem Otletem. Zde bylo v bodě XIV. uvedeno: „*Podnikatelstvo vázáno jest k placení mýta na mostě jak Františka Josefa tak i Palackého s tím polehčením, že platiti má městským výběrcím za každý vůz, jenž přes most pojedje, a za každou cestu po 10 kr., a to ve všední dny a pak v neděli a ve svátek jen dopoledne,*

na mostě Palackého, který psal městské radě, že „*konduktéři Pražské tramwaye vyjíždějící na most, obzvlášť ale na Pražské straně a to v záhybu kolejí z mostu na náběží přecházejících s vozy tramwayovými přilíží rychle jedou, což velice vybírání mostného od tramwayového povozu ztěžuje. Vybírání mostného však jest ztěžováno ještě více tím, že konduktéři bývají většinou uvnitř vozu, místo, co by měli na stupátku státi, mostné připraveno míti a výběrcím je podatí. Následkem toho výběrci často nuceni za vozem tramwayovým běžeti, přičemž nejen že výběrci lehce k úrazu přijíti, nýbrž i při větším návalu obec Pražská tím poškozována býti může, ježto mezi tím, co výběrci za vozem tramwayovým běží, peší chodci bez placení mostného projíti mohou.*“

Když v roce 1898 probíhala elektrifikace prvního úseku koňky, musely se Elektrické podniky, které mezitím provoz dráhy převzaly, zabývat také otázkou poplatku za jízdu elektrických vozů přes most císaře Františka Josefa I. Městská účtárna upozorňovala po dohodě s inspektorem nad vybíráním mýta, obecním starším V. Hochmannem, že vozy elektrické dráhy jsou větší a přepraví více cestujících. Měly by proto platit dvojnásobný poplatek. Nakonec zůstalo u stejné částky jako u vozů koňky, tj. 10 krejcarů za vůz ve všední dny a neděli či svátek dopoledne a 20 krejcarů za vůz a jízdu v neděli či svátek odpoledne. Druhým podnětným návrhem byl způsob vybírání mostného. Bylo dohodnuto, že se nebude vybírat jízdné při každé jízdě přes most, ale příslušnou částku uhradí Elektrické podniky hlavní městské pokladně jednou týdně souhrnně za všechny jízdy, které musely být pečlivě evidovány. Vlečné vozy byly zpoplatněny také, protože se vybíralo za vozy, nikoliv za vlaky.

O nedělích a svátcích se vyšší poplatek počítal od 12 hodin do ukončení provozu ten den.

Nový způsob hrazení mostného přes městskou pokladnu byl bezpečnější a hlavně nezdržoval provoz městské hromadné dopravy. Proto byl od 16. dubna 1899 zaveden i na lince koňky jezdící přes most Palackého.

V roce 1899 znovu navrhl obecní starší Kroupa, aby vozy elektrické dráhy, protože jsou větší, platily vyšší mostné, 15 až 20 krejcarů ve všední dny. Návrh získal poměrně velkou podporu, ale postavila se proti němu kancelář Elektrických podniků. Znovu se požadavek na zvýšení mostného pro elektrické tramvaje objevil v srpnu 1901. Tentokrát inspektor nad vybíráním mostného a ředitel Hospodářského úřadu král. hl. města Prahy společně navrhovali, aby se vybíralo 40 haléřů (což odpovídalo 20 krejcarům) za jeden vůz a jízdu, a to jednotně bez ohledu na všední dny, neděli a svátek. Pokud je známo, na vyšší mostného se však ani tentokrát nic nezměnilo. Z dalších let se údaje o vybírání mostného od Elektrických podniků nedochovaly.

A na kolik provoz drah přes pražské mosty Elektrické podniky vlastně přišel? Například v roce 1899 vydaly Elektrické podniky 17 633 zlatých za jízdu elektrických tramvají po mostě císaře Františka Josefa I. (pod Letnou) a 14 434,61 zlatých za jízdu koňky po mostě Palackého. Celkem uhradily 32 067,61 zlatých (tj. 64 135,22 korun) mostného. Pro zajímavost si uvedme, že celkový příjem z provozu elektrických i koňských drah (jízdné) v roce 1899 před odečtením mostného dosáhl částky 936 216,39 zlatých (tj. 1 872 432,78 korun).

V roce 1919 se přestalo klasické mostné od Elektrických podniků vybírat a místo něj byla zavedena tzv. *obecní dávka z dopravy*, která zahrnovala i poplatek za používání mostů prostředky městské hromadné dopravy. Naposledy je její placení doloženo v roce 1950, další informace pak chybí. Dnes jen málokoho napadne, že jízda tramvají přes pražské mosty nebyla pro Elektrické podniky takovou samozřejmostí jako dnes.

Éru mostného nám dodnes připomínají bývalé výběřčí budky na mostě Legií a na Čechově mostě. Na Palackého mostě byly odstraněny při jeho rozšiřování v roce 1950, stejně tak na Hlávkově mostě zmizely výběřčí budky (sokly sousoší) při jeho rozšiřování ve druhé polovině 50. let minulého století. Další výběřčí budky zmizely i s mosty.

Text a foto: Pavel Fojtík



Most Legií je jedním ze dvou pražských mostů, na kterých i dnes najdeme někdejší výběřčí budky mostného. Zde byly masivní kamenné, u jiných mostů byly postaveny jen dřevěné boudy.

19. století) se neplatilo za použití dnes nejstaršího a ve své době i jediného pražského mostu – Karlova. První pražské omnibusy, které přes Karlův most jezdily, tedy byly placení mostného ušetřeny.

Bohužel nemáme k dispozici údaje o způsobu placení mostného omnibusy poté, co začaly používat řetězový most císaře Františka I. Stejně tak se nepodařilo zatím najít informace o tom, jak se řešilo placení mostného cestujícími, kteří po roce 1876 přecházeli přes řetězový most pěšky mezi oběma nejstaršími linkami, když měli řádně zaplacené jízdné. Ve smlouvě z roku 1873, kterou pražská obec dovolovala původním koncesionářům koňské dráhy, Zdeňkovi hraběti Kinskému a Bernardu Kollmannovi, zřízení podniku, bylo stanoveno: „*Také má podnikatelstvo na tratích takových, kde by se koňská dráha zaříditi nedala (jako ku př. přes nějaký most), a kde potřeba dopravy toho vyžaduje (jako zvlášť na čáře mezi Ferdinandovou a Chotkovou ulicí), učiniti spojení s použitím dostavníků a za to nemá se nic připláceti.*“

Spolehlivé zprávy o tom, zda nějaké omnibusové spojení přes most skutečně existovalo, nejsou k dispo-

ale po 20 kr. v neděli a svátek odpůldne.“ V definitivní Smlouvě o koňskou dráhu Pražskou z roku 1882 byl tento závazek uveden v článku 28.

Podívejme se, jaká byla obvyklá výše mostného na pražských mostech. Jeden chodec obvykle platil 1 krejcar. Ostatní nejčastější poplatky byly následující:

• velocipéd	2 kr
• dětský kočárek	4 kr
• trakař jedno- či dvoukolový	2 kr
• trakař čtyřkolový	4 kr
• dobytče zapražžené	10 kr
• dobytče hnané (event. kůň)	6 kr
• jezdec na koni (1 kr jezdec + 6 kr kůň)	7 kr

Později, už za korunové měny, se objevily v ceníku také automobily. Za více než tříkolový automobil se platilo 20 haléřů, což odpovídá 10 krejcarům původní zlaté měny. Ke všem uvedeným sazbám je nutné samozřejmě připočítat i poplatek za osobu, která doprovázela vozík či dobytek, či která jela automobilem.

Ale vraťme se k pražské koňce. Již v říjnu 1882 městská rada učinila opatření, aby výběřčí na pražských mostech, po kterých měly být vedeny nové tratě, byli informováni o způsobu vybírání. Platit měl průvodčí tramvajového vozu při každé jízdě.

Pokud na místě, kde byla výběřčí budka, neexistovala stanice, přinášelo to mnohé problémy. Známe například stížnost z roku 1894 od vrchního výběřčího

Čtrnáctka vzniká v Plzni

Velké očekávání si s sebou nese v Plzni připravovaná nová tramvaj pro pražský Dopravní podnik. Dlouhé týdny se o tramvaji pracovně označené „14 T“ nemluvalo, ale před několika měsíci embargo padlo, a tak jste se mohli s projektem na stránkách podnikového měsíčníku seznámit na jaře letošního roku. Od té doby opět uběhlo několik týdnů, a tak jsme se rozjeli do Plzně s tím, abychom zjistili, jak probíhá příprava vozidla přímo na místě.

Vedoucím projektu „Tramvaj pro Prahu“ je Pavel Tarant, který přišel do Škody Plzeň, aby zavedl do strojírenského kolosu projektové řízení nikoliv liniové, jak ho dobře známe i od nás, ale řízení podle daného projektu. Jedním takovým je i tramvaj 14 T. „15. června loňského roku jsem se dozvěděl, že generální ředitel se mnou uvažuje na post vedoucího projektu tramvaje pro Prahu,“ vzpomíná Tarant na první setkání s tramvají, která bude znamenat přelom v pražské tramvajové dopravě.

I když to původně Pavel Tarant vůbec neměl v plánu, vrátil se tak k rodinné tradici, neboť jeho otec dlouhá léta pracoval v ČKD Tatra a připravoval nové tramvaje, zejména „té trojky“.

Od loňského července věnuje Tarant tramvaji každý den. „Poprvé jsem se s ní seznámil v rakouském Zell am See, když jsem si byl prohlédnout design ve firmě Porsche, od té doby se jí věnuji každý den i o sobotách a nedělích.“

Vedoucí projektu se o své dílo stará důkladně, a tak nás zajímalo, jaký je současný stav. „Na tramvaji se finišuje,“ zněla odpověď našeho průvodce. „U subdodavatelů končí montáž celků, které se potom v Plzni sesadí. Dá se říci, že přicházejí poslední balíky.“ Testovacími zkouškami prochází i pohon pro tramvaj, vůbec zkoušek na



Jeden z dokončených článků nové tramvaje. Každé vozidlo bude složeno z pěti článků.



Jeden z článků v době naší návštěvy měl již hotový základní nátěr.



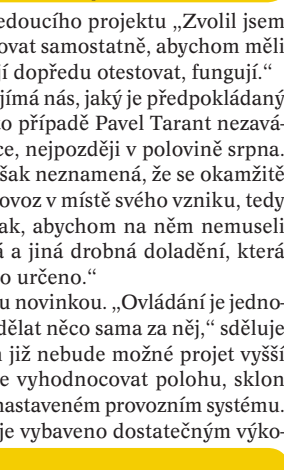
Článek, který bude umožňovat cestujícím nízkopodlažní nástup...

zařízení už proběhlo více než dost. I to je zásluha vedoucího projektu „Zvolil jsem jiný postup, než je obvyklý; co jde, jsem nechal otestovat samostatně, abychom měli jistotu, že všechny použité komponenty, které se dají dopředu otestovat, fungují.“

I když slova o dokončování znějí optimisticky, zajímá nás, jaký je předpokládaný termín dokončení prvního vozidla. Ani v tomto případě Pavel Tarant nezaváhá. „Na koleji za fabrikou musí stát koncem července, nejpozději v polovině srpna. Tou dobou už se musí pohybovat vlastní silou.“ To však neznamená, že se okamžitě poté tramvaj vydá do Prahy. Ještě ji čeká zkušební provoz v místě svého vzniku, tedy v Plzni. „Naším cílem je připravit vozidlo v Plzni tak, abychom na něm nemuseli v Praze nic opravovat. Samozřejmě jsou softwarová a jiná drobná doladění, která se musí provést přímo v provozu, pro který je vozidlo určeno.“

Nové vozidlo bude zejména pro řidiče významnou novinkou. „Ovládání je jednodušší, navíc si řidič musí zvyknout, že tramvaj bude dělat něco sama za něj,“ sděluje největší novinky Pavel Tarant. Například obloukem již nebude možné projet vyšší rychlostí, než je povolená, neboť řídicí systém bude vyhodnocovat polohu, sklon a rychlost vozidla a samozřejmě bude také záležet na nastaveném provozním systému. Podle Taranta je „čtrnáctka“ živým vozidlem, které je vybaveno dostatečným výko-

Diskuze nad výrobním postupem.



nem. „Podle mého má do konce přebytek výkonu, ale pracovali jsme podle zadání Dopravního podniku.“

Pavel Tarant by byl špatným šéfem, kdyby nevěřil, že vozidlo, u jehož vzniku již rok stojí, by nebylo dobré. „Co se týče výkonu, je to nejlepší vozidlo v Evropě,“ dodává. O tom, že by Praha nemusela být jediným odbytištěm, svědčí zájem polské Wroclawi.

V době naší návštěvy se ve výrobních halách dokončovala hrubá stavba prvních článků prvních tří tramvají. „Je obrovská výhoda, že tramvaj je vlastně stavebnice a dohromady ji můžeme složit až nakonec. To dřívě nebyvalo možné,“ vysvětluje Tarant výhody zvoleného pracovního postupu. Přesto, když se podíváte po plzeňských halách, vidíte spíše modernizované vozy metra než nové tramvaje.

Výroba tramvají v Plzni

Sice už v letech 1922 až 1954 se znak okřídleného šipu objevoval na mnoha z komponentů cizích tramvají, avšak až na samém sklonku 20. století přišel plzeňský strojírenský gigant (vedle rekonstrukcí ruských vozů metra a výroby jeho nových souprav 6 Mt určených především pro trhy z východní Evropy a Asie) také s výrobou vlastních tramvají.

Od roku 1997 jsou pro česká města vyráběny jednosměrné nízkopodlažní tramvaje ASTRA (03T), ze kterých byly odvozeny obousměrné tramvaje typu 10T pro USA (Portland a Tacoma) a vyroben byl i pětičlánkový vůz VEKTRA (05T), který je dnes v plzeňském Dopravním podniku. Pro Cagliari (italská Sicílie) připravuje Škodovka rychlodrážní tramvaj 06T odvozenou od stávajících typů 10T, 05T a 03T.

Od roku 2004 vzniká ve výrobních halách Škoda Transportation také nová tramvaj pro Prahu (14T). Zájem o tento typ tramvaje je dnes již i za hranicemi České republiky a pět jejích souprav bude vyrobeno pro polské město Wroclaw.

-an-

Ještě ani nejsou hotová první vozidla a už se připravuje sériová výroba šedesáti vozidel, která má pražský Dopravní podnik nasmlouvána. „Nemůžeme otálet, musíme být v přípravě vždy o dva kroky vpředu, pokud chceme dodržet termíny, které jsou dané. Navíc hutní materiály musíte objednávat dokonce s mnohaměsíčním předstihem.“

Až „čtrnáctka“ začne brázdit pražské ulice, neuleví se jen pražským dopravákům, že konečně dostali novou tramvaj, ale především Pavlu Tarantovi. „Bude to pro mě obrovské ulehčení.“ Nám nezbývá než doufat, že se tak stane co nejdříve.

Text a foto: Petr Malík

Takto se svařují jednotlivé díly, ze kterých je pak spojován každý článek nové tramvaje.





Řidič musí plynulou jízdou nárazníkem povalit pouze zelený hranol.

Již V. ročník soutěže v jízdě zručnosti řidičů autobusů jednotky Provoz Autobusy byl uspořádán v letošním roce ve dnech 17. a 18. května ve Vysokém Mýtě. Díky ochotě a vstřícnosti generálního ředitele Karosy, ing. Rudolfa Černého a jeho spolupracovníků, mohla soutěž probíhat v jejich objektech a na autodromu Autoklubu Karosy. Účastníky soutěže přivítalo Vysoké Mýto nepřilíhly teplým počasím. Zahájení bylo v zasedací místnosti na autodromu, kde přivítal účastníky soutěže zástupce Karosy Milan Laba a zástupce jednotky Provoz Autobusy Jaroslav Koudela.

Program soutěže obsahoval soutěžní jízdu, besedu o konstrukci autobusů zaměřenou na standardní nízkopodlažní autobusy a prohlídku výrobního závodu.

Každá provozovna jednotky Provoz Autobusy vyslala do soutěže v jízdě zručnosti jedno pětičlenné družstvo.

Napětí mezi soutěžícími, ale i ostatními účastníky vyvolávala po celou dobu otázka, zda provozovna

Řidič projíždí pravým předním kolem vytyčeným úsekem komunikace.



Soutěž v jízdě zručnosti – velká radost na Klíčově

Klíčov obhájí v soutěži družstev prvenství z minulého ročníku, nebo které družstvo zvítězí. Oproti minulým ročníkům čekalo na soutěžící malé překvapení v soutěžní jízdě. Došlo k celkové změně a prodloužení soutěžní trasy se změnou rozmístění překážek a zařazením několika nových překážek.

V soutěži jednotlivců zvítězil Pavel Večeřa z provozovny Klíčov (se ziskem 1 771 bodů), na druhém místě byl Antonín Věchčík z provozovny Vršovice (se ziskem 1 575 bodů) a na třetím místě byl Karel Pirout z provozovny Hostivař (se ziskem 1 553 bodů). Podruhé se radovali z vítězství družstev řidiči provozovny Klíčov ve složení Pavel Večeřa, Václav Podracký, Marek Čihák, Ivan Rádl a Petr Jelínek s celkovým ziskem 7 227 bodů. Na druhém místě se umístilo družstvo provozovny Hostivař s celkovým počtem 6 550 bodů a třetí místo obsadilo družstvo provozovny Vršovice s celkovým počtem 6 497 bodů. Řidiči z provozovny Klíčov se letos představili jako silný a vyrovnaný kolektiv. V první de-



Řidič zastavuje ve vyznačené zastávce.

sítce z pětičlenného družstva se umístili čtyři soutěžící, a to na 1., 4., 7., a 9. místě. Soutěžící kapitán řidičů Pavel Večeřa a Ing. Petr Sláma, vedoucí provozovny Klíčov, byli nadšeni. Ceny vítězům předávali Milan Laba a Václav Jelínek, vedoucí jednotky Provoz Autobusy. Jednotlivcům byly předány poháry a věcné ceny. Nejlepší řidič si vysloužil mimo jiné i broušené sklo. Všichni soutěžící obdrželi upomínkové předměty. Vítězné družstvo získalo putovní pohár vedoucího jednotky Provoz Autobusy. Členové družstva obdrželi také malé kopie putovního poháru.

Před vyhlášením výsledků, v době jejich zpracovávání, proběhla doplňková soutěž v přesnosti zastavení, nad středem terče o zajímavou věcnou cenu, věnovanou vedoucím jednotky Provoz Autobusy. Soutěže se mohli zúčastnit všichni přítomní. Z 51 soutěžících

o věcnou cenu byl nejméně úspěšný řidič Václav Podracký z provozovny Klíčov.

Soutěž proběhla dobře i přes nepřízeň počasí. Účastníci byli spokojeni s jejím plynulým průběhem. Musíme podotknout, že celou akci připravoval organizační výbor jednotky Provoz Autobusy ve spolupráci s Karosou. Děkujeme za vstřícnou spolupráci a ochotu nejen generálnímu řediteli Karlu Černému, ale i jeho spolupracovníkům. Zejména Milanu Labovi, který se podílel nejvíce na přípravě a organizaci soutěže a jeho



Nejlepší řidiči v soutěži jednotlivců.

dalším kolegům, kteří po oba dny svědomitě vykonávali funkci traťových rozhodčích. Dík patří i kapitánům družstev a rozhodčím z řad zaměstnanců jednotky Provoz Autobusy.

Ing. Jaroslav Halamka, člen organizačního výboru

Řidiči vítězného družstva z provozovny Klíčov.



Scania se v Hannoveru neztratila



Ve dnech 6. až 11. června se konal v německém Hannoveru mezinárodní veletrh hasičské, záchranné a bezpečnostní techniky **Interschutz/Innterpolice 2005**. Mezi návštěvníky akce nechyběli ani vedoucí zaměstnanci Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku, aby získali poznatky o nejnovějších trendech v ochraně před požáry, katastrofami a terorismem.

Dopravní podnik měl své želižko v ohni i mezi exponáty veletrhu. Továrna hasičské techniky z české Poličky si ke své prezentaci na veletrhu vybrala vedle Mercedesu pro hasiče z Opavy a Tatry pro indická letiště také požární automobil CAS 24 na podvozku Scania pro hasiče z Dopravního podniku. Volba to nebyla náhodná, protože firmě THT se ve spolupráci s hasiči DP podařilo postavit velmi kvalitní požární automobil, srovnatelný se světovou špičkou. Viděli jsme, že také řada dalších hasičských sborů z různých koutů Evropy si pro své požární automobily zvolila podvozky Scania nebo plastové nástavby z polyestery zesíleného skelnými vlákny.

Jsm rádi, že se Dopravní podnik může v Evropě prezentovat nejen novými soupravami metra nebo rostoucí kvalitou přepravních služeb, ale také špičkovou hasičskou technikou, která pomáhá zvládnout mimořádné události.

Ing. Michal Brunner, vedoucí odd. odborných služeb HZS
Foto: Štěpán Wovesný

Jaké úspory přineslo nasazení vozů M1 na trať C

V lednu 2000 byla do zkušebního provozu s cestujícími nasazena na trať C první souprava vozidel typu M1. V následujících letech byly soupravy M1 nasazovány do provozu postupně a současně byl omezován provoz původních ruských vozidel typu 81-717.1 a 81-714.1. Provoz těchto vozidel byl pak ukončen v listopadu 2003 a od tohoto data byly v provozu pouze vozidla M1 a v omezeném počtu pak ještě rekonstruované soupravy 81-71M. Oba tyto typy vozidel jsou konstruovány tak, že při brzdění je využíváno vrácení energie zpět do sítě – rekuperace. Na prvních provozovaných soupravách byla rekuperace vypnuta s ohledem na možnost rušení zabezpečovacího zařízení ARS na trati C.

Při zavedení prázdninového grafikonu vlakové dopravy od 1. července 2002 byl provoz na trati C zajišťován již jen soupravami se zabezpečovacím zařízením MATRA PA 135, čímž byl zrušen tzv. konvoj a na vozidlech M1 mohla být zahájena instalace rekuperace. Z počátku zkušebně na 5 soupravách a po vyhodnocení zkušebního provozu, při kterém nebyly zaznamenány žádné negativní jevy ani na vozech, ani na napájecí soustavě, byla instalace dokončena na zbývajících soupravách k 29. červenci 2002. Můžeme tedy konstatovat, že provoz vozidel M1 s rekuperací byl zahájen v srpnu 2002. Z důvodu omezení provozu na trati C v období 14. srpna až 18. listopadu 2002 v důsledku záplav nemohou být údaje a technické parametry

v tomto roce srovnávány s ostatními lety, a proto údaje roku 2002 nejsou uváděny. Tolik na úvod.

Uvedení vozidel M1 do provozu se projevilo ve zjednodušení plánování provozu a údržby. Nesporné výhody přinesla nová vozidla ve snížení poruchovosti a především pak v zásadním prodloužení intervalu první periodické prohlídky na přibližně 1 měsíc místo provozního ošetření každých osm až dvanáct hodin provozu. Toto prodloužení intervalu způsobilo, že mohl být snížen počet zaměstnanců, zejména pak v nepřetržitém provozu přibližně o 50 %. Současně se snížením počtu zaměstnanců se změnila skladba a odbornost jednotlivých zaměstnanců, neboť soupravy vozidel M1 jsou z hlediska techniky o několik úrovní výše než stará ruská vozidla.



Foto: divize Metro

Stará ruská vozidla metra, provozovaná v síti pražského metra od zahájení provozu v roce 1974, neměla rekuperaci a elektrická energie vzniklá při brzdění se mařila v odporových, tj. měnila se bez užítka na teplo. Jednou ze zadávacích podmínek pro konstrukci nových vozů metra i pro rekonstrukci sovětských vozů byla možnost rekuperace, tj. vrácení elektřiny vznikající při brzdění do elektrické sítě tak, aby ji bylo možno využít pro jízdu ostatních vozů na trati. Zahraniční literatura i cizí zkušenosti uvádějí možnost úspory elektřiny rekuperací kolem 25 % trakční energie. Před uvedením nových vozidel do provozu na trati C tuto úsporu potvrzovaly u vozů M1 i rekonstrukci jak teoretické výpočty, tak počítačová simulace i zkušební jízdy. Nová vozidla M1 byla, jak již je uvedeno v úvodu, uváděna do provozu na trati C postupně v průběhu roku 2002, a byla opravena i napájecí síť. Průběžné vyhodnocování úspor rekuperací však bylo v tomto roce ovlivněno omezením provozu vlivem povodní. Z tohoto důvodu je možné srovnávat až roky 2003 a 2004 vzhledem k roku 2001, kdy byla ještě provozována ruská vozidla. Pro informaci tedy uvádíme porovnání měrných spotřeb trakční elektrické energie v kWh/vozokm na trati C v roce 2003 a 2004 proti spotřebě v roce 2001:

2001	2,90 kWh/vozokm	
2003	1,76 kWh/vozokm	úspora 39 %
2004	1,65 kWh/vozokm	úspora 43 %

Dá se předpokládat, že úspora elektrické energie není způsobena jen zavedením rekuperace, ale že vznikly i úspory na základě dalších lepších technických parametrů, jako je nižší hmotnost vozidel z důvodů použití hliníkových materiálů při stavbě skříní vozidel a též bezztrátová (pulsní) regulace rozjezdu.

Závěrem je třeba konstatovat, že období 2 let plného provozu vozidel M1 na trati C je poměrně krátké na vyhodnocování dalších úspor, zejména pak úspor při vyšších stupních oprav N4 a N5 vozidel M1.

Ing. Josef Procházka,
technický úsek Metro

Štítky v Braillově písmu – informace na správném místě

Ztráta zraku nebo oslabení jeho funkce znamená pro člověka vždy značné omezení příjmu informací potřebných pro nejběžnější činnosti. Pokud se takto postižený jedinec se situací psychicky vyrovná, zjistí, že i při tak značném omezení je plnohodnotný a lidsky důstojný život možný. Samozřejmě musí změnit způsob života a hlavně se musí mnoho věcí naučit, aby využitím zbývajících smyslů dovedl zrakový handicap kompenzovat. Ukázalo se, že i prostředí, v němž se musí (a chce) bez zrakové kontroly samostatně pohybovat, lze upravit tak, aby to bylo snadnější a bezpečné.

Mnohaletá spolupráce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti s Českou unií nevidomých a slabozrakých a nyní její pokračovatelkou Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (SONS) vedla k tomu, že veškerá pražská městská doprava je pro těžce zrakově postižené cestující v mezích možností velice přátelská. Úpravy pro zlepšení podmínek k jejímu samostatnému využívání i zcela nevidomými jsou uživatelsky účinné. Jejich komplexní a systematické zavádění a doplňování pomáhá této skupině lidí zcela zásadním způsobem. Lze bez nadsázky konstatovat, že pražský Dopravní podnik byl průkopníkem těchto úprav a tím i příkladem pro dopravce v dalších českých a moravských městech. Stal se v této oblasti vzorem i pro zahraničí.

Připomeňme si, že všechna vozidla povrchové dopravy nevidomému cestujícímu sdělí na povel jeho vysílačky číslo linky a směr jízdy a případně upozorní řidiče na úmysl nevidomého do vozidla nastoupit. Tatáž vysílačka jiným povelům spustí v prostorách metra naváděcí a informační akustic-

ké majáky. Ty v některých členitých podchodech vytvářejí ucelené orientační systémy. V metru na linkách A a C nemusí slepec nedůstojně šátrat po stěně vagonu a hledat tlačítko na dveřích – otevře si tlačítkem své vysílačky. Hmatové úpravy ve formě umělých vodících linií na některých nástupištech metra, ale i na zastávkách tramvají a autobusů dávají bílé holi orientační informaci – „tady to je!“ – tedy označují zastávky.

Autor těchto řádků si nemůže odpustit osobní vzpomínku. Kontaktní osobou za Dopravní podnik, která tuto plodnou spolupráci mezi DP a SONS někdy koncem roku 1991 začala, byl nedávno zesnulý pozdější jeho generální ředitel ing. Milan Houfek.

Jako informačně účinné řešení na správném místě se ukázalo vybavování označníků vybraných zastávek autobusů (a později i tramvají) štítkem v Braillově slepeckém písmu. V místech, kde zastávkou projíždí více linek, tam, kde je více stanovišť za sebou na dlouhé nástupní hraně, nebo na zastávce, za níž se vozidla rozjíždějí do více směrů, informace na štítku ujistí nevidomého nebo hodně špatně vidícího, že si vybral správně stání.

Námět opatřovat některé označnické zastávky MHD štítky přednesla někdy v roce 2001 SONS. Díky vstřícnosti vedení tehdejšího odštěpného závodu Autobusy mohl být tento nápad propracován až do stadia postupné realizace. Sama myšlenka takových štítků nebyla nová. Zkušenosti ze zahraničí, zvláště Německa, ukazovaly, že je nutno hledět na problém z mnoha hledisek. Obsah textu musí být stručný a výstižný. Informační hodnota musí být pokud možno, trvalá, nutnost částé

aktualizace by byla značnou komplikací. Umístění na všech typech používaných sloupků musí být jednotné na všech takto vybavených zastávkách. Štítky a jejich upevnění musí být odolné proti mechanickému poškození a podobně. Po mnoha diskuzích a zkouškách mezi pražskými nevidomými byl odštěpnému závodu Autobusy předložen uživatelský námět, který byl dále diskutován co do skutečného provedení. S výsledkem se již můžeme setkávat na více než 160 sloupcích označníků. Samotný štítek je plechový, z hliníkové povětrnostiodolné slitiny, vystřižený z matrice užívané v Knihovně a tiskárně pro nevidomé k zhotovování Braillových tisků na speciálním papíru. Je umístěn na stojině označnicku směrem od vozovky ve výšce přibližně 140 cm a připevnen pod masivním kovovým rámečkem. Čte se ukazovákem levé ruky shora dolů. Text uspořádaný v několika řádcích obsahuje název zastávky a pak směry, do nichž se rozjíždí vozidla z této zastávky, a to jak v denním, tak i v nočním provozu. Konkrétní linky nejsou uváděny. Kam které vozidlo jede, si cestující zjistí při jeho příjezdu vysílačkou.

Zkušenosti z provozu, na některých místech již víceleté, ukázaly účelnost i účinnost tohoto opatření a samostatnými nevidomými je tato úprava oceňována. Lze si z naší strany nevidomých jen přát, aby Dopravní podnik dále pokračoval v dalším šíření štítků podle dříve dohodnutých zásad.

Na tomto místě musím za nevidomé Pražáky i návštěvníky Prahy všem zúčastněným pracovníkům Dopravního podniku upřímně a z celého srdce poděkovat za konkrétní výsledky ve vytváření lidsky důstojných podmínek pro využívání pražské hromadné dopravy těžce zrakově postiženými občany. V případě dnes zmiňovaných informačních štítků patří zvláštní dík ing. Špitzerovi a ing. Holejšovskému za osobní angažovanost v této věci.

Mgr. Viktor Dudr, viceprezident
Sjednocené organizace nevidomých
a slabozrakých ČR



Foto: Petr Malík

Konfucius, Budha a Mohamed alkohol zakazovali – nejen mravoučnými zkazkami, ale i přísnými nařízenými.

Čínský císař Vu Vong vydal v roce 1220 př. n. l. nařízení, aby všechny osoby přistižené při pitce byly trestány smrtí.

Drakón v Athénách dával opilé zabíjet.

Solón je nejdříve pokutoval a pak popravoval...

Žijeme v osvětlené době...

V České republice je zakázán jakýkoli obsah alkoholu v krvi během jízdy. Řidiči jsou povinni se podrobit při eventuální policejní kontrole dechové zkoušce a na základě výsledku tohoto testu následně i odběru krve k přesnému zjištění množství alkoholu v krvi. Řidiči MHD jsou krom toho povinni nechat prolustrovat svůj dech nejen příslušníky policie, ale i svými bezprostředními nadřízenými.

Přestože alkohol na naše komunikace nepatří, stalo se v roce 2004 na území České republiky 7 721 dopravních nehod, pod nimiž se podepsal. Z celkového počtu 180 402 dopravních nehod jde o 4,28 %! V hlavním městě Praze pak byl při dopravní nehodě prokázán 765 řidičům z 28 695, což je 2,67 %. Podíváme-li se na Dopravní podnik – konkrétně jednotku Provoz Tramvaje – tak z podobných statistik vychází nejlépe: ze 199 nehod, které v roce 2004 zavinili její řidiči, se jen na jediné z nich podílel alkohol. To znamená 0,5 %.

Pod touto (řekněme, že poměrně lichotivou) statistikou jsou podepsány především namátkové dechové kontroly. Těm se řidiči pražského Dopravního podniku podrobují v poslední době častěji než kdykoli předtím. Co už však ve prospěch řidičů tramvajů hovoří méně, je to, že téměř pokaždé některý z nich není s to z důvodu pozitivní dechové zkoušky do práce nastoupit. Ne vždy to však znamená, že do práce přicházejí po prohraném večeru. Ze 45 208 zkoušek provedených jen v tehdejší divizi Elektrické dráhy byla v loňském roce přítomnost alkoholu prokázána pouze v 35 případech – to je 0,077 %.

Ke zjištění případných hříšníků slouží ALTEST – detekční trubičky pro orientační měření obsahu alkoholu v krvi, kterou všichni známe z ještě zcela nedávné minulosti, nově pak digitální přístroje ALCOTEST, které jsou přesnější, spolehlivější a nakonec také lacinější.

Problémem detekčního přístroje ALCOTEST 7410, který Dopravní podnik k prověření dechu svých zaměstnanců v současnosti používá, je jeho už jednou zmiňovaná citlivost: na mnohé cukrovinky reaguje totiž stejně jako na požitý alkohol. Totéž lze říci o některých kapkách proti kašli, pozitivní dechová zkouška byla zaznamenána také po použití ústního deodorantu. Doslava proslulost v tomto směru pak získaly mezi pražskými řidiči kokosové tyčinky Margot. Ty jsou schopny zabezpečit, že „mlsalův“ dech bude při dechové zkoušce ocejchován hodnotou 0,3 ‰ a vyšší. Pan Jiří Mrnušík, který přístroje ALCOTEST prodává, mi vysvětlil, že výše uvedené „pozitivní testy“ svědčí spíše o kvalitách tohoto zařízení než naopak: „ALCOTEST má velmi citlivé čidlo na aroma obsahující alkohol, například ovocné šťávy, ústní spreje či potraviny. Při pozitivní zkoušce by právě proto měla být vykonána tzv. opakovaná zkouška přibližně po 15 minutách, kdy alkohol v ústech vyprchá.“

Zatímco totiž na přítomnost být i jen zbytkového alkoholu ALCOTEST tvrději upozorňuje dál, na bonbóny, tyčinky či ústní vodu po několika málo minutách po první dechové zkoušce nereaguje.

Zařízení ALCOTEST používá také Policie ČR a na internetu jsem dokonce našel informaci, že se jich například v Německu, v Polsku nebo na Slovensku

užívá jako prostředků důkazních. Primář Soudnělékařského oddělení Nemocnice České Budějovice MUDr. František Vorel, CSc. k tomu dodává: „To však v úplné jiné, daleko sofistikovanější verzi. Nutná je pak právní úprava stanovující tolerovanou hranici jak v krvi, tak v dechu. Přepočtení koncentrace z alkoholu z dechu na krev je totiž variabilní.“

Vnitropodniková legislativa...

K provádění dechových zkoušek byla vedením Provozu Tramvaje vypracována a vydána Směrnice vedoucího JPT číslo 11/2005, která mimo jiné upravuje i postup při případné pozitivní dechové zkoušce. Vešla v platnost v únoru tohoto roku, de facto okamžitě po transformaci divize Elektrické dráhy do nových podnikových struktur; je dílem odboru zabezpečení dopravy a stanovuje pevná pravidla, jak při orientačních kontrolách na přítomnost alkoholu postupovat. Taková legislativní norma, přestože se přístroje ALCOTEST používají už řadu měsíců, chyběla. Když jsem se například na postup při pozitivní dechové zkoušce ptal na sklonku minulého roku jednoho ze svých nadřízených, byl jsem odkázan na **Pracovní řád**. Tam je však postup pro takový případ popsán jen velmi obecně. Jak by se mělo správně postupovat, nepopisují ani internetové stránky ALCOTESTu. Dovídáme se na nich sice, na jakém principu a s jakou přesností přístroj měří, jen velmi málo se tu však dočteme o „chybách“, kterých se v souvislosti se svou citlivostí umí dopustit, ani jak



v případě pozitivního testování k vyloučení podezření na taková „pochybení“ postupovat.

To tedy říkám konečně, postihuje zmiňovaná Směrnice: při pozitivní dechové zkoušce následuje v horizontu čtvrt hodiny, dvaceti minut druhý test a třetí (nutný a povinný) se následně a bez ohledu na výsledek prvních dvou zkoušek odehraje v prostorách nemocnice Bulovka. Především to se na nové normě nelíbí mně. Myslím si, že je-li druhá dechová zkouška negativní, třetí už ve většině případů pozitivní nebude – jde o zbytkový alkohol v opravdu naprosto zanedbatelné míře a neprokáže ho s velkou pravděpodobností ani krevní test. Ke zbytkovému alkoholu mi vysvětlil primář Oddělení léčby závislosti Psychiatrické léčebny Bohnice MUDr. Karel Nešpor, CSc., že tím, že je tzv. „zbytkový“, vůbec neznámá, že (cituji): „...není méně nebezpečný. Naopak předchází zátěž alkoholem s sebou nese zvýšené riziko (předchozí nedostatek spánku, nerovnováha v hospodaření s minerály a cukry v těle, zhoršení chronických nemocí a podobně). To platí, i když už alkohol vymizel z krve, třebaže to není právně postižitelné.“

A nebo kráčí opravdu jen o nějakou tu Margotku – tedy věc, která nemá se zapovězenými opojnými moky společného vůbec nic, ale za těchto okolností (poměr dechových zkoušek je 1:2) není dle této Směrnice odběr krve potřeba. Jde-li tedy jen o citlivost ALCOTESTu vůči bonbónům, kapkám či nějakému deodorantu, považují odjezd do zdravotnického zařízení, stažení řidiče ze služby, jeho nahrazení zálohou a následně pak také finanční vyrovnání (jde o překáž-

ku na straně zaměstnavatele) za záležitost naprosto zbytečnou a „prohřešku“ nepřiměřeně drahou. Stejně jako já vidí tuto problematiku Pokyn vedoucího jednotky Provoz Autobusů číslo 11/2004 a autobusáři i třetí dechovou kontrolu absolvují v případě druhé negativní zkoušky nikoli ve zdravotnickém zařízení, ale v domovské provozovně.

Vedoucí odboru zabezpečení dopravy Provozu Tramvaje pan Jaroslav Šimon se však na celý problém dívá poněkud jinak: autobusovou normu označil za benevolentnější proti tramvajové a argumentoval především tím, že vykonáním třetího dechového testu mimo Dopravní podnik na nezávislé půdě jednoznačně přecházíme spekulacím o tom, že bychom se případného provinilce pokoušeli krýt. S čímž nelze než souhlasit a považuje-li Dopravní podnik zvýšení nákladů za převoz potenciálního hříšníka do zdravotnického zařízení za adekvátní tomu, že riziku takové spekulace předvedeme, je to v pořádku. Řidiči tramvajů na tom netratí,

Alkohol

s platností Směrnice jim řídičské oprávnění zadržováno není a ušlá mzda jim bývá nahrazena.

Zcela jiná pak je otázka, jestli by taková norma neměla být jednotná pro celý Dopravní podnik. Pokyn vedoucího jednotky Provoz Autobusů č. 11/2005 vešel v platnost až měsíc po velmi podobné normě jednotky Provoz Tramvaje. V již transformovaných jednotkách naší společnosti se tak naprosto totožná problematika řeší poněkud odlišným způsobem a já se domnívám, že transformační proces by měl právě takové záležitosti přibližovat k sobě a ne je od sebe dělit a vzdalovat. Volali po tom i šéfové odborů, jak lze alespoň usuzovat ze zápisu ze společného jednání vedení Dopravního podniku se zástupci zaměstnanců ze dne 16. března letošního roku, kde poukazovali na tu skutečnost, že se v těchto otázkách nepostupuje na všech pracovištích stejně. To je však plně v kompetenci dopravního ředitele Dopravního podniku ing. Petra Blažka a já nepochybují o tom, že k této záležitosti zaujme vbrzku stanovisko.

Co nás to stojí...

Zmínit bych se chtěl ještě o ceně ALCOTESTu – napsal jsem v úvodu, že testování těmito přístroji je v porovnání se zkouškami trubičkami ze sklárny Kavalier nejen přesnější a spolehlivější, ale také lacinější. Přiznám se, že když jsem sháněl podklady pro tento příspěvek a narazil na cenu digitálního testeru, měl jsem naprosto opačný názor: zatímco totiž trubičky ALTEST jsou stále na trhu běžně k dostání a jedno jejich balení (10 kusů i s náústky) vyjde v současnosti na 283 Kč (včetně 19% DPH a dopravy) – a na internetu jsem našel po různých slevách i částku 140 Kč za balení – digitální zařízení ALCOTEST stojí ve své základní variantě (to znamená bez tiskárny) 25 980 Kč, a to bez DPH! K tomu další příslušenství:

Nabíjecí stanice 230 V (2 pozice, pouze pro přístroje s NiCd zdroji)	5 970 Kč
Alcotest 7410 Printer (tiskárna pro tisk protokolů s pamětí dat)	16 480 Kč
Napájecí zdroj pro tiskárnu	4 510 Kč
Napájení pro zapal. 12 V pro tiskárnu 7410	1 110 Kč
Síťový zdroj pro tiskárnu	1 960 Kč
PC software „Recall“ pro tiskárnu	3 350 Kč
PC kabel 7410 RS 25/9/3	270 Kč
PC software „View 2000“	1 520 Kč

Jednotka Provoz Tramvaje disponuje v současnosti devíti takovými přístroji. Přestože jich většina je pouze ve zmiňované základní variantě, mohly vyjít na nějakého půl miliónu korun. To se může v porovnání s cenou detekčních trubiček (jedna přibližně za 15 Kč) zdát jako suma téměř děsivá – nicméně dechových zkoušek se jen v rámci Jednotky Provoz Tramvaje provádí tolik, že se taková investice nejen poměrně rychle vrátí, ale pravděpodobně i brzy vyplatí; zatímco trubičku ALTESTU

Lze použít pouze jednou, digitální zařízení ALCOTEST funguje trvale a náklady na něj spočívají v první investici a pak už jen v doplňování hygienických náustků a pravidelné kalibraci těchto přístrojů (výrobce doporučuje jednou za půl roku). Vezmeme-li v úvahu již v úvodu zmíněný fakt, že jen za loňský rok bylo v tehdejší divizi Elektrické dráhy provedeno více než 45 tisíc dechových zkoušek, pak jsou náklady na tato zařízení během jediného roku zpět. Navíc si myslím, že počet orientačních zkoušek na přítomnost alkoholu v krvi se v budoucnu nebude snižovat, ale poroste. Umím si představit, že taková procedura se stane naprosto běžnou záležitostí každého nástupu do služby.

Jinde – jinak...

Nevím, jestli se tím sníží i tak poměrně nízké procento těch, kteří večer před směnou vypijí o pověstné pivo více, než by měli. V oněch pětaticeti případech, v nichž byl alkohol v krvi potvrzen, nešlo o stavy, kdy by

a k žádnému zneužívání nedochází. Sami zaměstnanci si této možnosti cení a využívají ji jen v ojedinělých a mimořádných případech.

Bylo by něco podobného aplikovatelné v podmínkách pražského Dopravního podniku? Nejsm s to posoudit. Na jednu stranu je pravda, že draze vyškolený zaměstnanec by nemusel v případě opravdu ojedinělé minely svou práci opustit. Na stranu druhou jsme – nebo bychom alespoň měli být – profesionály; to znamená, že před třetím pivem k večeri bychom si měli jednoznačně uvědomit, že vyjíždíme třeba o čtvrté ranní.

Tolerance...

Takzvanou „nulovou toleranci“ k alkoholickým prohrěškům prosazují v pražském Dopravním podniku i zástupci zaměstnanců – odborové organizace. Zde jsou s vedením firmy na palubě jediné lodi; management DP, pokud se najde mezi řidiči jediný případ,

které je rozhodujícím orgánem v těchto záležitostech, uznává za pozitivní nález až hodnotu nad 0,20 ‰. Při dechových kontrolách se tu proto tímto řídí a hodnoty do 0,20 ‰ neřeší, jelikož laboratorní rozbor krve stojí přibližně 500 Kč. Obdobně se postupuje v už jednou zmíněné jaderné elektrárně Temelín – hodnoty naměřené digitálními testery do výše 0,20 ‰ jsou brány jako negativní a dechová zkouška se v těchto případech obejde bez jakéhokoli dalšího šetření. Jak k problému přistupuje naše policie, mi řekla Lucie Uhlířová z tiskového oddělení Policejního prezidia ČR: „Policie ČR postupuje podle lékařského vyjádření, to znamená, že při dosažení hladiny 0,17 promile alkoholu v krvi žádá odběr krve řidiče, aby bylo potvrzeno, že se jedná o tzv. fyziologickou hranici alkoholu v krvi, nikoliv zbytkový alkohol. V praxi se hladina 0,17 promile zaokrouhluje až na 0,2 promile.“

Naopak s nulovou tolerancí stejně jako v naší společnosti k dechovým zkouškám přistupují i dopravní

podniky v Brně nebo Ostravě. S takovým postupem se z řad odborníků ztotožňuje například primář Soudnělékařského oddělení Nemocnice České Budějovice MUDr. František Vorel, CSc., místopředseda Společnosti soudního lékařství a soudní toxikologie České lékařské společnosti J. E. Purkyně. „Za pozitivní je považováno vyšetření alkoholu v krvi (v krevním vzorku, nikoli tedy z dechu, a to vyšetřením 2 x plynovou chromatografií s kontrolou další metodou, např. Widmarkovou), pokud je zjištěná koncentrace vyšší než 0,2 g/kg (promile). Vzhledem k tomu, že dechová zkouška tímto přístrojem je pouze orientační, vždy po pozitivním výsledku má smysl rozbor krve (i třeba pouze pro vyvrácení podezření). Odchyly při dechové zkoušce mohou být + i -. Takovému stanovení z dechu je orientační především proto, že koeficient přepočtu na hodnoty v krvi je nekonstantní. Navíc přístroj může pozitivně reagovat i na jiné látky než alkohol, na alkohol v ústech, výsledek závisí i na teplotě a nadmořské výšce atd.“

Vyplývá z toho, že dechové zkoušky prováděné až již trubičkami ALTEST nebo testem ALCOTEST 7410 firmy Dräger z Německa jsou pouze orientační a tolerance 0,20 ‰ je **tolerancí** nikoli těchto přístrojů, ale laboratorního vyšetření krve!

Závěrem...

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, jak vyplývá z výše uvedených skutečností, kráčí v oblasti kontrol na přítomnost alkoholu u svých zaměstnanců nad běžným standardem. Otázka zní, jestli jde ze strany vedení Dopravního podniku o pouhý alibismus. Myslí si, že nikoli; nazval bych to spíše velmi zřetelně deklarovanou snahou o to, aby se nikdo s cestujícími za zády na silnici metropole – sebedešně alkoholicky indisponovaný – nedostal, a to bez ohledu na to, že cenou takové jistoty jsou nikoli nezanedbatelné zvýšené náklady. Množina alkoholu a množina řidiče nemůže mít průnik, tato matematická úloha nesmí mít své řešení. O řidičích z povolání to neoddiskutovatelně platí dvojnásob.

Závěrem mi dovoluji říci, že jsem poslal snad sto e-mailů a přišly mi na ně desítky odpovědí. Chtěl bych všem, kdo se spolu se mnou touto problematikou prodírali, kdo dokázali být tolik trpěliví a vysvětlovat, co mi nebylo příliš jasné, kdo mi poskytli podklady, informace a materiály, které jsem mohl použít, těm všem bych chtěl ze srdce poděkovat. Bez jejich pomoci by tento příspěvek – v té podobě, v jaké je – vzniknout nikdy nemohl.

Pavel Ďuran, řidič tramvaje
Foto: ALCOTEST

v nás?

se šoféři do práce „dokmáslí“ nepevným krokem a se ztěžklým jazykem: bez toho, že bych se snažil jakkoli bagatelizovat, šlo většinou o zbytkový alkohol; i tak byl se všemi takto přistiženými pracovní poměr rozvázán. Za zmínku však stojí, že jsou společnosti, které postupují poněkud jinak než náš Dopravní podnik – ne snad v okamžicích, kdy je na stole pozitivní test, ale o několik (a takto naprosto zásadních) minut dřív.

„Jsme lidi,“ říkají například v jaderné elektrárně Temelín. Její zaměstnanci sice nemohou stejně jako zaměstnanci Dopravního podniku pracovat pod vlivem alkoholu (denně je tu provedeno 50 až 100 namátkových kontrol), avšak mají možnost před nástupem do služby a v případech, kdy si nejsou zrovna sami sebou jisti, opřít se o pomyslnou berličku v podobě anonymní dechové zkoušky ještě před nástupem do zaměstnání. Na vrátnici je jim k dispozici digitální detekční přístroj, v nápojovém automatu vedle koly za dvacet korun náustek. Ve zvláštní místnosti se pak zaměstnanec přesvědčí, jak na tom je. Následně rozhodnutí je pak jeho – buď zvednout telefon a svému vedoucímu říci, že do práce nastoupit nemůže (a zase – jsou ti, kdo jdou s barvou ven a naopak jsou tací, jimž právě zemřela babička nebo je nečekaně postihla „zdravotní příhoda“), nebo riskovat a pokračovat dále. Podle vyjádření z Temelína, které mám k dispozici, instituce takové „berličky“ rozhodně zneužívána není – nakonec jednotliví vedoucí mají o svých podřízených přehled a vědí, že tomu náhodou „ujely nohy“ a tomu druhému že zákeřná choroba vybíjí pomalu celou rodinu. Co lze pochopit a tolerovat v ojedinělém případě, to se tu také tolerance dočká, ti druzí se vbrzku dopravují k absencím a následně se vyhazovu stejně nevyhnou.

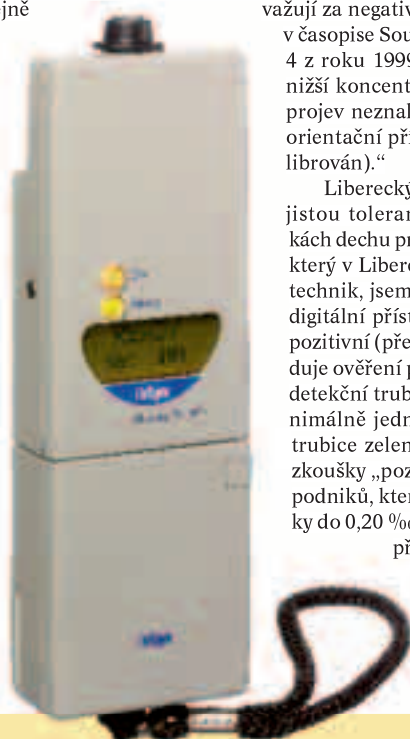
O podobné praxi (pro nás o to zajímavější, že se jedná o podnik městského přepravce) se zmiňuje redaktorka MF Dnes Karolina Švidrnochová v příspěvku zveřejněném na internetových stránkách iDnes („Kvůli alkoholu můžete dostat výpověď“) 29. října 2004: „Pokud má po flámu někdo pochybnosti kvůli zbytkovému alkoholu, může se sám nechat ráno po nástupu do služby dobrovolně přeměřit,“ říká mluvčí Dopravního podniku v Brně Hana Pohanová. „Když nebude vše v pořádku, vyjede za něj záložní řidič, který tam je pro případy nemoci a podobně. Ovšem smí se to stát jen jednou.“

Tisková mluvčí brněnské Dopravního podniku Hana Pohanová tento postup potvrdila: „Řidiči opravdu mají možnost využít přeměření v případě, že mají pochyby, zda nemají v krvi zbytkový alkohol. Tato praxe u nás již delší dobu úspěšně funguje



kdy je test na přítomnost alkoholu pozitivní, zákonitě spokojený být nemůže. I z toho důvodu jde nad rámec svých povinností a hodnoty na digitálních testerech, které se někde tolerují, v našem Dopravním podniku tolerovány nejsou. Hodnoty měření do 0,20 ‰, které se jinak považují za hodnoty nulové, jsou v naší firmě chápány jako pozitivní a podle toho se s nimi dále zachází. To za nepřilíš smysluplné považuje mimo jiných i MUDr. Viktor Mravčík, vedoucí Národního monitorovacího střediska pro drogy a drogové závislosti, jehož jsem se na tento problém zeptal. „Podle stanoviska Společnosti Soudního lékařství a soudní toxikologie České lékařské společnosti Jana Evangelisty Purkyně se hladiny alkoholu v krvi do 0,2 promile včetně považují za negativní. Toto stanovisko lze najít v časopise Soudní lékařství, ročník 44 číslo 4 z roku 1999. Odeslání osob s nálezem nižší koncentrace je možno považovat za projev neznalosti a je zbytečné (pokud je orientační přístroj řádně odzkoušen a kalibrován).“

Liberecký Dopravní podnik například jistou toleranci při orientačních zkouškách dechu praktikuje. Od pana Nekvindy, který v Liberci pracuje jako bezpečnostní technik, jsem se dověděl, že v případě, že digitální přístroj vyhodnotí zkoušku jako pozitivní (přesnost měření 0,10 ‰), následuje ověření pozitivního výsledku pomocí detekční trubice ALTEST. Zbarví-li se minimálně jedno zrno detekčního sloupce trubice zelenou barvou, je výsledek celé zkoušky „pozitivní“. Dalším z dopravních podniků, který výsledky orientační zkoušky do 0,20 ‰ bere jako nulové, je městský přepravce ze západočeské metropole, z Plzně. Podle vyjádření zdejšího referenta TK, BOZP a PO Ilji Hajšmana soudní lékařství,



Jízdné		Přestupnost	Časová platnost	Pásmová platnost			Poznámky		
základní	zvýhodněné			na území Prahy		mimo území Prahy			
				pásmo P	pásmo 0	pásma 1, 2, 3, 4, 5			
8 Kč	4 Kč	*	Nepřestupní	15 min.	NEPLATÍ	NEPLATÍ	2 navazující pásma	neplatí ve vlacích ČD a na nočních linkách	
14 Kč	7 Kč	**	Nepřestupní	20 min.	v tramvajích a autobusech	v autobusech a ve vlacích ČD pouze na tratích s plnou integrací	-	-	neplatí na nočních linkách a na lanové dráze na Petřín
		**	S omezenou přestupností	30 min.	pouze metro (5 stanic - stanici označení v to nepočítají; včetně přestupu v rámci metra)	-	-	-	
		*	Přestupní	60 min.	-	0, 1 nebo 1, 2 nebo 2, 3 nebo 3, 4 nebo 4, 5 (2 navazující pásma; nelze použít při cestě z/do pásma 0 z/do pásma P)	-	-	
20 Kč	10 Kč	**	Přestupní	75 (90▲) min.	P a 0 v metru, tramvajích, autobusech a lanové dráze	-	-	platí též ve vlacích ČD na tratích s plnou integrací	
		*		90 min.	-	0, 1, 2 nebo 1, 2, 3 nebo 2, 3, 4 nebo 3, 4, 5 (3 navazující pásma; nelze použít při cestě z/do pásma 1 z/do pásma P)	-		
24 Kč	13 Kč	*	Přestupní	120 min.	P, 0, 1 nebo 0, 1, 2, 3 nebo 1, 2, 3, 4 nebo 2, 3, 4, 5 (4 navazující pásma)				
30 Kč	16 Kč	*		150 min.	P, 0, 1, 2 nebo 0, 1, 2, 3, 4 nebo 1, 2, 3, 4, 5 (5 navazujících pásem)				
36 Kč	19 Kč	*		180 min.	P, 0, 1, 2, 3 nebo 0, 1, 2, 3, 4, 5 (6 navazujících pásem)				
42 Kč	22 Kč	*		210 min.	P, 0, 1, 2, 3, 4 (7 navazujících pásem)				
48 Kč	25 Kč	*		240 min.	P, 0, 1, 2, 3, 4, 5 (8 navazujících pásem)				

VYSVĚTLIVKY:
 * upozornění: tarifní pásmo P se počítá jako 2 pásma!
 Zvýhodněná: * ... děti od 6 do 15 let
 ** ... děti od 6 do 15 let; důchodci na Průkazku PID pro důchodce pouze v pásmech P a 0

▲ slabý provoz - pracovní dny od 20:00 hodin do 05:00 hodin; soboty, neděle a státem uznané svátky celodenně



Nové ceny jízdenek od 1. července 2005

Ceny jednotlivých jízdenek v Praze byly stejně už sedm let a kupony se naposledy zdražovaly před pěti lety. Ke zvýšení cen jízdného byla Praha nucena přistoupit z ekonomických důvodů. Od roku 1998, kdy se naposledy zvyšovalo jízdné, výrazně stouply vlivem inflace (nárůst činí zhruba 20 %) ceny energií, nafty, stoupla daňová zátěž a všechny tyto náklady hradily dotace ze strany města, ale částečně také Dopravní podnik. Praha musela změnit tarify integrované dopravy tak, aby kryly větší díl nákladů na jízdu, než tomu bylo doposud. Provedené tarifní změny pomohou rovněž městu zajistit financování provozu Pražské integrované dopravy v potřebném rozsahu a udržet tak investiční tempo dopravních staveb, do kterých Praha v současné době investuje. Čtenáře DP-KONTAKTu seznamujeme pouze se zásadními změnami Tarifu Pražské integrované dopravy k 1. červenci letošního roku.

Jednotlivé jízdenky

Nové tarify jízdného výrazně preferují pravidelné cestující využívající časové předplatní jízdenky, především roční. Zvýšení jízdného je směřováno přednostně do kategorie nahodilých cestujících, využívajících jednotlivé jízdné. Plnocenná přestupní jízdenka pro jednotlivou jízdu bude stát 14,- Kč (zvýhodněná 7,- Kč).

U jednotlivých jízdenek se současně prodlužuje doba platnosti: plnocenná jízdenka bude platit 75 minut namísto stávajících 60 minut, platnost jízdenky s omezenou přestupností se v provozu tramvajů a autobusů prodlužuje na 20 minut, v metru ze stávajících 4 stanic na 5 a časová platnost na 30 minut.

Novinku představují poloviční slevy poskytované na území Prahy na jednotlivé jízdenky pro kategorii důchodců do

KRÁTKODOBÉ ČASOVÉ JÍZDENKY

Jízdné		Přestupnost	Časová platnost	Pásmová platnost			Poznámky
základní	zvýhodněné děti od 6 do 15 let			na území Prahy		mimo území Prahy	
				pásmo P	pásmo 0	pásma 1, 2, 3, 4, 5	
80 Kč	40 Kč	Přestupní	24 hod.	v metru, tramvajích, autobusech, lanové dráze a vlacích ČD na tratích s plnou integrací	NEPLATÍ		
220 Kč	-		72 hod. (3 dny)				
280 Kč	-		168 hod. (7 dny)				
320 Kč	-		360 hod. (15 dní)				
120 Kč	60 Kč		24 hod.	v metru, tramvajích, autobusech, lanové dráze a vlacích ČD na tratích s plnou integrací			

JÍZDENKY V SOUVISLOSTI S PARKOVÁNÍM NA PARKOVIŠTÍCH P+R

Jízdné základní	Přestupnost	Časová platnost	Pásmová platnost			Poznámky	
			na území Prahy		mimo území Prahy		
			pásmo P	pásmo 0	pásma 1, 2, 3, 4, 5		
10 Kč	-	jednodenní	-	-	-	parkovné	
30 Kč	Přestupní	75 (90▲) min. TAM 75 (90▲) min. ZPĚT	v metru, tramvajích, autobusech, lanové dráze a vlacích ČD na tratích s plnou integrací			NEPLATÍ	nutné doložit parkovací lístek z parkoviště P+R
60 Kč		v den zakoupení od označení do ukončení provozu parkoviště					

VYSVĚTLIVKY:
 ▲ slabý provoz - pracovní dny od 20:00 hodin do ukončení denního provozu parkoviště; soboty, neděle a státem uznané svátky od zahájení do ukončení denního provozu parkoviště

PŘEDPLATNÉ ČASOVÉ JÍZDENKY PRO ÚZEMÍ HL. M. PRAHY (PLATNÉ PRO PÁSMO P A 0)

Časová platnost	Cena				Poznámky
	základní	děti 6 - 15 let	žáci a studenti 15 - 26 let	důchodci	
měsíční	460 Kč	115 Kč	230 Kč	230 Kč	vydané na základě poskytnutí osobních údajů
30 dní					
čtvrtletní	1 260 Kč	315 Kč	630 Kč	630 Kč	
90 dní					
roční	4 150 Kč	-	-	-	vydané bez osobních údajů držitele
30 dní	560 Kč	-	-	-	
90 dní	1 600 Kč	-	-	-	
roční	5 900 Kč	-	-	-	



70 let. Jízdné zdarma pro občany starší 70 let je v novém jízdním tarifu zachováno. Zdarma budou i nadále používat pražskou hromadnou dopravu děti do 6 let, zdravotně postižení, poslanci, senátoři a soudci. Dále dochází v tarifech i k některým dalším změnám.

Za psa bez schránky se bude platit plnocenné jízdné podle počtu projížděných pásem. Psi přepravovaní ve schráně s nepropustným dnem budou i nadále přepravováni bezplatně. Mění se také výše příplatku při zakoupení jízdenky přímo u řidiče autobusu v pásmu P, kte-

rý bude činit 5 Kč (nyní 3 Kč). Ceny jízdného v souvislosti s parkováním na parkovištích P+R se od 1. července zvyšují o 10 Kč. Přestupní zpáteční plnocenná jízdenka bude stát 30 Kč a jednodenní jízdenka platná v den zakoupení do ukončení denního provozu parkoviště 60 Kč.

Časové jízdenky

Roční plnocenná časová jízdenka bude stát 4 150 Kč, čtvrtletní 1 260 Kč a měsíční 460 Kč. S pětasedmdesátiprocentní slevou na jízdném mohou

do pásma		dvojpásma		0	1	2	3	4	5		
z pásma		P									
dvojpásma	cena	20 Kč	14 Kč 8 Kč	20 Kč	24 Kč	30 Kč	36 Kč	42 Kč	48 Kč		
	platnost jízdenky	3 pásma / 75 min. ¹⁾	2 pásma / 20 min. ²⁾	3 pásma / 75 min. ¹⁾	4 pásma / 120 min.	5 pásem / 150 min.	6 pásem / 180 min.	7 pásem / 210 min.	8 pásem / 240 min.		
0	cena	20 Kč	20 Kč	14 Kč	14 Kč ⁴⁾	20 Kč	24 Kč	30 Kč	36 Kč		
	platnost jízdenky	3 pásma / 75 min. ¹⁾	3 pásma / 75 min. ¹⁾	2 pásma / 60 min. ⁴⁾	2 pásma / 60 min. ⁴⁾	3 pásma / 90 min.	4 pásma / 120 min.	5 pásem / 150 min.	6 pásem / 180 min.		
1	cena	24 Kč	14 Kč ⁴⁾	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	20 Kč	24 Kč	30 Kč	
	platnost jízdenky	4 pásma / 120 min.	2 pásma / 60 min. ⁴⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	3 pásma / 90 min.	4 pásma / 120 min.	5 pásem / 150 min.	
2	cena	30 Kč	20 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	20 Kč	24 Kč
	platnost jízdenky	5 pásem / 150 min.	3 pásma / 90 min.	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	3 pásma / 90 min.	4 pásma / 120 min.
3	cena	36 Kč	24 Kč	20 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	20 Kč
	platnost jízdenky	6 pásem / 180 min.	4 pásma / 120 min.	3 pásma / 90 min.	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	3 pásma / 90 min.
4	cena	42 Kč	30 Kč	24 Kč	20 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč
	platnost jízdenky	7 pásem / 210 min.	5 pásem / 150 min.	4 pásma / 120 min.	3 pásma / 90 min.	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾
5	cena	48 Kč	36 Kč	30 Kč	24 Kč	20 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	14 Kč	8 Kč 8 Kč	
	platnost jízdenky	8 pásem / 240 min.	6 pásem / 180 min.	5 pásem / 150 min.	4 pásma / 120 min.	3 pásma / 90 min.	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	2 pásma / 60 min.	2 pásma / 15 min. ³⁾	

VYSVĚTLIVKY:

- ¹⁾ - jízdenka v ceně 20 Kč je v pásmech P a 0 v období slabého provozu (pracovní dny od 20:00 hodin do 05:00 hodin; soboty, neděle a státem uznané svátky celodenně) platná 90 minut
- ²⁾ - jízdenka v ceně 14 Kč je v pásmech P a 0 nepřestupní, v metru platí 5 stanic (po dobu 30 min. a v rámci metra s možností přestupu), neplatí ve vlacích ČD v pásmu P, na nočních linkách, na přívoz a na LD na Petřín
- ³⁾ - jízdenka v ceně 8 Kč je nepřestupní, neplatí v žádném případě v Praze v pásmech P a 0, ve vlacích ČD a na nočních linkách
- ⁴⁾ - jízdenka v ceně 14 Kč je při cestě z pásma 0 do pásma 1 (a opačně) přestupní v pásmu 1, v pásmu 0 je nepřestupní

- jízdní doklady jsou při dané variantě cesty nepřestupní!

Jízdenky pro jednotlivou jízdu platí ve vlacích ČD pouze na tratích s plnou integrací, není-li uvedeno jinak

- jízdenka neplatí ve vlacích ČD

Pásmo P: metro, tramvaje, autobusy 100 - 299 a 500 - 599 a lanová dráha na území hl. m. Prahy, vyjmenované železniční stanice na území Prahy zařazené do pásma P

Pásmo 0: autobusy 300 - 399 a 600 - 620 na území hl. m. Prahy, ostatní železniční stanice na území Prahy nezařazené do pásma P

DOPLŇKOVÉ KUPONY PRO PÁSMO 0 AŽ 5

Typ	Pásmová platnost	Časová platnost	Cena		Poznámky	
			základní	zvýhodněná děti 6-15 let		
BUS + ČD (lze použít i samostatně bez kombinace s časovým kuponem pro pásma „P a 0“)	pro 1 pásmo	měsíční	230 Kč	110 Kč	nelze použít samostatně pro pásma P nebo 0	
		čtvrtletní	630 Kč	-		
	pro 2 pásma	měsíční	350 Kč	170 Kč		
		čtvrtletní	960 Kč	-		
	pro 3 pásma	měsíční	590 Kč	290 Kč		
		čtvrtletní	1 620 Kč	-		
	pro 4 pásma	měsíční	820 Kč	410 Kč		nelze použít pro pásmo P
		čtvrtletní	2 240 Kč	-		
	pro 5 pásem	měsíční	1 020 Kč	510 Kč		
		čtvrtletní	2 790 Kč	-		
	pro 6 pásem	měsíční	1 250 Kč	620 Kč		
		čtvrtletní	3 420 Kč	-		
ČD (pouze v kombinaci s časovým kuponem pro pásma „P a 0“)	pásmo 1.	měsíční	210 Kč	-	platí pouze ve vlacích ČD	
		čtvrtletní	600 Kč	-		
	pásmo 1. a 2.	měsíční	330 Kč	-		
		čtvrtletní	930 Kč	-		
	pásmo 1. až 3.	měsíční	510 Kč	-		
		čtvrtletní	1 260 Kč	-		
	pásmo 1. až 4.	měsíční	630 Kč	-		
		čtvrtletní	1 540 Kč	-		
	pásmo 1. až 5.	měsíční	810 Kč	-		
		čtvrtletní	1 960 Kč	-		

- 24hodinová 80 Kč
- 24hodinová pro děti od 6 do 15 let 40 Kč
- 3denní 220 Kč
- 7denní 280 Kč
- 15denní 320 Kč

Pražská integrovaná doprava

Ceny jednotlivých jízdenek a časových jízdenek ve vnějších tarifních pásmech se téměř nemění. Pokud však cestující bude kupovat jízdenku z vnějšího pásma do Prahy nebo naopak, je nutno neopomenout, že území hlavního města Prahy zahrnuje 3 tarifní pásma (to znamená, že například při cestě z Prahy do 3. vnějšího tarifního pásma je nutno zakoupit jízdenku pro 6 tarifních pásem).

Prakticky to znamená, že při cestách mezi centrem Prahy a vnějšími pásmy je tedy nutné použít jízdenky v cenách 24 Kč (1. pásmo), 30 Kč (2. pásmo), 36 Kč (3. pásmo), 42 Kč (4. pásmo) a 48 Kč (5. pásmo).

Pokud z Prahy pouze vyjždím (pohybují se pouze v pásmu „0“), používám dvou a vícepásmové jízdenky, tj. za 14 Kč (1. pásmo), 20 Kč (2. pásmo), 24 Kč (3. pásmo), 30 Kč (4. pásmo) a 36 Kč (5. pásmo).

I po změně jízdného zůstává hromadná doprava v Praze pro cestujícího výrazně levnější než doprava ve srovnatelných evropských městech (například v Budapešti cestující zaplatí ze svého více než 40 %, v Bratislavě přes 44 % a ve Varšavě dokonce více než 71 % celkových nákladů na provoz MHD). A vzhledem k rozsahu služeb zajišťovaných systémem Pražské

- integrované dopravy cena jízdného v Praze nevybočuje ani z cenové hladiny českých měst.
- Pro zjednodušení jsme uvedli pouze „základní“ ceny jízdenek. Kompletní ceník jízdenek v Pražské integrované dopravě přináší tabulky.
- Zpracoval odbor jízdních dokladů a tržeb



při zakoupení časového kuponu od prvního července počítat nadále děti do 15 let, studenti do 26 let pak s padesátiprocentní slevou. Cena časové jízdenky pro děti od 6 do 15 let čtvrtletní tedy činí 315 Kč (měsíční 115 Kč), pro studenty do 26 let čtvrtletní 630 Kč (měsíční 230 Kč). **Nově Praha zvýhodňuje kategorii důchodců do 70 let.** Ti budou moci od 1. července na dosavadní průkazky pro „Důchodce“ všech podkategorií (tj. starobní, plně invalidní, vdova-vdovec, občan pobírající sociální dávky) uplatnit padesátiprocentní slevu z předplatních kuponů (čtvrtletní časová jízdenka bude stát 630 Kč, měsíční 230 Kč), a jak je již uvedeno výše, i z jednotlivého jízdného. S touto průkazkou budou spojeny i některé další výhody, například bezplatný nebo zvýhodněný vstup do kulturních či jiných institucí v hlavním městě Praze. Přesný rozsah těchto doplňkových výhod bude představen později.

Pro úplnost ještě uvádíme **cený krátkodobých předplatních jízdenek** (tzv. turistických) platných na území hl. m. Prahy:

V minulém díle seriálu o společné totožnosti jsme si povídali o barvách. Dnes bych chtěl navázat vyprávěním o typech písma nebo přesněji řečeno o číslicích evidenčních čísel.

Evidenční čísla vozidel MHD dříve

Evidence vozidel v městské dopravě je a vředyky bývala soukromou záležitostí dopravce nebo jeho zřizovatele. Dokonce si ani nevybavuji žádný centrální předpis, který by tuto záležitost upravoval v období socialismu. Mohu se však mýlit. Od prvo počátku masivnějšího rozvoje městské hromadné dopravy na přelomu 19. a 20. století přispívala vzhledná a zpravidla kaligraficky vzorně vymalovaná nebo mosazná odlitá venkovní evidenční čísla ke zlepšení estetického dojmu z dopravního prostředku.



Společně s obdobně provedeným označením dopravce nebo zřizovatele a městskými znaky dodávala vnější evidenční čísla prvním elektrickým drahám punc skutečného městotvorného prvku.
Foto: Petr Malík



Evidenční čísla uvnitř starých dvou nápravových vozů se vyznačovala černými číslicemi ručně psanými na plechové bílé lakované štítky. Novější dvounápravové tramvaje „ponorky“ (dodané v letech 1936 a 1942) a „mevra“ (1948) byly uvnitř označovány litinovými tabulkami s lisovanými číslicemi.

Foto: Sbirka Ing. Jiřího Cimrhakla



Secesní a v některých městech často i stínované číslice přežily až do období po roce 1948 a na jejich kráse jim nic neubrala ani skutečnost, že ruční zpracování bylo později nahrazováno sériově vyráběnými obtisky.
Foto: Rudolf Maren

Vzhled a proporce ručně vykreslovaných číslic byly zpočátku dány v podstatě jen zručností kresliče a jeho znalostmi základů písma a typografických příruček. V roce 1922 byla založena Celostátní společnost pro všeobecnou normalisaci, která začala vydávat první dobrovolné normy. V roce 1951 vyšlo Vládní nařízení č. 45/1951 Sb., o technické normalisaci. Schválení tohoto předpisu národním shromážděním znamenalo převzetí technické normalizace státem. Vznikl Státní úřad pro vynálezy a normalisaci jako ústřední orgán státní správy a doposud dobrovolné normy se změnilly na státní, které byly ze zákona závazné. Vládní nařízení bylo v roce 1957 nahrazeno Zákonem č. 35/1957 Sb. Od 1. ledna 1961 byla v platnosti Vyhláška

Corporate Pražské int

Úřadu pro normalizaci č. 156/1960 Sb., kterou se vyhláší nový druh technických norem (oborové normy). Jak jsme si naznačili v minulém díle seriálu, mělo lidové demokratické a později socialistické Československo asi nejvíce oborových norem na světě. Na konci osmdesátých let 20. století obsahovala národní soustava přes 20 000 celostátně platných technických norem a řada z nich samozřejmě upravovala i pravidla v oblasti typografie.

Od počátku 50. let 20. století se začíná objevovat poměrně vzhledný a nadčasový typ „hůlkového písma“. Odborně lineárního písma bezserifového statického, pro obyčejné smrtelníky písma nezdobného a bezpatkového. Od roku 1970 bylo používání písma upraveno ČSN 01 0451 Technické písmo. V roce 2001 byla platnost normy ukončena. O nějakém fontu samozřejmě v době vzniku písma před půl stoletím nelze hovořit.

Bližší označení písma se mi bohužel nepodařilo vypátrat, protože bylo od roku 1954 používáno pro první státní poznávací značky motorových vozidel s vylisovanými písmeny a číslicemi a s krátkou přestávkou mezi lety 1987 a 1993 se pro současné registrační značky...



... vozidel používá dodnes. Informace je tedy z pochopitelných důvodů ne zcela veřejná. Dopravní podnik hl. m. Prahy začal číslic tohoto provedení používat pro označování evidenčních čísel uvnitř vozidel a to jak v podobě nástřiku přes šablonu (některé původní série tramvají typu T3 dodaných před rokem 1976), tak v podobě obtisků.
Foto: Rudolf Maren

Obtisky byla označena vnitřní evidenční čísla u všech ostatních tramvají až do roku 1995, kdy začala být část vozů T6 označována už samolepicími číslicemi vycházejícími z počítačových fontů. U autobusů bylo označování evidenčními čísly uvnitř vozů daleko pestřejší a bez nadsázky lze prohlásit, že co období, typ vozidla a provozovna, to originál. Zároveň je však třeba dodat, že se vždy jednalo o provedení vkusná a čitelná. Já si dobře pamatuji na období od druhé poloviny 70. let 20. století. Některé provozovny tehdy používaly tytéž obtisky jako u Elektrických drah (například Klíčová a Líbeň), jiné obtisky zhruba poloviční velikosti na výšku (Vršovice). V Dejvicích a tuším, že i na Pankráci se stříkaly přes šablony číslice poloviční výšky. Naprosto neoriginálnější označování však bylo na Kačerově – přes šablony se tam stříkaly „secesní“ číslice se serify (patkové písmo).

Oborovým normám se tedy nevyhnula ani oblast silniční dopravy. Dodnes platná ČSN 01 8020 Dopravní značky na pozemních komunikacích původně upravovala i pravidla pro provádění svislého dopravního značení. V části Písmo specifikuje typ nazvaný universal grotesk tučný a universal grotesk úzký tučný. Oba typy písma jsou přesně znázorněny v její Příloze 2.

Foto: Rudolf Maren



egrované dopravy – II

Předepsané písmo, které se ještě vyskytovalo v aktualizované podobě normy z roku 1990, bylo používáno nejen pro dopravní značení, ale posloužilo také jako základ pro výrobu obtisků venkovních evidenčních čísel.

Foto: Archiv DP



Dopravní podnik hl. m. Prahy začal těmito číslicemi ve zlatavém provedení nahrazovat stará secesní čísla od konce roku 1963. Proces byl spojen s přečíslováním autobusů (základ evidenčního čísla se zvýšil o 4000) a trolejbusů (základ evidenčního čísla se zvýšil o 9000) a pokračoval ještě v roce 1964. Zajímavostí je skutečnost, že první ze dvou autobusů typu ŠM-11 dodaných v roce 1965 ještě obdržel secesní číslice (5001). Poměrně známá je i další zajímavost, že rozsáhlé přečíslování s sebou přineslo komplikace s momentálním nedostatkem číslice 4. Některé autobusy proto sice obdržely nové nepatkové číselné obtisky, ale dočasně jen ve skladbě starého třiciferného evidenčního čísla. Zatím poslední secesní číslice se objevily na vozidlech městské hromadné dopravy v Praze v roce 1983. Proč však byly čtyři tehdy nově dodané vozy T3SU (tuším, že šlo o evidenční čísla 7038, 7039, 7052 a 7053) vylepeny již dávno nepoužívaným typem číslic, to skutečně nevím.

Zavedení normovaného písma v dopravním značení nepřímo přispělo ke sjednocení typu písma, respektive číslic používaných k označování evidenčních čísel vozidel MHD i v dalších městech republiky. Používání sériově vyráběných obtisků totiž bylo pro řadu dopravních podniků a dopravních závodů ČSAD provozujících MHD daleko pohodlnější, než se trápit s vlastním zpracováváním označení.

Evidenční čísla vozidel MHD dnes

V roce 2001 došlo k aktualizaci normy o dopravních značkách na pozemních komunikacích a stávající skupina grotesků byla nahrazena písmem dle německé normy DIN 1451. Tento typ písma, nad kterým dodnes uměleckým grafikům a typografům pro jeho sporné estetické kvality a potlačování přirozených proporcí znaků vstávají vlasy na hlavě, se začal používat od roku 1936 v Německu. Má dvě základní provedení – normální (střední) šířku znaků Mittelschrift a tučné zúžené znaky Engschrift. Německý normalizační výbor stanovil toto bezpatkové písmo za standard pro oblast dopravy, správy a řízení a obchodu kvůli jeho výborné čitelnosti, jednoduchému tvaru, dobré rozpoznávatelnosti a snadnému psaní. Účelového písma se však pro jeho kvality navzdory názoru odborné veřejnosti občas používá i v oblasti propagace a reklamy. Nedávno jsme se s ním mohli setkat například na letáčcích a v upoutávkách na Hřebejkův film Horem, pádem, na reklamních billboardech jej používá obchodní řetězec Baumax.

Tehdejší odštěpný závod Autobusy Dopravního podniku začal tento typ písma pro vnější označení evidenčních čísel používat zhruba od roku 1993. Bílé číslice jsou vyřezávány na plotru ze samolepicí retroreflexní folie, sestavovány do čtyřčíslic a pomocí přenosové folie vylepovány na skříně vozidel.

Foto: Rudolf Maren



Na rozdíl od některých smluvních dopravců PID (pro soukromou firmu Martin Uher, spol. s r.o. jsem přechod na tento typ písma zabezpečil a výlep na převážnou část jejich vozidel osobně provedl v roce 2002) se však číslice dle normy DIN 1451 nepoužívají k označování tramvají. Je to poprvé v novodobé historii Dopravního podniku hl. m. Prahy, kdy jsou vozidla jednotlivých druhů povrchové dopravy označována rozdílným písmem. Tramvajová vozidla se označují od roku 1993 samolepicími číslicemi vycházejícími z běžně dostupných PC fontů. Jsou nejčastěji v sytě žlutém provedení nebo v barvě opticky korespondující s celovozovou reklamou a nemají retroreflexní úpravu. Podobně jako venkovní označení, liší se v současné době i provedení vnitřních evidenčních čísel. V autobusech se důsledně používá bílý pásek s šedě provedenými označeními provozovny a evidenčního čísla vozu zásadně v písmu podle DIN 1451. Označení tramvajových vozů je poměrně pestré. Řada vozů je nadále označena původními čísly na obtiscích a netýká se to jen starších vozů typu T3. Samolepicími číslicemi vycházejícími z PC fontů jsou označovány vozy T3R.P a část vozů T6A5.

Evidenční čísla vozidel jako jednotlicí prvek ano, či ne?

Způsob zveřejňování evidenčních čísel vozidel v podmínkách integrovaného dopravního systému leží tak trochu na hraně mezi tím, co by mělo zůstat soukromou záležitostí každého dopravce a mezi tím, co by mělo mít jednotnou fazonu. **Podobně jako grafická úprava a zbarvení vozidel samozřejmě může i výpis evidenčního čísla na skříně vozidla být součástí celkového vizuálního provedení dopravce** (u větších dopravních firem a společností určeného například vlastním grafickým manuálem). Mám na mysli především **použitý typ písma (fontu), barvu a jeho velikost. Tyto parametry je však třeba jednoznačně oddělit od přesného stanovení umístění evidenčních čísel vně i uvnitř vozidla a bezpodmínečného dodržování formátu číselné řady přidělené dopravci organizátorem dopravního systému.** Důvod je zcela jednoduchý – informace o evidenčním čísle jako základním identifikačním znaku každého vozidla musí být snadno dostupná cestující veřejnosti a kontrolním orgánům dopravce nebo organizátora systému.

V dalším pokračování seriálu si začneme vyprávět o použití typů písma, číslic, fontů a dalších znakových prvků v informačním systému. Shodně grafické a obsahové provedení linkových orientací nebo prvků zastávkového informačního systému je podle mého názoru jedním z nejdůležitějších identifikačních znaků jednotného image dopravního systému v očích veřejnosti. Na rozdíl od barevného provedení vozidel, které je spíš vnitřní záležitostí dopravce nebo jeho zřizovatele, by měly tyto prvky vyjadřovat jednoznačnou příslušnost k dopravnímu systému. Tedy nikoliv sloužit k vlastním zviditelňovacím jeho výkonných složek mnohdy i záměrnou odlišností tak, jako je tomu ve vozidlech a na zastávkách PID dnes.

Sestavil Rudolf Maren



Podniky MHD, systém města a udržitelná mobilita

V květnu letošního roku se na půdě Katedry ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikací Dopravní fakulty ČVUT v Praze konal pod záštitou děkana Dopravní fakulty ČVUT Prof. Ing. Josefa Jíry, CSc. a generálního ředitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. Ing. Milana Houfka in memoriam, v pořadí již pátý ročník mezinárodní konference nazvané Podniky MHD, systém města a udržitelná mobilita. Na konferenci, vedené Prof. Ing. Bedřichem Duchoněm CSc., zazněly referáty z oblasti integrovaných dopravních systémů, městského plánování a udržitelné mobility, o restrukuralizačních procesech v dopravních podnicích a také o legislativním a konkurenčním rámci hromadné dopravy. Účastní byli zástupci nejen z řad provozovatelů hromadné dopravy a organizačních autorit, ale i vysokých škol, úřadů, výzkumných center a konzultačních agentur z České republiky, Slovenska, Německa a Brazílie.

Nyní krátce k tématu, které zaznělo v úvodu od představitelů UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy, a tím je stále častěji skloňovaný pojem konkurence v MHD. Vytvoření konkurenčního prostředí v MHD je založeno na otevření trhu ostatním doprav-

cům za předem daných podmínek a regulí. Jedná se tedy o tzv. regulovanou konkurenci. V návrhu nového nařízení o veřejných službách v osobní kolejové a silniční dopravě, které vyplynulo z potřeby modernizovat nařízení 1191/69 (ve znění pozdějších změn), jsou pro zvýšení právní jistoty pro udělování veřejných dopravních služeb definovány dva způsoby výběru budoucích provozovatelů hromadné dopravy – transparentním výběrovým řízením nebo přímým udělením s geografickým omezením. Přímé udělení od úřadů může nastat v případech, pokud průměrná nasmlouvaná roční hodnota nepřekročí hodnotu 1 milion € nebo 300 000 km a v případech, kdy je hromadná doprava zajišťována vlastními silami, respektive společnostmi pod kontrolou orgánů místní nebo státní správy. Dopravce, který je k zajištění hromadné dopravy ve svém teritoriu vybrán přímým udělením bez výběrového řízení však ztrácí možnost provozovat, respektive ucházet se o provozování hromadné dopravy v jiném městě nebo zemi. Příměstská doprava je těmto dopravcům umožněna do vzdálenosti 50 km od místa svého působení. Na příkladu RATP – Dopravního podniku města Paříže lze však dokumentovat i opačný postup, kdy se

v rámci možnosti ucházet se o provozování MHD i v jiných francouzských městech a regionech musí státní společnost RATP z uvedeného udělení vyvázat a utkat se spolu s ostatními zájemci ve výběrovém řízení i na provozování MHD ve „své“ mateřské Paříži.

Smlouvy se závazkem veřejné služby uzavírané mezi objednavateli úrovní dopravních výkonů a služeb a vybranými provozovateli jsou koncipovány buď na principu provozního rizika (závazek dosáhnout určité úrovně služeb při určité úrovni nákladů) nebo na principu komerčního rizika (závazek dosáhnout při dané úrovni služeb určitého příjmu) a často pro provozovatele zahrnují další pobídky a motivační prvky, jako například odměnu provozovateli při překročení plánovaného příjmu. Závěrem ještě k platnosti smluv, respektive době, na kterou jsou kontrakty uzavírány. Smlouvy se uzavírají na dobu 8 let u provozování autobusové dopravy, při provozování systému kolejové dopravy tato doba činí 15 let. Pokud dopravce provozuje intermodální síť a kolejová doprava představuje více než 50 % hodnoty služeb, délka smlouvy je rovněž 15 let.

Ing. Martin Březina, technický úsek





Momentka ze souboje Provozu Tramvají a Ředitelství.

Desátý ročník fotbalového turnaje přinesl nejednu dramatickou situaci.



Mladá generace



Souboj mezi týmy Metra I a Ředitelství byl dramatický a rozhodnutý až v samém závěru.



Rozhodčí se domlouvají na taktice při rozhodování zápasů.



Zápas mezi Metrem II a Správou vozidel Autobusy vyzněl jednoznačně ve prospěch Správy vozidel, ale potom hráči z turnaje odstoupili...



Turnaj pečlivě sledovali i zástupci vedení Dopravního podniku. Zleva Václav Jelínek (Provoz Autobusy), Petr Hloch (Provoz Tramvaje), Tomáš Jílek (zastupující generální ředitel) a Petr Blažek (dopravní ředitel).

Chcete-li vyhrát, musíte mít na svou stranu nakloněný osud. To je asi nejvýznamnější postřeh z 10. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele, který se hrál v letošním roce jako 1. ročník memoriálu Milana Houfka.

Tým Středního odborného učiliště (SOU) v letošním roce zdaleka nepůsobil tak jistým dojmem jako v předchozích letech, ale přesto si dokráčel pro pohár. Nejvýznamnějším momentem celého turnaje nebyl výkon na hřišti, ale odstoupení týmu Správa vozidel Autobusy.

Došlo opět k politováníhodné události. Tým Provoz Tramvaje podal protest proti neoprávněnému startu hráče v týmu Správa vozidel Autobusy. Protest se ukázal jako oprávněný, a tak zápas těchto dvou soupeřů byl kontumován ve prospěch Provozu Tramvaje. Po sehrání posledního zápasu ve skupině hráči Správy vozidel Autobusy nečekali na další vývoj a odjeli, a tak přišli o možnost startovat v semifinále. Na uvolněné místo se dostal tým SOU a ve vyřazovacích bojích přízně osudu využil.

Už několik let se při turnaji řeší problém hráčů, kteří nejsou zaměstnanci Dopravního podniku. Je zarážející, že tak velký podnik, jakým Dopravní podnik bezesporu je, nedokáže najít ve svých řadách na jeden den v roce nějakých 120 lidí (necelé jedno procento), kteří by si přišli zahrát fotbal a musí využívat služeb cizích. Nebyl to jen případ autobusů, vždyť i týmy Metra by bez vzájemné pomoci hrály turnaj v deseti případně devíti hráčích... Snad v příštích letech bude situace přece jen příznivější.

Vratme se na zelený pažit, na kterém byly k vidění velice zajímavé souboje a kvalitní výkony jednotlivců. Velmi dobře se kromě týmu Správy vozidel Autobusy prezentoval i celek Provoz Autobusy. V prvním zápase porazil tým Metro I, poté sehrál vyrovnanou partii s obhájci prvenství ze Správy vozidel Tramvaje a nakonec si do slova „pochutnal“ na týmu Ředitelství. A tak do semifinále nastupoval jako jeden z favoritů. Ale narazil na tým SOU. Ještě první poločas se hrál podle autobusáckých not, ale ve druhém již bylo lepší nadějně mládí. Svou převahu pak zástupci SOU potvrdili při střelbě penalt.

Role favoritů opět patřila domácím, v letošním roce nastupujícím pod hlavičkou Správy vozidel Tramvaje. Do semifinále se dostali bez problémů, ale tam překvapivě narazili na odhodlané zástupce Metra II. Ti ve skupině získali dvě výhry zásluhou pohotového střelce Kejhy, a tak mohli nést v závěrečných bojích vlajku Metra.

Semifinále se vlastně hrálo na jednu branku, ale „metráci“ gól neobdrželi, a tak opět přišly ke slovu penalty. Překvapivě větší klid měli hráči Metra a ve finále mohli vyzvat Střední odborné učiliště.

Zápas o třetí místo byl jednoznačnou záležitostí Správy vozidel Tramvaje. Ale i tam zařadoval osud. Za stavu 1:0 pro SVT měl Provoz Autobusy výhodu pokutového kopu. Zahrával ho do té doby nejlepší střelec turnaje Jaroslav Houk, ale nedal, a tak svůj tým připravil o vyrovnání a sám sebe o korunu střelců, neboť ve zbytku zápasu exceloval Martin Talpa. V zápase o 3. místo nastřílel všechny 4 branky.



Vítězný tým SOU.

se vrátila na trůn



Poražení finalisté, tým Metro II.



Finálový souboj mezi SOU ve žlutém a Metrem II v zeleném přinesl řadu zajímavých situací.



Kronika 10. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele – 1. ročníku memoriálu Milana Houfka sobota 11. června 2005 – hřiště v Hostivaři

Skupina A

MI – PA	0:1
SVT – Ř	2:0
MI – Ř	1:0
SVT – PA	0:0
PA – Ř	5:0
MI – SVT	1:1

1. Provoz Autobusy (PA)	3 2 1 0 6:0 7
2. Správa vozidel Tramvaje (SVT)	3 1 2 0 3:1 5
3. Metro I (MI)	3 1 1 1 2:2 4
4. Ředitelství (Ř)	3 0 0 3 0:8 0

Skupina B

SOU – SVA	0:0
PT – M II	0:1
SOU – M II	0:1
PT – SVA	3:0 kontumačně
SVA – M II	3:0
SOU – PT	1:0

1. Metro II (M II)	3 2 0 1 2:3 6
2. Správa vozidel Autobusy (SVA)	3 1 1 1 3:3 4
3. SOU	3 1 1 1 1:1 4
4. Provoz Tramvaje (PT)	3 1 0 2 3:2 3

Tým Správa vozidel Autobusy po základní skupině odstoupil z turnaje, a tak do semifinále postoupil tým SOU.

Semifinále

PA – SOU	1:1 (1:3 penalty)
M II – SVT	0:0 (4:2 penalty)

Finále

SOU – M II	2:0
------------	-----

O 3. místo

PA – SVT	0:4
----------	-----

Skupina o 5. místo

MI – Ř	1:0
Ř – PT	1:0
PT – MI	0:0

5. Metro I	2 1 1 0 1:0 4
6. Ředitelství	2 1 0 1 1:1 3
7. Provoz Tramvaje	2 0 1 1 0:1 1

Nejlepší střelec – Martin Talpa (SVT) – 5 branek
Nejlepší brankář – Martin Vaňátko (SOU)
Zápasy řídili rozhodčí Váša, Bastl, Junek a Pinkas.

Konečné pořadí

1. SOU
2. Metro II
3. Správa vozidel Tramvaje
4. Provoz Autobusy
5. Metro I
6. Ředitelství
7. Provoz Tramvaje

Tým Správa vozidel Autobusy po základní skupině odstoupil ze soutěže.

Dosavadní vítězové turnaje

Elektrické dráhy I	5 x (1996, 1997, 2001, 2003 a 2004)
SOU	4 x (1998, 2000, 2002 a 2005)
Metro I	1 x (1999)



Hrálo se opravdu tělo na tělo...

Zastupující generální ředitel právě předává pohár kapitánu vítězného týmu Petru Vinickému.

Ve finále střelecky úřadoval Michal Kulbrycht, autor obou branek a opora týmu Středního odborného učiliště. Poslední zápas rozhodla fyzická kondice, ta byla po namáhavém programu lepší u mladé generace.
Ve druhé polovině tabulky bylo nejlepší Metro I. Ředitelství předvádělo solidní výkony, ale bez účinné střelby, stejně jako tým Provoz Tramvaje.

-bda-
Foto: Martin Jágr



Skvělý ohlas prvního ročníku Pražské muzejní noci, konané 5. června loňského roku, znamenal nejen opakování akce, ale i její významné rozšíření v roce letošním. Zatímco první ročník v červnu 2004 nabízel dvacítku otevřených kulturních stánků, tak letos v sobotu 4. června bylo možno zdarma či za symbolický poplatek navštívit na čtyři desítky muzeí a galerií po celé Praze. Navíc mnohá muzea právě na tuto noc připravila zajímavý doprovodný program, a tak opravdu bylo na co koukat a co obdivovat.

Zájem Pražanů a návštěvníků města byl stejně jako před rokem obrovský. Letos pořadatelé napočítali na 70 tisíc lidí, kteří využili mimořádné nabídky na návštěv-

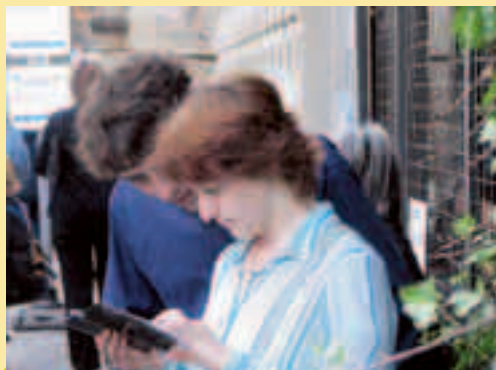
Pražská muzejní noc přilákala tisíce návštěvníků

vu zajímavých míst. Před mnoha muzei či památkami se tvořila dlouhá fronta čekajících. Národní muzeum dokonce nebylo schopno přijmout všechny zájemce o prohlídku.

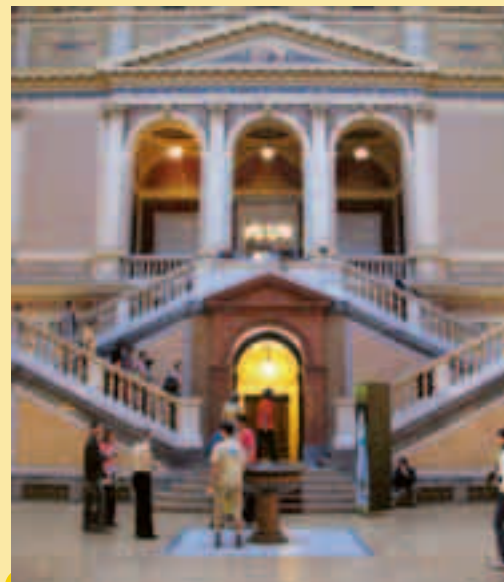
Jak se na této významné kulturní akci podílel Dopravní podnik? Stejně jako v loňském roce byl spoluorganizátorem akce, který zajišťoval dopravu účastníků.

Z centrálního přestupního bodu ve stanici Staroměstská vyjížděly v krátkém intervalu čtyři autobusové linky jezdící centrem města a obsluhující tamní muzea a galerie. Pátá linka vyrážela jednou za hodinu do Zbraslavi.

O tom, že autobusová doprava byla hojně využívána, svědčí slova Miloše Trnky, vedoucího oddělení



Jak se dostanu na vybrané místo? Na tuto otázku dostali zájemci odpověď z brožury, která byla u této příležitosti vydána a jejíž součástí byla i pamětní jízdenka na městskou hromadnou dopravu.



Interiér Rudolfina, kde si zájemci mohli prohlédnout zajímavou výstavu švýcarské fotografky Annelies Štrba. Pokud jste výstavu neviděli, máte šanci až do konce srpna letošního roku.



Netradiční zastávkové sloupky informující o jízdních řádech muzejních linek byly neustále obsypány cestujícími.

Procházka jednotlivými muzei nebyla nic jednoduchého, neboť zájem o zpřístupněné expozice byl obrovský. Uměleckoprůmyslové muzeum na Staroměstské nebylo výjimkou.



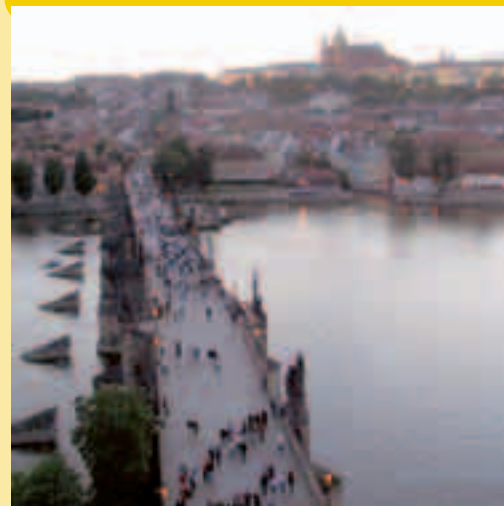
Tak prázdný autobus odjížděl z Malostranské jen málokdy...

O to, aby doprava byla co nejlépe zvládnuta, se staral tým dispečerů a dopravního dozoru pod vedením Miloše Trnky.



Socha ve Staroměstské mostecké věži. Pokud jste si chtěli Prahu prohlédnout shora, museli jste vystát frontu v řádu několika desítek minut.

Snad nejnámější pražský motiv, tentokrát před soumrakem...





O několik metrů dále, na Novotného lávce bylo otevřeno Muzeum Bedřicha Smetany, kde byly pro návštěvníky připraveny koncerty ze skladatelova díla.

dopravního dozoru, který organizoval pohyb vozidel právě na Staroměstské. „Celá akce proběhla bezproblémově, dalo by se říci podle našich představ. Zájem veřejnosti byl obrovský, jednotlivé spoje všech pěti účelových linek jezdily vytížené, někdy až na hranici. Po loňských zkušenostech jsme zkrátily interval mezi spoji ze 30 na 10 minut a nutno podotknout, že by se občas snesl i kratší.“

Celou akci zajišťovalo 17 autobusů, na kterých se v době od 18.40 do 1.30 vystřídalo celkem 21 řidičů. „Na muzejních linkách byl v plném rozsahu využit systém čerpání přestávek řidičů mimo vůz. Řidič, který měl stanovenou přestávku, byl vystřídán řidičem jiným, který pokračoval dále na trase. Pro řidiče, kteří

čerpali přestávku, bylo vytvořeno adekvátní zázemí v midibusu, deponovaném na Staroměstské výhradně pro tento účel,“ doplnil organizační zajímavost celé akce Trnka.

Zájemci si také mohli prohlédnout expozici Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích, která v nočních hodinách působí trochu jiným dojmem než v běžné návštěvní dny. Zájem o dopravní prostředky, které se proháněly pražskými ulicemi, byl opět velký, jak dokládají slova ing. Milana Pokorného, vedoucího střešovické vozovny. „Každému návštěvníkovi jsme dali při vstupu pohlednici a v součtu jsme jich rozdali 2 200. Zájem byl velký, především ze strany studentů, což nás potěšilo.“

-bda-

...když tramvaje přestaly jezdit přes křižovatku Bulhar

Mezi nejstarší místa v Praze, kudy jezdí městská kolejová doprava, patří také křižovatka Bulhar na pomezí Nového Města a Žižkova.

Jen stručně si uveďme, že z Hyberské ulice do dnešní Husitské začala jezdit koňka 31. prosince 1883. Dne 18. září 1897 začaly ve směru od nádraží císaře Františka Josefa (Hlavního nádraží) jezdit první elektrické tramvaje Elektrických podniků na okružní lince společně provozované s krátkou dobu existujícím vinohradským městským dopravním podnikem. Přes křižovatku Bulhar jezdila koňka dvoukolejně, zatímco jinak dvoukolejná elektrická dráha z prostorových důvodů jen jednokolejně a jejich koleje nebyly propojené. V té době šlo o konkurenční dopravní podniky. Teprve v roce 1900 došlo ke kolejovému propojení obou tratí.

Dominantou kraje této křižovatky vždy bylo železniční přemostění Karlovy (dnešní Seifertovy) ulice. Byly tu hned dvě dvoukolejné železniční tratě, jejichž čtyři příhradové železné mosty se stavěly prakticky současně. Nejdříve tu 15. srpna 1872 byla dána do provozu Pražská spojovací dráha (úsek nádraží císaře Františka Josefa – Hrabovka) a 28. října 1872 začaly jezdit po „své“ trati vlaky Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy (do Vysočan, Čakovic a Neratovic). Později tu bývalo celkem osm mostů!

Kolejově se křižovatka Bulhar několikrát změnila. Nejdříve v roce 1921 přibýly oblouky od nádraží do Hyberské, současně s nimi i manipulační oblouky, které propojovaly obě žižkovské tratě. Zrušeny byly v roce 1935 a obnoveny v roce 1956. Úmyslně si všimáme jen této křižovatky. Zásadní změnu do podoby křižovatky Bulhar přinesla výstavba severojižní magistrály spojená s budováním nové odbavovací haly Hlavního nádraží. Už 23. června 1972 přestaly tramvaje jezdit před secesní budovou Hlavního nádraží a přestěhovaly se na dlouhodobé provizorium do Opletalovy ulice. Tím bylo uvolněno staveniště pro náročnou, několik let trvající stavbu silničního přemostění nádraží Střed, které

vedlo i nad Hyberskou ulicí u Bulhara. V polovině roku 1977 práce na nové mimoúrovňové křižovatce u Bulhara pokročily natolik, že se začaly stavět nájezdové rampy. V novém uspořádání křižovatky díky individuální automobilové dopravě již pro tramvaje nebylo místo, a proto byl zrušen úsek v Hyberské od Opletalovy ulice k Bulharu a celá trať v Husitské a Koněvově až na Ohradu!

Trať v Kalininově (Seifertově) zůstala zachována, ale nově byl pro ni vybudován příjezd z Bolzanovy ulice pod novou magistrálou. Tato zásadní změna se uskutečnila před 28 lety. V pátek 24. června 1977 večer

PAMATUJETE SI...

byl dočasně přerušen provoz na trati v Kalininově ulici (ten den tedy naposledy tramvaje projely z Hyberské ulice pod železniční mosty), aby se během víkendu napojily nové koleje na přeložku z Bolzanovy ulice. V pondělí 27. června 1977 ráno přestaly tramvaje po 94 letech definitivně jezdit i z Hyberské do Husitské... Začalo se jezdit novým podjezdem. Dodejme ještě, že severojižní magistrála s přemostěním nádraží Střed zde byla dána do provozu 26. října 1978.

Připomeňme si poslední chvíle staré křižovatky Bulhar trojicí fotografií.

-pf-

Tak vypadala křižovatka Bulhar o posledním červnovém víkendu roku 1977. Probíhají intenzivní práce na propojení staré a nové tratě pod železničním mostem.



Tak vypadaly stavební práce ze železničního mostu. Pro budoucí automobilovou magistrálu stojí v pozadí zatím jen pilíře a ve stavbě je i nájezdová rampa.

Jiný zajímavý pohled na křižovatku směrem „od železnice“. V pozadí projíždějí ještě jedny z posledních tramvajových vlaků v Husitské ulici.



Mezinárodní konference UITP o financování veřejné dopravy v Barceloně

Již z názvu článku je zřejmé, že financování veřejné dopravy je téma nanejvýš aktuální. Hledání zdrojů financování, odpovídající legislativa, ale i účelné vynakládání finančních prostředků do provozu a rozvoje veřejné dopravy s akcentem na přínos této dopravy jako veřejné služby pro udržitelný život ve městech spolu úzce souvisí.

Na věčnou otázku týkající se všech provozovatelů a organizátorů veřejné dopravy. „Kdo má platit za veřejnou dopravu?“, hledala odpovědi v pořadí již druhá mezinárodní konference o financování dopravy, kterou pořádal UITP spolu s TMB (Dopravní podnik Barcelony). Konference se zúčastnilo přes 220 odborníků ze 34 zemí celého světa.

Finanční dilema, které přináší stoupající požadavky zákazníků na straně jedné a současné snižování finančních zdrojů na jejich financování na straně druhé, vyžaduje hledat trvale nové a alternativní způsoby financování veřejné dopravy.

Tuto skutečnost podtrhl v zahajovací řeči i generální sekretář UITP Hans Rat, když konstatoval, že „v oblasti financování veřejné dopravy je třeba hledat a rozvíjet nové iniciativy, protože dosud používané metody a způsoby udržet rovnováhu mezi potřebami veřejné dopravy a jejím financováním“.

V jednotlivých referátech byly shrnuty konkrétní způsoby alternativních možností spolufinancování veřejné dopravy tak, jak jsou nebo byly zkoušeny či aplikovány v různých městech nebo zemích.

Daň z pozemků v okolí veřejné dopravy

Zástupce Transport for London konstatoval, že cena pozemků v dostupnosti 500 metrů od nových stanic Jubilee Line v Londýně prudce stoupla. V součtu hodnota těchto pozemků dosáhla téměř čtyřnásobku částky, kterou bylo třeba vynaložit na výstavbu uvedené tratě metra. Vláda se přitom vzdala možnosti uplatnit požadavek na určitou daň ze zhodnocení pozemků, která mohla být použita na realizaci nebo další rozvoj atraktivní veřejné dopravy. Tato problematika není tedy jen věcí sektoru dopravy, ale souvisí s vůlí vlády či vedení města k tomuto kroku přistoupit.

Přítom daň z pozemků znamená reálné příjmy pro provozovatele veřejné dopravy v Hongkongu a díky tomu nepotřebuje veřejná doprava v tomto městě dotace.

V Kodani jsou prostředky získané z předprodeje pozemků v okolí budoucích stanic metra využívány k rozvoji daného území a zástavba je korigována podle územního plánu a ve vazbě na dopravní možnosti.

Financování veřejné dopravy počtvrté

Daň z motorových olejů

Tento zdroj příjmů pro rozvoj veřejné dopravy podporují velice intenzivně v Itálii. Představitel Italského svazu veřejné dopravy mohl během konference oznámit, že úsilí veřejných přepravců v Itálii využívat příjmy z daně z motorových olejů pro financování rozvoje veřejné dopravy bylo korunováno úspěchem. Italská vláda přijala 18. února letošního roku usnesení, že cena benzínu se zvyšuje o půl procenta a motorové nafty o jeden procent za litr s tím, že předpokládané příjmy, které mohou dosáhnout až 350 milionů eur, budou využívány pro financování ekologických autobusů ve veřejné dopravě. Rovněž toto řešení není možné realizovat bez politické vůle.

Jen na okraj – v České republice jsou příjmy z daní z motorových olejů soustředěny ve Státním fondu dopravní infrastruktury, a tento fond jako státní nemůže

být použit na žádné investice ve veřejné městské dopravě.

Lepší finanční řízení

Jinou cestou se ubírají v západních Flandrech v Belgii. Vycházejí z teorie, že není nutné rozšiřovat nabídku služeb a požadovat stále více peněz z veřejných zdrojů,

ale je třeba se zaměřit na jejich co nejlepší využití. Zavedli vlastní prostředky řízení – takzvané výkonnové indikátory, které umožňují zprůhlednit náklady, což má pozitivní dopad při jednání s městskou správou a současně zlepšuje organizaci pracovních činností.

Dalším řešením ke zlepšování řízení uvnitř podniku a lepšimu využívání finančních zdrojů je stanovení jasných vizí, strategických cílů a smluvních vztahů. Tento systém uplatňují v Dopravním podniku Stuttgart a dávají přednost projektům, které umožňují zaměstnancům ztotožnit se s cíli podniku a intenzivně se podílet na jejich naplňování, což ve svém důsledku vede ke snižování nákladů, maximální angažovanosti zaměstnanců a lepšimu využívání veřejných zdrojů.

Přímé financování rozvojových programů

Tento postup použila Evropská banka pro obnovu a rozvoj při obnově systému autobusové dopravy v Kausasu (Litva). Princip spočívá v přímé dodávce nového vozového parku autobusů financovaného bankou pro Dopravní podnik na základě předem uzavřené smlouvy o dopravních výkonech. Na cestě mezi dodavatelem, odběratelem a financující organizací nejsou při tomto řešení žádné mezičlánky a nedochází tedy ke zdražování investic.

Zvyšování příjmů z jízdného, získávání dalších zákazníků

Uvedeny byly příklady reklamních a marketingových akcí, které mají za cíl posílit využití MHD především v méně zatížených obdobích (sedlo, večer), například v Sao Paulo, nebo zlepšovat platební kázeň cestujících formou vzdělávacích programů, které pomáhají v boji s černými pasažéry (Stockholm).

V závěrečné diskuzi u „kulatého stolu“ bylo konstatováno, že

- veřejná soutěž v hromadné dopravě má pozitivní výsledky z hlediska úspor,
- změny tržních podmínek při zadávání zakázek ve veřejné dopravě vedou k větší hospodárnosti,
- privátní partneři se zapojují do financování veřejné dopravy

a přesto trvá potřeba dotací do veřejné dopravy. Tuto skutečnost v rámci diskuze potvrdili zástupci veřejných i privátních dopravců, úřadů zodpovědných za zajišťování obsluhy měst, obcí a regionů, představitelé průmyslu i Evropské unie. Neexistuje žádný jednoznačný recept, jak získat potřebné finanční prostředky pro rozvoj a provoz veřejné dopravy. Všichni uživatelé systému veřejné dopravy a všichni, kdo z veřejné dopravy profitují, se musí podílet na jejím financování.

V žádném případě nemohou reálné náklady veřejné dopravy pokryt pouze cestující.

Na krytí se musí podílet obec, ale také automobilisté a majitelé pozemků.

Rozhodující je politická vůle, která je připravena akceptovat vedlejší sociální, hospodářské i ekologické účinky veřejné dopravy pro život měst a obcí i pro udržitelný život celé společnosti.

Pokud se jedná o veřejné zdroje, měl by mít dopravce jistotu stabilních příspěvků nejen na rok, ale na delší období (nejlépe pětileté klouzavé období), protože pak je možné využívat tyto zdroje optimálně.

Přepravci by měli mít možnost dosáhnout zisku; k tomu přispívají dlouhodobé smlouvy na provoz i poskytnutí prostoru pro vlastní iniciativu přepravců.

Rovněž Evropská komise je toho názoru, že hromadná doprava jako veřejná služba může být transparentní i přes dotace z veřejných zdrojů. Transparentnost nákladů je základním předpokladem dobrých vztahů mezi provozovateli a objednateli veřejné dopravy. Důležitý bod, který byl zmiňován v souvislosti s dodatečnou „dopravní“ daní z pozemků, je nutnost jistoty, že příjmy z těchto daní byly a jsou prokazatelně používány na rozvoj nebo provoz hromadné veřejné dopravy.

Finanční dilema se týká všech typů veřejné dopravy bez ohledu na velikost území, rozsah sítě nebo současné politické a hospodářské podmínky. Na druhé straně přínos veřejné dopravy pro život společnosti a její pozitivní sociální a ekologické účinky jsou univerzální. Řešení, která byla na konferenci představena, navrhována nebo diskutována, je proto možné hodnotit jako vhodné podněty nebo příklady k následování. Možnost jejich aplikace je závislá od konkrétních podmínek a prostředků, ve kterém se jednotliví přepravci pohybují.

Ing. Marie Hosnedlová, technický úsek
(zpracováno z materiálů konference UITP)



Foto: Archiv redakce

Druhý ročník Školy liniového managementu

Druhý ročník Školy liniového managementu, který probíhal ve školním roce 2004/2005, byl na začátku července slavnostně ukončen. Z původně přihlášených 35 zaměstnanců ročník ukončilo 31 zúčastněných, kteří obhájili absolventskou práci při závěrečných ústních zkouškách a poté získali Osvědčení o absolvování.

Škola liniového managementu je akreditovaným projektem, který byl na základě požadavku Ministerstva školství ČR oproti prvnímu ročníku rozšířen o dalších pět seminářů, obnášejících rozšíření výuky o třicet

hodin. Celkem bylo realizováno v průběhu školního roku dvacet denních seminářů. Posluchači se v nich seznámili s poznatky z oblasti řízení pracovních kolektivů, práce s lidmi, komunikace, osobnosti člověka v organizaci, s procesem komunikace v organizaci, firemní kulturou a podobně.

Pozornost byla věnována i problematice Dopravního podniku v oblasti rozvoje dopravy a dopravních prostředků, dopravní obslužnosti i ekonomice podniku. Posluchači velmi kladně hodnotili vystoupení zastupujícího generálního ředitele ing. Tomáše Jílka.

Náplň dvou dnů, nazvaných „Den podniku“, si pro své zaměstnance připravili vedoucí zaměstnanci jednotek Provoz Tramvaje a Autobusy, Správy vozidel Tramvaje a Autobusy a divize Metro.

Můžeme konstatovat, že na základě získaných poznatků z obou ročníků Školy liniového managementu bude naší snahou třetí ročník ještě více zkvalitnit. Zájem o tento druh vzdělávání potvrzuje i 36 přihlášených zaměstnanců právě do třetího ročníku, který bude probíhat ve školním roce 2005/2006.

Odbor výchovy a vzdělávání zaměstnanců

Tramvaje na pneumatikách! Má to smysl?

Před několika lety proběhlo odbornou literaturou několik článků o tramvaji na pneumatikách (několikrát obšírně informoval zejména Dopravní magazín). Některé titulky anonsovaly revoluci v dopravě, jiné byly podstatně střízlivější. Jak to vypadá z pohledu náhodného uživatele dnes? Co to vlastně je za dopravní prostředek? Ten, který jezdí ve francouzském Nancy, bude asi nejlepší označit jako trolejbus, jenž občas využívá střední vodící kolejnice, ale zároveň je ve vozidle spalovací motor s generátorem.

Vzhledem k tomu, že se o tomto dopravním prostředku v poslední době přestalo psát, rozhodli jsme se Nancy navštívit a prohlédnout si vše na vlastní oči. Již na tomto místě musíme říci, že jsme z „inovativního“ dopravního systému byli krajně rozčarováni, či spíše znechuceni.

V Nancy dosud jezdily trolejbusy a vzhledem k postupnému dožívání vozů bylo nutno řešit co dál. Hlavní motivací bylo zvýšit úroveň a atraktivitu městské dopravy. Zatímco v jiných městech byly budovány konvenční tramvajové provozy, v Nancy se objevil dopravní systém, který (teoreticky) kombinuje výhody tramvaje a autobusu. Tím je myšlena vysoká přepravní kapacita, přesné vedení vozidla, ale zároveň lepší brzdná charakteristika způsobená vyšší adhezí a zejména nižší investiční náklady. Nám se spíše zdá, že kombi-

objekt překážku se ve vedeném úseku zjevně nevyužívá, ačkoliv jsme na „kolejích“ u nádraží viděli několik aut zasahujících do profilu. Řidič „tramvaje“ se skutečně choval jako řidič tramvaje a poctivě vyčkal, až auto z profilu odjede.



Obrovské potíže vznikly už v době zahájení provozu. Slavnostní zahájení provozu na velmi krátkém úseku bylo 8. prosince 2000, avšak pouze na jedno odpoledne. Pravidelnější provoz se datuje od 28. ledna 2001 (pouze odpoledne), respektive od 11. února 2001

(„tramvajová“ část), jsme nezpozorovali rychlost vyšší než 35 km/hod. Dilem je to dáno vedením v pěší zóně, ale v ulici, kde „tramvaj“ je vedena na vlastním tělese, působí nízká rychlost opravdu hrozně. Je velmi úlevné, když vozidlo opustí vedený úsek a rychlost se výrazně zvýší. To je pak ale vykoupeno zdoluhavým nakolejováním na speciálních nálevkovitých kolejnicích. Tuto nízkou rychlost (například oblouky u nádraží se pojíždějí krokem) jízlivě ocení pouze fotografové tohoto dopravního prostředku, poněvadž nemusejí nikam běhat. Je docela zábavné pozorovat řidiče sledujícího



svůj volant, který se v obloucích točí zcela sám. Některé vozy (asi z důvodu poruchy) jely se staženými sběrači na spalovací motor. Na „kolejích“ v pěší zóně to působilo velmi svérázně.

Je možné, že ani v Nancy nejsou spokojeni. Na internetových stránkách www.reseau-stan.com (psaných zřejmě pouze ve francouzském jazyce) není o tomto dopravním prostředku, natož o plánech na jeho rozvoj, pravděpodobně nic. Podle původních plánů měla linka č. 2 vzniknout v roce 2003 a linka č. 3 v roce 2006. Žádné stavební práce jsme nikde nespátřili, zato na několika ulicích smutně visí nepoužívané trolejové vedení po trolejbusích. Je-li jediným výsledkem „inovativních“ změn zrušení trolejbusového systému jako celku, tak je to velmi tristní výsledek.

Kombinace různých dopravních prostředků je dnes ve světě na vzestupu. Existují zjevně úspěšnější kombinace než v Nancy, například vlakotramvaj v Karlsruhe, či nedalekém Saarbrückenu (DP-KONTAKT již několikrát informoval). Vlakotramvaj umožňuje spojit kvalitní obsluhu center měst (výhoda tramvaje) a zároveň rychlé spojení se vzdálenějšími oblastmi regionů (výhoda vlaku). Tento dopravní prostředek velmi často využívá stávajících prvků infrastruktury, zejména regionální železnice, kterým „vdechne“ nový život...

Jak se bude dále v Nancy postupovat, nám není známo. Rozhodování nebude určitě jednoduché. Vybudovat tramvaje znamená popření všeho, navíc trať od Vélodrome po Vandoeuvre CHU Brabois je velmi strmá. Návrat ke konvenčnímu trolejbusu by z našeho pohledu návštěvníků byl dostatečně přínosný, a to včetně znovuoctvení dnes opuštěných linek.

Autoři článku přivítají jakékoli erudované připomínky a případnou diskuzi o tomto dopravním prostředku, který zjevně nesplnil očekávání do něj vkládaná.

Ing. Jan Šurovský, Ph. D. a Ing. Martin Jareš

nuje nevýhody téměř všech dopravních prostředků, zejména tramvaje a trolejbusu. Odstranění styku kolo – kolejnice v podobě kov – kov zvýšilo energetickou náročnost, místo toho pneumatiky způsobují neuvěřitelné „koleje“ v asfaltu, protože vozidlo jede ve vedeném úseku vždy zcela stejnou stopou. Teoretická možnost

(celodenně). I poté následovala dlouhá období, kdy po nehodách byl systém odstaven z provozu. Dosud je v provozu jediná linka označená T1.

Literatura tvrdí, že rychlost je 55 km/hod v „trolejbusové“ části a 70 km/hod v „tramvajové“ části. V praxi se věc jeví jinak: tam, kde se využívá vodící kolejnice



MHD o letních prázdninách



O letošních letních prázdninách, tj. od pátku 1. července do středy 31. srpna včetně platí v celé síti metra, na všech tramvajových linkách a na většině linek autobusových prázdninové jízdní řády. Tramvajová doprava bude v tomto období omezena též několika výlukami.

Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 40 až 90 vteřin vyjma linky B v koncových úsecích, kde se intervaly prodlužují ráno na 6,5 minuty a odpoledne na 8 minut. O sobotách a nedělích se intervaly mezi vlaky nemění.

Na lince B v pracovní dny ráno jede každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, dopoledne a odpoledne přibližně do 16.00 hodin jede každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská.

Tramvaje

Intervaly mezi spoji se v pracovní dny prodlužují o 2 minuty s výjimkou linky č. 9, u níž se intervaly prodlužují o 1 minutu. O sobotách a nedělích se intervaly tramvajových linek nemění. Linka č. 7 je celodenně vedena v trase Kotlářka – Ústřední dílny DP. Linky č. 13 a 21 nejsou v provozu. V souvislosti s výlukami je o prázdninách zrušena i linka č. 19.

Po celé prázdniny bude z důvodu rekonstrukce Sokolovské ulice vyloučen tramvajový provoz v úseku Balaběnka – Vozovna Hloubětín. Tato výluka byla zahájena již 1. června, tramvajový provoz má být obnoven 28. října. V úseku Palmovka – Poštovská je zavedena v pracovní dny náhradní autobusová doprava X-8, v úseku Palmovka – Lehovec jezdí v nepřetržitém pro-

vozu náhradní autobusová doprava X-19.

Od 1. do 25. července včetně se uskuteční výměna poslední části kolejové konstrukce na křižovatce ulic Zenklova a Na Žertvách, provoz bude vyloučen v úseku Palmovka – Divadlo Pod Palmovkou a v přímých směrech na uvedené křižovatce. Linky č. 8 a 24 budou ukončeny na Palmovce, lin-

ka č. 12 pojedí z Palmovky na Kubánské náměstí jako náhrada za zrušenou linku č. 19. Do zastávky Ládví bude prodloužena linka č. 17, linka č. 15 pojedí od Letné polokružně přes Vltavskou, Ortenovo náměstí a Výstaviště zpět na Letnou, linka č. 25 též polokružně v opačném směru.

Linka č. 54 bude odkloněna na Vápenku, linka č. 55 k nádraží Libeň. V Zenklově ulici u křižovatky s ulicí Na Hrázi bude umístěn povrchový kolejový přejezd pro ukončení linek č. 35 od vozovny Kobylisy a č. 36 z Břežiněveské.

Od 26. července do ukončení provozu dne 31. srpna bude rekonstruována kolejová křižovatka Palmovka s vyloučením tramvajového provozu v úsecích Ohrada – Palmovka a Invalidovna – Palmovka.

Linka č. 8 pojedí od Podbavy jednosměrným objezdem přes Hlávkův a Štefáníkův most zpět do Podbavy. Linka č. 10 bude odkloněna na Vápenku a v úseku Palmovka – Vozovna Kobylisy nahrazena linkou č. 12.

Z Kubánského náměstí přes Želivského a Ohradu na Spojovací bude prodloužena linka č. 6 jako náhrada zrušené linky č. 19. Linka č. 24 bude ukončena na provizorním povrchovém přejezdu u zastávky Invalidovna, v úseku Palmovka – Ládví ji nahradí linka č. 1. Linka č. 54 pojedí z Palmovky k vozovně Kobylisy, linka č. 55 bude ukončena na Vápence.

Náhradní dopravu v trase Palmovka – Spojovací – Ohrada – Palmovka zajistí v nepřetržitém provozu linka X-1, mezi Florencí a Palmovkou pojedí v noci linka X-52.

Poslední prázdninovou výlukou je od 30. července

do 5. srpna včetně oprava trati v Letenské ulici a na Malostranském náměstí. Linka č. 12 bude při této výluce ukončena od Holešovic objezdem přes Čechův a Mánesův most. Linky č. 18, 22, 23 a 57 pojedou přes Staroměstskou.



Linka č. 20 bude odkloněna přes Staroměstskou, Karlovo náměstí a Palackého náměstí a pojedí celodenně včetně sobot a nedělí na sídliště Barrandov. V pracovní dny ráno a odpoledne bude mimořádně v provozu linka č. 13 Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov.

Autobusy

Jízdní řády se mění jen u některých linek, intervaly mezi spoji se u těchto linek prodlužují v pracovní dny většinou v rozmezí 1 až 5 minut, výjimečně i více. O sobotách a nedělích dochází ke změnám intervalů jen u malého počtu linek.

Linky č. 143, 168, 277 a školní linky nejsou v provozu. Linka č. 357 nejede v úseku Hostivice, Staré Litovice – Chýně. Linka č. 155 je v provozu v pracovní dny od 18.00 do 23.30 hodin a o sobotách a nedělích celodenně. Linka č. 199 jede pouze v pracovní dny ráno a odpoledne, linka č. 233 je v provozu jen v pracovní dny od 5.00 do 22.00 hodin, linka č. 274 jen v pracovní dny ráno.

Na linkách č. 129, 241, 243 je mimo provoz zastávka Elišky Přemyslovny. Linka č. 359 nezajíždí do zastávky Suchdol.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek

Foto: Petr Malík

Trolejbusy v Ústí nad Labem



Mírové náměstí s kloubovým autobusem Škoda 15 Tr.

Po Hradci Králové, Děčíně a Pardubicích se stalo Ústí nad Labem v roce 1988 čtvrtým městem s trolejbusovým provozem na českém úseku Labe. Elektrická traktace se vrátila do města po osmnácti letech, jen tramvaje, které brázdily ulice města do roku 1970, vystřídal trolejbusy. V mezidobí obstarávaly městskou hromadnou dopravu v krajském městě pouze autobusy.

Slavnostním dnem pro ústecké trolejbusy byl 1. čer-

venec 1988. Ve 3.42 se začala psát jejich novodobá historie na provizorní odstavné ploše Severní Terasa. V tento čas nastoupila do práce první pracovní směna a ve 4.25 vyrazil na svou trať první trolejbus 14 Tr, za jehož volantem seděla řidička Eva Chourová.

Zkušební provoz probíhal už od podzimu roku 1987, kdy ústecký Dopravní podnik převzal pět standardních trolejbusů na nádraží Ústí nad Labem – západ. Kvalitní provoz potřebuje i své zázemí, a to našly trolejbusy v nové vozovně ve Všebořicích na severu města, která byla postavena v roce 1990.

První linkou, která v létě 1988 jezdila ulicemi Ústí nad Labem, byla „jedenapadesátka“ v trase Stříbrníky – Mírové náměstí – Holeměř. Jezdila pouze v pracovní dny a měla celodenní interval 20 minut. Další rozvoj ekologické dopravy na sebe nenechal dlouho čekat, a tak od roku 1989 přibývá linek i vozidel na ně vypravených. Trolejbusový provoz v Ústí nad Labem lze bez nadsázky nazvat nejprogressivnějším v celé České republice v posledních letech. Standardní, ale především kloubová vozidla, začínají jezdit i do čtvrtí města, kam nikdy tramvaje nejezdily.

V roce 1995 jezdilo ulicemi osm linek a nové století začali ústečtí dopraváci s deseti linkami. Podstatně se také rozrostl vozový park, z původních 5 vozů na dnešních 61, mezi nimiž najdeme i tři nízkopodlažní s označením 22 Tr ze Škody Ostrov.

Rozšiřování trolejbusových tratí pokračuje i v současnosti. V loňském roce byla zprovozněna odbočka k hypermarketu Globus na předměstí v Trmicích, na které jezdí linka č. 62, nahrazující v plném rozsahu autobusovou linku č. 2. V Trmicích již zvažují, kdy by mohl dorazit trolejbus i do středu obce, na Václavské náměstí.

Dalším loňským rozšířením byla trať spojující Bukov a Severní Terasu s Masarykovou nemocnicí, a tak poslední čtvrtí, kde nejezdí trolejbus, je Sřekov se svým proslulým hradem. Stavba je připravena včetně vydaného stavebního povolení, ale předpokládané náklady ve výši 100 milionů korun jsou zatím nad finanční možnosti města.

Text a foto: Jan Dvořák (redakčně upraveno)

Trolejbusový uzel u divadla v centru města.



Lanovka na Petřín překonala jarní problémy a chystá se na léto

Na základě schváleného harmonogramu byla zahájena kompletní velká dvacetiletá prohlídka a oprava lanové dráhy. Po vozech, kde byly práce dokončeny na podzim loňského roku, přišla na řadu strojevna. Nikdo nepředpokládal, že již první fáze prací v tomto unikátním zařízení přinese poměrně značné problémy. Výměna unavených a opotřebovaných součástí i částí ještě původního atypického strojního zařízení byla technicky velmi náročná, a to jak na výrobu, tak i následnou montáž. Právě práce na výrobě součástí a následné obtížné montážní a seřizovací práce byly hlavním důvodem prodloužení výluky lanové dráhy. Při zatěžkávacích zkouškách se projevil nepředpokládané potíže na nových pávních kluzných ložisek v oblasti hnací hřídele. Zaskrabávání kluzných ložisek, při kterém je nutno vždy kompletně rozebrat převodovou skříň a demontovat hnací hřídel, znamenalo značné zpomalení prací při opravě. Ruční nakládání a vykládání osmitunové zátěže do vozu patřilo k opravdovým „lahůdkám“. Výrobní a montážní firma Škoda GEAR operativně provedla několik úprav, ale ne všechny se zdařily podle našich představ. V současné době probíhá reklamační řízení na průnik oleje z ložisek do převodové skříně.



Provozovna však využila prodloužené výluky a provedla v rámci možností i část prací plánovaných na podzimní výluku. Nad rámec pravidelných kontrol a revizí to byla demontáž a úprava bezpečnostních brzd na vozech. Podzimní výluka bude i tak patřit k jedné z nejnáročnějších v novodobé historii lanové dráhy. Důvodem bude velký zásah do elektrické části v oblasti napájení a řízení. Dále bude provedena oprava kolejového svršku při vjezdu do stanice Petřín. Výše zmíněné práce včetně pravidelných kontrol a revizí maximálně vyplní časový prostor výluky. Nepříjemně se prodloužení výluky také dotklo většiny pracovníků, kterým bylo nařízeno čerpání dovolené.

- Po zkušebních jízdách a vyřešení všech problémů prokázala následná technicko bezpečnostní zkouška se zátěží bezpečnost a spolehlivost zařízení. Lanová dráha tak mohla zahájit svou další letní turistickou sezónu. První zatěžkávací zkouškou v nové sezóně je již tradičně 1. máj a ani letos tomu nebylo jinak. Lanovou dráhu navštívilo 9 628, doufejme, že spokojených zákazníků.
- Málokdo z nás si však uvědomuje, že 15. června 2005 to bylo již dvacet let od obnovení provozu naší

lanovky po nucené (rovněž dvacetileté) odstavce. Petřín tak díky lanovce již dvacet let opět patří k pravidelným výletním místům v Praze. Ačkoliv je lanovka stále součástí PID, převažuje v čím dál větší míře turistické využití. Od (znovu)zahájení provozu přepravila již 27 218 000 cestujících a ujela 618 000 km. Při kapacitě vozu 100 osob je zjevné, že je to úctyhodný výkon a lanovka se nemá za co stydět.

Neztratit svoji pozici, coby oblíbený dopravní prostředek nejen Pražanů, ale i návštěvníků Prahy, je jedním z hlavních cílů zaměstnanců provozovny.

Stanislav Laně, vedoucí provozovny
Foto: Provoz Tramvaje



Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka

Nejen městskou hromadnou dopravou živ je člověk. Proto vás chceme pozvat i do muzea našich kolegů – a konkurentů – z Českých drah (ČD). Železniční muzeum ČD se nachází v Lužné u Rakovníka, přesně v polovině železniční tratě z Prahy do Chomutova. Otevřené je od 30. dubna do 2. října 2005, v květnu v pátek, sobotu, neděli a ve svátek, od června do srpna každý den kromě pondělí a v září v sobotu, v neděli a ve svátek, a to vždy od 9.30 do 17.00 hodin. V muzeu uvidíte unikátní sbírku zejména hnacích železničních vozidel, ale na své si přijdou třeba i modeláři. Navíc je muzeum na okraji krávkolátských lesů, takže se jeho návštěva dá spojit s příjemným výletem do přírody.

Kromě výstavních aktivit bude muzeum i letos pořádat řadu dalších akcí. Nejzajímavější asi budou oslavy 150 let Buštěhradské dráhy, které proběhnou ve dnech 25. až 26. června, a kterých se mají zúčastnit všechny provozuschopné parní lokomotivy ze sbírek muzea! Podrobnější informace o muzeu a jednotlivých akcích naleznete na internetové adrese www.cd.cz/muzeum.

-jau-



Pohled na část sbírky parních lokomotiv v Železničním muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka.

V dnešním putování po německých „tramvajových“ městech se přesuneme do bývalé NDR, do města, které je hlavním městem spolkové země Thüringen a místními lidmi je až s překvapivou samozřejmostí nazýváno srdcem Německa a celé Evropy. Že jste to nikdy neslyšeli? Nevadí! I přesto vstupte v Erfurtu, ve městě pyšnicím se odkazy z doby Martina Luthera, na jehož stopy vás průvodce upozorní snad na každém kroku.

Historie

Vznik MHD v Erfurtu se datuje k roku 1883, kdy byl zahájen provoz koňky. Po následné elektrifikaci docházelo ke stálému rozšiřování sítě tramvajových tratí a rozsahu provozu a ve 20. letech minulého století do erfurtských ulic vyrazily i autobusy. Autobusové spoje tehdejšího erfurtského dopravního podniku obsluhovaly nejen území města, ale i regionální a dálkové trasy. Městští zastupitelé si již od počátku byli vědomi toho, že doprava je zásadním prvkem pro rozvoj města. Proto se vždy velice pečlivě snažili provázat a koordinovat rozvoj tras městské dopravy s rozvojem území a jeho funkčním využitím. Kromě rozšiřování sítě MHD byl kladen důraz na provázanost a koordinaci jízdních řádů i s regionální dopravou a na kvalitu vozového parku. Poválečné období znamenalo zestátnění erfurtského dopravního podniku, erfurtská MHD byla vytržena z regionálního působení a začala fungovat nezávisle a nekoordinovaně na ostatní síti. Naštěstí ale neztratila aktivní podporu a přístup ze strany města. Konec 60. let minulého století byl spojen s velkým urbanistickým rozvojem a s nárůstem obyvatel v severním a jihovýchodním okraji města výstavbou sídlišť, která trvala až do počátku 90. let 20. století. Tato sídliště se ale podařilo obslužit tramvajovou dopravou díky koordinované výstavbě nových tratí. Taktéž vozový park byl v letech 1978 až 1990 modernizován dodávkami celkem 156 vozů KT4D z produkce bývalé ČKD Tatra Smíchov, které byly pravidelně provozovány i sprážen ve trojicích.



Takto to v ulicích Erfurtu vypadalo v roce 1990...

Sjednocení Německa znamenalo pro obyvatele nemalé změny v životním stylu, nedílně spojené i s nárůstem individuální automobilové dopravy. Dopravní podnik se ze státního podniku změnil zpět na akciovou společnost, nastala možnost komplexní revize dopravního systému města s ohledem na urbanistické uspořádání a jeho budoucí vývoj. Vypracovaný generel rozvoje dopravy v kontextu s tehdejší urbanistickou situací a očekávaným rozvojem města položil v roce 1994 základ pro rekonstrukci a rozvoj tramvajového systému. Roku 1996 proběhlo začlenění dopravního podniku Erfurter Verkehrsbetriebe AG (EVAG) do skupiny společností vlastněných městem, čímž byla zajištěna silná finanční i strategická stabilita společnosti. Současně byl odstartován dlouhodobý proces přeměny starého tramvajového systému na systém moderní a atraktivní s cílem v roce 2010 dosáhnout z celkového počtu uskutečněných vnitroměstských cest poměru 40 % ve prospěch hromadné dopravy.

Základní data

Na obsluhovaném území o rozloze 270 km² a pro bezmála 200 tisíc obyvatel EVAG dnes provozuje 6 tramvajových linek tvořících páteř dopravní obsluhy a 39 linek autobusových, které na území města tramvaje lokálně doplňují (27 linek) i svým rozsahem zasahují do okolního regionu (8 linek). V provozu jsou i 4 školní linky a od dubna do října také dvě linky cyklobusů. Celkově linky dopravního podniku přepraví za rok 38,5 milionu cestujících, z toho 36,8 milionu na městských linkách.

Tramvajová síť o rozchodu 1000 mm má délku 85 km (jednokolejně) a čítá 189 zastávek a 109 kolejových výměn. Ze 70 % jsou úseky tramvajových tratí vedeny odděleně od individuální dopravy, a to na samostatných tělesech nebo pomocí fyzických zábran. Přibližně 5 km tratí je vedeno na pěších zónách.

Jak již bylo uvedeno, s totálními rekonstrukcemi tramvajových tratí bylo započato v roce 1996. V rámci rekonstrukcí je pro plně bezbariérový nástup cestujících prováděno zvýšení nástupních hran zastávek do úrovně shodné s výškou podlahy vozidla. Dnes je z celkového počtu takto upraveno 84 % tramvajových zastávek. Směr rozvoje nových úseků sledoval a i nadále sleduje urbanistický rozvoj města, který se přesunul do osy východ – západ. Od roku 1995 se tramvajová síť rozrostla celkem o 22 km. Nejaktuálnějším novým úsekem je prodloužení linky č. 4 k erfurtskému mezinárodnímu letišti a do nové přílehlé obchodní a rezidenční oblasti.

Zprovoznění tohoto úseku s 6 páry zastávek se uskutečnilo 21. června 2005. Dále by měla následovat výstavba úseku propojujícího současné tramvajové tratě na severu města. Tato akce je provázána s rozsáhlou modernizací sídlišť v daném prostoru, který bude v rámci možností nově urbanizován.

Rekonstrukce tramvajových tratí a výstavba nových úseků je samozřejmě spojena s celkovým ekonomickým zefektivněním provozu. I když délka tramvajové sítě neustále narůstá, díky kvalitním tramvajovým tratím, preferování vozidel MHD na světelných křižovatkách a vyhrazeným jízdním pruhům pro autobusy došlo k navýšení cestovní rychlosti a kratším oběžným dobám, klesá počet tramvajů i autobusů potřebných pro vypravení ve špičkách pracovních dní. Nemalé finanční úspory jsou pak spojeny i s úsporou řidičů a celkovým zefektivněním dopravního procesu, jak dokládá následující tabulka.

Úspory vozového parku při zefektivnění provozu tramvajových tratí

Rok	Délka tramvajové sítě v km (jednokolejně)	Počet tramvajů pro vypravení ve špičce	Počet autobusů pro vypravení ve špičce
1995	63,3	54	87
2005	85,2	47	65
2007	88,1	45	62

V rámci zefektivnění služeb celého dopravního podniku byl za 15 let redukován počet zaměstnanců o 50 %. Dnes společnost EVAG zaměstnává 570 zaměst-

Tramvaj



Trojice vozů KT4D ve firemních barvách společnosti EVAG.

nanců a i toto číslo vzhledem k očekávaným úsporám vozového parku ještě není konečné.

Vozový park

Vozový park tramvajů je tvořen 57 tramvajemi KT4D, 16 nízkopodlažními MG-T6D (nízkopodlažní část 70 %) od výrobce Duwag/Siemens a 31 nízkopodlažními tramvajemi Combino od výrobce Siemens, z nichž je 24 vozů o délce 30 m a zbývajících 7 vozů délky 20 m. Všechny tramvaje Combino jsou stoprocentně nízkopodlažní. Pro uspokojení přepravní poptávky cestujících jsou vozidla provozována samostatně nebo spojována do dvojic (všechny typy vozů), a běžně i pro náš provoz neobvyklých trojic (pouze typ KT4D).

Vozový park autobusů je složen ze 43 standardních autobusů, z toho je 29 nízkopodlažních. Kloubových autobusů společnost EVAG vlastní 40 a všechny jsou nízkopodlažní. Stejný trend v oblasti bezbariérovosti zastávek je nastolen i u autobusové dopravy, kdy z celkového počtu 422 zastávek na území města je pro bezbariérový nástup do vozidel bez pomocných ramp uzpůsobeno 182 zastávek (43 %). Na regionálních zastávkách je zatím upraveno 18 % z celkového počtu 154 zastávek.

Technickou základnou vozového parku jsou dvě tramvajové vozovny, z nichž je jedna společná i pro deponování autobusů. Pro odstavy autobusů slouží též ještě jedna odstavná plocha

Rozsah provozu

Rozsah denního provozu tramvajů je v pracovních dnech přibližně od 4.30 hodin do 24.00 hodin. Interval denních linek se ve špičkách pracovních dní pohybuje v rozmezí 7,5 až 15 minut, večer 15 až 30 minut. O víkendech je interval tramvajů zpravidla 15 minut. Přibližně od 23.00 do 4.00 hodin nastává provoz linek nočních, které mají shodné trasování i číselné označení jako linky denní, pouze u dvou tramvajových linek dochází k lokálním změnám trasování. V provozu je též několik autobusových linek. Centrálním přestupním místem, kde se setkávají všechny linky, je zastávka Anger v centru města. Celonoční provoz však všechny linky nemají.

Zajímavým prvkem v organizaci tramvajové dopravy je časová garance odjezdu spojů z celkem devíti zastávek, důležitých přestupních bodů, v časovém rozmezí



Do Erfurtu bylo od roku 1998 dodáno celkem 24 tramvajů Combino délky 30 metrů (foto) a 7 délek 20 metrů.

v Erfurtu



V roce 1994 vznikl plán rozvoje tramvajového systému do roku 2008. K naplnění cíle zbývá po červnovém otevření úseku linky č. 4 do Binderslebenu již jen úsek propojující současné tramvajové tratě v severní oblasti města.

21.00 až 4.00 hodin. V případě nedodržení pravidelného odjezdu a není-li cestujícím od momentu nahlášení do 20 minut zajištěno jiné tramvajové spojení do požadované zastávky, dopravní podnik proplatí účet za použití taxislužby.

Tarifní systém a ceny jízdného

Integrovaný systém hromadné dopravy v Erfurtu sahá do vzdálenosti přibližně 30 km od hranic města. Území je rozděleno do tří tarifních pásem, město Erfurt tvoří jedno pásmo (značeno žlutě). Cena jízdného je závislá na počtu projížděných pásem.

Nabídka jízdenek je velice pestrá, od klasické přestupní jízdenky pro jednu jízdu přes denní a skupinové jízdenky až k časovým jízdenkám pro abonenty a pro různá tarifní pásma. Nyní k jednotlivým jízdenkám podrobněji.

Klasická jednoduchá jízdenka platí pro jednu zónu jednu hodinu, od dvou zón se platnost prodlužuje na dvě hodiny. Na jízdenku lze po dobu platnosti libovolně přestupovat, ale pozor, nelze na ni cestovat zpátečním směrem. Cena jízdenky pro cestu ve městě činí 1,40 €, v jedné vnější zóně 1,10 € a pro město a první vnější zónu 2,30 €. Tyto základní jízdenky jsou nabízeny i v balíčku po pěti za zvýhodněnou cenu – pět jízdenek pro cesty ve městě za 5,70 €, pro město a první zónu je cena balíčku 9,70 €.

Pro celodenní cestování jsou určeny denní jízdenky. Pro jednu osobu je v nabídce jízdenka pojmenovaná Regiomobil, která umožňuje použití i vlakové dopravy. Cena této jízdenky je 3,50 €, pro dvě pásma 5,00 € a pro celou integrovanou oblast 6,00 €. Jízdenka platí do 6.00 hodin následujícího dne ode dne označení. Pro skupinu do pěti osob je určena skupinová celodenní jízdenka vydávaná pouze pro oblast města, jejíž cena je 8,00 € a platí do 3.00 hodin následujícího dne.

Pro pravidelné cestování jsou připraveny týdenní jízdenky platné celý kalendářní týden s cenou 12,50 € pro cesty v pásmu města. Měsíční jízdenky jsou rozděleny na klasickou jízdenku platnou celý kalendářní měsíc s cenou 39 € a na měsíční jízdenku s platností v pracovních dnech od 9.00 hodin do 3.00 hodin následujícího pracovního dne, o víkendech a svátcích je jízdenka platná celý den. Cena časově omezené měsíční jízdenky je 35,30 €. Dále je nabízena jízdenka čtvrtletní za 110 € a jízdenka roční, která je obdobně jako měsíční rozdělena na klasickou jízdenku platnou nepřetržitě s cenou 390 € a na roční jízdenku platnou v pracovních dnech od 9.00 hodin s cenou 353 €. Všechny časové jízdenky jsou platné do 12.00 hodin následujícího dne po dni vypršení platnosti.

Pro stálé zákazníky je pod heslem „12 měsíců jezdíte a jen 10 zaplatíte“ připraven věrnostní program založený na bázi zvýhodněných měsíčních abonentních jízdenek, nabízených buď s celodenní platností nebo s platností od 9. hodiny ránní. Cestující za jízdenky platí bezhotovostně měsíčními platbami z účtu nebo mohou částku za 12 měsíců uhradit najednou. Jízdenky pak obdrží poštou, nebo si je osobně vyzvednou v informačních a prodejních centrech společnosti EVAG. Abonentní jízdenky umožňují držitelům ve všední dny od 19 hodin a o volných dnech celodenně cestovat s dalšími osobami, aniž by tyto osoby musely platit jízdné. Celkový počet osob cestujících na jednu jízdenku je omezen na čtyři, z toho mohou být maximálně dvě osoby starší 14 let. Na jízdenku je možné přepravovat zdarma i zavazadla nebo kola, která jinak podléhají placení dovozného. Ve spolupráci s dalšími společnostmi jsou abonentním cestujícím v rámci abonentního klubu, jehož členy se cestující stanou automaticky při zaregistrování do abonentního programu, nabízeny i zvýhodněné vstupenky na různé kulturní, sportovní a společenské akce. Cena měsíční abonentní jízdenky je 32,50 €, u jízdenky s platností od 9.00 hodin 29,42 €. Heslo zmiňované v úvodu tohoto odstavce tedy platí ve srovnání s klasickou měsíční jízdenkou.



Tramvaj typu MGT6D právě projíždí pěší zónou v centru města.

Combino – jak dál?

Na první pohled by se mohlo zdát, že v erfurtské MHD je vše ideální – za aktivní podpory města se síť kolejové dopravy kontinuálně rekonstruuje a prodlužuje, služby pro cestující jak v oblasti informování tak i v nabídce jízdenek jsou na vysoké úrovni, vozový park je zmodernizován nízkopodlažními tramvajemi a autobusy. Ale právě nové nízkopodlažní tramvaje Combino jsou pro Erfurt v současné době kamenem úrazu. Vůbec první vozy tohoto typu modulární tramvaje byly uvedeny do provozu v roce 1998, Erfurt svá Combina přivítal o dva roky později. Článekové tramvaje s hliníkovou skříní jsou konstruovány na principu lehce vyměnitelných, šroubovaných částí v případě poškození. Toto řešení bylo navrženo pro zjednodušení a zkrácení časového trvání opravě poškozené části. Zatížení v provozních podmínkách však dodatečně ukázalo, že pevné spojení dílů vozidla neodolává tlakům a silám vznikajícím při provozu a v určitých místech skříně vozidla (spojení střechy a podlahy s kostrou) nastává nečekaná únava materiálu. Tramvaje byly v zájmu bezpečnosti cestujících vyřazeny z provozu. Vyloučení Combin způsobilo řadu komplikací s nedostatečným počtem vozů pro vypravení, neboť nahrazené tramvaje KT4D byly mezi tím odprodány do jiných dopravních podniků měst střední a východní Evropy.

Ve spolupráci s výrobcem, firmou Siemens, byl stanoven následující postup. Každý vůz prošel důkladným přezkoumáním speciálním rentgenem, následovalo dosazení tlumičů a pohyblivých ložisek místo pevného uchycení příčných ramen. Došlo tak k redukci kroutivé síly a snížení torzního zatížení působícího na skříně vozidla. Tato fáze byla ke konci roku 2004 dokončena a část vozidel byla opětovně uvedena do provozu za zpřísněných technických kontrol. Dlouhodobé řešení problému zahrnuje odlehčení skříně vozidla na spojích pomocí tlumičů, lokální zesílení skříně obzvláště na krajních portálech konstrukce, stejně tak jako zesílení spojení bočnic se střechou a podlahou vozidla. Uvedená opatření jsou právě aplikována na pěti erfurtských tramvajích, které budou následně tvrdě testovány, aby prokázaly správnost vypočítaného zatížení a pevnosti skříně při provozu, potvrzené nezávislým znalcem. Další krok spočívá v experimentálním dokázání pevnosti vozové skříně, které musí potvrdit certifikovaná státní zkušebna. Po této proceduře by měly začít přípravy pro provedení úprav na zbývajících tramvajích.

Přejme tedy Erfurtu brzké vyřešení problémů s nízkopodlažními tramvajemi a doufejme, že Praha bude po dodání nových nízkopodlažních tramvajích podobných problémů ušetřena.

Ing. Martin Březina, technický úsek

KULTURNÍ TIPY NA ČERVENEC

Jak už bývá v kulturních tipech zvykem, vypravíme se v letních měsících i za hranice Prahy. Pojdme se tedy podívat na stručný výběr toho, co nám přinese červenec.

FILM

Od 1. do 9. července proběhne **40. Mezinárodní filmový festival Karlovy Vary**. Jeho program představí divákům na 200 nových filmů natočených v průběhu uplynulého roku (2004 až 2005) v zemích celého světa. Většina těchto filmů bude uvedena v České republice poprvé. Vedle tradičních programových sekcí se mohou návštěvníci festivalu i letos těšit na zajímavé retrospektivy a díla výjimečných světových tvůrců.

Do soutěžní sekce byl z našich filmů zařazen snímek režiséra Martina Šulíka *Sluneční stát*.

Dva obsahově i formálně velmi rozdílné filmy, které spojuje autorská ambice obrazového zpracování, budou mít svou českou premiéru v Karlových Varech v Hlavním programu – mimo soutěž. Festival by rád uctil tvorbu britského režiséra Michaela Radforda, letošního prezidenta Hlavní poroty, uvedením jeho nejnovějšího filmu *Kupec benátský*. V rámci slavnostního zakončení festivalu pak bude promítán nový film kultovního amerického režiséra Roberta Rodriueze *Sin City – Město hříchu*. Z retrospektiv a „pocť“ uvedme alespoň počtu režisérovi Jiřímu Krejčíkovi, filmové veličině Robertu Redfordovi či „bergmanovské“ herečce Liv Ullmannové. Více na www.mffkv.cz.

Do kin pak tento měsíc přichází např. film režiséra Christophera Nolana o počátku legendy zjevení bojovníka proti temným silám v Gotham City – *Batman začíná* (www.batmanzacina.cz) nebo horor režiséra

Jaume Colleta-Serry **Dům voskových figurín** (www.voskovefiguriny.cz).

DIVADLO

K létu už tradičně patří divadelní vystoupení v prostorách Nejvyššího purkrabství Pražského hradu v rámci **Letních Shakespeareovských slavností**, které letos chystají patrně nejpestřejší program v celé festivalové historii. Kromě dvou repríz se tento rok připravují hned tři premiéry: nové představení Shakespeareovi šašci, komedie *Večer tříkrálový* v režii Viktora Polesného a program doplní i několik představení Kupce benátského v hlavní roli s Bolkem Polívkou. Pořadatelé počítají rovněž s uvedením loňské premiéry *Romeo a Julie* v režii Martina Huby. Pro velký zájem diváků se už třetí sezónu zopakuje také *Hamlet* v titulní roli s Jiřím Langmajerem. Červencový program a další informace najdete na www.shakespeare.cz.

HUDBA

Kromě pražských koncertů zajímavých světových interpretů (12. července „pamětničtí“ **Eric Burdon & The Animals** v Lucerna Music baru, 13. července elektronicko taneční **Underworld** v Parku Kolbenova nebo 14. července ethno taneční **Asian Dub Foundation** v Roxy) se chystají samozřejmě nejružnější hudební festivaly.

Folková **Zahrada 2005** v Náměstí na Haně nabídne ve dnech 2. až 5. července třeba *Vlastu Redla*, *Kamelot*, *Koňaboj*, *Fleret* a *Jarmilu Šulákovou*, *Jablkoň*, *Traband* a mnohé další. Více na www.folkcountrry.cz.

Ve dnech 4. až 6. července proběhne v Českém Brodě již 11. ročník festivalu **Rock For People**. Hlavními

hvězdami jsou letos američtí *Garbage* s charismatickou zpěvačkou Shirley Manson, finští „humoristé“ *Lenin* *grad Cowboys* a němečtí punkoví *Die Toten Hosen*, ale představí se i spousta dalších zajímavých kapel. Více na www.rockforpeople.cz.

Od 8. do 10. července ožije svým dalším ročníkem festival **Colours Of**



festival **Colours Of Ostrava**. Tentokrát se na něm objeví mj. kapely jako *Trans-Global Underground*, *Fun-Da-Mental*, *Monkey Business*, *Đeti deště* nebo *George Clinton Parliament/Funkadelic*. Podrobnosti hledejte na www.colours.cz.

Letošní přehlídka **Masters Of Rock** (15. – 17. července

v areálu likérky *Rudolf Jelínek* ve *Vizovicích*) má své hlavní hvězdy v amerických *Manowar*, finských *Nightwish* nebo pro určitý okruh fanoušků kulturních brazilských „šilencích“ *Ratos de Porao*. Vše najdete na www.mastersofrock.cz.

No, a na konci července, konkrétněji od 23. do 30. července proběhne v Náměstí nad Oslavou tradiční **Folkové prázdniny**. O účinkujících festivalu (například hudebníci z *Irska*, *Skotska* a *Walesu*, *Mohsin Mortaba* z *Bangladěše*, *Traband*, *Tara Fuki* nebo *Jiří Stivín*) a podrobnějším programu se dozvíte na www.folkoveprazdniny.cz.

-mis-

26. ročník fotbalového turnaje Autobusů



Nejlepší brankář turnaje Petr Janoušek.

Ve dnech 27. až 29. května se uskutečnil již 26. ročník fotbalového turnaje o pohár *Autobusů Dopravního podniku*. Tentokrát se uskutečnil v rekreačním zařízení *Nuzice*. Přestože bylo počasí pro tento druh sportu extrémně horké, pochvalovali si všichni účastníci zázemí, které bylo vytvořeno v podobě ubytování a stravování v tomto rekreačním zařízení.

Někteří účastníci vzpomínali na své pobyty v tomto rekreačním zařízení umístěném v překrásné přírodní scénérii na břehu řeky *Lužnice* mezi městy *Bechyně* a *Týnem nad Vltavou*, když zde trávili pro ně nezapomenutelné časy dětské radosti z volného pobytu v přírodě a poznávání její krásy. Několikrát vyslovili obavy, že pro dopraváky by byl přímo tragédií prodej tohoto zařízení, a to zejména pro budoucí nastupující generaci. I takové informace se mezi zaměstnanci *Autobusů* povídají v souvislosti s probíhající přeměnou podniku.

Ráz letního počasí znamenal pro účastníky fotbalového turnaje přiblížení pocitů letních dovolených a volnosti. Fotbalový turnaj byl odehrán ve sportovním areálu *FC Bechyně*. Přestože se základní skupiny odehrály na nekvalitním tréninkovém hřišti (vysušené, tvrdé a nerovné hřiště), bylo pro účastníky fotbalového turnaje odměnou odehrání finálových zápasů na překrásném travnatém pažitě hlavního hřiště *FC Bechyně*.

Celý turnaj proběhl v duchu vzájemné hráčské ohleduplnosti a korektnosti, přestože v některých momentech se vznášela nad hřištěm ostrá kritika hráčů nad některými výroky rozhodčích zápasů. Však také někteří hráči za svá plamenná vyjádření měli možnost zblízka vidět kartu žluté, ba dokonce i červené barvy. Co by to bylo za fotbalový turnaj, který by si hráči nemohli prožít při jednotlivých utkáních se všemi projevy, které ke koloritu těchto turnajů dozajista patří. Možná, že k těmto vypjatým vyjádřením napomohlo nesnesitelné vedro a žhnoucí sluníčko, které tak rozpalovalo hlavy některých hráčů víc, než je

zdrávo. Nakonec základní skupiny proběhly bez dalších komplikací a určily pořadí jednotlivých fotbalových družstev. Protože se utkání o 5. místo mělo uskutečnit na tréninkovém hřišti, mužstva se vzhledem k terénu domluvila, že utkání již nebude odehráno. Jednalo se o mužstva provozovny *Klíčov* a bývalé garáže *Dejvice*.

V zápase o 3. a 4. místo se utkala mužstva provozovny *Hostivaře* a *Kačerova*. Utkání po dramatické boji skončilo těsným vítězstvím provozovny *Hostivař*. O vítězi rozhodla nakonec přesná střela nejlepšího hráče turnaje *Martina Felixe*. Tak se mužstvu *Hostivaře* podařilo obhájit loňské třetí místo.

Ve finálovém utkání turnaje se střetlo mužstvo provozovny *Vršovice* obhajující vítězství z minulého roku a velké překvapení turnaje – mužstvo provozovny *Řepy*, které se svojí nesmírnou bojovností

Nejlepší střelec turnaje *Martin Dolejší* z vítězného *vršovického* týmu.



a houževnatostí probodovalo do vysněného finále. Mužstvo *Řep* pokračovalo ve svých výkonech a bylo mužstvu provozovny *Vršovice* více než vyrovnaným soupeřem. V závěru finálového utkání se podařilo hráčům provozovny *Řepy* vyrovnat a za svoji houževnatost, bojovnost a zejména za hráčské a fotbalové srdce si vynutili penalťový rozstřel o určení celkového vítěze turnaje. Je třeba podotknout, že obě mužstva nechala na hřišti po dobu 2 x 30 minut všechny své síly a fotbalový um. Nakonec se štěstěna přiklonila na stranu obhájce poháru, a tak se vítězem stalo po zásluze fotbalové mužstvo, které v průběhu celého turnaje podalo nejvyrovnanější a nejkompaktnější výkony. Tak byl završen 26. ročník fotbalového turnaje o pohár *Autobusů*. Účastníci při vyhlášení výsledků vyslovovali přání dalšího pořádání ročníku v rekreačním zařízení v *Nuzicích* a na hřišti *FC Bechyně* s jedinou



Vítězné družstvo provozovny Vršovice.

podmínkou, že tréninkové hřiště na základě příslibu fotbalových činovníků bude do příštího roku obnoveno. Nemusím ani podotýkat, že nejkrásnější zážitky prožili hráči a doprovod mužstev při večerním sezení

nejen před zahájením fotbalového turnaje, ale i při oslavách postupu do utkání o celkové pořadí. Že bylo živo, je nasnadě. Určitě to nezpůsobila voda značky Mattoni, ale možnost si při setkání říci vše nové, co se v průběhu roku událo. A důkazem, že toho, co si museli

účastníci říci, nebylo rozhodně málo, bylo společné „pocecání“ až do ranního rozednění. I tato společná sezení již neodmyslitelně patří k tradici tohoto dopravnického turnaje. A k tomu, aby vše bylo v nejlepším pořádku, patří dozajista dobrá kuchyně. Proto si dovoluji poděkovat personálu kuchyně a jejímu šéfovi Toníku Otcovskému za všechny účastníky turnaje. Ano, tato třešnička na dortu završila úspěšnost celého fotbalového turnaje a ukázala v plné síle krásu všech těch dopraváků, kteří se jakoukoliv formou přičinili k vytvoření neopakovatelného společného zážitku a prožití krásných chvil mezi krásnými lidmi. Všem ještě jednou velké poděkování za vytvoření krásného a příjemného prostředí.

Celkové pořadí mužstev ve 26. ročníku fotbalového turnaje Autobusů: 1. provozovna Vršovice (obhájce vítězství z roku 2004), 2. provozovna Řepy, 3. provozovna Hostivař, 4. provozovna Kačerov, 5. až 6. provozovna Klíčov a bývalá garáž Dejvice.

Nejlepší hráč fotbalového turnaje: Martin Felix (provozovna Hostivař), **nejlepší střelec:** Martin Dolejší (provozovna Vršovice) 4 branky, **nejlepší brankář:** Petr Janošek (provozovna Řepy). **Bc. Stanislav Havlík, předseda odborové organizace Autobusy**

Žáci v Drážďanech

Již více než 6 let má naše škola pracovní i kolegiální vztahy s výukovým střediskem Dopravního podniku města Drážďany (DVB AG Dresden). Vzájemné návštěvy a stáže jsou tedy již součástí našeho školního života.

Výsledkem je nejen vzájemné kulturní a jazykové obohacení obou zúčastněných stran, ale především dnes, kdy je naše republika členem Evropské unie a dochází ke sblížení a prolínání všech oblastí života sousedních zemí, je každá takováto aktivita velice užitečná, a to především pro mladou generaci.

10. a 11. května se uskutečnil reciproční zájezd do partnerské školy, kterého se zúčastnilo 22 žáků a 4 učitelé.

Němečtí přátelé se opět ukázali jako výborní hostitelé a naše návštěva byla pečlivě připravena. Dvoudenní program byl naplánován tak, že jsme využili každé minuty našeho pobytu. Ihned po příjezdu se uskutečnila prohlídka nejen školy – dílen i učeben teoretické výuky, ale i rozsáhlého moderního komplexu autobusových garáží s veškerým servisním zázemím. V ústřední budově DVB AG Dresden jsme byli přijati ředitelem podniku panem Credé a jeho zástupkyní paní Lauschke, kteří nám v přednášce doplněné diapozitivy představili celý podnik po stránce ekonomické, provozní i společenské.

Navštívili jsme „srdce“ Dopravního podniku – dispečink pro řízení MHD, který řídí celou městskou dopravu autobusů i tramvají. V moderní vozovně na periferii města, která je jednou z nejmodernějších servisních oprav a provozoven tramvají v celém Německu, jsme byli informováni o tom, že generální opravy tramvají se zadávají výrobcům, a běžné opravy probíhají zejména v noci, takže provozovna je řízena maximálně ekonomicky.

V podvečer jsme byli pozváni do sportovního centra; v krásném podnikovém sportovním areálu bylo uspořádáno fotbalové a volejbalové klání našich a domácích žáků. Pak se grilovalo a povídalo. Zde bylo nanevšest užitečné poznání, jak důležitou roli hraje dnes znalost cizích jazyků. Došlo i na srovnání našeho a německého školství. Rozdílů jsou patrně zejména v učňovském školství.

Je více propojeno s praxí, žáci nemají na rozdíl od našich v osnovách zařazené všeobecné předměty, a to ani mateřský jazyk! Více času tráví v dílnách než ve škole. Je viditelné propojení teorie a praxe.

Vyšetřil se čas i na paměťhodnosti Drážďan, dnes již zcela obnoveného města plného parků a zeleně. Dalším zážitkem byl pro nás pohled na celé město z vyhlídky, na kterou jsme vyjeli lanovkou. Lanová dráha patří též Dopravnímu podniku, takže o její historii i současnosti jsme se dozvěděli vše potřebné. Viděli jsme i její strojovnu.

Dalším dopravním prostředkem byl velký parník „Dresden“, patří k labské flotile Weisse Flotte, která

ŠKOLNÍ STRÍPKY

zajišťuje mimo jiné i plavby až k nám do Ústí nad Labem. Pohled z řeky na předměstí se zámky na stránkách byl velmi fotogenický, stejně jako historická část města, kde plavba skončila.

Program byl doslova „nabitý“ a na podzim, kdy přijedou na oplátku němečtí žáci k nám, budeme mít příležitost našim německým kolegům ukázat naši školu, dílenské zázemí a případně některou provozovnu pražského Dopravního podniku a pochopitelně i to, jak je Praha krásná.

Pro maturanty začaly prázdniny

Prázdniny již začaly pro žáky posledních ročníků střední průmyslové školy, žáky čtyřletých maturitních oborů a nástavbového studia, kteří úspěšně složili maturitní zkoušky. Ti, kteří byli úspěšní, si prázdniny jistě užívají, ti, kteří svými znalostmi maturitní komise nepřesvědčili o svých znalostech, jistě volno využijí k prohloubení svých vědomostí, které budou opět před maturitními komisemi obhajovat v září.

Svůj tříletý návrat do školních lavic úspěšně ukončili také žáci dálkového nástavbového studia. Těm patří uznání nejvyšší – při pracovním vytížení a rodinných starostech se „upsat“ na tři roky školy a úspěšně studium dokončit vyžaduje jistou vůli a sebekázeň.

Maturitní zkoušky měly velmi dobrou úroveň a s vyznamenáním je ukončilo 28 žáků denního studia a 11 dálkových.

Střední průmyslová škola

4A: Dominik Effenberg, Tomáš Ferenčuk, Marian Chotár, Václav Kubáč, Aleš Novotný, Petr Smejkal a Michal Vašák.

4C: David Dienstbier, Jan Horský, Jan Ivan, Václav Mach, Josef Martinec a Jan Mátl.

Čtyřletý studijní obor

EN4: Jakub Tyl a Michal Vokáč.

Denní nástavbové studium

D2A: David Antonů a Jaroslav Bába.

ED2: Jakub Kozel, Jan Jirgl, Michal Jirka a Martin Šinkner.

PD2: Jitka Ctiborová, Barbora Knotková, Martina Krátká, Petra Paszkiewiczová, Kateřina Raková, Kateřina Valentová a Jana Valášková.

Dálkové nástavbové studium

D3C: Pavel Bartoš, Michal Jošt, Martin Ohem a René Richter.

E3C: Vladimír Frencl, Jan Hrabánek, Karel Kobera, Jiří Korint, Martin Marek, Petr Nekovář a Pavel Pospíšil. Gratulujeme!

Soutěž Automechanik Junior 2005

Celostátní kolo soutěže Automechanik Junior 2005, kterého se zúčastnilo 30 žáků 3. ročníku oboru automechanik, kteří reprezentovali učiliště z celé republiky, se konalo v Mladé Boleslavi. Soutěžící z pořádkujícího učiliště se soutěže zúčastnili, ale pouze mimo hodnocení.

Z regionálních soutěží postupovali do celostátního kola vždy 2 nejlepší žáci, z regionu Praha byl jedním ze dvou postupujících žáků reprezentant naší školy Petr Dyntar.

Soutěžilo se 2 dny, a to v teoretickém testu, poznávací a praktické části. Celá akce byla pořádkující školou velmi dobře organizačně zajištěna.

Vyhlášení vítězů soutěže se konalo v Muzeu automobilky Škoda v multimediálním sále za účasti představitelů SAČR, závodu na výrobu automobilů Škoda Auto Mladá Boleslav, pořádkující školy a ředitelů všech zúčastněných škol. Naš žák se umístil na hezkém 11. místě s minimální bodovou ztrátou na lépe umístěné soutěžící.

Každý ze zúčastněných žáků si odnesl hodnotné ceny – například RC modely automobilů praktické nářadí. Nejlepší odjeli na nových horských kolech.

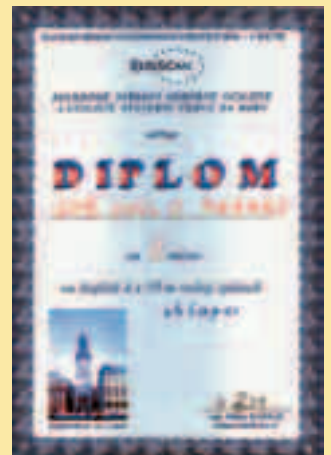
Plavecké závody

24. a 25. května se konal v Pardubicích již 5. ročník plaveckých přeborů soukromých středních škol ČR pod záštitou Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR a Sdružení soukromých škol Čech, Moravy a Slezska.

Naši školu reprezentovali 4 žáci – Jan Kratochvíl, Pavel Daněk, Lukáš Beránek a Marek Petráček a nutno dodat, že jejich účast byla velmi úspěšná.

Ve štafetě 4x50 m volný způsob obsadili 1. místo, 1. místo obsadil na trati 50 m motýlek Jan Kratochvíl, který byl první i v závodě 50 m kraul. V disciplíně 50 m prsa byl Lukáš Beránek druhý.

Celkově náš tým obsadil v konkurenci 10 soukromých škol z celé České republiky 2. místo. -sou-



V rámci celoevropské kampaně zaměřené na snížení pracovní úrazovosti a nehodovosti ve vnitrozávodové dopravě probíhá v tomto roce na území České republiky akce Inspektorátu bezpečnosti práce (IBP) pod názvem „Dodržování předpisů k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví zaměstnanců při práci a sjednaných pracovních podmínek ve vnitrozávodové dopravě“. Kontrola se zaměřila na objekty nejen malých a středních firem, ale zejména na objekty velkých společností, jako jsou letiště Ruzyně, nákladová nádraží Českých drah a podobně. Kontrola v Dopravním podniku proběhla od 7. dubna do 20. května letošního roku za přítomnosti tříčlenné komise inspektorů státního odborného dozoru Milana



Kontrola Inspektorátu bezpečnosti práce

Mikeše, Františka Mareše a Zuzany Schlibenerové. Paní Schlibenerová byla inspektorkou na problematiku vleček, pan Mareš na problematiku zdvihacích zařízení a pan Mikeš na obecnou problematiku vnitrozávodové dopravy.

Při této kontrole, kdy byly navštíveny inspektoři vybrané objekty, a to depo Kačerov, depo Hostivař, Opravná tramvaj, skladové prostory v Hostivaři, Ústřední dílny autobusů, bylo zjištěno 20 závad, které se oficiálně objevily v závěrečném protokolu IBP. Nad rámec těchto 20 závad bylo poukázáno na další drobné nedostatky, které je třeba z hlediska BOZP lépe ošetřit, ale tyto zpráva neuvádí, byly pouze oddělením BOZP zaslány na vědomí kompetentním útvarům, aby zajistily jejich nápravu. Z nahlášených 20 závad bylo ještě v průběhu kontroly 12 závad odstraněno.

Vzhledem k obrovským provozům, nezanedbatelnému počtu zaměstnanců Dopravního podniku a nalezení relativně malého počtu nedostatků komise dospěla k závěru, že není nutný sankční postih pro Dopravní podnik. V Rozhodnutí IBP je pouze nařízení k odstranění zbylých závad v termínu do 31. července 2005. Pro představu jsou to závady tohoto charakteru: oddělení dopravní cesty pro motorové vozíky a komunikace pro chodce, nové vyhodnocení rizika na skladové galerii, označení jeřábů ve výrobních halách evidenčními čísly, eliminace rizika střetu jeřábu se zaměstnanci a manipulačními vozíky v jeho manipulačním prostoru,

doložení zdravotní způsobilosti k výkonu práce v noci pro zaměstnance s občasnou noční prací, vypracování technologického postupu pro zajištění odstavených drážních vozidel na neprovozované vlečce a vypracování místního bezpečnostního předpisu pro zásady bezpečného chování pro tuto vlečku včetně posunu, nebo nedovolené uložení kolejnic v kolejisti.

Závěrem i přes více než uspokojivý závěr z inspekce státním odborným dozorem je třeba konstatovat, že pracovní prostředí kontrolovaných provozů bylo z hlediska BOZP vesměs ve chvályhodném stavu, ovšem pokud bychom si dovolili hodnotit chování jednotlivých zaměstnanců Dopravního podniku z hlediska BOZP, byly by výsledky i neradostné. Nerespektování bezpečnostních předpisů při manipulaci s vysokozdviznými nebo manipulačními vozíky, klíče ve startéru vysokozdvizného vozíku bez přítomnosti obsluhy, sváření bez svářečských brýlí s cigaretou v ústech, nemluvě o celkovém nedodržování zákazu kouření v opravárenských provozech s jasnými symboly zákazu nebyly zrovna tou nejlepší vizitkou odpovědného přístupu našich zaměstnanců. Jak to, že to jejich nadřízení nevidí? Nebo je to nezáměr o bezpečí své i ostatních? Bylo by hezké a účelné jednou pro vždy přijmout za svou dobře míněnou filozofii BOZP a vnímat ji jako pomocnou ruku nám všem.

Ing. Jana Janatková,
vedoucí oddělení BOZP

DOŠLO DO REDAKCE

Děkovný dopis

Vážený pane řediteli!

Dne 25. května v dopoledních hodinách cestovala moje manželka Monika Nechybová městskou hromadnou dopravou, konkrétně metrem linky B do stanice Zličín. Při vystupování na této stanici zapoměla ve vagonu metra kabelku, ve které měla klíče od domu, klíč od auta, všechny osobní doklady, platební kartu, mobilní telefon a peněženku s finanční hotovostí 1 500 Kč.

Skutečností je si kabelku v metru zapoměla, zjistila až v době, kdy ve stanici tato souprava metra již nebyla. Situace byla o to horší, že manželka zůstala v Praze bez telefonu, peněz, klíčů od auta a měla u sebe našeho ročního syna. Protože nebydlíme v Praze,

neměla se ani na koho obrátit.

Kupodivu se v naší republice nacházejí stále ještě slušní a poctiví lidé, jakým je i řidič soupravy metra č. 35 pan Jindřich Pařízek, který po prohlídce vagonů kabelku našel a přes mobilní telefon, který zůstal v kabelce se snažil kontaktovat někoho z telefonního seznamu. Podařilo se mu dovolat bratrovi mé manželky, se kterým se domluvil na vrácení nalezených věcí. Následně na to jsem se spojil s panem Pařízkem já a o dvě hodiny později jsem měl manželčinu kabelku již u sebe, a to s veškerým obsahem, který se v ní také původně nacházel. Nelze opomenout ani fakt, že pan Pařízek pro komunikaci se mnou použil svůj soukromý mobilní telefon a provolával vlastně své peníze. Ani si nedokážu domyslet důsledky, kdyby se kabelka nevrátila. Výměny zámek doma i u auta, obstarávání

nových dokladů, platební karty a to nejhorší, manželka s ročním dítětem samotná v Praze bez finančních prostředků a bez jakékoli pomoci.

Je až neuvěřitelné, že se najdou ještě tak poctiví lidé, jako je pan Jindřich Pařízek. Osobně se domnívám, že na takového zaměstnance musíte být právem hrdí, protože pan Pařízek nepomohl jen mě ženě a našemu dítěti, ale tím co pro nás udělal, dělá dobré jméno i samotnému Dopravnímu podniku. S ochotou a skromností, se kterou jsem se setkal poprvé v životě, se musím podělit i s vámi, a to i přesto, že mi pan Pařízek své jméno sdělil až po dlouhém naléhání a celou záležitost bral jako samozřejmost.

Proto vás, pane řediteli, prosím o předání mého vřelého poděkování panu Jindřichu Pařízkovi a po této zkušenosti věřím, že takovýchto poctivých zaměstnanců je v řadách Dopravního podniku více.

Ještě jednou mnohokrát děkuji.

Luděk Nechyba

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Internet v červenci? Kdo by vyseďával o dovolené v parném létu u počítače? Ale nebojte se, dnešní díl seriálu, mapujícího zajímavé internetové lokality, vás u rozzářené obrazovky nebude dlouho zdržovat. Připravili jsme několik tipů na adresy, které by se vám právě během prosluněné letní dovolené mohly hodit. Jejich společným jmenovatelem je totiž voda.

Pakliže si nedovedete představit léto bez pobytu u rybníka nebo na koupališti, ještě před odjezdem z Prahy (ale i v případě, že v hlavním městě zůstáváte) se podívejte na adresu www.koupani.cz/koupani. Najdete zde databázi více než jedenácti set koupališť v celé České republice. Stránky mají velmi jednoduchou grafiku a také jednoduché ovládání: stačí zvolit místo (město, okres), přidat můžete požadovaný typ koupaliště (přírodní, krytý bazén, přehrada), případně i další požadavky (například zda je koupaliště bezbariérově přístupné), a už můžete balit plavky a ručník. U jednotlivých koupališť naleznete vedle stručného popisu lokality a rozměrů vodní plochy také informace o možnosti občerstvení či sportovního vyžití, u bazénů otevírací dobu a cenu za vstup. Stránky nabízí rovněž seznam jedenačtyřiceti českých a moravských aquaparků i žebříčky nejlépe hodnocených koupališť.

Oblíbeným místem k vodním radovánkám bývájí přehrady. Víte, kolik se jich na našem území nalézá? Odpověď vám mohou poskytnout například stránky na adrese <http://blmbo.fjfi.cvut.cz/~hor-sky/prehrady/hlavni.html>. Jejich autor sestavil seznam, který čítá na 140 českých a moravských vodních nádrží. U jedenadvaceti z nich naleznete i podrobný popis s fotografiemi, u ostatních však kromě názvu žádné další údaje k dispozici nejsou. Obrátit se ale můžete na adresu <http://kocicak.mysteria.cz/prehrady/prehrady.htm> – u každé přehrady jsou k dispozici alespoň základní údaje (výška a délka hráze, rok dokončení, účel nádrže atd.).

Kdo dává přednost vodě tekoucí před stojatou a raději se po ní veze, než do ní leze, nechť se s důvěrou obrátí na adresu www.reky.cz (stránky jsou dostupné i z adresy www.raft.cz). Nalezne zde výborného vodáckého průvodce především po domácích potocích, bystřinách i veletocích, ale také po řekách v dalších třiceti státech. Ovládání je opět velmi jednoduché: vyberete si vodní tok a obratem se dovíte jeho délku, sjízdné úseky, aktuální stav sjízdnosti, předpokládanou dobu plavby a další důležité vodácké informace (nebezpečné úseky, možnost přepravy lodí vlakem,

přístup k řece, tábořiště). Na stránkách si přijdou na své vodáckí začátečníci i mazáci, vedle vyčerpávajícího servisu (včetně mapy českých řek, odkazů na obchody a půjčovny s vodáckou výbavou či vodáckého slovníku) slouží stránky jako permanentně aktualizovaná vývěska pro vodáky: najdete tu nabídky na volná místa v lodi, bazar vodáckých potřeb a pokud jste „na vodě“ něco ztratili, možná to objevíte v sekci „ztráty a nálezy“.

Slibně vyhlíží rovněž návštěva serveru www.ceske-reky.cz (dostupného též z adresy www.padlo.cz). Je připravován zcela jiným způsobem – jeho autoři se rozhodli věnovat zevrubnou pozornost osmi tuzemským řekám, které patří mezi vodácky nejzajímavější a nejnavštěvovanější. Vedle čistě vodáckého servisu nabízejí stránky i množství informací o okolí toku (přílehlé obce, kulturní akce, turistické a cyklistické cíle). Bohužel, zatím jde spíše o přání než skutečnost a značná část sekcí teprve čeká na svou obsahovou náplň. Chuť si můžete vysprobat na adrese <http://tochy.webpark.cz>, jež se zaměřuje především na rafting. Doporučit ji lze zájemcům o české i evropské raftařské lokality a také úplným začátečníkům, kteří zde naleznou pěkně zpracovanou tabulku hodnocení obtížnosti vodáckých terénů. -mš-

Důchodová problematika

Vím, že jste o vdoveckých důchodech již psali, ale protože se mě to netýkalo, tak jsem tuto problematiku nečetl. Nyní jsem ale v dubnu odověl. K 31. srpnu 2005 jsem chtěl odejít do starobního důchodu. Manželka již důchod pobírala. Budu mít nárok na důchod po manželce a v jaké výši? Její důchod byl 8 830 Kč. Bude mít vliv na výši důchodu po manželce skutečnost, že budu od 1. září 2005 pobírat svůj starobní důchod?

Ano, budete mít nárok na vdovecký důchod po manželce. Pokud ještě nebudete pobírat svůj starobní důchod, bude vdovecký důchod činit jednu polovinu starobního důchodu manželky (po odečtení pevné částky 1 400 Kč), tj. 8 830 Kč minus 1 400 Kč = 7 430 Kč, a z této Vám náleží jedna polovina, tj. 7 430 : 2 = 3 715 Kč.

Váš vdovecký důchod bude tedy činit 3 715 Kč + pevná částka 1 400 Kč, tj. 5 115 Kč. Tento vdovecký důchod ve výši 5 115 Kč budete pobírat do doby, než začnete pobírat svůj starobní důchod.

V případě, že od 1. září 2005 začnete pobírat svůj starobní důchod, máte od 1. září 2005 při souběhu důchodů nárok pouze na polovinu vdoveckého důchodu (opět bez částky 1 400 Kč), tj. 3 715 : 2 = 1 857,50, tj. 1 858 Kč. K vašemu starobnímu důchodu budete tedy dostávat vdovecký důchod ve výši 1 858 Kč. Pro informaci uvádím, že pevná částka (základní výměra) ve výši 1 400 Kč náleží při souběhu důchodů vždy jen jednou. Dále obecně platí, že při souběhu starobního (nebo plného invalidního) důchodu s vdoveckým nebo s vdovským důchodem, náleží vyšší důchod v plné výši a z druhého jedna polovina jeho procentní výměry.

Obdržel jsem z České správy sociálního zabezpečení potvrzení o dobách mého pojištění. Chybí mi

tam však doba mého denního studia na průmyslové škole – ale jen částečně, dále celá doba vojenské základní služby, která navazovala hned na studium a ještě 6 měsíců, kdy jsem byl bez zaměstnání v evidenci na Úřadu práce před nástupem k Dopravnímu podniku. Komu mám doklady na tuto chybějící dobu předložit? Nebo je mám zaslat přímo na Českou správu sociálního zabezpečení? Do důchodu bych chtěl odejít až příští rok.

Potvrzení o pojištěných dobách z České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25 (dále jen ČSSZ), je vlastně první fáze řízení o přiznání důchodu a probíhá již v období před vznikem nároku na starobní důchod bez ohledu na to, zda si o důchod požádáte či nikoliv. Jejím účelem je podat každému přibližně 1 až 2 roky před vznikem nároku na starobní důchod pouze informaci o tom, o jakých dobách jeho pojištění (zaměstnání, studia, vojny a další) jsou v ČSSZ vedeny záznamy. Jedná se o výpis pojištěných dob, tzv. „Předstihové důchodové řízení“.

Každý zaměstnavatel je ze zákona povinen pro své zaměstnance (1 až 2 roky před vznikem nároku na starobní důchod) požádat na předepsaném tiskopise ČSSZ o výpis těchto pojištěných dob. ČSSZ zasílá pak výpis přímo občanovi (nikoliv zaměstnavateli) na adresu jeho trvalého bydliště. V tomto výpisu je uveden přehled dob pojištění, které má ČSSZ ve své evidenci, a též přehled neprokázané doby, tj. doby, kterou ČSSZ ve své evidenci nemá. Na základě tohoto výpisu by si každý měl zajistit potřebné doklady a potvrzení o chybějící době, která je ve výpisu uvedena jako doba neprokázaná. Výpis je třeba uschovat, neboť se přikládá k žádosti o starobní důchod.

Získané doklady a potvrzení o neprokázané době, která vám na výpisu chybí, ve vašem případě maturitní vysvědčení, potvrzení o základní vojenské službě (výpis nebo vojenská knížka) a potvrzení

z Úřadu práce o vedení v evidenci nezaměstnaných, se v žádném případě nezasílají na ČSSZ, ale každý si je ponechá u sebe do doby, než si bude žádat o starobní důchod – přikládají se až k vlastní žádosti o starobní důchod.

Pokud předstihové řízení z nejrůznějších důvodů neproběhne, a výpis pojištěných dob nemáte, není to na překážku tomu, aby mohla být sepsána žádost o přiznání starobního důchodu.

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

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61, mobil 607 720 871, e-mail: bajerovah@dpp.cz.

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor

Možnost přivýdělků osob vedených v evidenci uchazečů o zaměstnání

Podle § 25 odst. 3 zákona č. 425/2004 o zaměstnanosti může být „u úřadu práce“ zařazen a veden jako uchazeč o zaměstnání i ten, kdo:

a. vykonává činnost na základě pracovního nebo služebního poměru, pokud je tato činnost vykonávána v rozsahu kratším než polovina stanovené týdenní pracovní doby a měsíční výdělek je nižší než polovina minimální mzdy,

b. vykonává činnost na základě dohod konaných mimo pracovní poměr (tj. dohoda o provedení práce a dohoda o pracovní činnosti), pokud za období, na které byly sjednány, měsíční odměna nebo průměrná odměna je nižší než polovina minimální mzdy.

Minimální mzda je v současné době 7 185 Kč, polovina minimální mzdy představuje částku 3 593 Kč. To znamená, že občan může být zařazen a veden v evidenci uchazečů o zaměstnání, může pobírat i případ-

nou „podporu v nezaměstnanosti“, je-li jeho měsíční výdělek 5 592 Kč a nižší.

Měsíčním výdělkem se rozumí hrubý výdělek zaměstnance před odečtením zálohy na daň z příjmů fyzických osob, pojistného na sociální zabezpečení a pojistného na zdravotní pojištění.

Co se týče poloviny pracovní doby, bude to v praxi znamenat, že uchazeč, pokud naváže pracovní poměr se zaměstnavatelem, který má stanovenou týdenní pracovní dobu na 40 hodin, může vykonávat činnost pouze v rozsahu kratším než 20 hodin. U mladistvého do 16 let půjde o méně než 15 hodin.

Uchazeč o zaměstnání je povinen úřadu práce výkon činnosti, její rozsah a výši odměny ohlásit a doložit. V případě výkonu více činností se pro účely splnění podmínky měsíčního výdělků odměny počítají.

Dále výkon činnosti nesmí být překážkou pro poskytování součinnosti úřadu práce při zprostředkování

vhodného zaměstnání a pro přijetí nabídky vhodného zaměstnání.

Důležité upozornění:

Úřad práce vyřadí uchazeče o zaměstnání z evidencí uchazečů, jestliže nastala některá z výše uvedených skutečností bránících zařazení nebo vedení v evidenci, jako například uchazeč o zaměstnání vykonával činnost na základě pracovního poměru v rozsahu vyšším než polovina stanovené týdenní pracovní doby, s měsíčním hrubým výdělkem vyšším než 3 592 Kč, neohlásil nebo nedoložil úřadu práce výkon této činnosti, její rozsah, výši odměny.

Vyřazení z evidencí se provede dnem, kdy nastala některá z výše uvedených skutečností. Do podpůrní doby se započítává doba, po kterou byl uchazeč vyřazen z evidencí, a to v délce 3 měsíců ode dne vyřazení.

Byla-li uchazeči o zaměstnání jeho zaviněním poskytnuta podpora v nezaměstnanosti neoprávněně, je povinen ji úřadu práce vrátit.

Ing. Alena Vaňková, obchodně-ekonomický úsek, telefon 296 192 359

Konference Základní odborové organizace DP Praha-ředitelství

V úterý 7. června 2005 se sešli delegáti, zastupující 147 členů Základní odborové organizace DP Praha-ředitelství na své konferenci, aby rozhodli dosavadní činnost organizace a zvolili nový Závodní výbor. Z pozvaných 27 delegátů se zúčastnilo 26, tj. 96,2 %. Po nezbytném schválení programu, zvolení předsednictva a pracovní komise si delegáti vyslechli zprávu předsedy dosavadního Závodního výboru ing. Arnošta Stechera, ve které bylo konstatováno, že odborová organizace se úspěšně podílí na odborářské práci v rámci naší akciové společnosti a vyvíjí různé aktivity ve prospěch svých členů i všech zaměstnanců ředitelství, jejichž počet

se transformací systému řízení akciové společnosti významně zvýšil.

Delegáti jednomyslně zvolili nový Závodní výbor ve složení Josef Černošský, ing. Adéla Fliegelová, Jarmila Georgieva Jiroutová, Hana Junková, Zdeňka Králová, Jaroslav Renda, Karel Sauer a ing. Eva Smolařová z nichž na následující schůzi Závodního výboru byla ing. Eva Smolařová, zvolena novou předsedkyní.

Delegáti také souhlasili s tím, aby revizorem účtů odborové organizace byl i nadále František Jeníček. V diskuzi zazněly náměty na zlepšení činnosti a také názory na probíhající transformaci a očekávaný vývoj v Dopravním podniku. Na závěr konference přijali

delegáti usnesení, ve kterém uložili Závodnímu výboru pokračovat ve spolupráci s ostatními odborovými organizacemi v Dopravním podniku v prosazování oprávněných zájmů a požadavků zaměstnanců v kolektivním vyjednávání na rok 2006 a také sledovat dodržování pracovních podmínek zaměstnanců při probíhající transformaci.

Dosavadnímu předsedovi ing. Arnoštu Stecherovi, který v květnu 2005 odešel do zaslouženého důchodu, poděkovali delegáti za vykonanou práci pro odborovou organizaci a popřáli mu pevné zdraví do dalších let.

Josef Černošský, místopředseda Závodního výboru DP Praha-ředitelství



Řeka Vltava, jeden ze symbolů našeho hlavního města, je odedávna velkou komunikační překážkou, kterou se naši předkové vždy snažili překonat. V dávných dobách posloužily brody, později přívozy a nakonec mosty. Bez mnohých z nich se neobejde ani městská hromadná doprava. Krátký seriál nám představí zatím mosty vltavské, ať již spojují oba břehy, nebo jen zprostředkují spojení na nějaký ostrov. Postupovat budeme po proudu řeky, tedy od jihu k severu.

Most Závodu míru

Ke Zbraslavi patří i malá část zvaná Závist, která se nachází na pravém břehu Vltavy. V souvislosti se stavbou železniční tratě Modřany – Dobříš, která měla mít právě zde nádraží, bylo nezbytné postavit místo dosavadního přívozu most. Náklady na stavbu činily 136 tisíc zlatých. Jednalo se o železný příhradový most dlouhý 146 m, o třech polích (42 + 65 + 42 m) a výšce 8,4 m nad hladinou. Přesné datum uvedení do provozu se zatím nepodařilo zjistit. Výnos c. k. místodržitelství o mýtném byl vydán 29. srpna 1896;

lze tedy předpokládat, že krátce po té se most užíval. Chodec zaplatil za cestu přes most 2 krejčary. Mýtné se zde platilo až do roku 1934 (budka výběrčího byla na levé, tj. zbraslavské straně).

Přes most jezdila i veřejná doprava. První doloženou linkou je koněspřežné poštovní spojení mezi nádražím a Zbraslavským náměstím, které existovalo v letech 1902 – 1933. Nelze sice vyloučit krátkodobou existenci autobusové linky Modřany – Štěchovice ve 30. letech (spolehlivé prameny nejsou k dispozici), ale prvním prokazatelně doloženým autobusovým spojením je linka ČSAD č. 01123 Modřany – Radotín, zavedená 31. května 1959, ze které se vyvinula pozdější linka MHD č. 245. V roce 1964 byl starý most nahrazen novým, umístěným o něco severněji.

Nový silniční most o délce 194 m a podjezdové výšce 14,13 m ve středu oblouku byl dán do provozu 6. června 1964. Při stavbě oblouku se nepoužilo obvyklé dřevěné bednění, ale ocelové síťové pletivo. Ocelová výztuž oblouku byla navržena jako příhradová konstrukce, která nesla nejen svoji váhu, ale také váhu mokrého betonu. Most dostal oficiální pojmenování Závodu míru, podle tehdy velmi populárního cyklistického závodu, který tudíž v době dokončení projížděl. Kromě výše zmíněné linky ČSAD tu právě v roce 1964 začala jezdit i linka 01143A Lipence – Modřany, ze které v roce 1979 vznikla linka MHD č. 240. Dnes tedy z linek MHD jezdí jen č. 165 (od roku 1984).

Branický most (železniční)

Úkolem železničního mostu z Malé Chuchle do Hodkoviček bylo odvést nákladovou dopravu z tratí vedoucích do centra. Jeho stavba probíhala v letech 1950 – 1955 a výstavba jednoho z pravobřežních pilířů si vyžádala dílčí přeložku železniční tratě Nusle – Modřany. Zatěžkávací zkouška mostu se uskutečnila v roce 1955 a uvádí se, že při ní málem vyjela při závěrečné rychlostní zkoušce souprava

z kolejí, protože na pravobřežním konci mostu koleje končily. Trať ve směru k železniční stanici Praha-Krč nad branickým pivovarem ještě nebyla hotová. Provoz tu byl zahájen až 30. června 1964 (podle jiných údajů 10. května) současně s celou novou železniční tratí Radotín – Krč – Vršovice. Most zdaleka nemá význam, který mu byl původně přisuzován. Ačkoli je stavěn jako dvoukolejný, byla na něm původně instalována jen jedna kolej, později byla položena i druhá kolej, ale protože se ukázalo, že most má malou nosnost, byla opět snesena. Dnes tedy má opět jen jednu kolej na severní straně.

Most překonává nejen Vltavu, ale vlastně celé vl-

Železobetonový most má 15 obloukových polí o rozpětí 53,3 m a dosahuje délky 950 m. Dosahuje výšky až 19 m nad hladinou normální vody. V ose mostu je cesta pro pěší, na kterou je přístup po železobetonovém schodišti – na straně chuchelské u Strakonické ulice, na straně branické u Pikovické ulice. Od svého vzniku je dodnes tato pěší trasa hojně využívána. Nad Strakonickou je stavebně založeno odbočení do svého času projektované železniční tratě Chuchle – Hlubočepy, která měla vést tunelem.

Barrandovský most

Most pod Barrandovem se stavěl od roku 1978. Velké změny doznaly oba břehy, na nichž se stavěly mimoúrovňové křižovatky. Na jižní polovině mostu byl zahájen provoz už 20. září 1983. Jezdilo se zde obousměrně a obě předmostí měla dlouho provizorní podobu. Na branické straně byla úrovnňová křižovatka s ulicí Na Mlejnkou (současně byla dána do provozu část Jižní spojky), na hlubočepské straně byla obousměrná provizorní rampa pro spojení mostu a centra, také dnešní nájezdová rampa od Chuchle se používala obousměrně. Teprve 15. prosince 1983 po mostě začaly jezdit první dvě městské autobusové linky, č. 192 a 197. V říjnu 1985 zde přibýlo napojení tzv. barrandovské výstupní komunikace (ulice K Barrandovu). Od 8. června 1987 byla na branické straně pro automobily v provozu nová pobřežní komunikace pod mostem (Modřanská), ale dál existovala úrovnňová křižovatka Na Mlejnkou. Nejtěžší provizorní období pro motoristy přišlo 15. srpna 1988, kdy byl zahájen provoz na nové, severní polovině mostu, avšak i zde obousměrný. Z Barrandova na Smíchov motoristé museli po jižní polovině mostu do Braníku, do Modřanské, podjet most, ulicí Na Mlejnkou na severní polovinu mostu a po ní na Smíchov. Po mostě se tak jelo dvakrát! Tato opatření trvala do 22. září, kdy se dočasně znovu jezdilo jen po polovině jižní. Veškeré trampoty motoristů skončily 2. listopadu 1988 odpoledne, kdy se neoficiálně začalo jezdit po celém mostě (tj. po obou polovinách) i po všech zbývajících rampách. Následující den byl slavnostně zahájen provoz oficiálně.

Most je z předpjatého betonu, tvoří ho dva pásy, tj. poloviny mostu, na společných pilířích. Vlastní most je dlouhý 352 m. Je to spojitý nosník o šesti polích (45 + 66 + 72 + 71 + 61 + 34 m) s proměnnou výškou i šířkou. V nejužším místě je široký 40 metrů a v každém směru jsou na něm čtyři jízdní pruhy. Je nejširší ze všech pražských mostů. Podjezdová výška je 11,7 m. Vůči Vltavě je postaven v úhlu 53 stupňů.

Barrandovský most byl v roce 2004 druhou nejzatíženější pražskou komunikací, po které projíždělo denně 125 tisíc vozidel! Dlouhé kolony vozidel, především ve směru od Jižní spojky, jsou tu samozřejmostí. Křižovatka Strakonická – Barrandovský most byla třetí nejzatíženější mimoúrovňovou křižovatkou v Praze (167 tisíc vozidel za den).

Mosty na Císařskou louku

V září roku 1901 byly dány do provozu dva vltavské mosty nedaleko smíchovského lihovaru, které nevedly přes celou řeku, ale jen přes jižní ústí nového vorového přístavu. Byly to dva železné příhradové mosty o délce 30 m, silniční široký 7,45 m, jednokolejný železniční 4,75 m. Samotný přístav byl uveden do provozu až v roce 1903. Podjezdová výška byla 6,3 m. Železniční vlečka, respektive její větev vedoucí na most, byla zrušena asi v roce 1951 při stavbě nové výpadovky do Chuchle a její most byl snesen. Silniční most slouží pro obsluhu Císařské louky dodnes.

Most na Veslařský ostrov

Zajímavou stavbou je další most lokálního významu, který od roku 1958 slouží k obsluze Veslařského ostrova. Při jeho stavbě, prováděné vlastně na zkoušku, byla totiž u nás poprvé použita metoda letmé betonáže. Most má tři pole o rozpětí 12,75 + 45 + 12,55 m (celková délka 70,3 m). Vozovka je široká jen 2,5 m, po obou stranách jsou chodníky široké 1,5 m. Podjezdová výška mostu je 5,8 m.

-pf-

1. ČÁST



Foto: Petr Malík

Když se v první polovině 60. let 20. století stávala nová komunikace, která měla odvést průjezdnou dopravu mimo centrum Zbraslavi (dnešní ulice K Přehradám), bylo nutné starý železný most nahradit novým, který by překonával nejen Vltavu, ale i novou silnici.

tavské údolí mezi Malou Chuchlí a Hodkovičkami, tj. včetně malochuchelských ulic Zbraslavské a Podjezd, dvoukolejně železniční tratě Praha – Plzeň, Strakonické, rozsáhlého branického pobřeží s ulicí Modřanskou (včetně tramvajové tratě), Pikovickou a železniční tratí Nusle – Modřany.

Dětský den

V sobotu 28. května zorganizovala ZO OSD Motol pro děti svých zaměstnanců dětský den. Z přihlášených šedesáti účastníků akce se sice někteří omluvili, přesto se však dohromady téměř padesátka dětí i dospělých sešla o deváté hodině ranní před branami Zoologické zahrady v Troji.

Počasí účastníkům akce přálo – podle vyjádření některých z nich až přespříliš (tento den padaly v Praze teplotní rekordy) – a dopolední část dne patřila prohlídce zoologické zahrady. Velkému zájmu se těšil především nový pavilon indonéské džungle a zážitkem pro děti byla kromě zvířat také lanovka.

Odpoledne pak v nedaleké Stromovce bylo ve

znamení soutěží a her. Především děti (ale nejen ty, zaskotačili si i někteří z dospělých) soutěžily v jízdě na koloběžkách, házely míčem, rybařskými pruty lovily sladké odměny z pomyslného rybníčku, stavěly – to s přispěním tatínků – balzová letadélka, malovaly na asfalt, skákaly v pytlích či proháněly hokejkou míček po slalomové dráze, aby svůj „samostatný nájezd“ zakončily vsítním „touše do branky“ a za své snažení byly odměňovány diplomy a nějakým pamlskem.

Poslední částí dne pak byla vyhlídková jízda tramvají, která ze smyčky Výstaviště vyrazila na svou pouť Prahou krátce po čtrnácté hodině. Slíbena sice byla historická tramvaj, nicméně tu se (pravděpodobně pro velký zájem o vyhlídkové jízdy metropolí) v tento skvostný den zajistit nepodařilo, nicméně ratolesti motolských odborářů se s modrou tramvají 5500, „Sluníčkem“, svezli s nezmenšeným elánem.

Celá akce pak skončila ve střešovické vozovně v Muzeu MHD. Předseda ZO OSD Motol Jiří Zabloudil ji posléze a snad až příliš skromně zhodnotil slovy: „Myslím, že to ušlo.“ Radost zúčastněných dětí však s takto lakonickým vyjádřením v nejmenším nekomponovala. V nejbližší budoucnosti tato odborová organizace chystá výlet do Koněpruských jeskyní, připravuje turnaje v tenisu a v nohejbalu a nakonec, pravděpodobně v září tohoto roku, i víkendovou rekreaci na Šumavě.

Budou-li se tyto akce podobat té ze soboty končícího května, pak se motolští mají opravdu nač těšit.

-an-
Foto:
Pavel Ďuran
a Jiří Zabloudil



NAPSALI O NÁS

Právo (11. 6. 2005)

Dopravní podnik je se svou prací spokojen

Po dlouhé době nová tramvajová trať na Barrandov, rozšiřování metra, výměna starých autobusů za moderní nízkopodlažní vozidla mimo jiné vedly v posledních letech k výraznému zvýšení úrovně cestování městskou hromadnou dopravou v Praze. Tak hodnotí pražský Dopravní podnik své účinkování v metropoli v materiálu, který provádí připravované drastické zdražení jízdného. Zpráva Dopravního podniku o dění v posledních letech vyzdvihuje také investice do struktury MHD. Organizační změny v podniku i zvládnutí situace při katastrofální povodni téměř před třemi roky učinily z DP respektovanou přepravní organizaci srovnatelnou s obdobnými společnostmi v metropolích západní Evropy. Dokument vznikl v souvislosti se zdražením

jízdenek od 1. července a uvádí důvody tohoto kroku, který vyvolal nevoli mezi cestujícími.

MF Dnes (11. 6. 2005)

Agresivita útočnicků se v metropoli zvyšuje

V posledních letech přibývá případů, při kterých nepřičetní nebo zfetovaní lidé ohrožují obyvatele hlavního města. Podle psychiatrů se zvyšuje agresivita útočnicků a lidé by tak při jejich „zneškodňování“ měli být velmi opatrní. Poslední případ se stal 9. června, kdy nepřičetný muž ohrožoval pistolí cestující v autobusové lince číslo 253. Policistům i záchranářům nadával a vyhrožoval, že vystřelí všechny obyvatele Kladna. Jen díky duchapřítomnosti cestujících a řidiče autobusu se nikomu nic nestalo a jedenatřicetiletého „šílence“ před příjezdem policie zneškodnili.

MF Dnes (10. 6. 2005)

Muž se procházel tunelem metra

„To jsem fakt nevěděl, že se to nesmí. U nás na Moravě žádné metro nemáme,“ tak vysvětloval policistům jedenadvacetiletý muž, proč se ráno vydal na pěší túru ze stanice metra Můstek na trati B směrem k Náměstí Republiky. Vlaky kvůli němu nejezdily zhruba deset minut. Opilý mladík slezl po osmé hodině na Můstku z nástupiště do kolejiště a tunelem kráčel pryč. Opilce však uviděl dozorcí stanice, který nechal zastavit dopravu a zavolal policisty. Ti potom mladíka zadrželi v tunelu nedaleko stanice Náměstí Republiky. Muž, který se vydal na prohlídku tunelů, měl obrovské štěstí. To, že si ho všimli pracovníci podzemní dráhy, mu zachránilo život. V tomto úseku totiž jezdí vlaky osmdesátikilometrovou rychlostí a strojevedoucí je schopen uvidět postavu pouze na krátkou vzdálenost, na které nemá šanci zastavit.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Africký stát; pražský podnik; atletické náčiní; zkušební vrt do země; zástava (obecně).

– B. I. díl tajenky. – C. Český prozaik; potupa; herecká hvězda; drobný hmyz; ouha. – D. Judův syn; silná černá káva; naklíčené zrno; vězení; druh papouška. – E. Národ; mlhovitý výpar; kaprovitá ryba; vosková buňky; staroegyptský bůh. – F. Zkratka airplane; bomba; potok (nářečně); doutnák (zastarale); planeta. – G. Velké dveře; Zeyerův hrdina; druh papouška; uhnívat; značka osmia. – H. Svatební květina; alelomorfa; druh lemura; lihovina z rýže; mámení (knižně). – I. Judský král; domácí Olga; velké bolesti; schůzka; bývalý brazilský fotbalista. – J. Hle (nářečně); ženské jméno; tvrz (řídce); svazek roští; šplhavý pták. – K. 2. díl tajenky. – L. Vzácný plyn; japonský porcelán; žilná tekutina; zvykové právo; stromový porost.

SVISLE: 1. Volání na kočku; jméno norských králů; mořská vydra. – 2. Sarmati; krmmík; spojka. – 3. Fáze skoku; africká antilopa; nejvyšší karta. – 4. Svislá jeskyně; slepice (expresivně); bůh Germánů. – 5. Období; členka rodiny; důkaz nevin. – 6. Iničiály filozofa Kanta; vysoký kopec; slitina Fe + Al; dovednost. – 7. Manilské konopí; směna (slovensky); ruský souhlas. – 8. Písečný přesyp; husarský kabát; keř (slovensky). – 9. Běloveská kyselka; přirozená pryskyřice; chlapi. – 10. Předložka; bahenní pták; bahenní pták. – 11. Zánět sliznice; lihovina z mléka; SPZ Třebíče. – 12. Nejspíš; velké podnosy; části vozů. – 13. Patro stodoly; chování (zastarale); situace. – 14. Vozkům povel; široký vchod; štíhlá palma. – 15. Římských 550; klam; klus koně; předložka. – 16. Písemný posudek; had; číslovka. – 17. Boj (zastarale); jméno psa; divadelní úloha. – 18. Citoslovce

pochopení; karetní trumf; vyznamenání. – 19. Značka neodymu; z toho důvodu; řady stromů. – 20. Krutovláde; řadová číslovka; tlakový stroj.

Pomůcka: alela, alit, alura, imari.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 6/2005: Láska zmůže mnoho, peníze všechno. (Portugalské přísloví)

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



Utopený podjezd

s kanály, které mají tendenci se ucpávat. Po úmorných, tři dny trvajících vedrech se v pondělí 30. května 2005 naplnila prognóza meteorologů – obloha se zatáhla ocelově šedivými mraky, zvedl se prudký vítr, rozpálenou dlažbu metropole spláchl přívalový déšť, na asfalt zabubnovaly kroupy – pro tramvajové linky číslo 5, 9, a 26 se tato kombinace ukázala být téměř smrtící.

V půl třetí odpoledne zastavila před jezerem špinavé vody zmíněného podjez-

Po odčerpání vody na kolejích zůstaly nánosy listů, větvi a bláta. Ty se – to už při obnoveném provozu – likvidovaly ještě ve dvaadvacet hodin. Poměrně krátká bouřka tak v pondělí na konci května způsobila pražskému Dopravnímu podniku problémy hned na několika místech najednou: kromě výpadků napětí, což byly komplikace menšího rozsahu, silný víchř vyvrátil ve Dvorcích strom, který poškodil dráty trolejového vedení. Náhradní autobusy tak musely být v Praze nasazeny ve stejném okamžiku na dvou místech najednou.

-an-

Tramvajový podjezd mezi zastávkami Husinecká a Hlavní nádraží pod Bulharem je místo položené poměrně hluboko, nejnižší pod okolním terénem. Navíc



du první souprava.

Výše uvedené linky byly provozním dispečinkem tramvají odkloněny a během dvaceti minut byla v Seifertově ulici zavedena náhradní autobusová doprava. Na místě mimořádné události zasahoval hasičský záchranný sbor Dopravního podniku, jemuž se podařilo koleje mezi zastávkami Husinecká a Hlavní nádraží zprovoznit až po osmnácté hodině. Ing. Michal Wowesný, vedoucí této jednotky, k tomu vysvětlil:

„Zásah trval dlouho vzhledem k tomu, že v lokalitě bylo velké množství vody a také vinou faktu, že kanálová vpusť se neustále ucpávala nánosem listů a větví z kolejíště. Poprvé jsme při zásahu nasadili nové turbínové čerpadlo AWG, díky kterému se podařilo celou akci ještě urychlit.“



Myslím si, že jednou za čas se každý z nás má šanci podívat někam za hranice naší republiky, kde také může využívat městskou hromadnou dopravu. Já se v takové chvíli snažím koukat okolo sebe, co naši kolegové v zahraničí dělají jinak a zda bychom něco podobného nemohli zavést u nás.

Nejsou to žádné velké věci. Nejednám s kolegy z dopravních podniků, jen se snažím dívat okolo sebe jako obyčejný cestující. Pokud se dostanete do francouzské metropole, zcela jistě budete používat metro nebo tzv. rychlé metro RER. Ať nastoupíte do libovolného vozu, vždy máte nad dveřmi schéma dané linky, ostatní síť je pouze vyjmenována. Podle mapky, kterou dostanete u každého prodejce jízdenek u vstupu do stanice, se velice rychle orientujete; kam jedete a kolik stanic vám zbývá do výstupu či přestupu.

Na schématu jsou vyznačeny i přestupy na metro či RER. Když jsem toto schéma viděl, vzpomněl jsem si, že my máme nade dveřmi také schéma sítě, ale vždy celé. Ale v současné době už máme pro každou linku metra jiné vozy. Na „céčku“ jezdí nové, na „áčku“ modernizované a na běčku staré. Proto navrhuji kompletní schéma nechat pouze nad jedněmi dveřmi a nad druhé dát právě podrobné schéma té které linky

POSTŘEHY VLASTNÍMA OČIMA

s vyznačenými významnými přestupními vazbami na povrchovou dopravu.

Jasně jsem si vědom úskalí, které tento návrh má, a to jsou výluky tramvají, které mnohdy velmi často mění trasy linek, a tak by se velmi často musela měnit i schémata. Možná ne měnit, ale opravovat. Možná by se našel způsob, jak uvedený zádrhel ve prospěch cestující veřejnosti upravit, nevím.

V pařížských autobusech jsem si všiml podobných schémat, ale ještě daleko podrobnějších. Jsou v nich vyznačeny ulice, kterými linka jede, dokonce jsou vyznačeny i směry tam a zpět, pokud se pořízené ulice neshodují. Nechybí ani návazné ulice, a tak si můžete zkontrolovat, když jedete do nějaké ulice, zda je lepší vystoupit ve stanici A či B.

Taková schémata by zcela jistě ulehčila cestování i v Praze, a tak bychom jejich zavedení mohli alespoň vyzkoušet na některých autobusových linkách. Ty přecejenom neprocházejí tak častými změnami jako tramvajové. Navíc podobná schémata jsou potom prezentována i na jízdních řádech...

Poté mě v autobusech zaujal elektronický informační systém. Od toho pražského se liší v tom, že poskytuje informace v barvě zelené místo červené. I když i to může být z hlediska psychologů závažný problém, raději se zmíním o další drobnosti. Jednou za čas se na displeji objevil časový údaj, za jak dlouho dojedeme do cílové, případně jiné významné přestupní stanice.

Nevím, zda jsou publikovány údaje z jízdního řádu nebo jsou údaje aktuálně upravovány podle průjezdnosti ulic a polohy autobusu. Ale i takové informace bych jako cestující v pražské městské hromadné dopravě přivítal.

Vím, že ekonomická situace podniku není v letošním roce právě ideální, ale plány na zlepšení či úpravy mohou vznikat i tak. Možná se vám výše uvedené myšlenky zdají být zbytečné nebo nepotřebné, ale já si myslím, že náš zákazník má právo na co největší komfort...

Stačí si jen uvědomit, kdo je naším největším konkurentem na trhu.

Nadcházející léto ovšem není o konkurenci, nýbrž o pohodě, tak si ji užijte.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červenci 2005 oslavuje 70. narozeniny:
František Kirsch – M, služba staveb a tratí (24).

V červenci 2005 oslavuje 66. narozeniny:
Zdeněk Skála – M, služba ochran. systému (24).

V červenci 2005 oslavuje 65. narozeniny:
Jan Kliner – M, technický úsek (27).

V červenci 2005 oslavují 60. narozeniny:
František Bachman – DC, prov. Mělnírny (35),
Josef Dvořáček – SvA, provozovna Hostivař (10),
Jaromír Janeba – M, služba staveb a tratí (15),
Miroslav Kárník – M, technický úsek (10),
Vladimír Kliner – DC, prov. Vrchní stavba (35),
Zdeněk Ladýř – PA, provozovna Klíčov (19),
Josef Parth – PT, provozovna Pankrác (36),

Milan Proněk – DC, prov. Mělnírny (36),
Naděžda Rašková – P, odbor zaměstnanecký (30),
Karel Samec – M, sl. elektrotechnická (25),
Pavel Schrötter – M, služba ochran. systému (20),
Milan Šeběň – SvT, provozovna Motol (25),
Jaromír Šindelář – M, technický úsek (31),
Miloš Vacek – PT, odbor řízení provozu (35).

V červenci 2005 oslavují 50. narozeniny:
Miroslav Barták – SvT, prov. Opravna tramvají (31),
Zdeněk Čepelák – SvT, prov. Opravna tramvají (31),
Josef Drevenák – PA, provozovna Klíčov (14),
František Hrubý – M, služba staveb a tratí (16),
Pavel Kliment – PT, provozovna Pankrác (20),
Jan Knop – PT, provozovna Vokovice (11),
Vlastimil Krémařek – DC, prov. Vrchní stavba (12),

Antonín Jirkovský – M, sl. technolog. zařízení (32),
Zdeněk Pavlík – SvA, provozovna Vršovice (32),
Jiří Píffl – SvT, provozovna Kobylisy (32),
Marie Stará – SvT, provozovna Kobylisy (14),
Karel Škop – P, odd. vzdělání Autobusy (26).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:
Hana Hamouzová – PT, provozovna Pankrác (22),
Josef Kmošek – Ř, odb. inter. auditu a kontroly (10),
Evžen Salcburger – PA, provozovna Kačerov (14),
Miroslav Smolík – PA, provozovna Klíčov (17),
Ivan Šajgal – PT, provozovna Žižkov (35).

Do invalidního důchodu odešla:
Karla Zavičáková – Ř, odb. nemovit. majetku (11).
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.