

číslo **7**

červenec 2007 / ročník 12 zdarma

DP **KONT@KT**

Pravidelnost provozu autobusů
(05)

Software Jízdní řády
(13)

Vozíčkáři v MHD
(16)

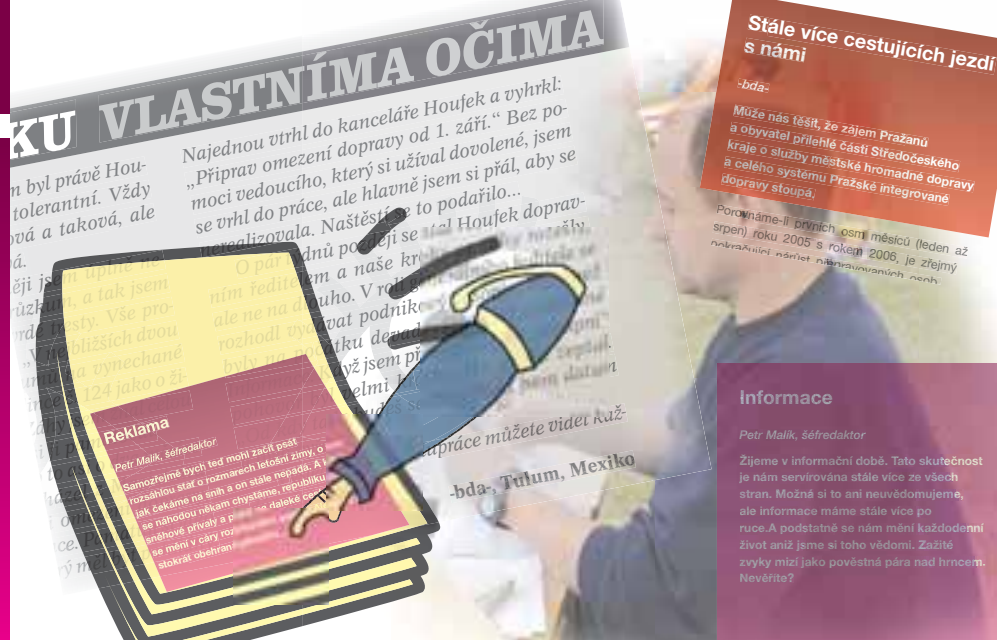
Tangenciální autobusové linky
(22)



Změna je život

Petr Malík, šéfredaktor

Kolikrát už jsem ve svých zamyšleních na stránkách podnikového měsíčníku psal o tom, že život je změna. Už to ani nespočítám... Ale tentokrát se změna týká samotného DP-KONT@KTu. Od prvního červencového dne je šéfredaktorkou Daniela Kočí, a tak čtete můj poslední editorial.



Poslední editorial dosavadního šéfredaktora Petra Malíka.

Po více než jedenácti letech předávám správu nad podnikovým periodikem. Daniela se stala logickou nástupkyní, za více než rok a půl spolupráce už dostatečně poznala Dopravní podnik, a navíc její působení v redakci vnímáte veskrze pozitivně, jak o tom svědčí výsledky nedávné ankety.

Každá změna je vždy příležitostí k malému ohlédnutí a navíc k tomu nahrává i anketa, kterou jsme v květnu uskutečnili. S výsledky ankety vás seznamujeme na stránkách červencového vydání, a tak se zastavím u jediného čísla. V říjnu 2003 jste DP-KONT@KTu udělili průměrnou známku 2,08 a o více než tři a půl roku později je tato známka o sedmáct setin horší (2,25). Je tedy DP-KONT@KT horší než byl v minulosti? Já osobně si to nemyslím, někomu leží v žaludku stále změněná grafika, jinému méně kritických příspěvků a třetímu zase úplně něco jiného. Zhoršená známka je určitě námětem k přemýšlení, jak dále směřovat DP-KONT@KT. Celý Dopravní podnik v současnosti mění svou tvář, a tak ji zcela jistě opět změní podnikový měsíčník, snad to bude ku spokojenosti vás, jeho čtenářů.

Ač opouštím post šéfredaktora, DP-KONT@KTu budu z pozice vedoucího marketingu stále nabízet, a tak se budu snažit, aby i v budoucnosti nabízel pestré, zajímavé a inspirativní čtení. Když se podíváme na to, co se za uplynulých více než čtyřicet měsíců v životě podniku stalo, tak můžeme s trochou nadsázky konstatovat, že nezůstal kámen na kameni a posledních pět let patří zcela jistě k nejdramatičtějším obdobím ve více než stoleté historii podniku. V tom čase mezi dvěma anketami se vystřídali tři generální ředitelé, podnik dostal novou organizační strukturu, zeštíhllel, a tak bych mohl pokračovat. Průvodcem tímto obdobím byl pro vás právě DP-KONT@KT.

Věřím, že i v budoucnu bude vaším pomocníkem i průvodcem a jeho místo v životě podniku bude i nadále.

Teď ještě k červencovému číslu. Daniela Kočí zjišťovala, jak se cestuje městskou hromadnou dopravou vozíčkářům a Pavel Fojtík se na stejnou problematiku podíval z historického pohledu. Dále si můžete přečíst rozhovory s novými manažery v podniku či malým dopravním géniem. Velice zajímavý je také příspěvek na téma vyhledávání spojení a tisk jízdních řádů z internetových stránek. 1. července 1997 svou internetovou prezentaci spustil Dopravní podnik a tento článek je malým připomenutím tohoto pomíjeného výročí.

Příjemné léto prožíté zajímavými a inspirativními zážitky!



Obsah

Aktuálně
(03)Z podniku
(05)Odjinud
(10)Z podniku
(12)Téma na červenec
(16)Zajímavosti
(20)Autobusy
(22)Zajímavosti
(25)Došlo do redakce
(26)Ptáte se
(27)Než vystoupíte...
(28)

Titulní strana: Tramvaje na křižovatce u Národního divadla. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Bc. Jan Pospíchal,
 Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 27. června 2007

Dopravní podnik a Strukturální fondy

Ing. Rudolf Pála, oddělení Strategie

Od roku 2004 Dopravní podnik hl.m.Prahy, akciová společnost připravil a realizuje řadu zajímavých projektů zaměřených na modernizaci dopravní infrastruktury v Praze. Tyto projekty jsou spolufinancovány ze strukturálních fondů EU, konkrétně z programu JPD 2 (Jednotný programový dokument pro Cíl 2), jehož cílem je podporovat investiční projekty realizované na území hlavního města Prahy.

Projekty jsou zaměřeny na široké spektrum oblastí souvisejících s rozvojem dopravy v Praze. Jedná se o různorodé rekonstrukce a modernizace tramvajových tratí a lanové dráhy, nově zřízené bezbariérové zpřístupnění stanice metra Florenc B a vybudování systému aktivní preference pro autobusovou dopravu. Doposud byly dokončeny čtyři projekty, jeden je nadále realizován. Na jejich financování bylo ze strukturálních fondů a státního rozpočtu přiděleno či přislíbeno celkem 320 milionů Kč.

Kompletní přehled projektů

Dokončené projekty / termín dokončení dle podmínek JPD 2:

- Rekonstrukce tramvajové trati Sokolovská / červen 2006
- Lanová dráha Petřín – sanace zárubních zdí / říjen 2006
- Výtahy ve stanici Florenc B – bezbariérové zpřístupnění / leden 2007
- Modernizace kabelové sítě MR Klárov – Štefánikův most / květen 2007
- Probíhající projekt / předpokládaný termín dokončení dle podmínek JPD 2:
- Zavedení systému aktivní preference na vybraných SSZ pro autobusovou a tramvajovou dopravu / duben 2008.
- Realizace výše uvedených projektů přispívá k celkovému zkvalitnění dopravní obslužnosti na území hl. m. Prahy, ke zlepšení kvality životního prostředí v dotčených loka-



litách zejména snížením hluku a vibrací, dále pak ke zvýšení bezpečnosti přepravovaných osob a zajištění optimální průchodnosti autobusových linek MHD.

Podrobnější informace o jednotlivých projektech lze získat na webové adrese www.dpp.cz. Komplexní informace o přípravě a realizaci programu JPD 2 a o jednotlivých projektech podpořených z daného programu lze získat prostřednictvím Řídícího orgánu programu JPD 2 (MMR ČR) a Centra pro regionální rozvoj ČR na adresách www.mmr.cz a www.crr.cz.

VÝŠE UVEDENÉ PROJEKTY JSOU SPOLUFINANCOVÁNY EVROPSKOU UNIÍ – EVROPSKÝM FONDEM PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ A MINISTERSTVEM PRO MÍSTNÍ ROZVOJ.



Léto v pražské dopravě

Ing. Jan Přivora

Letošní letní měsíce přinesou v pražské dopravě nejen obvyklé prázdninové úpravy, ale i několik trvalých změn. Od soboty 30. června bude zkrácena linka č. 15 do polookružní trasy Vypich – Palmovka – Vypich, linka č. 24 bude ve směru ze Strašnic ukončena v zastávce Kobylisy.

Cílem obou těchto změn je snížit značný přebytek kapacity tramvajových linek nad přepravní poptávkou v úseku Palmovka – Kobylisy – Sídliště Ďáblice, kde se snížil počet cestujících po prodloužení metra do stanice Ládví.

V autobusové dopravě se od 30. června mění názvy zastávek Horní Počernice na Ratibořická a Léčiva na Zentiva. Tramvajový provoz bude jako každoročně o prázdninách postupně ovlivněn rekonstrukcemi a opravami tratí. Do prázdnin přechází z 1. pololetí rekonstrukce křižovatky Albertov, na niž bude tramvajová doprava obnovena 18. července. Kromě rekonstrukce bezbariérových přístupů na oba nástupní ostrůvky u této křižovatky zde vznikne i nová „vídeňská“ zastávka ve směru od Karlova náměstí, což značně usnadní nástup a výstup cestujících. Rozsáhlá rekonstrukce Štefánikova mostu trvající od letošního února by měla skončit 22. srpna stejně jako rekonstrukce křižovatky u Letenského tunelu, která bude zahájena 5. července. Touto rekonstrukcí budou odstraněny zdejší zákazy míjení tramvajů, čímž selepší celková propustnost křižovatky. Linky č. 12, 17 a 53 budou odkloněny přes Letnou, linka č. 54 pojedje přes Hlávkův most. Pro zkrácení cestovní doby mezi severními sídlišti a centrem města pojedje linka č. 17 mezi zastávkami

Malostranská a Staroměstská přímo přes Mánesův most.

Ve dnech 5. – 8. července bude přerušena tramvajová doprava mezi zastávkami Radošovická a Nádraží Hostivař, důvodem této výluky je výstavba nového přejezdu přes zvýšený tramvajový pás ve Švehlově ulici mezi zastávkami Na Groši a Hostivařská. Linky č. 22, 57 a 59 budou zkráceny k nádraží Strašnice, linka č. 26 pojedje na Kubánské náměstí. V úseku Strašnická – Nádraží Hostivař bude nepřetržitě zavedena náhradní autobusová doprava X-26.

Největší letošní stavební akcí je rekonstrukce křižovatky na Palackého náměstí, při níž budou doplněny dvoukolejné oblouky od Jiráskova náměstí na Palackého most a do ulice Na Moráni. Rekonstrukce začne 18. července a tramvajový provoz by měl být obnoven 31. října. Náhradní trasy tramvajových linek bylo nutno přizpůsobit omezené průjezdnosti okolních tratí, proto bude omezen počet linek spojujících pravý a levý břeh Vltavy. Linky č. 3, 16 a 52 pojedou mezi Karlovým náměstím a Výtoní přes Albertov, linka č. 4 bude odkloněna po téže trase do smyčky Podolská vodárna. Linka č. 6 bude i nadále prodloužena k nádraží Strašnice, linka č. 7 bude zrušena a v úseku Průběžná – Ústřední dálný DP nahrazena linkou č. 24. Linky č. 10, 14 a 54 budou odkloněny přes most Legií, linka č. 17 pojedje Spálenou ulicí a přes Albertov a linka č. 21 nebude v provozu. Chybějící linku č. 4 nahradí v úseku Anděl – Kotlářka odkloněná linka č. 20 a v trase Sídliště Řepy – Anděl – Sídliště Barrandov pojedje v pracovní dny ráno a odpoledne posilová linka č. 37.

Po otevření Štefánikova mostu se připravuje výměna části kolejové křižovatky Klárov x Letenská a oprava trati v Letenské ulici. Zahájení výluky bude upřesněno, pravidelný tramvajový provoz by měl být obnoven 3. září 2007. Odklonové trasy linek budou určeny podle průběhu stavebních prací. Prázdninové jízdní řady metra a autobusů platí od soboty 30. června do pátku 31. srpna včetně, prázdninový provoz tramvajových linek bude zahájen rovněž 30. června a potrvá v souvislosti s výlukami do neděle 2. září včetně.

Metro

Intervaly mezi vlaky se v pracovní dny prodlužují o 40 – 90 vteřin vyjma úseku Skalka – Depo Hostivař na lince A, kde se prodlužují intervaly ráno na 7,5 minut a odpoledne na 9 minut, a 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 ráno, dopoledne a odpoledne prodlužují o 1 – 2 minuty, v ostatních obdobích dne se intervaly nemění stejně jako o sobotách a nedělích. Linka č. 13 o prázdninách nejezdí.

Autobusy

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

Linky č. 143, 146, 168, 274, 277 a školní linky nejsou v provozu.

Linka č. 155 je v provozu v pracovní dny od 19.00 do 22.30 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 22.30 hodin.

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



Co přinesly změny v tarifu PID

Odbor Jízdní doklady a tržby

Od 1. července 2005 došlo v Pražské integrované dopravě ke zdražení jízdného a ke změnám tarifní hodnoty pásma P. Beze změny zůstalo liniové pásmo „0“. V okolí Prahy zůstalo nezměněno pět vnějších pásem. Nejvíce se zdražení dotklo jednotlivých jízdenek.

Cena základní plnocenné přestupní jízdenky za 12 Kč, platící pro dvě tarifní pásma po dobu 60 minut, se zvýšila na 20 Kč, což představuje zvýšení ceny o 67 %. Zároveň se ale zvýšila pásmová platnost na 3 pásma (dříve 2pásmová), dále pak doba její platnosti se prodloužila z 60 na 75 minut. Stejně podmínky platí také

pro základní zvýhodněné přestupní jízdenky, jejichž nominální hodnota z 6 Kč stoupla na 10 Kč. Novinkou pro zvýhodněné jízdenky je, že je kromě dětí od 6 do 15 let mohou použít i držitelé průkazky PID pro důchodce. Přestaly platit nepřestupní plnocenné jízdenky za 8 Kč a zároveň nepřestupní zvýhodněné jízdenky za 4 Kč. Nově byly zavedeny plnocenné jízdenky za 14 Kč a zvýhodněné za 7 Kč. Nyní však tyto 2pásmové jízdenky mají omezenou dobu platnosti, která je rozdílná dle způsobu přepravy. V metru tato jízdenka nyní platí po dobu 30 minut od označení s možností přestupu mezi linkami a bez opuštění přepravního prostoru metra, avšak maximálně 5 stanic (nástupní stanici nepočítaje). V pásmu „P“ (mimo metro) nebo v pásmu „0“ platí tato jízdenka 20 minut a je nepřestupní. Tyto jízdenky platí pro dvě navazující tarifní pásma. Krátkodobé jízdenky (24hodinová, 3-7-15denní) byly zdraženy minimálně, průměrně o 15 %. K těmto jízdenkám nově přibyla 30denní jízdenka pro psa v hodnotě 460 Kč. Od 1. července 2005 si mohou kupovat zvýhodněnou 24hodinovou jízdenku platnou na území hl. m. Prahy i držitelé průkazky PID pro důchodce.

Zdražení se nevyhnulo ani časovým jízdenkám pro pásma MHD P+0, kde ceny za měsíční (30denní) a čtvrtletní (30denní) vzrostly v průměru o 11 %, roční (365denní) pak o 9 %. Ve vnějších pásmech 1-5 nedošlo od 1. 7. 2005 k žádným výrazným změnám. Nově byly zavedeny jízdenky pro sedm navazujících pásem s dobou platnosti 210 minut v ceně 42 Kč za plnocennou a 22 Kč za zvýhodněnou jízdenku. Ceny jednotlivých jízdenek se nepatrně zvýšily u některých zvláštních zlevněných jízdenek žákovských. Ceny časového jízdného zůstaly zachovány. K významné změně u časových předplatních jízdenek ve vnějších pásmech 1–5 došlo od 1. října 2006, kdy byl zahájen prodej těchto jízdenek s volitelným počátkem doby platnosti. Jízdenky lze nyní zakoupit i integrované, tzn. společně se stejným typem jízdenky platící v pásmu P+0. Obliba těchto jízdenek u cestující veřejnosti stále roste.

Porovnáme-li nárůst za leden až duben roku 2007 se stejným obdobím roku 2005, zjistíme následující: Přepravní tržby v PID vzrostly z 940,3 mil. Kč na necelých 1 279 mil. Kč, což představuje nárůst zhruba 338,6 mil. Kč a odpovídá 29,98 % nárůstu čistých tržeb. Došlo ale zároveň k poklesu prodeje základních plnocenných přestupních (o 30,46 %) a nepřestupních jízdenek (o 25,58 %) pro pásmo P+0. Toto je téměř vyrovnáno zvýšeným prodejem měsíčních a 30denních časových předplatních jízdenek (o 54,53 %). Také u prodeje ostatních časových předplatních jízdenek zaznamenáváme nárůst v počtu prodaných kusů u zvýhodněných jízdenek přestupních (o 44,57 %) a nepřestupních (o 38,38 %), je z většiny ovlivněn hlavně cestujícími důchodci, kteří mohou tyto jízdenky nově využívat.

Velice kladně jsou kategorií důchodců do 70 let věku přijata kompenzační opatření související se zavedením zvláštních mimo-tarifních slev (snížené vstupné, bezplatný vstup, 50 % sleva) ve vybraných městských kulturních a společenských zařízeních. Pro informaci uvádíme seznam těchto kulturních a společenských zařízení:

Snížené vstupné 1 Kč

Divadlo Minor, Vodičkova 6, Praha 1 (při zakoupení 1 vstupenky na divadelní představení)

Galerie hl. m. Prahy, Mickiewiczova 3, Praha 6

Muzeum hl. města Prahy, Kožná 1, Praha 1 (nevztahuje se na Müllerovu vilu)

Botanická zahrada hl. m. Prahy, Nádvořní 134, Praha 7 – Troja

Zoologická zahrada hl. m. Prahy, U Trojského zámku 120, Praha 7 – Troja

Hvězdárna a planetárium hl. m. Prahy, Petřín 205, Praha 1 (pouze pro standardní akce)
Národní kulturní památka Vyšehrad, V Pevnosti 159/5B, Praha 1

Bezplatný vstup

Muzeum MHD, vozovna Střešovice, Praha 6

Sleva 50 %

Obecní dům Praha, nám. Republiky 5, Praha 1 (pouze na výstavě pořádané Obecním domem)



Přehled tržeb pražské integrované dopravy za leden – duben 2007 a za stejné období roku 2005 (v tis. Kč)

			leden – duben 2007					leden – duben 2005			% 2007/2005
			PLÁN		SKUTEČNOST		SKUTEČNOST				
			MHD(P+0)	pásma (1-5)	MHD(P+0)	pásma (1-5)	Celkem	MHD(P+0)	pásma (1-5)	Celkem	
Časové zvýhodněné jízdenky celkem:			683 927	32 532	715 249	35 332	750 581	541 254	27 543	568 797	131,96
v tom	občanské	měsíční a 30denní ¹⁾	190 376	13 829	198 537	13 975	212 512	118 330	10 868	129 198	164,49
		čtvrtletní a 90denní ¹⁾	126 740	11 460	133 773	12 689	146 462	94 327	10 364	104 691	139,90
		roční a 365denní	189 000		190 488		190 488	169 100		169 100	112,65
	pro děti ve věku od 6 do 15 let	měsíční a 30denní	4 646	2 042	5 369	2 265	7 634	4 521	2 030	6 551	116,53
		čtvrtletní a 90denní	7 555		7 692		7 692	5 898		5 898	130,42
	pro žáky a studenty od 15 let do 26 let	měsíční a 30denní	34 564	5 201	35 401	6 403	41 804	24 684	4 281	28 965	144,33
čtvrtletní a 90denní		77 540		84 087		84 087	71 745		71 745	117,20	
pro důchodce	měsíční a 30denní	9 806		12 523		12 523	9 541		9 541	131,25	
	čtvrtletní a 90denní	43 700		47 379		47 379	43 108		43 108	109,91	
Časové jízdenky vydané bez osobních údajů držitele s volitelným začátkem doby platnosti			780		951		951	204		204	466,18
Zaměstnanecké jízdné			603		621		621	666		666	93,24
ČASOVÉ JÍZDENKY CELKEM (bez časových krátkodobých)			685 310	32 532	716 821	35 332	752 153	542 124	27 543	569 667	132,03
Duplikáty kuponů s volitelným začátkem doby platnosti			50		82		82			0	0,00

Poznámka: 1) Od 1. 10. 2006 byl zahájen prodej časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti pro vnější pásma.

Jak se sleduje pravidelnost provozu autobusů

Ing. Karel Holejšovský,
jednotka Provoz Autobusy

Provoz autobusů městské autobusové dopravy (MAD) je řízen především jízdními řádů, jejichž tvorbu zabezpečuje odbor 100500 (Jízdní řády), mimo jednotku Provoz Autobusy. Nedílnou součástí jízdních řádů jsou i stanovené jízdní doby, které se průběžně vyvíjí a u nichž je třeba zabezpečovat i návaznou průběžnou aktualizaci.

Naplňování a dodržování jízdních řádů MAD je ovlivňováno zejména následujícími vlivy:

- dobrou konstrukcí jízdních řádů s optimálními jízdními dobami a časovými rezervami
- nadprůměrným dopravním zatížením komunikací v trase linky
- nadprůměrným přepravním zatížením linky a případným prodejem jízdenek v autobusu
- stavební a rekonstrukční činností v jednotlivých lokalitách hlavního města
- dopravní nehodovostí a ostatními mimořádnými událostmi v MAD i celkovém provozu
- individuálním přístupem k plnění úkolů provozních zaměstnanců, zejména řidičů

Přesnost a pravidelnost provozu autobusů v MHD je v současné době sledována v zásadě dvojnásobným způsobem, fyzicky se zapojením kontrolních a řídicích zaměstnanců a automaticky s využitím zavedených technických systémů pro sledování a vyhodnocování provozu autobusů.

Fyzicky se zapojením kontrolních a řídicích zaměstnanců

Přímé sledování pověřenými zaměstnanci je zabezpečeno zejména v rámci operativního dispečerského řízení, a to na třech základních úrovních:

Dispečerská stanoviště – jsou zřízena na významných autobusových terminálech především u stanic metra, kde je, z hlediska řešení návazné dopravy, soustředěna významná část autobusové dopravy. Těchto stanovišť v MAD je v současné době celkem 16 a v pracovní den je tak pod přímým dohledem cca 50 % zabezpečovaných spojů na linkách MAD. Na těchto stanovištích vykonávají svoji působnost traťoví dispečeré, jejichž úkolem je zejména dohlížet na to, jak jsou naplňovány jízdní řády a v případě potřeby operativně korigovat, příp. operativně řídit provoz na linkách s narušeným provozem.

Dispečerská vozidla – v MAD je zabezpečována působnost celkem 7 dispečerských posádek, z toho 4 v nepřetržitém režimu, které mají za úkol dozorovat pravidelnost provozu v jednotlivých oblastech, na významných bodech sítě, okrajových čás-

tech města a příp. korigovat narušovaný provoz MAD a zabezpečovat mimořádné akce.

Dispečerská ústředna – zabezpečuje koordinaci činností traťových a oblastních dispečerů, ústředně sleduje, řídí provoz MAD a zaznamenává jeho odchylky a narušení. Manuální měření přesnosti provozu na linkách MAD v rámci programu Kvalita služby zabezpečují externí pracovníci, a to formou profilových průzkumů na vybraných zastávkách. Zjištěné údaje o provozu jsou následně porovnávány s jízdními řády, vyhodnocovány odchylky provozu a souhrnně pak vyhodnocována úroveň plnění standardu kvality „Přesnost provozu“ v MAD za dané období.

AUDIS (řídicí dispečerský systém)

Obměna rádiové sítě z analogové na digitální v roce 2005 umožnila vybudovat základní infrastrukturu automatizovaného systému sledování a přenosu dat z vozidla na dispečerskou ústřednu v reálném čase. Systém AUDIS umožňuje přenos dat

barevně s časovou odchylkou na monitoru dispečera. Současně je poloha autobusu, zjištěná systémem GPS, odeslána na dispečerskou ústřednu a tam zobrazena na digitální mapě. Po dalším zdokonalení systému bude AUDIS umožňovat komplexní vyhodnocování podle zvolených kritérií (nadžetí, zpoždění, čerpání přestávky, vozy bez JŘ, vozy mimo výkon, vozy na nájezdové či zátahové trase apod.). Výsledkem budou on-line informace o pohybu autobusů, které budou dispečerům na dispečerské ústředně umožňovat komplexní řešení zjištěných anomálií v provozu.

Automatizovaný systém pro dopravní a přepravní průzkumy (JKZ), kterým je vybaveno více než 450 autobusů, umožňuje archivaci dat plnění jízdního řádu autobusu a jeho přepravního zatížení v palubním počítači. Po zatažení autobusu jsou tato data automaticky přenášena na sběrný počítač a počítačovou sítí do serveru „Průzkumy“. Data tedy nejsou využitelná v reálném čase, ale slouží pro následné vyhodnoco-



Foto © Jan Horský

i v opačném směru z ústředny na vozidlo. Každý autobus DP a. s. je vybaven moderní digitální radiostanicí pro fónickou i datovou komunikaci. Datový přenos z/na autobus je zprostředkováván rádiovou sítí TETRA, která spolehlivě zajišťuje požadavky na průběžné sledování autobusů v provozu MAD.

Získaná data od všech autobusů jsou vyhodnocována podle základních postupů, které dispečer může dále ovlivnit svými doplňujícími požadavky. Každé odbovení autobusu ze zastávky je vyhodnoceno a případná nepřesnost je zobrazena

vání provozu a přepravy na linkách MAD. K tomu je k dispozici SW vybavení Chaps. Z oblasti dopravních průzkumů jsou vyhodnocována data o dosahovaných jízdních dobách na linkách pro potřeby jejich aktualizace (využívá odbor 100500 – Jízdní řády) a zatím zkušebně pro vyhodnocování plnění standardu kvality služby „Přesnost provozu“. Takto získávaných dat je velké množství a jejich vyhodnocováním jsou získávány, i když s určitým zpožděním, značně objektivní výsledky.



Jaké úspory přináší rekuperace?

Ing. Eva Smolařová,
oddělení Elektroenergetika

Rekuperace je technický systém, který umožňuje mechanickou energii vzniklou při brzdění přeměnit na elektrickou a vrátit zpět do sítě k dalšímu využití pro ostatní vozy.

V síti metra byly první vozy s rekuperací uvedeny do provozu v roce 1998. V povrchové dopravě se první čtyři tramvaje s rekuperací objevily v lednu roku 2001, v prosinci téhož roku jich bylo 51 a v prosinci 2006 již 280 kusů.

Veličinou, jejíž pomocí se sleduje energetická náročnost elektrické trakce, je měrná spotřeba (kWh/vozokm), kde za spotřebovanou energii dosazujeme množství elektřiny, nakoupené od dodavatele. Vliv rekuperace se tedy projevuje poklesem měrné spotřeby (viz graf).

Úspora nákladů na elektrickou energii

Tramvaje

Výpočet je proveden srovnáním skutečných nákladů roku 2006 a fiktivních nákladů na nákup energie, které by bylo nutné při stejném množství ujetých vozokilometrů a cenách roku 2006 zaplatit, pokud by měrná spotřeba zůstala na úrovni roku 2001.

Rok 2006	
skutečně nakoupená elektřina	147 832 113 kWh
ujetě vozokilometry	49 798 929 km
měrná spotřeba	2,9686 kWh/vozokm
cena bez DPH	2,19 Kč/kWh
náklady roční bez DPH	323 752 327 Kč
měrná spotřeba roku 2001	3,4471 kWh/vozokm
fiktivní spotřeba	171 661 888 kWh
fiktivní náklady bez DPH	375 939 535 Kč
úspora v roce 2006 proti roku 2001	52 187 208 Kč

Přitom je třeba si uvědomit, že úspory spotřeby el. energie postupně narůstají již od roku 2002 v závislosti na počtu vozidel s rekuperací v provozu. Přitom úspory nákladů rostou ještě rychleji – v závislosti na rostoucí ceně elektřiny.

Průběh měrné spotřeby metra a tramvají (kWh/vozokm)

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006
metro	2,64	2,33	2,29	2,35	2,18	2,14
tramvaje	3,4471	3,3126	3,3261	3,2337	3,1316	2,9686

Poznámka: do měrné spotřeby roku 2002 a 2003 se promítá vliv povodní v Praze a odstraňování jejich následků, kdy doprava ve městě nebyla ve standardních podmínkách.

Metro

U vozidel metra je situace poněkud jiná. Provoz umožňoval nasazovat jednotlivé typy vozů odděleně na tratě. Takže na trať A byly soustředěny rekonstruované vozy 81-71M a na trať C jen nové vozy M1. Analogicky srovnáním měrných spotřeb na jednotlivých tratích před nasazením vozů s rekuperací a poté, co jsou na trati provozovány pouze vozy s rekuperací, můžeme vyjádřit úspory ve spotřebě i v nákladech.

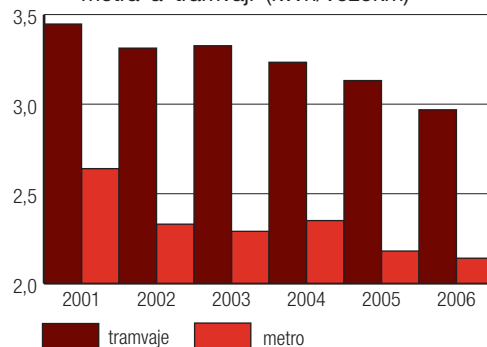
Rok 2006	
skutečně spotřebovaná elektřina – trať A	17 639 953 kWh
ujetě vozokilometry	8 279 098 km
měrná spotřeba	2,1306611 kWh/vozokm
cena bez DPH	1,88748 Kč/kWh
náklady roční bez DPH	33 295 058 Kč
měrná spotřeba roku 2001	2,926671 kWh/vozokm
fiktivní spotřeba	24 230 196 kWh
fiktivní náklady bez DPH	45 734 010 Kč
trať A úspora v roce 2006 proti roku 2001	12 438 952 Kč

Pro trať C je výpočet vztažen k roku 1998, kdy nebyl v provozu žádný vůz s rekuperací.

Rok 2006	
skutečně spotřebovaná elektřina – trať C	31 642 461 kWh
ujetě vozokilometry	19 390 997 km
měrná spotřeba	1,631812 kWh/vozokm
cena bez DPH	1,88748 Kč/kWh
náklady roční bez DPH	59 724 512 Kč
měrná spotřeba roku 1998	2,69307991 kWh/vozokm
fiktivní spotřeba	52 221 504 kWh
fiktivní náklady bez DPH	98 567 045 Kč
trať C úspora v roce 2006 proti roku 1998	38 842 533 Kč

Porovnáním měrných spotřeb na jednotlivých tratích vidíme, že pokles měrné spotřeby na trati A je menší než na trati C. Z výše uvedeného je možné konstatovat, že úspory z rekuperace nejlépe zobrazuje průběh měrné spotřeby na trati A, kde jsou provozovány stále stejné typy vozů, i když od roku 2005 plně s rekuperací. Na trati C je pokles měrné spotřeby výrazně vyšší (až o 1,0 kWh/vozokm proti trati B). Tento rozdíl je dán nejen vlivem rekuperace, ale také vlivem odlišných provozních charakteristik. Z uvedených dat vyplývá, že provoz vozidel s rekuperací přináší skutečně úsporu spotřeby elektřiny, a tím i nezanedbatelnou úsporu provozních nákladů.

Průběh měrných spotřeb metra a tramvají (kWh/vozokm)



Muzeum MHD považují za perlu v koruně svého úseku

Text a foto: Daniela Kočí

Dvaatřicetiletý Ing. Tomáš Petana nastoupil do Dopravního podniku do funkce ředitele úseku služeb. Vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze a Provozně-ekonomickou fakultu České zemědělské univerzity, kde i nadále studuje MBA.

Po studiích působil Tomáš Petana mimo jiné v mezinárodní obchodní společnosti na pozici tajemníka generálního ředitele, na Ministerstvu zemědělství jako manažer pro komunikaci či v Agrární komoře ČR jako vedoucí týmu poradců prezidenta a poradce pro strategický management a PR. Vyznačuje se analytickým myšlením, systematickostí, komunikativností a preferuje týmovou práci. Nový ředitel služeb se zajímá o techniku, ale také o historii a japonské bojové umění Jiu-jitsu.

S jakými záměry přicházíte do Dopravního podniku a proč Vaše cesty vedly právě sem?

Dopravní podnik je obrovská výzva. Je to velký podnik s největším počtem zaměstnanců v Praze, a tak jsem pozitivně reagoval na tuto uvolněnou pozici. Moje záměry jsou totožné se zadáním Magistrátu pro celý management, a to je hledání úspor a snížení provozních nákladů celého Dopravního podniku. To bude i pro mne alfou a omegou všeho.

Vzal jste si co do působnosti a rozsahu úsek, do kterého spadá celá řada činností. Budete to nějakým způsobem korigovat, nebo zůstanete při stávající struktuře?

Strukturu nemám v úmyslu měnit, protože všechny služby, které do úseku spadají, jsou opravdu centrálními službami. Až na drobnou výjimku, což je jednotka Historická vozidla, která sice není centrální službou, ale její zařazení do úseku služeb má svou logiku. Nicméně narazil jsem již na jisté problémy, ale ne ani tak s organizační strukturou, jako s omezením kompeten-

ci v jednotlivých činnostech, které bych chtěl změnit, a proto jsem učinil již patřičné kroky.

Můžete být konkrétnější?

Když se podívám do struktury úseku, tak například hned na prvním místě je IT. Logicky bych očekával, že tato jednotka bude mít na starosti i naše internetové a intranetové stránky, ale tak to bohužel není. Chápu, že po stránce obsahové to spadá pod odbor Marketing a komunikace, ale technická podpora i vytvoření určitého prostředí patří zcela logicky pod jednotku IT. Po zhruba měsíci ve funkci nacházím celou řádku podobných nedostatků, které bych chtěl vyřešit.

Který obor z působnosti Vaší funkce je Vám vzhledem k Vaší profesní minulosti nejbližší?

Z pohledu mé minulosti je to právě jednotka Informační technologie. Ale na druhou stranu jsem ekonom a manažer, mé vzdělání je z oboru manažerského, a má pozice je v podstatě o řízení, a to je v každém podniku od určité úrovně stejné. Zjednodušeně by se dalo říci, že je jedno, co konkrétně řídíte, je to prostě řídicí pozice.

Znamená to, že odbornost a praxe v oboru na těchto úrovních nic neznamená?

Odbornost je k tomu jistým plusem, ale není směrodatná a rozhodující. Myslím si, že působením ve funkci vrcholového managementu takového specifického podniku se člověk časem naučí i odbornosti. Ale není to pro podobné funkce stěžejním kritériem. Jak jsem již zmínil, řízení je všude stejné a já jsem nepřišel například na pozici dopravního ředitele, ale na pozici ředitele úseku služeb, a centrální služby jsou ve všech podnicích velmi podobné.

Chápu-li to správně, všichni ředitelé mohou přijít „zvenčí“ kromě dopravního?

I dopravního ředitele by mohl dělat někdo z prostředí mimo podnik, pokud by to byl dobrý manager, jak jsem zmínil, není to úplně rozhodující kritérium. Tím ale nechci ani v nejmenším říci, že současný dopravní ředitel není správný muž na svém místě. Abych odpověď uvedl na pravou míru. Hovoříme o teorii řízení.

Z historického hlediska mám tedy největší vztah k jednotce Informační technologie, i když bych byl rád, kdybychom hovořili o „infomačních a komunikačních technologiích“, jak je běžné v jiných firmách. Z pohledu současného, kdy jsem se trochu blíže seznámil s jednotlivými odbory a jednotkami, jsem se nejvíce zamiloval do muzea MHD ve Střešovicích, respektive mě nejvíce zaujala jednotka Historická vozidla. To je zcela normální jev, naše muzeum je taková srdeční záležitost mnoha zaměstnanců. Takže muzea byste se nechtěl vzdát?

Rozhodně ne, beru ho jako takovou perlu v koruně v Úseku služeb. Každopádně bych ho chtěl začít mnohem více využívat ve spolupráci s odborem Marketing

a komunikace, pro propagaci Dopravního podniku a hromadné dopravy v Praze vůbec. Právě pro marketing má naše muzeum veliký potenciál a myslím si, že může přinést nejenom větší renomé Dopravnímu podniku, ale i větší finanční prostředky. Podle mne by se daly rozšířit jízdy historickou tramvají po městě, již mám v plánu další historickou linku, která by zajišťovala jízdy Prahou kromě stávající nostalgické linky číslo 91. Byla by čistě komerční, a zaměřená vyloženě na turistický ruch, jezdila by v sezóně mimo špičky, aby neblokovala běžný tramvajový provoz.

Druhý zdroj příjmu vidím v častějším využívání areálu muzea k různým akcím. Je to nádherný a jedinečný prostor. Je škoda, aby většinu dní v týdnu leželo ladem. Zázemí mu dává neopakovatelnou atmosféru a jsem si jist, že o akce v tak zajímavém prostředí bude veliký zájem. Nebude to znamenat navýšení počtu zaměstnanců, když je v podniku spíše opačný trend?

Domnívám se, že navýšení počtu nebude třeba. Zaměstnanců je dostatek a moje myšlenka se dá uskutečnit se současným počtem lidí, což mi ostatně potvrdil i vedoucí jednotky Historická vozidla. Zaměříme se nyní na exponáty, resp. samotné muzeum, které není nafukovací a vývoj si bude žádat rozšíření prostor, počítáte s tím?

Já s tím naprosto souhlasím, podporovat rozšíření samozřejmě budu a odrazilo se to již i v investičním plánu na následující rok. Myslím si, že vzhledem k tomu, že budova je historická památka a jedná se o kulturní záležitost, tak i pro pražský magistrát je to velká možnost prezentace Prahy. Když seženeme prostředky i mimo Dopravní podnik, abychom nezatěžovali náš již tak napjatý rozpočet, budeme rozšiřovat muzeum, jak to nejvíce půjde.

Jaké jsou po více než měsíci ve funkci Vaše priority, co Vás čeká v následujících týdnech?

Nastavil jsem si určité priority, jak chci postupovat v intencích snižování nákladů a zefektivnění celých procesů, které jsou řízeny centrálně přes úsek služeb. Jedna z prvních věcí, kterou v současné době řešíme, je centralizování nákupu služeb. Tato změna je již procesně připravena, respektive její krátkodobé řešení, a do budoucna bych rád přesně popsal, jaké druhy služeb Dopravní podnik potřebuje a poptává, a rád bych vysoutěžil nejvhodnější dodavatele na jednotlivé typy služeb.

Dále bych chtěl systematizovat práci Správy nemovitého majetku, kde je další zdroj financování pro Dopravní podnik. Zdrojem dalších příjmů pro nás budou finanční prostředky z prodeje nepotřebných a nevyužitelných nemovitostí. Zde je ale nutné rozlišovat financování provozu a financování investic. Rozhodně nechci,



aby prostředky z prodeje těchto nemovitostí šly na krytí provozních nákladů. Měly by se rozhodně použít do investic, ať již zpět na nemovitý majetek nebo na nákup nových vozů, jsou to investiční prostředky.

Co vidíte jako největší oříšek?

Obecně je to obava zaměstnanců z pojmu hledání úspor. Každý si pod tím představuje hromadné propouštění z podniku, což ve skutečnosti vůbec není cílem. Samozřejmě, že určité personální zeštíhlení je možností hledání úspor, ale není to ta zásadní věc. Úspory je nutné hledat ve všech provozních oblastech, v procesních oblastech, například v centralizaci skladů apod. Spousta lidí vnímá černě slovo outsourcing, ale některé činnosti se dají řešit ekonomičtěji právě najmutím firem zvenčí. Nejsem příznivcem bezhlavého outsourcingu všech činností, ale na základě jasných čísel a analýz je potřeba zhodnotit jejich rentabilitu a případnou výhodu pro podnik. Dále je důležité při rozhodování o outsourcingu správně zhodnotit i rizika spojená se zajišťováním procesů externě. Pokud dojde k úspoře při zachování přiměřeného rizika, je to samozřejmě správná cesta. Jak jsem řekl, hledání a nacházení úspor je mým největším cílem.



Anketa DP-KONT@KTu ve znamení dvojek

Daniela Kočí

V uplynulých týdnech probíhala anketa časopisu DP-KONT@KT. Po třech letech jsme si chtěli udělat obrázek, jak si časopis mezi zaměstnanci udržuje svoji pozici. Vzhledem k tomu, že od roku 2006 má jinou podobu a je v sešité formě, po roce a půl jsme se rozhodli tyto aspekty již konkrétně hodnotit.

Řidiči by mi jistě dali za pravdu, že když jezdí včas a vše je v pořádku, jen málokdo k nim přijde, aby je pochválil. Nedej bože, že kvůli hustému provozu či autonehodě neprijedou včas či vůbec! To pak padají projevy nesouhlasu na jejich hlavu! A jestliže se dotyčnému cestujícímu zrovna celý den nic nepodařilo, je posledním článkem mnohdy právě řidič autobusu, který za všechno může...

S anketou DP-KONT@KT to bylo podobné. Většina anketních lístků byla vyplněna pozitivně, zaměstnanci využili jednoho lístku a dali si práci s tím, aby napomohli celkové úrovni svými postřehy a nápady, za což jim patří velký dík. Ale bohužel se našli i takoví respondenti, kteří bez jakéhokoliv zatřetí a zájmu o časopis či označení útvaru napsali celkovou známku 4 nebo 5, která ve finále strhla průměr na známku 2,25 a je o trochu horší než před třemi lety, kdy byla 2,08. Stará známá pravda, chvály je jako šafránu co svět světem stojí, ale cílem ankety nebylo chválení, ale podněty zaměstnanců a společná snaha o co nejlepší podobu.

Trocha čísel

Ankety DP-KONT@KTu se zúčastnilo celkem 1 116 respondentů, což je necelých 10 procent pracovníků Dopravního podniku. Pravidelných čtenářů je skoro sedmdesát procent, občasných téměř 26 procent a jen čtyři procenta časopis vůbec nezajímá. Tato skupina respondentů byla vůbec velice zajímavá, protože přestože je nezajímá časopis, o moji osobu jevíli evidentní zájem, za což jim sic velice děkuji, ale mnohem více by mne potěšil jejich zájem o DP-KONT@KT.

Na druhou otázku, zda je časopis k dostání na pracovišti, odpovědělo 799 zaměstnanců ANO, 192 ANO, ale počet výtisků je nedostatečný, 59 pouze někdy a 12 lidí odpovědělo, že u nich není k dostání vůbec. Pravidelné rubriky dopadly následovně: Nejvíce lidí zajímá historie a také téma měsíce, které mají v poslední době vždy společného jmenovatele, a tak se v jednom čísle čtenář dozví o minulosti i současnosti dané problematiky, což se čtenářům dle ankety velmi líbí.

Velkou oblibu si získala již po léta uveřejňovaná rubrika řešící sociální a zdravotní pojištění a také důchodová problematika, o níž zájem vypovídá o věkové struktuře zaměstnanců, a také životní jubilea ve společenské kronice. Ve středu zájmu jsou potom ostatní rubriky zcela rovnoměrně, jako je Napsali o nás, Odjinn, Poslední zastávka či Kulturní tipy. Někdě přidal těmto rubrikám známku nejvyšší, ale hodně bylo dvojek, nějaká trojka. Nejvíce by zaměstnanci mohli postrádat Školní střípky, ty vyšly v naší anketě jako nejméně čtené a zajímavé.

Na otázku, na jaké téma čtenáři postrádají v časopise články, 599 čtenářů odpovědělo informace a problémy z provozu, 348 MHD v ČR a zahraničí, 416 pracovní právní problematika, 673 budoucnost MHD, 147 lidí je spokojeno se současným stavem a nic dalšího tam nepostrádá.

Pátá otázka byla zaměřena na celkovou odbornost časopisu. Téměř deset procent respondentů odpovědělo, že je DP-KONT@KT velmi odborný a většinu článků tudíž nerozumí, a tak je ani nečte, 511 zaměstnancům připadá vyvážený a vždy si tam najdou zajímavé a užitečné informace, 80 se zase nezajímá, málo odborný, články pro ně nejsou přínosem a 363 lidem vyhovuje současný stav. Nejčastější známkou byla v naší anketě dvojka, přiklonilo se k ní více než 400 zaměstnanců. Čistou jedničku jsme v našem anketním finále dostali od 76 zaměstnanců a jedna mínus zahrlo více než deset procent, půl procenta zaznamenala pětka od lidí, kteří napsali známku bez všeho ostatního, někde bylo jasně vidět, že je to na několika lístcích stejným písmem. Poslední otázka vyzývala k dalšímu sdělení redakci, jehož možnost si každý vysvětloval jinak, a tak na prvním místě se paradoxně umístily poklony mojí osobě, opravdu jsem netušila, kolik fanoušků v Dopravním podniku mám!

Návrhů bylo více než sto a je vidět, že desetiprocentní vzorek zaměstnanců je velmi různorodý, co člověk, to požadavek jiného tématu, kromě vysloveně dopravních zejména o historii MHD u nás i ve světě a pracovních právních záležitostí si čtenáři přejí diskuse na nejrůznější téma, které přímo nesouvisí s problematikou podnikání ani provozem.

Čtenáři by navrhovali uvádět u autorů fotografie, jako je to u jiných časopisů, čímž měli zřejmě na mysli editorial, jeden respondent navrhoval zrušení časopisu, připadá mu zbytečným vyhazováním peněz, zatímco další se vysloveně obává, aby nebyl zrušen jako Lučanka, někteří si stěžují na cenzuru. Bylo i pár zaměstnanců, kteří nám děkovali za naše úsilí a JEN TAK DÁL, což nás velmi potěšilo.

Na závěr bychom chtěli všem poděkovat za čas a energii při vyplnění ankety.

Jak jsem zmínila již na začátku, nikdy není nic takové, aby se bez výhrad líbilo všem, u časopisu to platí bez výhrad. Cílové skupiny zkoumají časopisy na celém světě a je to vcelku rozsáhlá strategie, a tak není možné v podnikovém časopise obsáhnout témata pro úplně všechny, což není ani jeho cílem. Snad jako perlička na závěr, dva respondenti si žádali pravidelnou rubriku Dívka DP-KONT@KTu!

Když jsme anketu vyhlášovali, ještě jsme nevěděli, jaké zásadní změny čekají naše oddělení, nyní máme nové vedení, a tak v současné době přesně nevíme, jakým směrem se bude časopis ubírat, ale pevně věříme, že i nadále a pravidelně budeme moci našim zaměstnancům servírovat novinky a informace, které jim budou velkým přínosem.

O dalším osudu časopisu Vás budeme samozřejmě informovat.



DP KONT@KT
červenec 2005 • ročník 10 • číslo 7 • zdarma

Setkání vedení podniku se středním managementem a zástupci odboru

V úvodní části našeho vydání probíhá v úvodu "na kulturní scéně" ve dnech začátku podniku se středním managementem a zástupci odboru organizace. Přesněji řečeno se jedná o setkání vedení podniku se středním managementem a zástupci odboru. Po setkání se následně koná setkání vedení podniku se středním managementem a zástupci odboru. V úvodní části našeho vydání probíhá v úvodu "na kulturní scéně" ve dnech začátku podniku se středním managementem a zástupci odboru organizace. Přesněji řečeno se jedná o setkání vedení podniku se středním managementem a zástupci odboru. Po setkání se následně koná setkání vedení podniku se středním managementem a zástupci odboru.

Nové ceny jízdenek od 1. července 2005
Sa 9
Pražská muzejní noc přiléhavě ústí na návštěvníka
14

Tramvaj v Erfurtu
20 a 21
Transformační projekt - 14
Příloha
* obsah

číslo 2
číslo 2007 / ročník 12 zdarma

DP KONT@KT

Reditelé na prahu nového roku (14)
Pražské přívozy fungují celoročně (16)
Výtahy ve stanici metra Florenc B (20)
Zlepšování kvality v sektoru veřejné dopravy (26)

Titulní stránky DP-KONT@KTu z roku 2005 a 2007.

Proaktivní komunikace je nutností

Daniela Kočí

Vedení podniku bylo rozšířeno začátkem května o další mladou tvář. Je jí Jan Svoboda disponující řadou zkušeností z působení v mezinárodních společnostech, kde se podílel na vzniku a řízení řady komunikačních a marketingových projektů. Jako ředitel Marketingu a komunikace Dopravního podniku má velkou šanci a potenciál přiblížit největšího tuzemského dopravce co možná nejlíže svým zákazníkům.

Profesní dráhu zahájil Jan Svoboda v roce 1998, kdy založil, a později vedl jako výkonný ředitel marketingovou a reklamní agenturu 3F Creative. Po třech letech se stal výkonným ředitelem společnosti 3F Interactive. Od roku 2001 několik let působil jako odborný poradce pro koncové klienty a systémové integrace se zaměřením na elektronický obchod a informační systémy. Zároveň se počátkem roku 2002 stal ředitelem pro obchodní rozvoj a marketing ve společnosti S&T Česká republika, předním dodavatelem IT řešení a služeb ve střední a východní Evropě. V letech 2004 a 2005 byl obchodním ředitelem pro finanční a veřejný segment ve společnosti CSC Computer Science – dodavatel IT služeb. Před příchodem do Dopravního podniku zastával pozici marketingového ředitele FTV Prima.

Jak jste vnímal marketing Dopravního podniku před Vaším nástupem do funkce?

Marketing zde byl organizován trochu jinou formou a původní management měl jiný přístup, než který razí nové vedení. Mým úkolem je sloučit komunikaci Dopravního podniku, který svou podstatou slouží především občanům, kteří budou hrát při našem rozhodování klíčovou roli. Potřeba komunikace a marketingu je v Dopravním podniku nezastupitelná.

Proto jste se rozhodl mít všechny zásadní komunikační kanály pod jednou střechou?

Ano. Proběhlo stěhování bývalého odboru Marketing z budovy Na Bojišti a z kompetence dopravního ředitele do budovy generálního ředitelství na Sokolovské přímo do podřízenosti generálního ředitele pod mým vedením jako ředitele Marketingu a komunikace.

Moji prioritou zde je integrace verbální komunikace i vizuální prezentace Dopravního podniku a proto vznikl silný odbor Marketing a komunikace, který má na starosti všechny tyto jednotlivé oblasti tak, jak to má být. Zásadním posláním odboru Marketing a komunikace je prezentace Dopravního podniku na veřejnosti a veškerá komunikace jak ven, tak uvnitř podniku, která musí být řízená, aby plnila svoji funkci.

Komunikace je tedy alfou a omegou...

Dopravní podnik je svým rozsahem nejen v Praze a Středočeském kraji, ale v rámci celé republiky velmi významný hráč a tudíž potřebuje mít silnou komunikaci. Musí umět komunikovat se svými zaměstnanci, musí jim umět vysvětlit kroky, které se v podniku dějí a hlavně proč se dějí, kam podnik směřuje a také je musí umět „koupit“ pro zdravou myšlenku.

A to samé platí i v komunikaci navenek. Je třeba zákazníkům vysvětlit, proč určité služby nabízíme a získat si je pádnými argumenty na svoji stranu. Je třeba, aby si stále více uvědomovali, že Dopravní podnik není jen součástí jejich cest do práce, ale že se jim snaží být svým přístupem a kvalitou stále blíže. Jedině tak se dostane do podvědomí cestujících jako nejkvalitnější dopravce, na kterého se mohou spolehnout a který je jejich příjemným společníkem. Základem marketingu je umět se „prodat“, na prodeji závisí úroveň komunikace. Jsme spolutvůrci dění v Praze i Středočeském kraji a jako takoví máme odpovědnost, se kterou musíme umět nakládat.

Začátkem června bylo vyhlášeno výběrové řízení na post tiskového mluvčího, který spadá do Vaší kompetence, jaké máte představy o této pozici?

V současné době zastávám tuto pozici dočasně já, ale hledáme nového. Tiskový mluvčí bude mít na starosti mnohem více činností, než tomu bylo v minulosti. Bude navíc šéfem komunikace jako takové, pod kterou se skrývají dvě hlavní oblasti, komunikace navenek, tedy PR a vnitřní komunikace. Věřím, že spojení do jedné osoby umožní součinnost celé komunikace v takovém rozsahu a kvalitě, která je nutná. Tiskový mluvčí Dopravního podniku, potažmo celý Dopravní podnik, musí být vysoce proaktivní. To znamená, že nebudeme čekat pouze na dotazy, ale budeme se výrazně snažit svým přístupem a komunikativností většině problémům předcházet.

Dalším významným článkem je podnikový časopis DP-KONT@KT. Jaké změny mu přichystá osud?

DP-KONT@KT je velmi podařené médium v rámci Dopravního podniku. Podnikový časopis momentálně plní několik víceméně protichůdných funkcí, které je nutno revidovat, respektive rozdělit mezi další média, která budou mít své funkce jasně dané. Hlavní snahou bude přenést z DP-KONT@KTu informační úkoly zevnitř podniku na nově vydávané „newslettery“ s názvem DP aktuálně, které budou vycházet co dva týdny a budou přinášet aktuální informace pro zaměstnance o dění v podniku. Informační kanály směrem k zaměstnancům chceme ještě rozšířit dalšími projekty. Novou podobu dostane intranet a dojde k rozšíření komunikačních bodů na jednotlivých pracovištích. DP-KONT@KT bude plnit roli vnitřního komunikátora a zároveň bude prezentačním materiálem navenek, chceme ho nabídnout širší odborné veřejnosti.



V samotném DP-KONT@KTu došlo od 1. července ke změně personální. Na post šéfredaktorky jsem jmenoval dosavadní redaktorku Danielu Kočí. Petr Malík v současné době vede oddělení Marketing, což je jedno z nejpodstatnějších oddělení v rámci Marketingu a komunikace a nových činností v této oblasti se na něj nahnulo více než dost a tak sám přišel s tím, že by se velmi rád věnoval těmto aktivitám naplno a předal celý časopis do schopných rukou. I nadále zůstane v redakční radě a bude se koncepčně podílet na rozvoji DP-KONT@KTu.

Co všechno se dále chystáte změnit?

Hlavní změnu ve své oblasti vidím v tom, že se stane Dopravní podnik otevřenější vůči veřejnosti i vůči sobě samému. Moje víze je, aby veřejnost vnímala Dopravní podnik jako společnost, která efektivně poskytuje vysoce kvalitní služby a je veřejnosti partnerem a směrem dovnitř bych rád dosáhl toho, aby zaměstnanci podniku byli hrdí na to, kde pracují a mohli se k tomu otevřeně přihlásit.

Co internet a intranet?

Internet se bude rozvíjet v duchu víze, kterou jsem popsal výše. Budeme se snažit o to, aby byl ještě více než dosud orientovaný na to, aby naši klienti byli schopni se maximálně orientovat ve službách, které jim poskytujeme a nabízíme. Intranet má za sebou náročný vývoj, který však přispěl k tomu, že je relativně dobře zmapováno, kam dál by se mohl rozvíjet. Díky tomu budeme snad schopni intranet v brzké době konsolidovat a rozšířit jeho využitelnost.

V jakém časovém horizontu máte v úmyslu změny, o kterých jsme mluvili, uvést do života?

Změny, o kterých mluvíme, jsou změny, které půjdou ruku v ruce s naplňováním podnikové strategie, jejíž podoba se na základě představy zřizovatele momentálně tvoří. Byl bych spíše věštce, kdybych byl schopen říct konkrétní časový údaj.



Renaissance tramvajů v Nice

Ing. Filip Drápal (s využitím podkladů Ligne d'Azur (www.lignedazur.com) a Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (www.tramway-nice.org))

Nice je páté největší francouzské město, ležící ve východní části Azurového pobřeží, necelých 30 kilometrů od hranic s Itálií. Město je srdcem aglomerace, čítající 900 000 obyvatel. Je nejen vyhledávaným letoviskem, ale i důležitým dopravním uzlem díky mezinárodnímu letišti Nice-Côte d'Azur, které leží na výběžku do Středozemního moře ležícím pouhé 4 metry nad mořskou hladinou.



Městské autobusy francouzských značek Heuliez a Renault jsou v Nice oděny do jednotného modrobílého kabátu dopravce Ligne d'Azur. Foto © Filip Drápal

Letiště je druhým nejvýznamnějším leteckým přístavem Francie a obsluhuje hustě osídlenou aglomeraci Azurového pobřeží včetně nedalekého Monackého knížectví. Z Nice také vyplouvají trajekty na Korsiku. Městem prochází významná železniční trať kopírující středomořské pobřeží, po které jezdí v hustém sledu moderní patrové elektrické jednotky SNCF.

Nice je ohraničeno z jihu Středozemním mořem, ze severu rychle stoupajícím pohorím národního parku Mercantour, který se dále zvedá až k francouzským Alpám. Na západě omezuje město ústí řeky Var. Na východě se městská zástavba rychle mění v ta nejluxusnější sídla. Kvůli velmi členitému terénu a značné hustotě osídlení tu najdete obdivuhodné silniční stavby, které zpřístupnily i těžko dosažitelná a přesto obydlená vrcholka zdejších vápencových kopců. Celé město na pobřeží lemuje bílá oblázková pláž, v létě okupovaná místními obyvateli i cizími turisty. Pláž je od městské zástavby oddělena luxusní cyklostezkou, na které je ovšem rychlost omezená na 20 km/h. Podél cyklostezky vede nábrežní silnice, po které je vedeno mnoho zdejších linek MHD.

Městskou dopravu v Nice zatím tvoří pouze autobusy. Již brzy ale bude mít další francouzské město kolejovou dopravu. Nice se v roce 2002 rozhodlo řešit problém nedostačující autobusové dopravy i překypující individuální dopravy pomocí klasické tramvaje. První linka by měla být zprovozněna v září 2007. Nicméně tramvaje nejsou pro Nice ničím novým, elektrická pouliční dráha fungovala v Nice již od roku 1903. Bohužel naposledy vyjely tramvaje do ulic v roce 1953.

Městskou dopravu v Nice a okolí provozuje společnost Ligne d'Azur, člen nadnárodní skupiny Veolia Transport. Objednatel veřejné dopravy je CANCA – sdružení měst a obcí v aglomeraci Nice. MHD v Nice tvoří zhruba 80 autobusových linek. Jejich intervaly jsou různé a zároveň francouzsky nepravidelné. Denní provoz je ukončen již

ve 21.00, poté nastupují noční linky N1 až N4 o jednotném intervalu 30 minut, které obsluhují nejosídlenější čtvrti, ale jezdí jen do půlnoci. Vedle klasických linek jezdí do méně osídlených kopcovitých čtvrtí autobusy na zavlání, tzv. Créabus. Tyto mikrobusesy nemají určenou pravidelnou trasu, pouze je vyznačena oblast působnosti, ve které se může mikrobuses pohybovat. Kromě 6 linek (oblastí) Créabusu existuje ve městě Cagnes-sur-Mer ještě 5 dalších mikrobusesových linek na zavlání.

Ligne d'Azur provozuje na svých linkách autobusy nejrůznějších délek v jednotném modrobílém nátěru. Ve vozovém parku jsou zastoupeny francouzské značky Heuliez a Renault, jejichž výrobky se s postupem času vzájemně stále více podobají. Díky zavedení jednotného tarifu pomocí provozovatele Ligne d'Azur a objednatel CANCA tu v širokém okolí Nice vznikla jakási forma integrované dopravy. Dříve

mělo totiž každé město v této aglomeraci své vlastní tarifní podmínky, takže i když se zde nejedná o klasickou formu integrované dopravy, přeci jen došlo ke zjednodušení a zpřehlednění veřejné dopravy v okolí. Podobným způsobem se ve Francii postupuje i v okolí jiných větších měst. Mnohde se tak veřejná doprava integruje a z kvalitnější jen v dosahu těchto měst a odlehlější obce mají smůlu. Ale záleží na postoji každého départementu. Nutno vyzdvihnout, že v okolí Nice zasahuje tato „integrovaná“ doprava až 20 km do hloubi vnitrozemí, a to i do spoře osídlených oblastí. Do prostředků městské dopravy se nastupuje pouze předními dveřmi a pro výstup i nástup je nutno dát řidiči odpovídající znamení. Systém jízdného radikálně zvýhodňuje časové jízdenky, se kterými můžete cestovat svobodně a bez zábrán v rámci vymezené oblasti a časové platnosti jízdenky. Zastávky MHD jsou vyba-



Staveniště první linky poblíž zastávky Garibaldi v centru města ve stavu z července 2006. Foto © Filip Drápal

veny kvalitními prosklenými přístřešky, které poskytují bohaté dopravní informace včetně podrobné mapy linkového vedení v celé oblasti. Zastávkové jízdny řady mají typicky francouzskou podobu, čili oproti našim zvyklostem je tabulka časů pootočená o 90 stupňů. Vedle klasických linek zahrnutých v městském (aglomeracním) tarifu tu jezdí dálkové linky systému TAM, s číslováním od 100 výše. I na těchto linkách ovšem platí zdejší jednotný tarif, i když s určitým omezením v některých úsecích. Asi nejzajímavější je linka 100, která jezdí v intervalu 10-15 minut po celý den po pobřeží mezi Nice a Mentonem – nejvýchodněji položeným francouzským městem na pobřeží. Tato linka je mezinárodní – projíždí totiž i Monackým knížectvím a zejména v létě je turisty velmi oblíbená, možná i díky klimatizovaným nízkopodlažním autobusům Setra.

Ale nyní již ke zmiňovanému projektu zavedení tramvajové dopravy v Nice. Jakousi nultou etapou bylo zřízení devítikilometrového vyhrazeného pruhu pro autobusy v centru města. Vyhrazený pruh do značné míry zrychlil provoz autobusových linek, které se jinak topily v každodenních kolonách automobilů. Autobusový pruh má délku 9,9 km, je na něm 28 zastávek, všechny se zvýšenou nástupní hranou. A právě v místech této autobusové komunikace by měla v příštích letech vyrůst druhá tramvajová linka. Výstavba té první v roce 2006 proměnila městské centrum v jedno velké staveniště. Nicméně již v létě 2006 byly některé úseky první linky skoro hotové. Zahájení provozu tramvajové linky č. 1 je projektováno na konec září 2007. Zprovozněním má být úsek dlouhý 8,5 km. Do roku 2020 je však plánována výstavba dalších dvou linek a také prodloužení linky 1 na severovýchodě. Celková délka tramvajové sítě by měla být 36 km. Již v prosinci 2006 byla zdejšími obyvatelům představena první tramvaj Citadis od Alstomu, pětičlánkové sto procentně nízkopodlažní obousměrné vozidlo vejcovitého tvaru ve stříbrném nátěru. Nice si vybralo klasickou tramvajovou dráhu, čili dvě kolejnice a trolej nad zemí. Různé francouzské pokusy o nekonvenční



Představení nové tramvaje veřejnosti proběhlo na téměř dokončeném úseku v centru města. Trolejové vedení ještě nebylo zavěšeno, takže tramvaj musela být dotažena cizí silou. Foto © CANCA

tramvaje a hybridní vozidla nebyly zřejmě pro Nice dost přesvědčivé, a tak vsadili na klasický a osvědčený model. Výjimkou jsou dva krátké úseky v centru, kde je trolejové vedení nahrazeno pohonem vlastní silou pomocí akumulátorů. První linka tramvaje v trase tvaru „U“ povede nejhustěji osídlenými městskými čtvrtěmi, ale přesto přinese do ulic tolik potřebnou zeleň díky novým stromům či zatravněnému tramvajovému tělesu. Plánovaný špičkový interval linky 1 jsou 4 minuty. V plánech nové linky je možné vidět zklidnění některých ulic, kterými bude tramvaj procházet, vyhrazení jiných ulic pouze pro autobusovou dopravu a dokonce zřízení pěších zón v některých ulicích s tramvajovým provozem. Linka 1 bude mít celkem 21 stanic a v druhé etapě bude prodloužena severovýchodním směrem podél říčky Paillon o další 4,5 km. Druhá linka povede z centra na západ těsně vedle pobřeží a na osmi kilometrech

bude asi 10 stanic. Význam linky 2 bude spočívat také v napojení mezinárodního letiště. Druhou etapou linky 2 je její prodloužení o dalších 7 km západním směrem. Třetí linka bude navazovat na linku 2 u letiště a povede severním směrem podél řeky Var. Na 7 kilometrech bude umístěno 12 stanic. Spolu s výstavbou tramvajových tratí je počítáno také s budováním záchytných parkovišť P+R. Klobouk je nutno smeknout nad opravdu důkladnou propagací výstavby tramvajů v Nice. Na internetu lze najít opravdu kompletní informace včetně vizualizací jednotlivých částí staveb, ze kterých také čerpá tento článek.

Na závěr je vhodné popřát novému dopravnímu prostředku v Nice úspěšný start a oblibu u cestujících veřejnosti. Tramvaje by i zde mohly do městské dopravy přilákat mnoho nových uživatelů.



Tramvaj přinese do ulic tolik potřebnou zeleň. Foto © CANCA



Interiér plně nízkopodlažní tramvaje nabízí dostatek světla i míst k sezení. Foto © CANCA

Pátý triumf žáků v Hostivaři

-bda-

Foto: Martin Jágr

Dvanáctá edice fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele byla napsána v sobotu 23. června na tradičním místě, na hřišti v hostivařském areálu. Slunce, hromy, blesky a s nimi spojený déšť přinesly největší radost do tábora žáků a učitelů ze Střední průmyslové školy dopravní. Nastupující generace se z poháru raduje již popáté a vyrovnala se týmu Správy vozidel Tramvaje, který má také na svém kontě pět vítězství v prestižním vnitropodnikovém klání.

Letos se v Hostivaři představilo pouze šest týmů, neboť reprezentanti autobusů nepostavili ani jednu jedenáctku. V průběhu turnaje jsme museli neustále odpovídat na dotazy, proč se letos družstvo Autobusy nezúčastnilo. Lepší odpověď než krčení ramen jsme neměli po ruce.

Patnáct zápasů turnaje bylo velice vyrovnaných, o čemž svědčí nejlépe osm remíz, tedy většina. V dalších dvou zápasech byl jeden ze soupeřů lepší o jednu branku. Tři zápasy skončily rozdílem dvou branek a v dalších dvou byl rozdíl ještě o gól větší.

Až do posledního kola nebylo nic jasné. Většina týmů stále mohla pomýšlet alespoň na bronzový pohár. Ač se hrálo systémem každý s každým, nabídlo poslední kolo souboj o první příčku. Žáci Střední průmyslové školy dopravní uhráli bezbrankovou remízu s týmem Správa vozidel Tramvaje a mohli slavit. „Tramvajáci“ v té době museli čekat, jak dopadne poslední zápas turnaje, ve kterém hrály štábní útvary a Provoz Tramvaje. „Úředníci“ potřebovali vyhrát o dvě branky, a to se jim díky enormní snaze podařilo a poprvé v historii si odnesli jeden z pohárů, a to bronzový. Vítězové z roku 2006, tým Provoz Metro, zaváhal hned v prvním souboji se žáky Střední průmyslové školy dopravní, a to se jim stalo osudným. Stejně jako neproměnná penalta Jana Koláře v dalším z duelů.

Kronika 12. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele sobota 23. června – hřiště v Hostivaři

1. kolo

Dopravní cesta Metro (DcM) – Provoz Tramvaje (PT)	0:1
Provoz Metro (PM) – SPŠD	1:3
Správa vozidel Tramvaje (SvT) – štábní útvary	1:1

2. kolo

SPŠD – DcM	1:1
štáb – PM	0:0
PT – SvT	0:0

3. kolo

DcM – štáb	0:0
PM – SvT	0:0
SPŠD – PT	3:0

4. kolo

DcM – SvT	1:2
PT – PM	0:2
SPŠD – štáb	0:0

5. kolo

DcM – PM	0:3
SvT – SPŠD	0:0
štáb – PT	2:0

Konečná tabulka turnaje

1. SPŠD	5	2	3	0	7:2	9
2. Provoz Metro	5	2	2	1	6:3	8
3. štábní útvary	5	1	4	0	3:1	7
4. Správa vozidel Tramvaje	5	1	4	0	3:2	7
5. Provoz Tramvaje	5	1	1	3	1:7	4
6. Dopravní cesta Metro	5	0	2	3	2:7	2

Nejlepší střelec turnaje

Michal Kulbrycht (SPŠD) 4 branky

Nejlepší brankář

Marek Hanačík (štábní útvary).



Hráči SPŠD v zápase proti štábním útvarům.



Vítězný tým SPŠD.

Software Jízdní řády a jeho význam pro informování cestujících

Oddělení rozvoje a preference dopravy
a CHAPS spol. s r.o.

Motivem tohoto článku je čtenářům časopisu představit software Jízdní řády jako zdroj základních dat pro informování cestujících a navazující systémy, které slouží jako prostředky pro tuto činnost v podmínkách Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti.

Software Jízdní řády

Historie a význam

Na konci minulého desetiletí bylo na dopravním úseku ředitelství společnosti rozhodnuto o nutnosti vytvoření nového systému pro konstrukci jízdních řádů, který by odstranil nedostatky do té doby fungujících softwarů na tehdejších odštěpných závozech Metro, Elektrické dráhy a Autobusy. Bylo vypsáno výběrové řízení, jehož vítězem se stala společnost CHAPS spol. s r. o., která v té době měla zkušenosti s vývojem podobných aplikací pro dopravní podniky měst Brna a Ostravy. Vývoj probíhal od roku 2000 s tím, že rutinní spuštění systému proběhlo začátkem roku 2002.

Pro tento software je charakteristická **jednotná podoba dat** pro všechny druhy dopravy, která umožňuje mimo jiné proklady grafikonů jízdních řádů různých trakcí, snazší manipulaci s daty pro celopodnikové systémy a usnadnění exportů do celostátního informačního systému (CIS).

Aplikace představuje **společný program pro všechny druhy dopravy v rámci Dopravního podniku včetně ROPIDu**, pracuje pod MS WINDOWS a je pro ni typická jednoduchost ovládání a snadná aktualizace. Data-báze jízdních řádů je provozována na SQL serveru.

Ochrana údajů před zásahy nepovolaných osob je zabezpečena instalací aparátu **přístupových práv a aparátu kontrol**. Generování veškerých výstupů (**sestav, obsahů oken**) probíhá do sešitů **aplikace MS Excel**.

Základní moduly

Základem software Jízdní řády jsou **jednotné číselníky** uzlů, zastávek, obcí, okresů, linek, dopravců, provozoven, typů vozidel, služeb a celé řady dalších atributů. Správa číselníků probíhá centrálně na úrovni dopravního úseku Dopravního podniku a slouží i pro další návazné úlohy.

Editor chronometrů umožňuje vytvářet a editovat seznamy tras, variant výjezdů, zatažení a přejezdů, chronometrů, linkových seznamů a časových sfér.

Nejsložitějším modulem celého systému je **Editor grafikonů**. Kromě vlastní kon-

strukce grafikonů poskytuje velké množství kontrolních a analytických funkcí nejen pro konstruktéry, ale i další zaměstnance DP Praha, a. s.

Editor tisků představuje nejdůležitější modul ve vztahu k využití dat jízdních řádů. Jeho pomocí lze generovat všechny typy jízdních řádů, provozně-ekonomické přehledy a další sestavy. S ohledem na potřeby využívání jednotných a oficiálních výstupů bylo přistoupeno k vytvoření tzv. archivů zastávkových jízdních řádů a vozových jízdních řádů, což je v předem definované struktuře množina na pevném disku počítače uložených souborů ve formátu .xls přístupných pouze pro čtení. Pro usnadnění tisku a zobrazování jízdních řádů slouží aplikace **JRZJR a JRVJR**.

Součástí systému jsou i **exportní programy** pro generování dat pro vozidlové informační systémy, dispečerské systémy apod. Samozřejmě součástí jsou i programy pro generování dat pro internetovské aplikace – vyhledávací program spojený v rámci Pražské integrované dopravy a vytváření souborů pro aplikaci „Tisk jízdních řádů“.

Způsoby poskytování informací cestujícím ve vazbě na software Jízdní řády

Zastávkové jízdní řády (ZJŘ)

Jak bylo uvedeno výše, probíhá generování zastávkových jízdních řádů pomocí modulu Generátor tisků (JRT).

Pražská integrovaná doprava (PID) je charakteristická velkou pestrostí linek vzhledem k počtu zastávek na lince a spojů odjíždějících ze zastávky. S ohledem na tuto a další skutečnosti (omezená velikost ZJŘ, množství údajů, které musejí být v jíz-

ním řádu uvedeny) existuje např. u tzv. městského typu ZJŘ 18 různých šablon pro povrchovou dopravu. Systém se dokáže pro každou zastávku na lince po určení všech zobrazovaných údajů rozhodnout, v jaké šabloně jízdní řád zobrazí.

Po vygenerování dat a následné kontrole jejich správnosti se ZJŘ uloží do archivu ZJŘ. Takto uložená data se poté využívají:

- k tisku a vyvěšování jízdních řádů na zastávkách pracovníky útvaru 250300 (Odbor zastávky),
- k tisku a prodeji cestujícím pracovníky středisek dopravních informací,
- jako základ pro transformaci do formátu PDF a zveřejnění cestujícím na internetu v rámci Portálu jízdních řádů nebo vyhledávacího spojení,
- všemi zaměstnanci Dopravního podniku s přístupem k aplikaci JRZJR k tisku jízdních řádů pro svou potřebu.

Knižní jízdní řády

Knižní jízdní řády pro jednotlivé linky jsou obsaženy na pravidelně vydávaném CD Jízdní řády PID a Středočeského kraje a také v jeho knižní podobě (vydáváno 1 x ročně).

Pro generování knižních jízdních řádů se používá aplikace JRKJR, která kromě knižních jízdních řádů poskytuje možnost dalších výstupů používaných v publikaci Atlas Praha a Pražská integrovaná doprava, kterými jsou seznam zastávek na linkách a seznam zastávek s výčtem zastavujících linek.

Vozidlové informační systémy

ASW Jízdní řády umožňuje exportovat data jízdních řádů do vozidlových informačních systémů všech tří druhů dopravy, pro potřeby hlášení cestujícím a zobrazování na elektronických informačních panelech.



Foto © Jan Horský

Internetové aplikace

Vyhledání spojení

Tato aplikace je přístupná z úvodní stránky internetové prezentace Dopravního podniku na adrese www.dpp.cz (případně je přímo přístupná po zadání www.dpp.cz/idos). Pro zaměstnance podniku je služba přístupná na intranetu v sekci Informace/Dopravní/Jízdní řády PID.

Mezi základní možnosti aplikace patří:

- vyhledání spojení mezi zadanými místy (zastávky PID, souřadnice, vybrané druhy objektů),
 - zobrazení zastávkového jízdního řádu,
 - souhrnné zobrazení všech spojů jedoucích mezi dvěma místy,
 - zobrazení dráhy vybraného spoje (časy, na mapě),
 - zobrazení trasy zvolené linky na mapě.
- V rámci rozvoje aplikace „Vyhledání spojení“ došlo od 3. dubna 2006 k zásadní úpravě – propojení s digitálními mapovými podklady. Tato úprava rozšířila možnosti aplikace zejména v oblastech:
- zadání výchozího a cílového místa spojení přímou volbou na mapě,
 - zobrazení vyhledaného spojení v grafické podobě,
 - rozšířené textové vyhledávání v databázi objektů (například hledání dle ulic a náměstí).

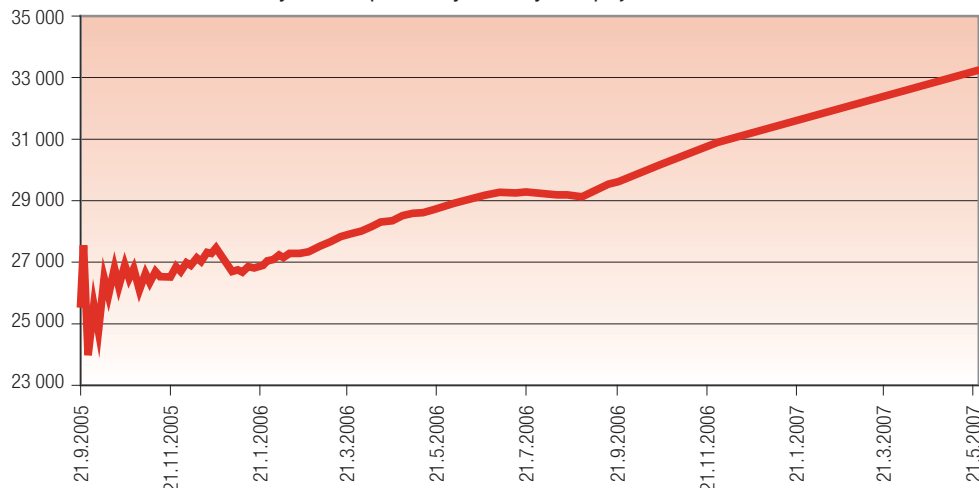
Aplikace „Vyhledání spojení“ propojuje množství zdrojů dat, přičemž hlavními daty jsou jízdní řády všech linek PID, které jsou s výjimkou vlakové dopravy generovány přímo z databáze softwaru Jízdní řády. Data jízdních řádů vlaků zařazených do PID jsou do aplikace dodávána společností CHAPS spol. s r.o. Souřadnice zastávek a trajektorie linek jsou exportovány také ze softwaru Jízdní řády, který byl upraven pro možnost práce s digitální mapou (editace zastávek a tras do mapy). Tato úprava bude do budoucna využitelná i pro účely informování provozních zaměstnanců zejména při výlukách a trvalých změnách provozu.

Aplikace „Vyhledání spojení“ pracuje i s tarifními daty a daty přestupních vazeb mezi zastávkami PID. Tato data spravuje útvar 100030. Pro zobrazení na mapových podkladech se používají prostorová data pronajatá od společnosti CEDA.

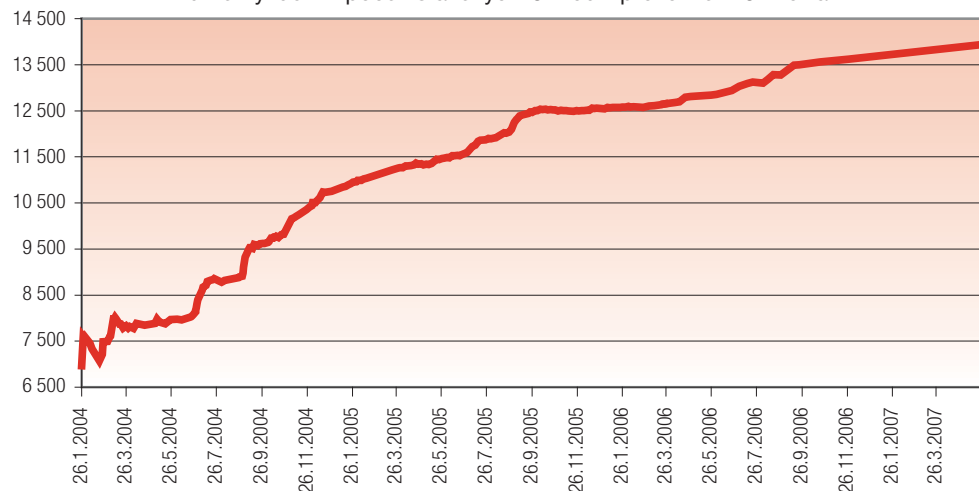
Aplikace je v rutinním provozu od roku 2002. Od září 2005 jsou sledovány počty přístupů uživatelů. Z nich vyplývá, že od počátku sledování bylo vyhledáno 20,5 milionu spojení (což představuje průměrný počet 33 500 vyhledaných spojení za jeden den). Za poslední rok bylo vyhledáno 13,2 milionu spojení (přes 36 200 za jeden den).

Aplikace „Vyhledání spojení“ na webu naší společnosti se vyvinula z celostátní aplikace IDOS, kterou provozuje firma CHAPS spol. s r. o. a která slouží k poskytování informací o vlakových a autobusových

Průměrný denní počet vyhledaných spojení od září 2005



Průměrný denní počet stažených JŘ od zprovoznění JRPortal



jízdních řádech a spojení v rámci České republiky.

Aplikace pro Dopravní podnik byla vytvořena s ohledem na lepší přizpůsobení se prezentaci naší společnosti a s ohledem na určitá specifika v rámci provozu PID. Aplikace je postupně vyvíjena s ohledem na připomínky uživatelů a změny provozních podmínek.

Na intranetu je v současné době nová verze, která oproti dosud oficiálně zveřejněné verzi na internetu obsahuje tyto úpravy:

- možnost omezit vyhledávání spojení pouze na nízkopodlažní garantované spoje a bezbariérově přístupné stanice metra,
- doplnění souřadnic vlakových stanic a zastávek, což umožňuje zobrazovat na mapovém podkladu i spojení využívající vlakové dopravy,
- při vyhledávání spojení s přestupem je preferován přestup u společných zastávkových sloupků a dále je dle možností preferován přestup mimo zastávky na znamení,
- volba umožňující pěší přesuny mezi zastávkami na začátku nebo konci vyhledávaného spojení s definováním maximální doby pěšího přesunu,

- volba rozšiřující vyhledávání spojení mezi zastávkami na začátku nebo konci spojení na celý dopravní uzel – týká se především povrchových zastávek s odlišnými názvy u dvouvestibulových stanic metra,
- volba zakazující pěší přesuny mezi zastávkami různého jména,
- možnost zadání až 3 výchozích nebo cílových bodů spojení,
- volba umožňující preferovat spojení s větší frekvencí spojů (týká se především metra).

V dohledné době se předpokládá spuštění této verze do rutinního provozu. Věříme, že přispěje ke zvýšení spokojenosti cestujících s poskytováním informací o jízdních řádech.

Tisk jízdních řádů (Portál JŘ)

Druhá aplikace, která je přístupná z úvodní stránky internetové prezentace Dopravního podniku www.dpp.cz je „Tisk jízdních řádů“ (případně je přímo přístupná po zadání <http://www.dpp.cz/jrportal>). Pro zaměstnance podniku je služba přístupná na intranetu v sekci Informace/Dopravní/Portál JŘ.

Aplikace slouží pro zveřejnění linkových a zastávkových jízdních řádů linek provozovaných v systému PID ve formátu PDF.

Ke stažení jsou nabízeny jízdní řády aktuálně platné a platné v budoucnosti, pokud jsou již k dispozici.

Uživatel může zvolit vyhledání příslušného jízdního řádu podle linek nebo podle zastávek.

Tato aplikace využívá jako datový zdroj archiv zastávkových jízdních řádů a pro generování linkových jízdních řádů přímo databázi systému ASW Jízdní řády. Každou noc se prochází archiv zastávkových jízdních řádů, který se synchronizuje s existujícím archivem ve formátu PDF (nové jízdní řády se převedou do formátu PDF, vyřazené se z archivu PDF vymažou). Pro nové sady zastávkových jízdních řádů se také vytvoří odpovídající linkový jízdní řád.

Aplikace je v rutinním provozu od 15. prosince 2003. Od zprovoznění bylo staženo 17,5 milionu jízdních řádů (což představuje téměř 14 000 stažených jízdních řádů za den). Za poslední rok pak bylo staženo přes 6 milionů jízdních řádů (přes 16 500 denně)

JRKiosk

Jedná se o aplikaci, která je součástí samoobslužných informačních stojanů ve stanicích metra. O této součásti informačního systému podniku bylo obecně psáno například v letošním dubnovém čísle DP-KONT@KTu. My se zaměříme na charakteristiku aplikací pro **vyhledání spojení** a **zobrazení zastávkových jízdních řádů**.

Obě aplikace využívají stejné datové soubory a výpočetní jádro jako program pro vyhledání spojení IDOS. Vzhledem ke způsobu ovládání dotykovou obrazovkou muselo být vyvinuto odpovídající uživatelské rozhraní. Obrazovka je opatřena virtuální klávesnicí pro zadání parametrů hledání (názvů zastávek, příp. čísel linek).

Pokud chce cestující vyhledat spojení, volí v postupně zobrazovaných obrazovkách výchozí místo spojení, cílové místo spojení a datum a čas spojení. Na sumarizační obrazovce, kde může změnit jakýkoliv parametr, navíc volí, zda chce nalézt přímé spojení nebo připouští spojení s přestupy. Po potvrzení parametrů probíhá výpočet a na další obrazovce se zobrazí první nalezené spojení a ovládací prvky pro posun na další možná spojení. U zobrazení jízdních řádů se volí parametry v pořadí číslo linky, datum a směr.

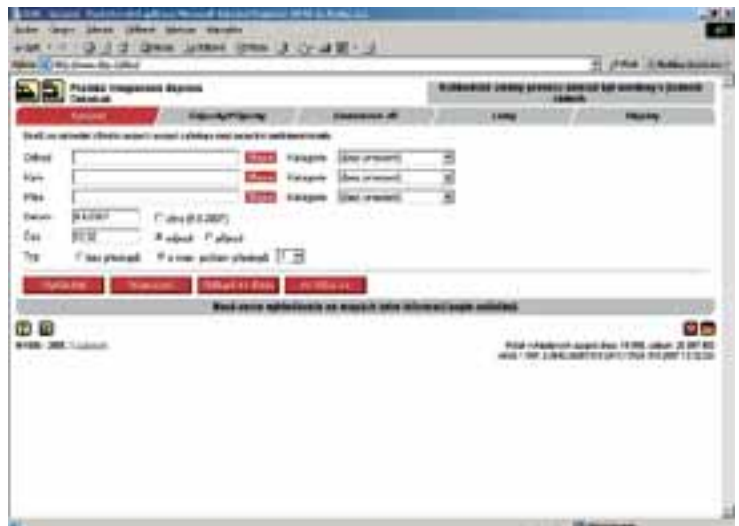
Mobilní aplikace

Data jízdních řádů PID jsou rovněž využívána v rámci mobilních aplikací využívající SMS-zprávy nebo technologii wapu.

Další možnosti rozvoje ASW Jízdní řády

V rámci rozvoje software Jízdní řády se vzhledem k záměru neustálého zvyšování kvality poskytovaných informací předpokládá další rozvoj zejména v oblasti aplikací „Vyhledání spojení“ a „Tisk jízdních řádů“, o které je z hlediska cestující veřejnosti trvalý zájem a jejichž využívání prokazatelně vzrůstá. Na základě zkušeností s provozem a připomínek a námětů uživatelů je možné stanovit další možné kroky vedoucí k vylepšení či doplnění funkčnosti programů, z nichž nejzásadnější jsou:

1. Automatické generování souhrnných jízdních řádů (jízdní řády více linek jedoucích po vytipovaných úsecích sítě) z databáze softwaru Jízdní řády a jejich zveřejnění v aplikaci „Tisk jízdních řádů“.
2. Integrace PDF souborů jízdních řádů tratí Českých drah zapojených v systému PID do aplikace „Tisk jízdních řádů“.
3. Doplnit do zdroje prostorových dat adresní body s možností tyto zadat jako výchozí nebo cílové místo spojení v aplikaci „Vyhledání spojení“.
4. Doplnění trajektorií tras vlaků mezi stanicemi mezi prostorová data.
5. V aplikaci JRKiosk rozšířit možnost vyhledání spojení v rámci PID o vlaky zařazené do systému PID, umožnit vyhledat pouze nízkopodlažní spojení v rámci jízdního řádu PID, umožnit vyhledat spojení vlaky a autobusy v rámci celé ČR, příp. i funkcionality vyhledání spojení v rámci PID rozšířit možnost zadání výchozích a cílových míst spojení o body zájmu vybraných kategorií (hotely, muzea, ...)
6. Rozvoj mobilních aplikací v návaznosti na nejnovější technologie využívané v mobilních telefonech.



Vozíčkáři v MHD

Text a foto: Daniela Kočí

Pro zdravého člověka je pohyb v síti městské hromadné dopravy relativně klidnou záležitostí, pokud vše jezdí podle jízdního řádu a nejsou žádné mimořádné události, v letních měsících mohou cestující obtěžovat například dlouhodobější výluky. Život lidí s omezenou pohyblivostí, kteří jsou zcela odkázáni na invalidní vozík, se však odehrává ve zcela jiných dimenzích.



David má s plošinami v metru nepřijemné zkušenosti, jednou ho již museli vyprošťovat hasiči.

Mezi klienty využívajícími služeb našeho Dopravního podniku je také mnoho cestujících se sníženou možností pohybu. Zpřístupnění městské hromadné dopravy těmto lidem a usnadnění jejich cestování je jedním z největších cílů Dopravního podniku.

Teprve v 90. letech 20. století mohl Dopravní podnik zahájit postupné kroky, které vedou k pohodlnější a bezpečnější přepravě osob, pro něž se stal vozík jedinou možností přepravy ve městě. Přestože se v poslední době udělalo z hlediska techniky mnoho, stejně je mnohdy neřešitelný problém dostat se z jednoho konce města na druhý.

David Remeš je upoután na invalidní vozík od svého narození, a vzhledem ke skutečnosti, že má navíc rozsáhlé mentální postižení, doprovázejí ho na cestách rodiče. „Vyslovenou spásou pro vozíčkáře je bezbariérové zpřístupnění stanice Florenc, je to alfa a omega našeho cestování, protože jinak jsme se do centra prakticky dostat nemohli. Zaplatť pánbůh, že se to po tolika letech podařilo,“ začíná svoje vyprávění Davidův otec.

S vozíkem nehnete

Naše reportáž začala u Davida doma, poblíž stanice metra Hůrka. V bytě má udělanou speciální kladku, kterou se musí zavěšen přemístit z domácího mechanického vozíku na elektrický, který má připraven na chodbě. Prvním oříškem se nám stala obyčejná rohožka ve vchodových dveřích domu, která se nám zamotala pod vozík. David to bravurně zvládl, jednu ruku má pohyblivou a tak s ní může ovládat tlačítka na vozíku. Naše cesta míří na zastávku autobusu, který by měl jet dle jízdního řádu za dvacet minut. Zatímco já jsem si byla jistá, že opravdu přijede nízkopodlažní vůz, tatínek Davida už tak optimistický nebyl. „Bohužel se nám již několikrát stalo, že přijel normální autobus, přestože jsme na nízkopodlažní spoléhali, je to naše jediná možnost, pokud se řetězec naší pečlivě naplánované cesty z nějakého důvodu přetrhne, je to pro nás pohroma,“ vysvětluje svoje obavy pan Remeš.

Pokud přijede namísto nízkopodlažního autobusu mamince s kočárkem autobus normální, není neřešitelný problém, aby jí někdo pomohl, ale člověk na invalidním elektrickém vozíku je prostě ztracen. Je pravda, že většina lidí je velice ochotných a snaží se všemožně v takové situaci pomoci, ale bohužel je to o nevědomosti. Mechanický vozík můžete s pomocí tří silných mužů ještě někam dostat, ale s elektrickým prostě nehnete ani o centimetr. Takové vozíky váží okolo 250 kil! Tentokrát je vše v pořádku, přijel nízkopodlažní autobus, David na něj mává a řidič mu vysunuje sklopnou nájezdovou rampu u prostředních dveří. Žádáme paní s kočárkem uvnitř, aby se posunula kousek doprava, David to uvnitř vozu již není schopen nijak vytočit, musí najet přesně a rovně.

Kočárky versus invalidní vozíky

Nízkopodlažní povrchové prostředky MHD jsou novodobou vymožeností a když si vzpomenu, jak jsem před mnoha lety rvala kočárek s dítětem do autobusu já, jsem ráda, že dnešní maminky to začínají mít opravdu jednodušší. Ale jedna věc je jistá. Když jsou v autobusu či tramvaji dva kočárky a chce nastoupit vozíčkář, nastává situace, kterou neřeší žádný přepravní řád ani vyhláška, a tak je to jen o lidském přístupu a pochopení, že vozíčkář nemá absolutně jinou možnost přepravy, a když se mu stane, že v dalším spoji pojedou opět dvě maminky s kočárkem, může čekat na zastávce také dvě hodiny. Maminka s kočárkem, která jede třeba k lékaři a nechce si po špatných zkušenostech s pomocí druhých žádat o ni, najde si nízkopodlažní spoj a má na přepravu úplně stejný nárok jako kdokoliv jiný. Je pouze na její ochotě, zda uzná, že vozíčkář nemá jinou možnost přepravy a ona má, i když trochu složitější. Je to o mezilidských vztazích, v přepravním řádu takové zvýhodnění neexistuje.

Z plošiny jen za pomoci hasičů

Metro zaujímá v přepravě osob se sníženou pohyblivostí poněkud odlišné postavení

od prostředků povrchové dopravy. Zatímco možnost vlastního nástupu do vozidla je vzhledem k charakteru nástupišť zcela bezbariérová, představuje větší problém přeprava postiženého cestujícího z povrchu do prostoru vlastní, většinou podzemní stanice. Přepravu mechanického invalidního vozíku a kočárky s dětmi bylo možné dříve uskutečnit velmi obtížně jen za pomoci spolecestujících po pohyblivých schodech, dnes se možnosti podstatně zlepšují. Stanice metra Nové Butovice je vybavena plošinou, a tak David s otcem pomalu jedou dolů. David se tohoto zařízení velice bojí, což dává a hlasitě najevo, protože jednou ho museli z plošiny vyprošťovat hasiči, neboť se tehdy v polovině cesty porouchala. V takovém případě prostě nic jiného nezbývá.

Přeprava plošinou je zdoluhavá, a tak když si jí musí cestující přivolat z druhé strany, je třeba počítat tak s několika minutami navíc, ale na čekání jsou vozíčkáři zvyklí. „Čekání není náš problém, ale garance spojů a technika, to je to, co nás v naší situaci trápí,“ říká paní Magda, kterou potkáváme u výtahu ve stanici Florenc. Paní Magda zůstala na invalidním vozíku před dvaceti lety po autonehodě, kterou nezavinila a kdy jí zemřeli ostatní členové rodiny. Jak sama říká, přestože nemá obě nohy, není to to jediné, co jí v životě nejvíce schází, ale naučila se nějak existovat. Na cestování jí nejvíce vadí arogance některých lidí, kteří neohleduplně využívají výtahy, které jsou jedinou možností přepravy fyzicky postižených lidí. Nechci věřit vlastním ušima, ale realita je nesporná.

Ohleduplnost je o výchově

U výtahu stojí maminka s malým dítětem a koloběžkou v ruce, a na naší otázku, proč hodlá jet výtahem odpovídá, že se to malému líbí, že se rád vozí. Maminka byla ale slušná, po mém vysvětlení uznala svoji chybu a omluvila se nám. Myslím, že měla nejlepší možnost podobně i ona vysvětlit svému synkovi na konkrétním případě problematiku vozíčkářů, dítě by to pochopilo a přišť už by ho to ani nenapadlo. Je to

bohužel všechno o výchově. Nahoře stála mladá dáma a použití výtahu pro ni bylo samozřejmostí.

Nedalo mi to spát a přemýšlela jsem, jak by se podobné situace daly řešit, zda by někde na ceduli neměl být jednoznačný zákaz pro „zdravé“ občany, ale v zápětí mi došlo, že to je prostě jen na slušnosti a ohleduplnosti lidí, protože výtahy jsou prostě dalším vstupem do metra pro cestující na rozdíl od plošin, které jsou určeny výhradně pro vozíčkáře a kočárkáře. Řešením by snad mohly být nějaké osvětové letáčky v dopravních prostředcích, které by jasně vysvětlovaly, že vozíčkář nemá jinou možnost přepravy. Když to budou mít lidé na očích, třeba si to více uvědomí. Ono je to bohužel stále o nevědomostech, cestující si například stoupnou na najížděcí rampu a ani si neuvědomí, že tam potřebuje najet vozík. Protože v dřívějších dobách byla Praha vozíčkářům téměř zapovězena, lidé si na jejich přítomnost musí jen zvyknout a naučit se jim pomáhat. Ochotných lidí je mnoho, ale při naší cestě jsme se setkali s tím, že jen nevědí, jak mohou v dané situaci pomoci.

Vyhledávač na internetu

Naše cesta vedla k tramvajové zastávce na Florenci, kde jsme čekali na nízkopodlažní tramvaj. Bohužel, na internetu se tyto spoje zatím nedají vyhledat tak, aby vozíčkář jel na jistotu, ale doufejme, že se situace změní, protože pro tyto lidi je to velice stěžejní. Cestu si plánují z domova a velice složitě musejí v jízdním řádu vyhledávat manuálně nízkopodlažní spoje. Zhruba po půl hodině přijíždí tramvaj. Pokud by se David do města vydal sám, musí doufat, že mu někdo zmáčkne tlačítko pro nástup, protože vzhledem ke špatné pohyblivosti rukou na něj nedosáhne. Ten samý problém nastává i v metru. „Nevím, kdo ta tlačítka vymyslel, ale pro takto silně postižené lidi je to neřešitelný problém, protože se mu dveře neotevrou. Když se David mimořádně vydá metrem sám, naučil se chodit těsně za strojevedoucího, aby ho viděl nastupovat a měl tak větší jistotu,“ popisuje tlačítka ovládání dveří Davidův otec.

Problémy vozíčkářů

V posledních letech učinil Dopravní podnik v tramvajové i autobusové dopravě pokrok, i pro nevidomé se udělalo hodně, při naší reportáži potkáváme dva cestující s bílou hůlkou. Všechny tramvajové vozy byly v letech 1996 – 1998 vybaveny speciálními přijímači, které umožňují cestujícímu pomocí dálkových ovladačů aktivovat externí hlášení. Vozíčkáři by velice uvítali, kdyby se něco podobného mohlo využívat i pro ně. Bylo by jistě užitečné, aby byl nějaký jednotný systém signalizace úmyslu užití přepravy, nejlépe elektronický, kdy by přepravce a vozíčkář bez mávání rukou

o sobě věděli. Pro mnoho vozíčkářů je právě mávání rukou nebo stisknutí tlačítka nemožné. Řidiči prý často argumentují tím, že vozíčkáře v zácpě neviděli. Vyřešila by se tím i možnost přivolání pomoci v případě nouze, při ohrožení či selhání zařízení. Dalším problémem vozíčkářů jsou některé stavební bariéry, jako například velmi úzké dveře výtahů v některých stanicích, např. na lince „B“ jsou to Hůrka, Stodůlky, Lužiny a Zličín. V některých stanicích je příliš strmý výstup z plošiny, jako na peronu stanice metra „B“ – Butovice. „Mnohdy vznikne dost paradoxní situace, když vozidla jsou bezbariérová, ale přístup k nim je bariérový,“ říká Davidův otec. Vozíčkář si musí opravdu pečlivě vybírat, kde vystoupí. U starších typů autobusů jsou velkým problémem mnohdy nefunkční

a pomáhají jim lépe se zapojit do života celého města. Kromě spojů zajišťovaných nízkopodlažními autobusy na pravidelných linkách provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy dvě zvláštní autobusové linky určené pro osoby s omezenou schopností pohybu, které spojují bezbariérové bytové objekty na sídlištích Černý Most II, Jižní Město II, Nové Butovice a Řepy s centrem města, kde je umožněn vzájemný přestup. Na linky jsou vypravovány 4 speciálně upravené autobusy vybavené speciálními rampami pro nakládání invalidních vozíků. Vozy mají redukovaný počet sedadel a rozšířený prostor pro přepravu většího počtu vozíků. Provoz těchto autobusů zajišťuje dvoučlenná osádka, řidič a asistent pro obsluhu rampy. „Využíváme i tyto linky, ale protože jezdí jen velice zřídka, musíme například



Řidič musí opustit kabinu, aby vysunul vozíčkáři nástupní plošinu.

až nebezpečné vysouvací plošiny. Určitě by pomohlo také centralizování informací o poruchách, výpadcích a problémech na informační lince Dopravního podniku. Měli by tam mít informace, který výtah či plošina kde nefunguje, před každou cestou se synem bych se chtěl ujistit, že dojedeme v pořádku. Ideální variantu pak spatřuji v okamžité a dynamické aktualizaci informací na internetu a ve zmíněném systému vyhledávání s variantou použitelnou pro mobilní sítě,“ navrhuje řešení rodiče Davida.

Speciální autobusové linky pro vozíčkáře

Autobusové linky obsazované nízkopodlažními autobusy dnes v kombinaci s vybranými stanicemi metra významně usnadňují cestování osob se sníženou pohyblivostí

cestu k lékaři volit jinak a v tom by nám právě ohromně napomohl ten vyhledávač na internetu, který v současné době při zadání možnosti bezbariérové přepravy zvolí jen tyto dvě speciální linky jezdící třikrát denně,“ vysvětluje pan Remeš. Vozíčkář si musí pečlivě vybírat, na jaké zastávce vystoupí, aby se někam dopravil. Průběžně probíhají rekonstrukce nástupních ostrůvků v některých tramvajových zastávkách umožňující bezbariérový přístup. Ve vybraných zastávkách, kde není možné zřídit samostatný nástupní ostrůvek, se počítá se zřízením zvláštního typu nástupišť spočívajících ve zvýšení vozovky do úrovně chodníku ve vymezeném úseku, kterému se říká zastávka vídeňského typu. Takové nástupišťe slouží k pohybu cestujících jen v době, kdy je v zastávce tramvajové vozidlo, jinak je určeno běžnému automobilo-

vému provozu. Výškový rozdíl vozovky vede současně ke snížení rychlosti projíždějících automobilů a zvyšuje bezpečnost cestujících čekajících na chodníku.

V problematice vozíčkářů je na zvážení ještě další záležitost. Bylo by dobré zakotvit kompetence řidičům a pracovníkům přepravy, aktivně přispívat k organizaci přepravy a pomoci tak vymezit vozíčkářům prostor a tím šanci na přepravu. Tímto by se také v metru vyřešil problém při „chození si pro klíč“ od technického výtahu v některých stanicích. Je totiž velkým rizikem nechat bezprizorně opuštěného vozíčkáře, který se nemůže bránit ani dovolat pomoci. Vozíčkář samotný nemá šanci technický výtah využít. Navíc bývá tento výtah ještě otevřený „blokovan“ na úrovni peronu a je nutné ho k jízdě „vyzvednout“.

Ve večerních hodinách je návrat z centra velkým problémem, protože po 22. hodině se v metru vypínají plošiny a neexistuje reálná možnost se dovolat a domoci jejich spuštění v případě potřeby.

Optimismus na závěr

Naše cesta proběhla až na drobné výjimky vcelku hladce, lidé byli ochotní, někteří se nám snažili pomoci například dostat invalidní vozík do vozu metra, protože mezi krajem peronu a vozem metra je značná díra, na jejíž překonání je potřeba velké síly.

Přestože se situace v městské hromadné dopravě, resp. v Praze pro lidi odkázané na invalidní vozík stále zlepšuje, rezervy jsou ještě velké. Všichni vozíčkáři by si moc přáli, aby se to, co existuje a funguje, využívalo efektivně, aby výtahy neničily s mačkátkem hrající si děti či jen lidé bez zdravotních obtíží zkracující si cestu. Technika nechť je spolehlivá, aby pečlivě naplánovaná celodenní cesta k příbuzným neskončila na porouchané plošině s nutným zásahem hasičů. A když už se něco porouchá, aby se co nejdříve zjedнала náprava.

Přes všechny v naší reportáži zmiňované problémy je možné konstatovat viditelný obrát v trendu bezbariérových přístupů a možnost přepravy vozíčkářů hromadnými prostředky. „Je evidentní, že ze strany vedení a kompetentních pracovníků Dopravního podniku je cítit ochota, zájem a vůle problémy poznat a řešit, za což jim patří uznání a poděkování,“ říká slova uznání pan Rameš.

Mnoho lidí namítne, že vozíčkáři by měli používat k rychlé přepravě po městě auto. Pravda je však taková, že pro mnohé to je absolutně nereálné a někteří by to ani nechtěli. Pohodlnější, spolehlivější a v neposlední řadě i ekologičtější je používat hromadnou přepravu. Jde pouze o to přiblížit možnosti vozíčkářů možnostem „zdravé většiny“. Nic více a nic méně.



Zabýval by se někdo přepravou invalidů, kdyby nebyla válka?

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

V nadpisu článku úmyslně používáme dobový výraz, který byl samozřejmostí po mnoho desetiletí. Dnes nehovoříme v oficiálních materiálech o invalidech, ale o osobách se sníženou možností pohybu a orientace. Na otázku, kterou jsme si položili v nadpisu, se těžko hledá odpověď. Je to trochu možná takové: Coby kdyby? Ale realita, zdá se, je neúprosná. Všechno nasvědčuje tomu, že nebýt válek, nikdo by se v minulosti přepravou postižených osob příliš nezabýval.

Uplynul rok období, kterému naši pradědečkové říkali prostě „světová válka“ (netušili, že bude nutné ji jednou odlišit slůvkem „první“ od dalšího, ještě horšího světového konfliktu), než se někdo začal zabývat otázkou přepravy vojáků, kteří se dostali do Prahy sanitními vlaky a po „uzdravení“ potřebovali cestovat po městě, ať již to bylo z lazaretu do lazaretu nebo na úřady. Ředitelství elektrických drah navrhlo v srpnu 1915 správní radě Elektrických podniků, aby byly „pro vojenské nebo civilní osoby, jež náležejí nebo náležely stavu důstojnickému nebo stavu mužstva vojenského, a u nichž normální tělesná schopnost následkem zranění nebo nemoci ve službě válečné byla zmenšena“ přiznány zlevněné měsíční jízdenky v hodnotě 7 K. Slepci (zdá se ale, že jen ti, kteří přišli o zrak z války) mohli jezdit zadarmo, zatímco jejich průvodci by přisloužela zmíněná zlevněná předplatní jízdenka. Jednání trvala až do jara následujícího roku. Opatření bylo zavedeno od 1. dubna 1916, ale zatím jen na zkoušku do konce roku. Opravdu až v době, kdy už v Praze existovala městská hromadná doprava čtyři desítky let, se začala společnost zabývat problematikou, kterou bychom dnes označili pojmem „jízdni výhody“ pro invalidy. V květnu 1916 se na kancelář Elektrických podniků obrátil nevidomý sedmačtyřicetiletý ladič pian Antonín Růžička, který oslepl už jako čtyřletý. „Slavná správní rada elektrických podniků s porozuměním vzácným vyšla vstříc ve vojínům válce osleplým, poskytnuvši jim bezplatnou jízdu (což ale nebylo přesné) po drahách svých. Prosí proto v nejhlubší úctě podepsaný, aby i jemu onoho dobrodiní se dostalo“. A tak šel do správní rady návrh, aby této i podobným žádostem bylo vyhověno jako v případě válečných invalidů, tj. aby byla nevidomému poskytnuta měsíční síťová jízdenka za 7 K s právem bezplatné jízdy průvodce. Správní rada 23. června 1916 žádosti vyhověla. Od 1. prosince 1916 byly zavedeny měsíční síťové jízdenky pro vojáky, kteří přišli o dolní končetinu nebo o zrak, stále v hod-

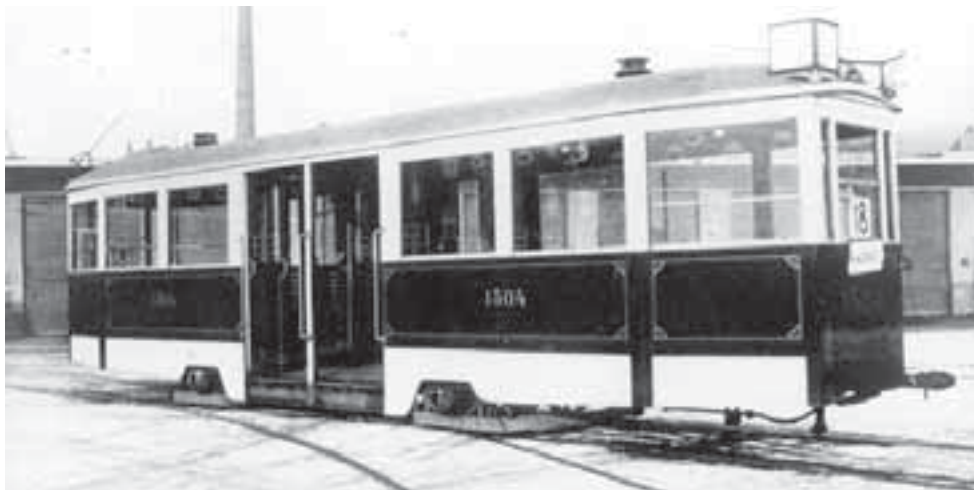
notě 7 korun, zavedeny i pro následující rok. Normální měsíční síťová jízdenka pro dospělého cestujícího tehdy stála 18 korun. Pro srovnání si připomeňme, že v té době na pražských tramvajích platil pásmový tarif s jízdým pro dospělé ve výši 16 nebo 24 haléřů, přičemž vyšší jízdné platilo při cestě přes tři pásma. Ale jestli invalidní voják dokázal do tramvaje vůbec nastoupit, tím už se nikdo nezabýval.

Krátce po skončení války si jeden novinář Socialistických listů stěžoval, že Elektrické podniky odepírají vydání invalidního lístku invalidovi Václavu Kohoutovi, „ač trpí kloubovým revmatismem a srdeční vadou“. Výsledkem této novinářské intervence byl souhlas správní rady, aby i těmto superarbitrovaným osobám (tedy opět jde jen o válečné invalidy) byly poskytnuty stejné jízdni výhody jako ostatním, kteří do té doby splňovali stanovená kritéria. Časem se odpovědné orgány začaly zabývat myšlenkou, zda je zapotřebí poskytovat jízdni výhody válečným poškozcům, kteří měli to štěstí a našli přes své postižení práci a s ní pravidelný příjem. Naproti tomu se především vojenská invalida po amputaci dolní končetiny dožadovali úplně volných jízdenek, takže se vedla dlouhá jednání o případných příspěvcích od ministerstva národní obrany či od sociálních úřadů.

Protože se ukázalo, že čas od času dochází i ke zneužívání invalidních jízdenek, stanovila pro rok 1920 správní rada Elektrických podniků nové podmínky pro výdej a užívání měsíčních síťových invalidních lístků (do té doby podražily). Žadatelům o zlevněnou jízdenku musely vojenské orgány potvrdit, že utrpěli ve válce vážné zranění nebo vážnou chorobu, které jim činí značné potíže v chůzi. Invalidní zlevněné síťové měsíční lístky se nadále vydávaly jen nemajetným invalidům, kteří mají roční příjem menší než 10 tisíc korun. Na rok 1922 muselo být upřesněno, že nárok na slevu mají jen invalidé po amputaci nohy od kotníku výše a slepci. To se pochopitelně nelíbilo ústřednímu sekretariátu Družiny československých válečných poškozců. Proto správní rada Elektrických podniků, po doporučení ministerstva národní obrany, opět rozšířila platnost slev i na ostatní vojenské invalidy, kteří mají vážné ztíženou chůzi.

V roce 1924 se Družina československých válečných poškozců snažila získat i jízdni výhody pro „invalidy poloslepé, dále na invalidy revmatiky“ a na další skupiny postižených, ale respektovala podmínku nemajetnosti. Žádost podpořil Zemský úřad pro péči o válečné poškozence, ministerstvo sociální péče. Poskytování slev jízdniho – z hlediska kvality dopravy jedině vymoženosti pro invalidy – bylo v dalších letech předmětem častých jednání a dohadování. Pro rok 1925 Elektrické podniky zrušily síťové invalidní jízdenky a nahradily je jízdenkami pro dvě linky (tehdejší terminologií traťovými jízdenkami) za 30 K měsíčně.

Jakmile tuto informaci zveřejnil tisk, vyvstala řada protestů od mnoha institucí a spolků sdružujících válečné invalidy. Po velkém nátlaku se správní rada od 15. února 1925 částečně vrátila k původnímu systému síťových jízdenek za 18 K, na které ale měli nárok jen ti váleční poškození, kteří „světovou válkou utrpěli amputaci nohy, dále invalidům se zkrácenou nohou, užívajícím prothesy a pak slepčům vůbec.“ Nárok na zlevněnou jízdenku byl současně podmíněn hranicí 20 tisíc korun ročního příjmu (včetně příjmů mimořádných). Kdo vydělal víc, neměl na slevu nárok. Později se čas od času vedly až nechutné spory ve věci nekompromisního postupu Elektrických podniků například vůči trafikantům, kteří byt jen nepatrně překročili povolený roční příjem. Teprve 20. července 1934 se usnesla městská rada, že od 1. září 1934 byl potřebný maximální roční příjem zvýšen na 30 000 Kč. (Další zvýšení hranice, ale i ceny, se uskutečnilo za války.) V případě slepců jejich lístek opravňoval k bezplatné jízdě také osobu, která je doprovázela, či osvobozoval od jízdného psa, který byl k doprovodu slepců speciálně vycvičen. Na ostatní invalidy se žádná sleva jízdného nevztahovala. V roce 1938 pro slepce přibyl ještě jízdní výhoda spočívající v tom, že na jednu normální jízdenku za 1,20 Kč mohl současně se slepcem cestovat i jeho doprovod. Výhody pro slepce platily ale jen na tramvajích, teprve v dubnu 1942 byla dovolena osobě doprovázející slepce volná jízda i v autobusech a trolejbusích. Přesto v té době v pražské městské hromadné dopravě už existovala jedna významná novinka. Invalidní cestující, či případně starší osoby, mohli mnohem snadněji nastupovat do některých tramvajových vlečných vozů. V roce 1930 se totiž v pražských ulicích objevilo prvních deset *krasinů*, tedy dvounápravové vlečné vozy se širokým středním vstupem a sníženou plošinou. Její podlaha byla jen 390 mm nad zemí a z plošiny do oddílu 200 mm. I když plošina byla bez sedadel, došlo k výraznému usnadnění nastupování. Nové vozy „v provozu velmi dobře se osvědčily a jsou obecně s velkou oblibou vyhledávány zejména pro svůj nízký vstup...“, psalo vedení pražských elektrických drah správní radě Elektrických podniků. Připomeňme, že *plecháče*, vlečné vozy zaváděné od roku 1924, měly podlahu 703 mm nad temenem kolejnice. Pro informaci dodáváme, že dnešní tramvaj 14T má podlahu ve své nízkopodlažní části 350 mm nad temenem kolejnice. Nastupování do *krasinů* tedy bylo srovnatelné s dnešními standardy. V roce 1939 vypukla druhá světová válka. Počet válečných invalidů opět vzrostl. S tím přišla další novinka. Dne 19. listopadu 1941 si řidiči a průvodčí mohli přečíst oběžník č. 175/41, v kterém stálo, že „v nejbližších dnech budou některá sedadla ve veřejných dopravních prostředcích hlav. města Prahy označena *Pro tělesně postižené*“. V tramvajích



Dnes už je skoro zapomenuto, že prvním nízkopodlažním vozidlem v Praze byl vlastně slavný „krasin“ z roku 1930. Tyto vlečné vozy se středním vstupem jsme v Praze mohli potkávat v pravidelném provozu až do roku 1974.

to byla rohová sedadla v obousměrných vozech, v jednosměrných *ponorkách* sedadla proti stanovišti průvodčího a v autobusech a trolejbusích krajní sedadla po obou stranách vozu u zadního vstupu. Novinkou bylo, že tato sedadla nebyla určena jen pro *raněné vojáky a válečné poškozence*, ale také pro nastávající matky, staré, nemocné a slepé osoby. Na začátku následujícího roku byl vydán oběžník 13/42, který opět a důrazně připomínal, že je nutné nařízení oběžníku č. 175/41 důsledně dodržovat. Zdá se tedy, že se nové opatření kupodivu nesetkávalo s pochopením veřejnosti. Nelze ale vyloučit, že svoji roli tu mohla sehrát i nechuť uvolňovat místo německému válečnému invalidovi. Kdoví, zda nešlo o určitý druh typicky českého odporu. Je to ale pouhá domněnka. V roce 1944 byla nařízením ministerské rady pro obranu říše z 23. prosince 1943 vnučena všem městským dopravním podnikům v Čechách a na Moravě povinnost přiznat válečným poškozcům bezplatnou jízdu ve dne i v noci ve všech dopravních prostředcích (opět včetně osob doprovázejících slepce). Příslušná potvrzení vydávaly instituce mimo dopravní podniky. Je zajímavé, že toto opatření vnučené okupačními institucemi bylo krátce po válce doslovně převzato do zákona č. 164/1946 Sb., o péči o vojenské a válečné poškozence a oběti války a fašistické persequce. Dopravní podnik hlavního města Prahy se cítil být tímto opatřením poškozen a vypočetl, že „sleva, kterou DP těmito průkazkami *de facto* poskytují, reprezentuje ročně asi 5,28 mil. Kčs“. Dopravní podnik požadoval po ministerstvu dopravy, aby byl této povinnosti zproštěn, ale současně uznával „mimořádné postavení válečných invalidů v rámci národního celku“, a proto navrhoval na základě svých zkušeností, aby byl znovu zaveden systém jízdních výhod pro invalidy podobný jako za první republiky, avšak bez jakéhokoliv omezení v závislosti na výši příjmů. Jízdní lístky pro invalidy – podobně jako všechny ostatní jízdní doklady měl vydávat pouze Dopravní pod-

nik. Nárok na lístky pro invalidy měly mít invalidé z okruhu osob uvedených v § 84 zákona č. 164/46 Sb., jejichž výdělečná činnost byla snížena nejméně o 65 %, a to „v převážné míře v důsledku poruch lokomočního aparátu“. Lístky měly platit v celé síti pražské MHD a jejich cena byla navržena na 100 Kčs měsíčně. Ministerstvo dopravy návrh zamítlo z „důvodů etických a sociálních ... též z důvodů prejudiciálních“. V roce 1946 podala ORTĚVA (Organizace tělesně vadných v Československu) návrh, aby jízdní výhody platné pro válečné invalidy byly poskytnuty i ostatním invalidům po úrazech z práce, po nemocech způsobujících ochrnutí apod. Ale Dopravní podnik návrh odmítl vzhledem k hospodářskému stavu podniku.

V dalších letech proběhla v tarifní oblasti celá řada dílčích změn. Rušily a obnovovaly se různé výhody, měnily se předpisy. Podrobný výčet je nad rámec našeho článku. Ale slevy jízdného či volná jízda – to je jedna věc. Zcela jinou záležitostí je praktická možnost snadnějšího cestování. V roce 1951 byla zrušena označená sedadla pro invalidy. Zajištění místa pro postiženého cestujícího bylo úkolem průvodčího. Přeprava invalidních vozíků nebyla žádným předpisem vůbec uvažována. Nárok na místo k sezení byl obnoven částečně v roce 1957, definitivně byla místa pro invalidy obnovena až v roce 1964. Jinak jedinou praktickou výhodou byl snadnější nástup v nízkopodlažních *krasinech*. Počet těchto vozů ale rychle klesal v závislosti na obměně vozového parku za moderní tramvaje řady T. V roce 1974 skončil definitivně provoz posledních, a tak cestující zůstali odkázáni už jen na vozy T. Ani při projektování a stavbě metra se přepravou osob se sníženou možností pohybu a orientace nikdo nezabýval. A tak ještě uplynulo mnoho let, než se cestující dočkali nízkopodlažních vozidel, výtahů či plošin do stanic metra, akustických majáček ve stanicích metra či unikátního systému informování nevidomých cestujících na povrchových zastávkách MHD.



Pražská muzejní noc opět rekordní

-bda-

Foto. Petr Malík a Pavel Ďuran

Čtvrtý ročník a třetí překonání maxima. Taková byla v sobotu 16. června Pražská muzejní noc, jedna z nejvýznamnějších kulturních akcí roku v metropoli. 171 tisíc vstupů do muzeí zaznamenali pořadatelé ve 45 otevřených objektech od 19 hodin do jedné po půlnoci v neděli 17. června.



Největší zájem Pražanů a návštěvníků města při Pražské muzejní noci byl tradičně o Národní muzeum.



Václavské náměstí v sobotu 16. června.

Dopravní podnik patří již neodmyslitelně mezi triumvirát pořadatelů této akce vedle Národního muzea a Asociace muzeí a galerií. Na bedrech podniku je vždy zajistit dopravu účastníků mezi jednotlivými institucemi.

Příprava a realizace takové akce není zrovna jednoduchá, jak o tom svědčí slova Miloše Trnky, který od prvního ročníku připravuje dopravní opatření. „V letošním roce jsme připravili na Pražskou muzejní noc 42 autobusů, 37 na osm účelových linek a 5 jako operativní zálohu. Vzhledem k vytíženosti jsme na účelové linky nasadili i pravidelnou operativní zálohu. Všechny autobusy se měly co otáčet.“

Stačilo se na několik okamžiků na Staroměstské, centrálním přestupním bodě, zastavit a sledovat práci „velitelů“ celé akce. V uchu nezbytné sluchátko a před obličejem mikrofon. Jeden hovor střídá druhý a do toho ještě odpovídat na dotazy cestujících. Při tom vše sledovat, jak plně



„Velitelé“ akce na Staroměstské.



366 spojů odjely autobusy Dopravního podniku v rámci Pražské muzejní noci.



Cestující na Staroměstské studují jízdní řády účelových linek.

jednotlivé linky jezdí a upravovat polohy spojů.

Loni nevyhovující situace v přestupním bodě byla letos nahrazena lepším řešením. „K odbavování jednotlivých autobusů byly využity obě strany ulice 17. listopadu a navíc jsme využili zastávky v Široké ulici a v ulici Na Rejdišti, tím jsme dosáhli většího přehledu o využití jednotlivých linek a větší operativnosti a efektivnosti při nasazování záložních vozů,“ doplnil Miloš Trnka. Linka jedoucí k Leteckému muzeu ve Kbelích byla nejvíce posílena, plánovaný interval 25 minut byl zkrácen v průběhu večera na polovinu.

Jak roste zájem o Pražskou muzejní noc, vzrůstá zájem i o dopravu účelovými linkami. Dopravní podnik si však dokáže poradit. „Celkové dopravní opatření proběhlo bez problémů,“ pochválil práci všech zainteresovaných řidičů, dispečerů i informátorů Miloš Trnka.

Jedním ze zpřístupněných muzeí bylo i Muzeum MHD ve středočeské vozovně, které také čelilo zvýšenému zájmu návštěvníků. Kromě tradiční nabídky se návštěvníci mohli zaposlouchat do tónů skupiny Spřáhlo, jejíž koncert byl příjemným zpestřením nabídky Dopravního podniku.

Výkony autobusů při Pražské muzejní noci

	plánováno	uskutečněno
spoje	333	366
kilometry	4 500	5 300



Vysoko a s lanem v ruce

*Text: Štěpán Wowesný,
instruktor lezeckých družstev HZS DP*

Foto: Karel Stárek, HZS DP

Odborná příprava členů lezecké skupiny je důležitou činností v rámci Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku. Hasiči – lezci provádějí záchranné práce při mimořádných událostech v takových prostorách, jako jsou například výtahové nebo větrací šachty v metru.



Hasiči – lezci patří mezi elitu každého Hasičského záchranného sboru. Lezcem se může stát jen zkušený hasič s vysokou odolností proti fyzické a psychické zátěži. V každé ze 4 směn HZS DP slouží 5 hasičů s lezeckou specializací, takže lezecká skupina má dohromady 20 členů. Jejich pravidelná odborná příprava probíhá podle metodiky MV-GŘ Hasičského záchranného sboru ČR pro práce ve výšce a nad volnou hloubkou.

V letošním roce byly opět zkoušeny schopnosti členů lezecké skupiny HZS DP při květnovém tří denním odborném zaměstnání v lokalitě lomů Mořina v Srbsku u Berouna, kde se nacházejí známé až 90 metrů hluboké lomy Amerika a Mexiko. Lezecká družstva měla za úkol záchrannou osob z různých modelových situací v těžko přístupném skalním terénu za pomoci kladkostrojů, dále se hasiči zdokonalovali v tzv. volném lezení v lokalitě Chlum a výcvik byl završen zbudováním 100 metrů dlouhé lanovky přes důl Mexiko. Každý člen lezeckého družstva překonal lanovku,

zavěšen na kladkách v lezeckém postroji nad osmdesátimetrovou propastí.

O dva týdny později, začátkem června, se pět hasičů ve funkci instruktor lezeckého družstva zúčastnilo odborné přípravy lezeckých instruktorů v severních Čechách. Povinná pravidelná odborná příprava instruktorů sestává z teoretické části, praktické části a závěrečného přezkoušení znalostí, trvá 5 dní a provádí se jednou za 2 roky.

Naší první zkouškou byla celodenní činnost na skále, kde jsme museli předvést své dovednosti při záchraně jiného lezce z lana různými způsoby, další den na nás byl připraven náročnější úkol – zbudování lanového přemostění přes řeku Ohří z nedaleké skalní stěny. Tady jsme museli prokázat schopnost spolupracovat s dalšími lezeckými skupinami z jiných HZS. Také jsme si na dalších skalních lokalitách zdokonalovali lezecké techniky, které pro naše záchranné činnosti přizpůsobené technologickému prostředí metra nejsou tak typické.

Třešničkou na dortu, kterou nám letos organizátoři odborného zaměstnání připravili, byl výstup na 150 metrů vysokou chladicí věž v pruněřovské elektrárně a sestup z ní. Betonové monstrum prověřilo naše schopnosti, když už v polovině věže nám činnost ztěžoval silný vítr, který vychyloval horolezecká lana ze svislého směru až o několik desítek metrů stranou. Po dosažení vrcholu věže na nás dýchlo horko, když jsme se ocitli v oblaku kondenzující páry, která nás na úzké lávce zcela pohltila. Následovalo slanění na zdvojeném laně zpět na zem, mezi ostatní instruktory, kteří z výšky připomínali mravence. Razítko prodlužující naše instruktorské osvědčení ukončilo pracovní týden, kdy jsme si několikrát sáhli hluboko do svých energetických zásob a teploty přesahující třicítku nám to vůbec neulehčovaly.



Tangenciální autobusové linky

Ing. Martin Jareš, Pavel Procházka

Společenské změny za posledních přibližně 15 let zřetelně proměnily směry a intenzity dopravních proudů v hromadné dopravě. Zatímco v minulosti byla převážná část poptávky orientována do centra, nyní se zvyšuje význam dopravních proudů jdoucích mimo centrum. Situace má dvě hlavní příčiny – individualizaci poptávky a přemisťování různých aktivit dále od centra, tedy suburbanizaci.

Individualizace dopravního chování je způsobena změnou dojížděnou za prací, kdy namísto dopravy do několika velkých podniků s jednotným začátkem pracovní doby převažuje doprava do mnoha menších firem s volitelnou pracovní dobou. Dále je individualizace způsobena celkovou změnou životního stylu. Následkem je časové i směrové rozmělnění poptávky. Co se týče suburbanizace, kromě masivní bytové výstavby přitahují dopravu též nová obchodně-administrativní centra lokalizovaná dále od středu města. Nezanedbatelný vliv mají i rozličné pracovní příležitosti, kulturní, zábavní a sportovní centra na okrajích města. Změny nastaly rovněž ve školství – mnohé sídlištní základní školy byly přeměněny na střední, do těch ale na rozdíl od škol základních dojíždějí studenti z větších vzdáleností, strmě také roste počet studentů vysokých škol. Tradičně převažující radiální směřování sítě linek s přestupem většinou pouze v centru tedy už neodpovídá změněné struktuře města a hromadná doprava je tak vůči individuální dopravě méně konkurenceschopná. Může to být jedna z příčin toho, že se Praha postupně dostala na velmi smutné první místo mezi evropskými velkoměsty v počtu vlastníků automobilů na hlavu. Z každého tisíce Pražanů má auto již plných 520. Pro srovnání – v Hamburku je evidováno 480 automobilů na 1000 obyvatel, v Berlíně 350.

Od dveří ke dveřím

K proměně poptávky dochází i v mnoha městech západní Evropy. Proto je tam tangenciálními linkám věnována zvláštní pozornost, především s ohledem na zvýšené riziko úniku cestujících do automobilů právě na cestách po obvodu města. Projektanti hromadné dopravy byli konfrontováni s otázkou, jak reagovat na novou situaci. Nabízely se dvě možnosti – jednak ponechání stávající radiální sítě s přestupem v centru, jednak maximální doplnění sítě novými linkami, které umožní přímá tangenciální spojení. Aby bylo možné obě alternativy přicházející v úvahu zhodnotit, bylo nutné definovat měřitelná kritéria

pro návrh sítě. Pro tento účel byla vhodná cestovní doba „od dveří ke dveřím“. Zároveň se však alternativy neměly podstatně navzájem lišit ve vztahu k vynaloženým nákladům. Cílem tedy bylo nalézt návrh sítě, který při podobných provozních nákladech umožní nejkratší cestovní doby. Jako první byla posuzována varianta ponechání stávající sítě, ve které může dojít ke zkrácení cestovních dob pro tangenciální vztahy zajištěním návaznosti mezi radiálními linkami v centru. Tato varianta je výhodnější především pro sítě s dlouhými intervaly. Pro zlepšení časové dostupnosti je v tomto případě vhodnější zahuštění intervalů stávajících linek. (Tento model je uplatněn například u nočních tramvají a autobusů v Praze, základní interval zde byl v roce 2001 zkrácen ze 40 na 30 minut.) Při posuzování druhé varianty však studie prokázala, že s rostoucím podílem cest jdoucích mimo střed města, vzdáleností od centra a zkracujícím se průměrným intervalem převažují při konstantních nákladech výhody sítě doplněné o tangenciální linky. Ty mohou generovat velký užitek pro dopravní vztahy po obvodu nejvíce tehdy, když tyto vztahy začínají nebo končí v okolí jejich zastávek. Aby výhody tangenciálních linek byly maximálně využity, měla by se jimi propojovat především lokální centra či jiné oblasti s nadprůměrně vysokým potenciálem poptávky. Je tak možné nabídnout velkou část přepravních vztahů jen s jedním přestupem a bez velkých zajižděček. V následující tabulce jsou shrnuty nutné podmínky pro efektivní provoz tangenciálních linek:

Výhodné podmínky pro efektivní provoz tangenciálních linek

poptávka po tangenciálních spojeních je dostatečná

jsou navzájem propojeny důležité body s vysokým dopravním potenciálem, s přímým vedením linek

radiální i tangenciální linky jezdí v krátkých časových intervalech (zpravidla 10 minut a méně)

tangenciální linky jezdí v dostatečné vzdálenosti od centra (více než 2 km) nebo je doba přepravy v radiální síti v oblasti centra nadprůměrně vysoká

většina uživatelů tangenciální linky může svůj cíl dosáhnout bez přestupu

Ve studii byla předpokládána poptávka jako neelastická, bez nárůstu cestujících způsobených vznikem nové tangenciální linky. Často je tato očekávaná nová poptávka již dostatečná na to, aby umožňovala provozovat tangenciální linku s vysokým standardem kvality, tedy s krátkým intervalem. Podmínky pro efektivní provoz těchto linek platí méně striktně u systémů, které již operují na hranici své kapacity. V tomto případě totiž slouží tangenciální linka nejen k redukci cestovních dob pro cestující po obvodu města, nýbrž také k odlehčení radiálních linek, a tím k lepšímu fungování celé sítě.

Jak je na tom Praha

Z pražských linek splňuje nejvíce podmínky uvedené v předchozí tabulce autobusová linka 177, která jezdí z Chodova přes Opatov, sídliště Na Košíku, Skalku, Spojovací, Vysočanskou, Prosek a Kobylisy do Bohnic (konečná zastávka je Poliklinika Mazurská). Na své trase má postupně na 6 stanicích všechny tři linky metra, 7 tramvajových tratí s 15denními linkami, dvě vlaková nádraží. Na čtyřech zastávkách je možný přestup na příměstské autobusové linky Pražské integrované dopravy (PID), před zprovozněním stanice metra A Depo Hostivař v květnu 2006 bylo možné na další příměstské linky přestoupit ještě v zastávce Skalka, resp. Limuzská. Linka 177 spojuje celkem 8 pražských sídlišť. Na obou koncích jsou ta dvě největší – Jižní Město a Severní Město, přičemž každé z nich by se dalo srovnat počtem obyvatel s některým z krajských měst v České republice. Podél celé trasy je mnoho středních škol a učilišť a na jejím jižním konci je také vysokoškolský areál včetně kolejí. Autobusovou linkou 177 se dostanete i ke dvěma velkým obchodním centrům – park Hostivař a obchodní centrum Chodov. Taková vysoká koncentrace zdrojů a cílů cest s vysokým potenciálem poptávky cestujících zajišťuje této lince nadprůměrně vysoké vytížení nejen ve špičkách pracovního dne, ale prakticky v průběhu celého rozsahu provozu.

Tangenciální linka číslo 177

Realizace současné podoby linky 177 probíhala v několika etapách. Ve stávající trase jezdí od listopadu 1995, v té době však měla ve špičkách pracovního dne interval 12, resp. 15 minut a v mimošpičkových obdobích interval 20 minut. Pro rovnoměrnější proložení spojů a efektivnější využití nabízené kapacity byly do jejího jízdního řádu v roce 1997 začleněny i spoje souběžných linek 145 a 276 a interval ve špičkách se zkrátil na 6, resp. 7,5 minuty. Později byly v důsledku nárůstu poptávky zkráceny intervaly v sedle pracovního dne a o víkendu na 15 minut. Neopomenutelným efektem změny trasy a provozních parametrů linky 177 je také zřetelné zpřehlednění sítě autobusových linek ve východní části Prahy. Rostoucí počty cestujících jsou důkazem atraktivity této linky, následující tabulka nabízí srovnání cestovních dob mezi významnými zastávkami na lince 177 a cestovních dob alternativních spojení městskou hromadnou dopravou. Z výše uvedené tabulky vyplývá, že s výjimkou cest mezi body, které leží přímo na stanicích metra, je jízdní doba i v pracovní den výhodnější linkou 177 řádově o 8 – 10 minut včetně středních a delších vzdáleností. Časové ztráty na zjištěných nejkratších alternativních trasách vznikají nejvíce při přestupech mezi jednotlivými druhy dopravy. V mimošpičkových obdo-

Úsek	Jízdní doba při použití linky 177 (v min.)	Jízdní doba při použití nejkratší alternativní trasy (v min.)	Alternativní trasa
Kobylisy – Chodov	60	24	Metro C
Krakov – Spojovací	33	39 – 46	Bus + Tram 1, 10
Liberecká – Na Košíku	38	49 – 52 / 38*	Bus + Metro C + Bus
Ládví – Skalka	31	28 – 30	Metro A, C
Písečná – Zahradní Město	38	49 – 52	Bus + Tram 10,26
Krakov – Sídliště Malešice	40	45 – 52	Bus + Tram 10 + Bus
Vysočanská – Opatov	38	30 – 33	Metro B, C
Prosek – Volha	46	48 – 51 / 40**	Bus + Metro B, C

* odhad jízdní doby po prodloužení linky C metra (stanice Střížkov)

** odhad jízdní doby po prodloužení linky C metra (stanice Prosek)

bích, kdy jsou intervaly jednotlivých linek delší, se časová ztráta při použití nejrychlejších alternativ k lince 177 dále zvětšuje a tato přímá linka je pro cestující ještě výhodnější. Důležitou roli zde hraje i vzdálenost trasy linky 177 od srovnávaných tras zajišťovaných kolejovou dopravou (metro C, tramvajová trať Ohrada – Palmovka). Přes tyto trasy se odehrávají všechny zjištěné nejkratší alternativní cesty (hlavní roli zde hrají linka C metra a tramvajová linka 10), avšak k dosažení cílů obsluhovaných linkou 177 je nutné využít další návazný dopravní prostředek (tramvaj, autobus). Právě tento okamžik způsobuje výhodnost přímého spojení linkou 177. V této tabulce není zahrnuta alternativa použití osobního automobilu, která by byla ve většině případů rychlejší než obě nabízené možnosti. Hromadná doprava je vůči IAD konkurenceschopná tehdy, pokud je její cestovní doba oproti automobilu maximálně dvojnásobná. Do tohoto kritéria spadá řada úseků linky 177, má tak šanci získat nové cestující z řad stávajících motoristů.

Po prodloužení linky C metra do Letňan dojde z oblasti Proseka ke zkrácení dostupnosti některých míst na trase linky 177, ale vzhledem k vratnému pohybu linky C metra v prodlouženém úseku se vliv metra začíná projevovat až na samém okraji linky 177 (úsek Opatov – Chodov), kdy se i trasa této tangenciální linky začíná vracet zpět k centru Prahy právě po lince C metra. Dostupnost ostatních cílů v prostředním úseku trasy linky 177 prodloužení linky C metra do Letňan v podstatě nijak neovlivní. Z porovnávaných jízdních dob mezi vybranými cíli na lince 177 ve stávající síti PID a po zahrnutí odhadu jízdních dob z Proseka po prodloužení linky C metra je zřejmé, že linka 177 netvoří přímý souběh s žádným druhem kolejové dopravy, neboť alternativní trasy nenabízejí srovnatelnou časovou dostupnost jí obsluhovaných zastávek.

Její přepravní poptávku tak netvoří cestující, kteří by mohli využít jinou a pravděpodobně spolehlivější cestu „po kolejích“, ale ti, pro které je tato linka i přes své provozní nepravidelnosti stále nejvýhodnější. Funkce linky 177 v síti PID je tak především v zajištění tangenciálních přepravních vazeb, které nejsou realizovatelné

v podobných časových relacích jiným možným způsobem. Každá mince má však dvě strany a jak již bylo zmíněno, tou druhou stranou mince dlouhých linek je nepravděpodobnost. Ozývají se i kritické hlasy, které dokonce navrhuji opětovné rozdělení linky 177 na několik kratších úseků nebo alespoň zavedení souběžných posilových linek s kratší trasou a pravidelnějším provozem. Přepravní poptávka této autobusové linky se skládá z několika vzájemně překrývajících se silných přepravních vztahů na delší a střední vzdálenosti, a proto je vytížení této linky v průběhu celé trasy v podstatě stejné a stabilní. V průběhu její trasy neexistuje místo, kde by zájem o tuto linku prudce klesl nebo naopak stoupl, popř. by nastala výrazná výměna cestujících, což by znamenalo pokles tranzitní funkce této linky přes daný bod (zastávku). Přesto připuštěme teoreticky možnost rozdělení linky. Na kolik částí by se linka rozdělila? Na dvě? Nebo na čtyři, jak tomu bylo dříve? Kde by se linka rozdělila? V případě rozdělení na dvě části by v úvahu připadalo ukončení z obou směrů na Skalce, při dělení na čtyři části pravděpodobně ještě Opatov a Nádraží Libeň. Zůstaňme u přerušení linky 177 na Skalce. Obyvatelé zdej-

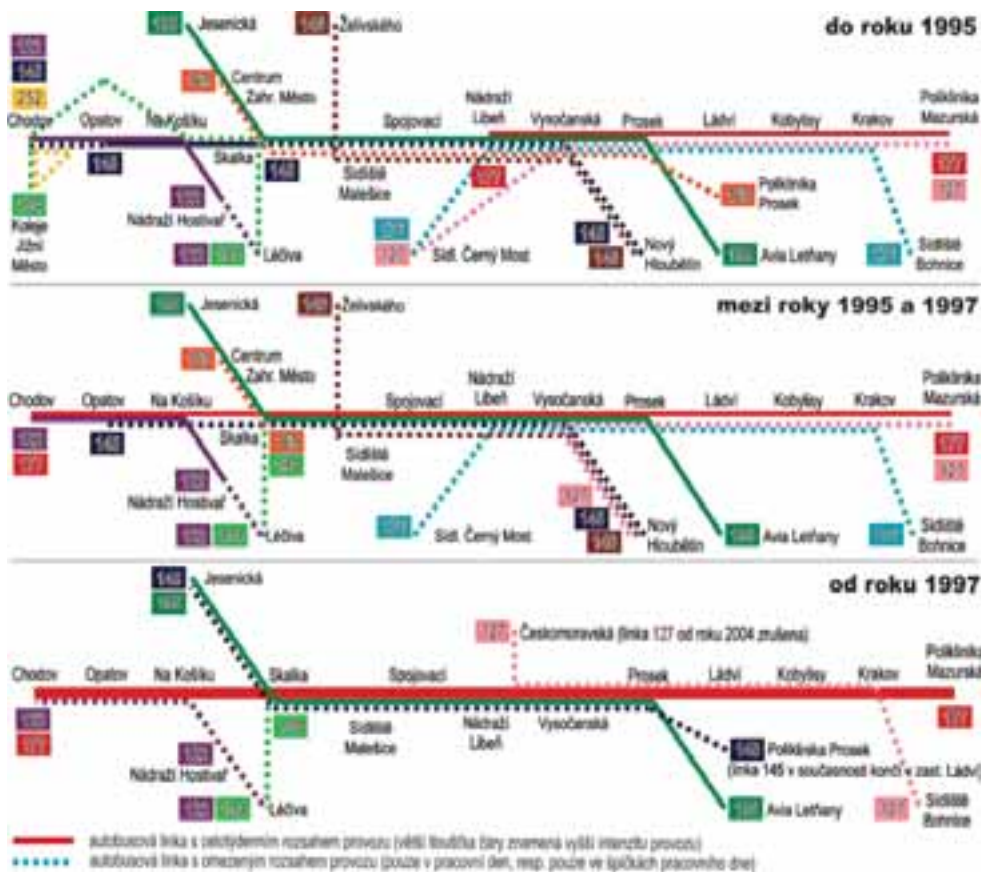
šího sídliště by jistě nepřivítali to, že by se autobusové obratiště v těsné blízkosti obytných domů opět zaplnilo množstvím autobusů, které by zde od severu i jihu končily. Vymístění autobusů z tohoto terminálu přítom bylo hlavním důvodem prodloužení metra A do stanice Depo Hostivař, které stálo přibližně 1,3 miliardy korun. Navíc rozdělení linky by celkový počet vypravovaných vozidel nesnížilo, spíše naopak.

Především je však nutno vzít v úvahu, že přerušením trasy této linky v jakémkoliv místě by se porušila jedna z nutných podmínek pro provoz tangenciálních linek, a to nutnost zajištění přímé vazby pro většinu uživatelů. Její umělá deformace, popř. likvidace může přinést pouze další zbytečné a umělé zatížení přestupního trojúhelníku stanic metra v centru (zejména Muzeum) a především další zhoršení poměru MHD:IAD v tangenciálních směrech ve středním pásmu města, kde nejvíce roste pohyb obyvatel. Protože varianta rozdělení linky neřeší podstatu problému, nýbrž pouze jeho následky, nezbyvá než tuto variantu zcela odmítnout.

Zkusme se zabývat možností zavedení paralelních linek, které by zajistily lokální vazby bez ovlivnění nepravidelností. Poptávka v některých úsecích linky 177 je natolik silná, že již dnes je také díky dalším směrovým vazbám provoz určitých posilových linek opodstatněný. Jsou to především linky 122, 145 a 195 (viz schéma). Je třeba ovšem poznamenat, že tyto posilové linky mohou fungovat pouze za předpokladu, že mají stejný interval jako kmenová linka. Toto linka 122 nespĺňuje, v některých obdobích prokládá (a posiluje) jen každý druhý spoj linky 177. Praxe z provozu těchto posilových linek však ukazuje, že i zde dochází ke zpožděním. Větší nepravidelnosti linky 177 jsou pak pouze součtem nepravidelností z jednotlivých kratších úseků. To



Přestupní zastávka mezi vlaky, tramvajemi a autobusy – Dráždany, Dobruška. Foto © Dipl.-Ing. Martin Schmidt



znamená, že je nutné řešit vznik zpoždění v těchto jednotlivých úsecích. Jaké jsou příčiny nepravdivosti? Začneme od té, která má nejjednodušší řešení – jízdní doby. Linka se stala „obětí vlastního úspěchu“, kdy se vlivem rozvoje různých aktivit (viz výše) a následného nárůstu cestujících prodloužily doby v zastávkách. Další příčinou je zvýšený počet světelných signalizačních zařízení (SSZ) na trase. Toto je na jedné straně nutno zohlednit v jízdní době, na straně druhé je však třeba hledat způsoby, jak nepříznivý vliv signalizace na provoz autobusových linek snížit (viz dále). Možná plíživě nenápadnou, ale zato nezanedbatelnou příčinou jsou nesprávně použitá zklidňovací opatření (příčné prahy na trasách MHD) nebo nevhodná organizace dopravy (např. zřízení parkovacích pruhů v Doupovské ulici na sídlišti Košík, které nutí autobusy při vzájemném míjení snížit rychlost). Patrně nejzávažnější příčinou je však velký nárůst dopravní zátěže jako celku a z toho vyplývající kongesce.

Příklady z ciziny

Pro zkušenosti s řešením podobných problémů můžeme podniknout cestu například do nedalekých Drážďan. Tamější tangenciální linka 61 je té pražské lince 177 v mnohém podobná. Spojuje Löbtau na jihozápadě města s konečnou Weissig za severovýchodními hranicemi města, jízdní doba z konečné na konečnou je přibližně hodinu. Na trase míjí areál vysokých škol,

koleje pro studenty, několik sídlišť a vilových čtvrtí, křížuje 8 tramvajových tratí a jednu trať železniční rychlodráhy (S-Bahn). Je provozována v kloubových vozech a její základní interval je 10 minut, v některých obdobích a úsecích klesá až na 3 minuty. Je považována za pilotní linku a je hrdou vizitkou drážďanského dopravního podniku (DVB) na různých propagačních materiálech. Na trase má řadu preferenčních opatření, a to vyhrazených pruhů, předností na SSZ, společných zastávek s tramvajemi. Někdy stačí i jednoduchá a poměrně levná opatření, která kromě efektu preference MHD zvyšují celkový komfort a bezpečnost



Tangenciální linka 61 na zastávce Zwinglstrasse v Drážďanech. Foto © Ing. Radim Kohutka

provozu. Příkladem toho může být vyhrazený odbočovací pruh před zastávkou Wasaplatz. Autobus z něj do zastávky odbočuje ještě před křižovatkou, jeho pokračování je pak použito jako řídicí pruh pro automobily. Řada vyhrazených pruhů pro autobusy vzniká tak, že jejich trasy jsou vedeny po tramvajovém tělese (viz foto Drážďany-Zwinglstrasse), což má hned několik výhod. Sdružené trasy přinášejí automaticky velmi pohodlné a bezpečné přestupy mezi tramvajemi a autobusy. Přínosy jsou ale i ekonomické – staví se tak jen jeden nástupní ostrůvek, jedna čekárna, jeden informační panel s odjezdy linek atd., namísto duplicitního vybavení pro každý druh dopravy zvlášť. Ostatně, v Drážďanech je řešení přestupních bodů celkově inspirativní, což je pro rozvíjející se integrovaný dopravní systém výhoda klíčová. Zastávky autobusů nebo tramvají jsou záměrně umísťovány do podjezdů pod železničními tratěmi (viz foto Drážďany-Dobritz), aby byla vzdálenost pro přestupující cestující co nejkratší a náklady na uskutečnění co nejnižší.

Samostatnou kapitolou v drážďanské hromadné dopravě je preference na SSZ. Nejen tramvaje, ale i autobusy jsou vybaveny zařízením pro aktivní detekci, díky které se mohou přihlásit do signalizačního cyklu (podobně je tomu už i na části trasy pražské linky 177). Pokud jede spoj napřed, na signalizaci počká, pokud jede včas nebo zpožděn, dostane volno přednostně. Aktivní detekce umožňuje vytvořit i zvláštní časový úsek jen pro autobus, během kterého může provést bezproblémově také poměrně náročné manévry, například levé odbočení z pravého pruhu při přejezdu přes několik jízdních pruhů. Na mnoha místech tak mohou být zastávky umístěny až přímo před SSZ, což opět zlepšuje přestupní vazby nebo zkracuje docházkové vzdálenosti.

Obdobně dlouhé tangenciální linky jsou zaváděny i v jiných dopravně vyspělých městech západní Evropy a nárůsty počtu přepravených osob na jejich trasách až o desítky procent dokazují jejich opodstatnění. V Hamburku, Berlíně i Mnichově jsou dokonce nedílnou součástí rozvíjené sítě páteřních autobusových linek, tzv. metrobusů (viz DP-KONT@KT 1/2007). Možnosti řešení problémů s nepravdivostmi tedy existují. Rychlý rozvoj středního a okrajového pásu metropolí si nepochybně odpovídající řešení vyžaduje a rezignovat na tangenciální poptávku by znamenalo veškerý nárůst dopravní zátěže ponechat individuální automobilové dopravě, se všemi negativními důsledky.

(S využitím článků Was bewirken Tangentiallinien? a Metrobus und Metrotram für den Metropolenverkehr, časopis Der Nahverkehr)

Článek byl zpracován v rámci výzkumného záměru MSM 6840770043.



Tramvaj 14T byla oceněna

Text: Daniela Kočí

Foto: Libuše Štádlarová

Interiér tramvaje Škoda 14T z plzeňské firmy ŠKODA TRANSPORTATION získal ocenění „Vynikající výrobek roku 2007“.

Certifikát, udělovaný Design centrem České republiky v rámci soutěže Vynikající výrobek roku, obdržel konkrétně interiér tramvaje 14T pro Dopravní podnik hlavního města Prahy.



Pohodlí řidiče v interiéru nové tramvaje je opravdu zjevné. Vyzkoušela jsem si to alespoň na okamžik.

Autory interiéru tramvaje jsou akademický sochař František Pelikán, Ladislav Müller a Jaroslav Kulhánek ze ŠKODA TRANSPORTATION a Michal Horáček z EXACT technology. Jak uvedla mluvčí mateřské společnosti ŠKODA HOLDING Radka Pistoriusová, odborná porota ocenila především základní a tvarový koncept prostoru tramvaje, řešení jednotlivých komponent a detailů. Jedná se například o svislé záchytné tyče z leštěné nerezové oceli a oranžovo-červené čalounění sedádků, což jako celek přispívá k humanizaci cestování a zatraktivnění veřejné hromadné dopravy. Soutěž Vynikající výrobek roku vypisuje Design centrum České republiky se sídlem v Brně. V letošním roce jury hodnotila celkem 137 projektů, z nichž jedenáct získalo cenu Vynikající design.



Školní střípky

-spšd-

Letošní maturitní zkoušky skončily

Jako každoročně i letos v květnu a na začátku června probíhaly v naší škole ústní maturitní zkoušky, které měly velmi dobrou úroveň. S vyznamenáním celkem prospěli čtyřicet tři studenti, z nichž bylo třináct posluchačů dálkového nástavbového studia.

Denní nástavbové studium

PD2: Adéla Kostkanová, Andrea Kozubová,

Dálkové nástavbové studium

D3C: Jan Lebeda, Jiří Sůva, Jiří Zákostelecký. **E3C:** Květoslav Blažek, Ondřej Majer, Luboš Musil, Dušan Prchlík, Michal Rožek, Petr Rydval, Viktor Salák, Tomáš Sieger, František Tomášek, Petr Vlček.

Střední průmyslová škola

4. A: Tomáš Juřík, Jan Kozák. **4. B:** Martin Gürtler, Josef Pinc, Lukáš Jelínek, Josef Křehnáč, Lukáš Pohůnek. **4. C:** Ondřej Čadek, Tomáš Křivánek, Roman Poláček, Adam Bažant, Josef Zíka. **4. D:** Petr Sommer, Martin Štěpař, Michal Tolkner.

Čtyřletý učební obor

4. EN: Jan Kottnauer, Jan Provazník.



Nohejbalový turnaj

Jaroslav Knytl, Milan Ruda

V sobotu 2. června 2007 se uskutečnil v areálu Ústředních oprav tramvají Hostivař VII. ročník nohejbalového turnaje trojic „O putovní pohár předsedy ZV OO ED-DP Praha“.

Turnaje se letos zúčastnilo 8 trojic. Turnaj započal v 8.30. Boje se protáhly až do 15.15. Těsného vítězství letos poprvé dosáhl tým „vrchní stavby“ ve složení: Peška, Bažo, Novotný. Na těsném druhém místě se ocitl dvojnásobný vítěz poháru družstvo „NCS“ ve složení Světlík, Hlava, Knytl. Třetí místo zaujal tým „THP“ ve složení Kratochvíl M., Stehlík, Ruda. Počasí letos přálo po celou dobu kdy probíhaly zápasy.

Všichni zúčastnění byli po turnaji odměněni věcnými cenami, které samozřejmě závisely na jejich umístění v turnaji. Všichni doufají, že příští rok bude účast opět tak vysoká jako letos.



Jana Kulhánková, Lucie Laštovková, Monika Ungerová, Hana Vasilyová. **D2A:** Petr Dyntar, Jiří Živný, Jan Švestka, Jiří Stehlík, Jiří Martínek. **ED2:** Vladimír Blažík, Petr Černý.



Gentleman v MHD – nevmřeli?

Honza, dozorčí stanice,
jednotka Provoz Metro

Přemýšlel jsem, jestli má k problematice inkriminovaného spoje linky 136, kterou v příspěvku „Přívětivost řidičů nezná mezí“ uvedlo červené číslo letošního DP-KONT@KTu, vůbec cenu ještě něco doplňovat. Nakonec myslím, že nic nezkažím, podělím-li se s ostatními o svůj postřeh.

Ono to s kočárky není vůbec jednoduchá situace. Z vlastní zkušenosti vím, že jsou dvě povahové skupiny maminek s kočárky: ta první je vlídná, milá a usměvavá a když jí nabídnete pomoc s nakládáním kočárku, tak vám za to poděkuje, případně se mile usměje. Velmi příjemné... a když si jí třeba náhodou ne všimnete (třeba v tu dobu hledíte na displej svého mobilního telefonu nebo čtete zajímavý článek v novinách), neváhá vás oslovit. A platí zase to, že vaše veškerá komunikace je na milé a příjemné úrovni.

Pak je tady druhá kategorie maminek (a není jich málo), která na nabídnutou pomoc reaguje jedovatou větou „**Jsem snad mrzák? To zvládnu...**“ V tu chvíli je těžko hledat jakoukoliv rozumnou větu – coby reakci na takovou poznámku. Navíc tón, jakým jsou k vám schopny tyto maminky promluvit, vzbuzuje u ostatních cestujících dojem, že bůh ví, co jste si to na tu nebohou maminku nedovolili! Vůbec bych se tímto problémem nezabýval, kdybych od některých mých kolegů, kamarádů a známých neslyšel kritiku, kterou nám, mužům, ušilo něžné pohlaví „na tělo“. Nechci obhajovat ani pány, ani dámy, nicméně jednostranné hodnocení, že „gentlemanství a slušnost již vymizely“, je přinejmenším nesprávné. Někdo by mohl říci, že i lživé. Když mohu, vždy maminkám s kočárkem pomáhám, ale po výše zmíněných zkušenostech se striktně držím zásady „**má pusu – dokáže si říci**“.

Několikrát jsem se spálil, a proto se při pomoci s kočárkem nikomu nevnucuji. Paní, která cestuje MHD každé první úterý v únoru, nejspíš situaci mezi lidmi nezná. Dnešní doba je těžká, žijeme ve stresu a ve shonu, může se proto klidně stát, že narazíme na člověka, který nemá zrovna dobrou náladu. Ale tvrdit o někom, že prosbu o pomoc s kočárkem **zcela ignoroval** – nevím, možná bych se pod toto tvrzení dokázal podepsat, kdybych u této situace přímo stál. Myslím si však, že každá veselá „historka z natáčení“ je trochu přibarvená.

A obávám se, že ani tato není výjimkou. Dle mého názoru vyslechl pán, který si na stránkách MF DNES stěžoval, přibarvenou historku (bez správné dramatické zápletky by to přeci nebylo ono...) a celou věc ještě upravil podle hesla „dělat z komára velblouda“.

Past na turisty

Milan Kyselý, řidič tramvaje,
vozovna Strašnice

Nikoli na medvědy, kteří nevědí, že „túristi nemaj zbrané“, jak se zpívá v oné písničke...

Především v nejhlavnější turistické sezóně je možné spatřit u občasných tramvajových zastávek (zejména nočních linek v Lazarské) nejen zoufale mávajících cizince, ale i mimopražské návštěvníky – na projíždějící tramvaje. Jsou velice nemile překvapeni, že tramvaj na jejich avizované přání do ní nastoupit nereaguje a ne všimavě dál pokračuje bez zastavení svou cestou. Nevím, kolik musí absolvovat dotyční zájemci o svezení na takové „zapeklité“ zastávce-nezastávce navlas stejných nemilých rozčarování, než jim dojde, že zřejmě něco není v pořádku – a že zastávka, která sice vypadá jako normální zastávka MHD, jí vlastně vůbec není. Jak bychom mohli stále se rozrůstající počty návštěvníků naší stovčaté matičky Prahy ušetřit podobných nemilých zážitků, které jsou sice jen malým kazem na krásu, ale k absolutní pohodě a spokojenosti rozhodně nepřispívají? Co takhle zastávky, **jež nejsou pravidelně pojižděné v denním provozu, barevně odlišit, nebo na ně umístit zřetelné** – i cizojazyčné – informace, že nejde o obvyklou zastávku MHD, navíc s vyznačenou dobou jejího fungování?

Klimatizace

-red-

V minulém čísle DP-KONT@KTu jsme psali o klimatizacích tramvajů a autobusů. Na toto téma přišly dva příspěvky, za které velice děkujeme, a které otiskujeme spolu se stanoviskem odborného útvaru, které jsme si vyžádali.

Se zájmem jsem si přečetl článek o klimatizacích v tramvajích a autobusech v letošním DP-KONT@KTu číslo 6 a chtěl bych na něj reagovat. Pracuji jako řidič autobusu na garáži Řepy a s „klimatizací“ v autobusu mám již téměř pětiletou zkušenost.

Na provozovně Řepy momentálně velká část klimatizací nefunguje z důvodu za prvé nefunkčního vodního čerpadla, bez kterého se „klimatizace“ mění na pouhopouhý drahý větrák. Za druhé z důvodu nefunkčního ventilátoru. Pokud náhodou u klimatizace tyto dvě podstatné součástky fungují, ještě není vyhráno.

Často se stává, že po uvedení klimatizace do provozu, se z otvoru, kterým má do kabiny řidiče proudit ochlazený vzduch, se valí voda, čím se pracoviště řidičů mění v plnohodnotné sprchové kouty. Vzhledem k tomu, že na internetu jsem od výrobce zmíněných „klimatizací“ zjistil, že jsou určeny zejména pro stavební a zemědělské stroje, má jejich užití v autobusech další háček.

Pokud se u zmíněného zařízení neprojevuje žádná výše uvedená nedokonalost, je toto plně funkční pouze cca do 40 km/h rychlosti autobusu. Jak autobus začne zrychlovat, účinnost klimatizace klesá a při rychlosti 60 km/h je již téměř nulová. Tento jev způsobuje proudění vzduchu na střeše vozu v místě umístění klimatizace. Spousta řidičů klimatizaci nepoužívá z dalšího podstatného důvodu. Umístění přímo nad hlavou řidiče, kdy ať ochlazený nebo neochlazený vzduch fouká přímo na jeho hlavu a krk, způsobuje nepříjemné zdravotní obtíže.

Již drobnost je značná hlučnost ventilátoru přímo nad hlavou řidiče.

Toto je zkušenost z praxe s jinak velice vychvalovaným a teoreticky užitečným zařízením.

Luboš Bubeník, řidič

Vážená redakce, je opravdu povzbuzující, když si řidič může přečíst, jak se do nových vozů z Plzně a do vozů KT8D5.RN2P montují klimatizace. Hlavně když se jedná o řidiče z vozoven, kde tyto vozy nejsou a nebudou. Proč se tyto klimatizace nemontují, a to i zpětně, do vozů T3RP, kterých je už dost velké množství? Zřejmě nejsou dost reprezentativní? A jejich řidiči asi nejsou tak důležití? Myslí si ten, kdo o tom ve své klimatizované kanceláři rozhoduje, že v kabinách těchto vozů je menší horko?! Nebo to není technicky možné? O čemž silně pochybuji.

Josef Tůma

Na tramvajích typu T3 není klimatizaci kam umístit a vozidlo nemá dostatečný výkon v palubní síti, je potřebný střídavý systém 3 x 400V. Úprava T3 by zasáhla zcela zásadně do modernizací a prodražila by vozidlo přibližně o 1 000 000 Kč. Na rozdíl od obousměrné tramvaje KT8D5RN2 se životnost vozidla T3R.P plánuje na kratší dobu.

Ing. Jan Doubek,
jednotka Správa vozidel Tramvaje



Odpočet darů zaměstnancem – uplatnění v rámci ročního zúčtování daní

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Úhrnná hodnota darů musí dosáhnout alespoň 2 % daňového základu (před snížením o nezdanitelné částky základu daně), anebo činit alespoň 1 000 Kč (jestliže 2 % základu daně jsou více než 1 000 Kč).

V praxi to znamená, že stačí, aby zaměstnanec se základem daně vyšším než 100 000 Kč poskytl ve zdaňovacím období dary (jeden nebo i více) v úhrnné hodnotě 1 000 Kč; s nižším základem daně pak minimálně v hodnotě přesahující 2 % z něho (činí-li například základ daně poplatníka 30 000 Kč, stačí věnovat dar ve výši 601 Kč). Odečíst však lze nejvýše **10 % z ročního základu daně** a činí-li úhrnná hodnota darů poskytnutých ve zdaňovacím období více než 10 % z daňového základu, zbývající částku nelze využít.

Komu lze poskytnout daňově uznávané dary a na jaké účely:

1. obcím, krajům, organizačním složkám státu, právníkům osobám se sídlem v ČR a právníkům osobám, které jsou pořadatelé veřejných sbírek podle zvláštního zákona na financování:
 - účelů **sociálních, zdravotnických a ekologických, humanitárních, charitativních,**
 - požární ochrany,
 - na ochranu zvířat,
 - vědy a vzdělání, výzkumných a vývojových účelů,
 - kultury a školství,
 - policie,
 - účelů náboženských pro registrované církve a náboženské společnosti,
 - tělovýchovné a sportovní činnosti,
 - na podporu a ochranu mládeže,
 - a politickým stranám a politickým hnutím na jejich činnost.
2. fyzickým osobám s bydlištěm na území ČR provozujícím:
 - školská a zdravotnická zařízení na financování těchto zařízení,
 - zařízení na ochranu opuštěných zvířat nebo ohrožených druhů zvířat rovněž na financování těchto zařízení.

Zásady při uplatňování

Dary lze uplatnit jako odpočitatelnou položku až po skončení zdaňovacího období.

Dar může mít několik forem, může být peněžní i nepeněžní. Mohou být darovány věci, peníze, služby, jiné majetkové hodnoty. Dary v nepeněžní podobě musí být oceněny. Není-li jejich cena známá, je nutné je ocenit cenou zjištěnou podle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku.

K žádosti o roční zúčtování záloh musí zaměstnanec **předložit předepsané potvrzení příjemce daru** nebo jeho zákonného zástupce (u nezletilého dítěte) anebo pořadatele veřejné sbírky, kterým prokáže jeho výši (hodnotu), účel daru (§ 38l odst. 1 písm. a) ZDP) a také kdy dar byl přijat (musí být poskytnutý v příslušném zdaňovacím období). Pro daňové účely by bylo vhodné, aby příjemce na potvrzení také uvedl, že je příjemcem částečně nebo plně invalidního důchodu, resp. že přijal dar na vymezený účel jako zákonný zástupce nezletilého dítěte dlouhodobě těžce zdravotně postiženého vyžadujícího mimořádnou péči ve smyslu zákona o důchodovém pojištění. Charakter potvrzení má i darovací smlouva s náležitostmi podle občanského zákoníku. Pokud peněžní dar politické straně nebo politickému hnutí od téhož dárce v kalendářním roce převyší částku 50 000 Kč, lze ho poskytnout pouze na základě darovací smlouvy, která má formu darovací poukázky (její vzor stanovilo Ministerstvo financí vyhláškou č. 438/2000 Sb.).

Bezprávní darování krve jako dar poskytnutý na zdravotnické účely se pro účely odpočtu oceňuje částkou 2 000 Kč. Rozumí se tím hodnota jednoho odběru krve, například plazmy, odběru krevních destiček, kostní dřeně (provedený v jeden den). Darování krve poplat-

ník prokáže potvrzením české transfúzní stanice (jedno nebo více potvrzení) o počtu bezprávníkových odběrů.



Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecský odbor

Kdy mi bude přiznán vdovský důchod? Manžel zemřel 18. ledna 2007 a pobíral plný invalidní důchod. Dosud mi nebyl vdovský důchod vyřízen. Na ČSSZ v Praze 5 jsem nahlásila, že zemřel. Já sama ještě pracuji, nejsem v důchodu. V jaké výši budu mít vdovský důchod, když manžel měl invalidní důchod 11 450 Kč? Změní se pak výše vdovského důchodu, když od 1. října 2007 půjdu do starobního důchodu?

Vdovský důchod se nepřiznává automaticky, ale na základě žádosti o vdovský důchod. Obrátte se urychleně na okresní správu sociálního zabezpečení (v Praze na Pražskou správu sociálního zabezpečení) dle místa vašeho trvalého bydliště. K sepsání žádosti potřebujete váš občanský průkaz, oddací list a úmrtní list manžela. Sepsaná žádost pak bude zaslána k vyřízení na Českou správu sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. Vdovský důchod Vám bude přiznán samozřejmě zpětně od 28. ledna 2007.

Pokud sama nebudete pobírat žádný svůj důchod (starobní, invalidní), bude výše vdovského důchodu činit jednu polovinu invalidního důchodu manžela, ale po odečtení tzv. základní (pevné) částky 1 570 Kč, kterou pak obdržíte Vy k vdovskému důchodu.

Výpočet: $(11\,450 - 1570) : 2 = 4\,940$.

K této částce obdržíte 1 570 Kč, celková výše vdovského důchodu bude 6 510 Kč.

Pokud ale již budete pobírat svůj důchod, náleží vám při souběhu důchodů z manželova invalidního důchodu po odečtení pevné částky pouze jedna čtvrtina.

Výpočet: $(11\,450 - 1570) : 4 = 2\,470$.

Váš vdovský důchod bude tedy činit při souběhu s vaším starobním důchodem pouze 2 470 Kč.

Chcete-li znát některé další odpovědi

na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku. Telefon: 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz



Z PODNIKU

Změny v Dopravním podniku

-red-

Personální změny k 1. červnu

Seznam nových vedoucích útvarů, u kterých došlo k personálním změnám:

Číslo útvaru	Název útvaru	Nový vedoucí útvaru
250000	jednotka Dopravní cesta Tramvaje	Ing. Jan Šurovský, Ph.D.
250100	odbor Správa DCT	Ing. Miroslav Penc <i>pověřen řízením útvaru</i>
251000	provozovna Vrchní stavba	Ing. Ladislav Sarnovský
251010	oddělení Technická podpora Vrchní stavby	Petr Janák
310000	jednotka Informační technologie	Ing. Jan Suntych

Organizační změny k 1. červenci

K 1. červenci nejsou připravovány žádné zásadní organizační změny, ve vybraných útvarech dochází ke snižování počtu pracovních míst.



Volba povolání od batolete

Text a foto: Daniela Kočí

Matyáš z Arrassu kdysi prohlásil, že se stavitelem narodil. Je pravda, že malé dítě tvarují především jeho rodiče a všeobecně prostředí, ve kterém žije, ale v některých případech jsou vlohky k určitému oboru nesporné. Z návštěvy u šestiletého Jiřího Palase jsem odcházela s jasným přesvědčením, že v něm vyrůstá velká posila pro pražskou dopravu.

Malý Jirka mne přivítal zdvořilým pozdravem a na rozdíl od většiny dětí v jeho věku se vůbec nestyděl, mluvil se mnou absolutně spisovnou češtinou a rozumově bych ho hádala na desetileté dítě. Přestože chodí ještě do školky, umí plynule číst a krásně psát.

„Od malička se o všechno zajímá, sám vyžadoval naučit se to. Když neuměl, vše jsme mu museli předčítat, dnes už je v tomto směru soběstačný, a tak je spokojený,“ říká jeho otec.

Linkou 8 do čistírny!

Jirka jezdí nejčastěji linkou číslo 8 s tátou do čistírny. „To se ale maminka má, že jí takhle pěkně pomáháte doma s prádlem,“ reagovala jsem pohotově, ale on se na mě nechápavě dlouze zadíval a prohlásil něco ve smyslu, že nechápe on mne, jaké prádlo. Po chvilce vysvětlování jsem se musela svému projevu opravdu hlasitě zasmát, protože on jezdí do Čistírny odpadních vod se svým otcem, který tam pracuje v Ekotechnickém muzeu v Praze 6 a připadalo mu asi logické, že to budu chápat.

V problematice MHD se orientuje perfektně. V některých věcech mě skutečně šokoval. Otázky typu kde jsou přestupní stanice zodpověděl během několika sekund bez váhání se slovy, že to ví každé malé dítě. Přesně mi vyjmenoval druhy jízdenek, které neznám ani já a kolik co stojí i definici tarifu i pražské integrované dopravy. Dala jsem mu tedy opravdu těžkou otázku, v jejíž odpovědi chybují i ostřílení dopraváci, kteří mi dodávají podklady pro články, a které musí korektura opravovat. Jirka věděl zcela přesný rozdíl mezi trasou, tratí a linkou. Přestože hodně věcí má naučených, o většině hluboce přemýšlí a hledá vysvětlení či argumenty. Musím říci, že jsem se s takovým dítětem ještě nikdy nesešla, po celou dobu našeho rozhovoru neřekl žádnou dětskou hloupost, což mi přišlo úplně nepřírozené. Měl přehled o síti pražské MHD, dokonce i o příměstských linkách celkem detailně.

Schéma MHD na podlaze

Na koberci v dětském pokoji leží velká rozkládací mapa, takové schéma, které si na



základě svého cestování po Praze a vyhledávání v knihách vypracoval. Barevně je tam rozlišeno metro, tramvaje a autobusy a správně zakresleny jsou i jednotlivé linky. V dnešním světě se skromnost už moc nenosí, a tak má Jirka dobře našlápnuto na nějakou vedoucí pozici v managementu velké firmy. Na moji otázku, zda je něco, co neví, totiž jednoznačně odpověděl NE. „Až budu velký, chci pracovat v dopravě, ale ne jako řidič, chtěl bych řídit provoz celé Prahy odněkud z dispečinku,“ má jasně náš malý dopravák. Na moji poznámku, že by se musel rozhodnout pro nějaký konkrétní druh hromadné dopravy odpověděl, že by si vybral to nejjednodušší, co se nemůže srazit, a to je metro, které má jen tři tratě.

Hltač vědomostí

„Dnešní provoz je opravdu příšerný,“ hodnotí situaci ve městě předškolák. Vadí mu auta, která ničí životní prostředí svými výfukovými plyny a také neohleduplnost řidičů.

Jirka navštěvuje mateřskou školku v Kovářské ulici v Praze 9, kam chodí pěšky, k babičce jezdí vlakem do Kutné Hory nebo ke druhé do Ostravy, kam cestu má také „zmáklou“. Do Ostravy jezdí Pendolinem, zatímco do Kutné Hory rychlíkem nebo dvakrát osobním vlakem s přestupem. Od září půjde do „zvláštní“ školy pro mimořádně nadané děti, kde bude mít speciální výuku s dětmi podobně vysoce inteligentními a chytrými na svůj věk. Nad vědomostmi Jirky člověk jen kroučí hlavou. Jeho babička mi vysvětluje, že se o všechno zajímá, pročítá si encyklopedie či se snaží najít nějakou souvislost v číslech všeho druhu. Například na nástěnce v pokoji má účtenky ze supermarketů, které ho rovněž zajímají jako materiál ke zkoumání. V poslední době má rozpracovaný scénář k filmu, který mu leží na psacím stole a jeho zájem o slovní zásobu je takový, že si píše běžná slova ve čtyřech jazycích a pak se je sám učí. Jak sám říká, nedovede si představit, že by neuměl



číst či psát a nemohl si zjišťovat, co potřebuje vědět.

Dětské ideály

A co se líbí v městské hromadné dopravě našemu malému géniovi nejvíce? „Nová tramvaj Porsche, ale musí mít člověk hrozně velké štěstí, protože jich jezdí málo,“ říká smutně. Je vidět, že nastupující generace má nové požadavky a představu o tramvajových dámách v ulicích Prahy, protože nejvíce obdivuje novou tramvaj z plzeňské Škodovky, která nedávno získala prestižní ocenění.

Malý fanoušek hromadné dopravy má i návrhy na zlepšení. Z vlastní zkušenosti se mu zdá nešikovné ukončení linky číslo 8 v Podbabě, prodloužil by ji přes ulici Roztockou na ulici Internacionální do městské části Suchdol. Na můj dotaz, proč si myslí, že se linky neprodlužují, řekl zcela jasně, že je to otázka financí! U metra by nezlepšoval nic, ale u autobusů by změnil linku 140, která by mohla jezdit až do Vínohrady nebo až do Třeboradic, což je část Prahy 18.

Na zemi má rozpracovanou mapu s linkami MHD, kde vymýšlí různé varianty a změny, například tu zrovna odkloňuje linku číslo 25 a 15.

Jeho moderní a zároveň dětský pohled na svět je naprosto originální a čistý. Přejme malému géniovi dopravy, aby ho konkurenční svět nepohltit a nevezal mu jeho dětské nadšení a ideály...



Kulturní tipy na červenec

-mis-

Měsíce letních prázdnin mívají svá kulturní specifika. Velké hudební festivaly, speciální programy letních divadelních scén a další zajímavé akce. V červenci se například dočkáme hned několika očekávaných filmových premiér, podíváme se na letní scénu Divadla Ungelt, vybereme pár festivalů a zmíníme i samostatné pražské koncerty, které by stály za návštěvu.

Kino

Filmové tipy vezmeme tentokrát trochu netradičně ve stručnějším přehledu. Pokud bychom to vzali od konce měsíce, tak od 26. července se do našich kin dostává jeden z velmi očekávaných kousků – dílo vzniklé z již kultovního animovaného televizního seriálu má název **Simpsonovi ve filmu** a přinese další příběhy populárních postavček dabovaných Jiřím Lábusem, Martinem Dejdem a dalšími. Nebude to ale jediný z očekávaných filmů letošního léta. Už o týden dříve, tedy od 19. července, totiž přichází do kin v pořadí již pátý díl filmových příběhů o Harry Potterovi, tentokrát **Harry Potter a Fénixův řád**. Pokud máte raději hororovou podívanou, pak vězte, že

od 12. července se na plátnech našich kin objeví druhé pokračování amerického krvavého **Hostelu**, který u nás leckoho ve svém prvním díle „vydělil“ kromě litrů krve i nasazením hudby Michala Davida. V **Hostelu II.**, mimochodem, uvidíte v roli jednoho z padouchů, bezcitného a vypočítavého Saši, slovenského herce a svého času i ministra kultury Milana Kňažka. Tentýž den bude však pravděpodobně také svátkem pro všechny příznivce filmové tvorby režiséra temných mysteriózních děl Davida Lynche. V našich kinech se totiž objeví jeho novinka, film **Inland Empire**. Říká se,



že tento snímek je snad tím nejabstraktnějším dílem Davida Lynche od dob *Mazací hlavy*. Herci na filmu pracovali dva a půl roku, a to bez scénáře, navíc jej Lynch poprvé nechal snímat na digitální kameru. A o čem že to bude? Stručně řečeno, příběh o záhadě. Záhadě uvnitř vnitřních světů. Rozvíjející se kolem ženy. Ženy zamilované a v nesnázích. Herečka Nikki Grace se připravuje na největší roli svého života, ale když se zamiluje do svého kolegy, zjistí, že se její život začíná podobat fiktivnímu filmu, který právě točí. Navíc odhaluje, že tento současný film je remakem polského snímku 47, jenž nebyl nikdy dokončen kvůli nevyslovené tragédii. Na filmovém plátně se pak rozpoutá zdánlivě nekonečný útok bizarních situací včetně paralelního příběhu zasazeného do zimního Polska. Jedná se prý o nejneproniknutelnější vizi proslulého tvůrce.

Divadlo

Letní scéna Divadla Ungelt se nachází ve starobylé malebné části Hradčan pod Loretou na Novém Světě. Z červencového programu vybíráme třeba hru Jeffrey Hatchera **Picasso** (10. – 15. července). Pablo Picasso se v předvečer svých šedesátin v roce 1941 ocitá v Paříži pod dohledem gestapa. Začíná zvláštní výslech, vedený německou kunsthistoričkou Fischerovou. Pablo Picasso byl opravdu v době německé okupace Francie v Paříži, Němcům opravdu jeho malby – stejně jako díla jiných „zvrhlých“ umělců – ležely v žaludku. Oproti tomu vše, co se na scéně odehrává, je fiktivní. Na scéně se v tomto představení budete moci setkat s Milanem Kňažkem a Vilnou Cibulkovou.

Hudba

Z červencových festivalů se sluší připomenout multizánrovou ostravskou přehlídku **Colours Of Ostrava** (12. – 15. července

s hlavními hvězdami jako Goran Bregović nebo Marianne Faithfull), ve stejném termínu pak pro příznivce tvrdších žánrů **Masters Of Rock** ve Vizovicích (Motorhead, Children Of Bodom, Hammerfall, Sepultura, In Extremo a další) a pro ty, co raději ska, punk či dokonce psychobilly **Mighty Sounds 2007** v Olši u Tábora (Skalariak, The Slackers, Mad Sin a další). Ale ani Praha nezůstane bez akcí slibujících výjimečný hudební zážitek. V Sazka Aréně se 11. července objeví světová rapová hvězda **Snoop Dogg**. O den později v Divadle Archa americké sesterské duo **CocoRosie**, které neobvyklým způsobem kombinuje melodie z akustických nástrojů (klavír, harfa, akustická kytara) doplněné o ruchy, zvuky digitálních hraček, a své odlišně zbarvené hlasy. Jejich křehce snové skladby se syrovými a surrealistickými texty nesou prvky



folku, jazzu, elektroniky, hip-hopu i opery. A nakonec 24. července by se na Foli-mance měla představit legenda blues **John Mayall** a jeho kapela The Bluesbreakers. Jak je vidět, budeme mít z čeho vybírat.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Pražský deník (14. 6. 2007)

Stanice v polích bude rušnou konečnou

Již za rok začne fungovat prodloužený úsek metra na severu Prahy a redaktoři Deníku si prohlédli konečnou v Letňanech. Ta získala mezi lidmi přezdívku „polní stanice“. Působí totiž na volném prostranství dosti osaměle. Ovšem po zprovoznění k ní začnou jezdit příměstské autobusy a také tisíce aut na velké záchytné parkoviště. Stanice navíc vede přímo k letňanskému veletržnímu areálu, kde by mělo v budoucnu vyrůst kamenné výstaviště. U jižního vestibulu se uvažuje o další bytové výstavbě, ale také o využití zdejších parcel pro případnou letní olympiádu. Letňanská stanice se výrazně liší od dalších dvou stanic na novém úseku, hlavně od Strážkova. Ten vyniká svou vzdušností, prosvětleností a výraznou nadzemní konstrukcí od architekta Patrika Kotase. Stanice Letňany oproti tomu nad zemí nebude mít kromě vstupních schodišť žádnou stavbu.

Metropolitní expres (14. 6. 2007)

Žlutá stanice, která má zmizet

Stanici Národní třída, která byla otevřena před více než dvaceti lety, musela během výstavby ustoupit řada historických domů. Vestibul vznikl po demolici deseti cenných domů, které se nacházely i na místě dnešního nevyužitého náměstí s tržištěm a futuristickou fontánou. Vestibul metra i volná prostranství za ním mají zmizet. Zřejmě zde bude stát objekt Copa Centrum Národní, který bude tvořit šest samostatných, vzájemně propojených budov s kanceláři, byty a obchody. Mezi budovami se vytvoří krytá ulice. Zatím není jasné, kdy projekt odstartuje, původně se mluvilo o tom, že na začátku roku 2008 už bude komplex hotový.

MF Dnes (15. 6. 2007)

Nový cíl zlodějů – lavičky ze zastávek

Ještě nedávno mizely z ulic hlavního města hlavně litinové poklopy a měděné dráty. Teď k nim přibyl nový kovový artikl – ze zastávek MHD začaly hromadně mizet nerezové lavičky. Stejně jako jiné kovové předměty, i ony končí pravděpodobně ve sběrných surovinách. „Od května nám z celé Prahy zmizelo z čekáren již téměř sto laviček,“ povzděchl si Libor Šich, technický ředitel společnosti JCDecaux, která čekárny spravuje. Ačkoli jsou tyto díly přimontovány pomocí šroubů se speciálními hlavicemi, kradou je nyní zloději ve velkém. „Neznámí pachatelé na zastávkách MHD pracují velmi brutální silou,“ popsal Šich. Společnost JCDecaux se proto snaží lavičky, které jsou ještě na svých místech, lépe zabezpečit. „Zatím se nám podařilo krádeže zastavit a zajišťujeme dalších 415 čekáren,“ uvedl Šich.



Ohlédnutí za Karlem Buhrem

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Když jsem v květnu letošního roku připravoval podklady pro publikaci o historii areálu ústředních dílen DP v Hostivaři, setkal jsem se se jménem Karel Buhr.

Narodil se 12. června 1924, vyučil se strojním zámečnickem a pak maturoval na vyšší průmyslové škole strojnické. Za války pracoval jako frézař, v letech 1950–1953 jako dílenský plánovač a později v řadě dalších funkcí. Než nastoupil k Dopravnímu podniku, pracoval jako vedoucí provozu chlazení v Ústavu pevných látek ČSAV. Koncem roku 1963 se ucházel o místo vedoucího výroby a údržby v ústředních dílnách Dopravního podniku v Rustonce, kam nastoupil 28. prosince téhož roku. Od té doby byla jeho pracovní dráha už spjata jen s ústředními dílnami. V roce 1968 se v souvislosti s výstavbou ústředních dílen v Hostivaři stal vedoucím výrobního odboru.

Lidské osudy jsou ale nevyzpytatelné – píše se rok 1970 a Karel Buhr je najednou „pouze“ pomocným dělníkem. Nejdříve v opravě autobusů, později v dílně kolejových konstrukcí. O sedm let později se stává ředitelem DP-Technické služby, takže ústřední dílny Dopravního podniku byly opět, jak se říká „pod ním“. Tím jeho pracovní kariéra u Dopravního podniku vyvrcholila. Ředitelskou funkci zastával do roku 1988. Na začátku června jsem v redakci DP-KONT@KTu dostal do ruky parte, oznamující, že ve středu 30. května 2007 pan Karel Buhr ve věku 83 let zemřel.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V červenci 2007 oslavují 68. narozeniny:

Zdeněk Škála – DCM, provoz Trať B (27), Josef Čermák – DCT, provoz Vrchní stavba (39).

V červenci 2007 oslavuje 66. narozeniny: Libor Cejnar – PT, prov. Pankrác (15).

V červenci 2007 oslavují 65. narozeniny:

Jaroslav Havránek – DCM, provoz Traťová mechanizace (25), Petr Vorel – DCM, provoz Elektrické stanice (29).

V červenci 2007 oslavují 60. narozeniny:

Jan Baťa – PA, provozovna Kačerov (17), Přemysl Bezpalec – PA, prov. Kačerov (37), Ladislav Diviš – PA, provozovna Řepy (12), Bohumil Fortelka – SVM, provozovna Opravy vozů (23), Zdeněk Haltuf – SVT, odb. Technicko-provozní (16), Lubomír Hes – SVA, prov. Kačerov (38), Václav Houžvíc – SVM, provozovna Renovace a výroba ND (33), Zdenka Hrubešová – PM, provoz Trať C a depo Kačerov (15), Karel Indra – PM, provoz Trať A a DH (11), Petr Kepič – DCM, provoz Elektrické stanice (29), Jiří Klečka – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (42), Vladimír Knobloch – PM, provoz Obsluha vozidel C (34), Václav Kučera – VD, provozovna Nákladní vozidla (38), Ing. Stanislav Kunt – DCM, odb. Hlavní inženýr (36), Vladimír Lang – PA, provozovna Klíčov (14), Jan Lehovec – DCM, provoz Elektrické stanice (34), Petr Matoušek – P, odb. Výchova a vzdělávání zaměstnanců (29), Vlastimil Pekař – DCT, provozovna Měničny a kabelová síť (36), Svatoslav Polák – Ř, odd. Bezpečnost a ochrana majetku (16), Ladislav Svítek – B, Hasičský záchranný sbor (13), Olga Šafránková – SVT, provozovna Opravná tramvaj (42).

V červenci 2007 oslavují 50. narozeniny:

Miroslav Blažek – PA, prov. Hostivař (10), Jaroslav Čekei – DCT, provozovna Vrchní stavba (13), Zdeněk Hamák – SVM, provozovna Údržba vozů DH (10), Bohumil Houf – PA, prov. Hostivař (26), Richard Kovrzek – PA, prov. Kačerov (24), Dan Marxt – SVM, provozovna Údržba elektroniky vozů (29), Jiří Mádlo – DCM, provoz Trať C (20), Jan Novotný – SVA, prov. Kačerov (32), Rostislav Orlík – PA, provozovna Řepy (13), Jiří Richter – PT, provozovna Žižkov (19), Jiří Roman – PM, odb. Kvalita provozu (28), Stanislav Řehák – PA, prov. Hostivař (15), Kazimír Strnad – PA, prov. Kačerov (27), Jiří Šusta – PM, odb. Provozní zabezpečení (28), Václav Tyle – PA, provozovna Hostivař (18), Miroslav Zouzal – SVM, provozovna Opravy vozů (11).

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:

Josef Breburda – PA, prov. Kačerov (11), Václav Elsner – PA, prov. Vršovice (10), Aleš Fořt – PT, odb. Řízení provozu (14), Jiří Christian – Ř, odb. Interní audit a kontrola (10), Jaromír Jiroušek – PA, prov. Kačerov (10), Karel Kecina – SVA, provozovna Klíčov (15), Pavel Ketner – PA, provozovna Klíčov (35), Václav Krupička – SVA, prov. Klíčov (12), Pavel Mottl – PA, provozovna Řepy (40), Svatoslav Polák – Ř, odd. Bezpečnost a ochrana majetku (16), Petr Pražák – SVT, odb. Technicko-provozní (44), Helena Rozprimová – SVA, provozovna Klíčov (18), Vlasta Semerádová – SVT, provozovna Opravná tramvaj (29), Josef Sobota – PA, odbor Řízení provozu (15), Jan Stahl – DCT, provoz Kabelová síť (40), Jaroslav Šefl – PA, provozovna Klíčov (31), Jiří Šimek – PT, odb. Řízení provozu (15), Ladislav Šindelář – VD, provozovna Oprávenství (41), Jiří Urban – VD, prov. Osobní vozidla (41), Miloš Vacek – PT, odb. Řízení provozu (37), Hana Vosková – DCT, provoz Měničny (35).
Do částečného invalidního důchodu odešel:
Vratislav Mlch – DCT, provoz Údržba a opravy TT (37).
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Vzpomínáme:

13. května nás opustil ve věku 61 let pan Antonín Fučík – SVA, provozovna Kačerov, který u DP pracoval 33 let.

25. května nás opustil ve věku 59 let pan Jaroslav Hrdina – SVA, provozovna Klíčov, který u DP pracoval 36 let.



Poslední zastávka

Daniela Kočí

Přestože jsem poměrně hodně chápavá a věci si dokážu podrobnými analýzami i logicky zhodnotit, spoustu věcí nechápu. Někdy jen kroutím hlavou, jindy dávám oči v sloup, ale většinou to dlouze rozebírám, abych došla k argumentujícím skutečnostem. Ale některé věci mi mozek opravdu nebere.

Jedna z nich je třeba novodobá okupace. Když jdu po Praze, slyším téměř na každém kroku ruštinu. Je to asi znásobeno tím, že coby dítě počaté v osmašedesátém roce jsem vyrůstala jako asi všichni moji vrstevníci v domácím prostředí plném averze proti Rusům.

Ale jsou i mnohem horší věci, za které bych dávala tresty nejvyšší a jen mě mrzí, že nemám tu moc. V televizní reportáži se dozvíte o tom, jak si pozůstalí zaplatili zdobenou dřevěnou rakev, a zjistilo se, že nebožtíka šoupli do papírové rakve, resp. krabice, podobných najdete u obchodních domů desítky. Proti tomu je už téměř fraškou, ale zároveň národní ostudou, případ Radovana Krejčíře, ke kterému už nemám slušný komentář.

A pak člověk najde ve schránce výzvu k vyzvednutí, kde je exekuční příkaz na osm set korun za nezaplacení sociálního pojištění, aby se posléze zjistilo, že chyba byla na straně příslušného úřadu, resp. úřednice.

Na některé věci je člověk malý pán a můj problém je v tom, že chci změnit svět. Přestože mám svého kolegu z kanceláře velmi ráda, nedávno jsme si do večera dlouze vyměňovali názory, když jsem hájila zájmy vozíčkářů. Oba jsme měli svým způsobem pravdu, já je chtěla zvýhodňovat vůči ostatním cestujícím, kterým jsem chtěla zakázat používání výtahů ve stanicích metra, ale po dvou hodinách musela vzít jako fakt jeho argument, že všichni cestující mají stejné nároky na služby a že výtahy nemohou být zdravým lidem zakázány, že by je měli jen s ohleduplností využívat, což je však zase jen o výchově. Přesto jsem svoji teorii rozvíjela do půlnoci ještě doma se svým manželem, který se mi snažil rezolutně vysvětlit, že nejsem novodobá matka Tereza, ale bylo mu jasné, že je vše marné.

Pražská Bohemka má jiné problémy. Fanouškům zakázali na stadionu stát, jako to zavádějí na všech stadionech, prý kvůli bezpečnosti. Nevím, zda je bezpečnější stát na betonových schodech, či mít v případě konfliktu navíc po ruce sedačky, které se stávají v tu chvíli napadnutším prostředkem. Navíc, jsem zvědavá, kdo usměrní fanoušky, aby seděli, pokud jeden vstane, ostatní neuvidí, vstanou taky a vlna odporu

je zde! Nehledě na fakt, že tímto způsobem si snižují návštěvnost, lidé chodí do kotlů právě kvůli fandění, jinak se mohou natáhnout doma u televize!

Není divu, že lidé pak dělají věci, které by třeba za týden už vůbec neudělali, a tak vznikne budovatelská píseň pro amerického prezidenta v podání ministryně obrany! Naštěstí dost často kroutím hlavou i v opačném slova smyslu, kdy mě něco překvapí, ale příjemně. Tak například, že naše stěhování na generální ředitelství proběhlo s pomocí všech zúčastněných velmi hladce a že prakticky večer vše fungovalo. Zdejší Help Desk je opravdu promptní a všichni od zařizování nábytkem přes

počítače a telefony byli nesmírně ochotní. A když je zrovna na příjemné šoky okurková sezóna, vždy to zachrání můj kolega Petr Malík, který mi zodpoví každou otázku od dopravní problematiky po vysvětlení cest po Čechách, resp. celé Evropě. Je to moje taková soukromá navigace Garmin a u toho všeho stačí ještě pečlivě sledovat, jak si stojí moje dcera v tenisovém světě a každý posun na žebříčku mi hlásí dřív než ona sama.

Tato moje „Poslední zastávka“ dostala svému názvu zcela a doslova, a tak děkuji všem, kteří se mnou docestovali až do konce!



Písmenná křížovka

V roce 1891 u příležitosti Jubilejní výstavy byla zřízena... (viz tajenka)

Vyluštění z čísla 6/2007: Světelné sluneční spektrum...

POMŮCKA: AKV. BARIBAL	PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY	PRACOVAT	PRAŽSKÁ ENERGETIKA ZKR.	ČLEN INDIÁNSKÉHO KMENE	LÚZA	SKINHEAD HOVOR.	ZNAČKA ARCUSU	PILOTNÍ PROSTOR	MALÉ OTVORY VE ZDI
VYPOUŠTĚNÍ VYSOKÉ PECE						KRÁTKÝ KABÁT			
URČENÁ K MĚŘENÍ						FÁZE CHŮZE STŘEVNÍ PARAZIT			
2. DÍL TAJENKY									
CHEM. ZN. GALIA			CIZÍ MUŽ. JMÉNO PTAČÍ KRMENÍ				INIC. HERCE NÁROŽNÉHO TROJICE MN. Č.		
ASOCIACE TENISOVÝCH PROFESIONÁLŮ ZKR.				CITOSLOVCE BOLESTI SONDA		NERVOVÝ ZÁŠKUB AKADEMIE VĚD ZKR.			
	AMERICKÁ KOSMICKÁ LOĎ	INIC. MODER. VÍTOVÉ 1. DÍL TAJENKY			SKUPINA PŘÁTEL SESTRA MATKY				
POVEL PRO PSA						ŘÍMSKÝCH 6 IBSENOVO DRAMA		3. DÍL TAJENKY	PŘÍSTAVNÍ HRÁZ
OZDOBA PRSTU						ZNAČKA ATMOSFÉRY BIOGRAFY			
BARVIVO NA VEJCE				PROUD DRUH VOUSŮ			SPZ ROKYCAN CYKLISTIC- KÝ ŽÁVOD		
LIDOVÉ NOVINY ZKR.			DRUH MEDVĚDA PĚNKAVO- VITÝ PTÁK						
VEDOUČÍ HOVOR.					CHUŤ ZASTAR. VÍTEZSTVÍ V BOXU				
OTLAČENINA						SPZ PRAHY NEMOCNICE S POLIKLIN.			SEKNUTÍ
	RADIOAKTIV. PLYN CHEM. ZN. BARYA					POHODNÝ PÁTEK ZKR.			
ŠPANĚL					KONTAKTY				
HEREČKA ??? JANOUŠ- KOVÁ					OPASEK				

