

Demonstrativní odchod části odborářů: Kolektivní vyjednávání je ohroženo!



Foto: Petr Malík

Průběh kolektivního vyjednávání na rok 2003 byl velmi dramatický a všichni ho ještě máme v živé paměti. Rozdílnost názorů, odlišný přístup k jednání, různé priority na straně stolu odborových organizací dělaly z dvoustranného jednání mnohostranné. Až v závěru jednání převládá rozumný přístup nad emocemi a výhody podepsaných kolektivních smluv nad osobními představami některých odborových předáků, hlavně zastupujících Federaci řidičů tramvají (FRT). Velká slova zněla ze všech stran – srovnávací studie řídicích profesí, kterou si FRT vynutila a postupně se zúčastnila prací na ní, byla označena za podvod. Místo intenziv-

ních jednání, mimo jiné i s panem primátorem, byla úzká část řidičů tramvají dohnána do stávky... Následovalo špionážní obvinění, kdy měl být předseda FRT sledován a měl být obětí zpravodajských her.

Uklidnění přinesly až podpisy pod kolektivní smlouvy na rok 2003, avšak toto uklidnění je jen zdánlivé. Zatímco většina sociálních partnerů, to znamená zástupci vedení společnosti a odborové organizace kromě FRT (respektive OSPEA) pokračují, v podstatě kontinuálně, na přípravě kolektivního vyjednávání na další období a zavedení penzijního připojištění s příspěvkem zaměstnavatele, FRT připravuje sérii žalob proti podniku a vytváří si obraz ožebračovaných, utiskovaných a diskriminovaných na úkor jiných profesí.

Moje neustálé upozorňování na skutečnost, že zaměstnanecké výhody v Dopravním podniku jsou ve srovnání s okolním ekonomickým prostředím nadstandardní, že podobné kroky mohou jejich úroveň jen ohrozit, a že v konečném důsledku na to doplatí drtivá většina zaměstnanců, nejsou ze strany zástupců FRT, nyní již OSPEA, brány vážně. Přestože se nikdo z předáků OSPEA pět měsíců neukázal na žádném společném jednání, považoval jsem za pozitivní, že se tak nakonec stalo. Od konce srpna jsme pracovali všichni společně a zdálo se, že snaha o konstruktivní přístup je vlastní všem účastníkům kolektivního vyjednávání.

Bohužel, dnes musím říci, že tomu tak není. Na jednání konaném ve středu 15. října se zástupci OSPEA vrátili ke své typické rétorice a způsobům jednání. Na základě záminky a účelového obvinění, že jeden člen vedení OSPEA je svým nadřazeným šikanován, demonstrativně opustili jednání.

Je to zásadní, zlomový moment pro další kolektivní vyjednávání a to jak proto, že podobné obvinění je samozřejmě velmi závažné a je třeba udělat vše, aby se celá záležitost náležitě objasnila, ale hlavně proto, že tato již několikrát použitá taktika jasně ukazuje, že odborářům OSPEA nejde o společnou práci a hledání kompromisů, což je bezpochyby velmi náročné a vyčerpávající, ale jen o rozbíjení a vlastní popularitu, založenou na silných mediálních projevech.

Kolektivní vyjednávání musí pokračovat! Není možné, aby kdokoli svým nezodpovědným jednáním hazardoval se sociálními jistotami 13 000 zaměstnanců pražského Dopravního podniku.

Základní principy pro vyjednávání na rok 2004, na kterých se shodli všichni účastníci, kromě OSPEA, jsou:

- Nastartování nové dimenze v sociálním programu Dopravního podniku – penzijní připojištění zaměstnanců s příspěvkem zaměstnavatele.
- Sjednocení pracovních-právních částí kolektivních smluv.
- Sjednocení oblasti zaměstnaneckých výhod, zvláště příspěvků vyplácených ve finančním vyjádření.

V otázce dalšího vývoje mezd ve společnosti zatím není dohoda a dosud se na toto téma ani hlouběji nediskutovalo. Dá se však očekávat, že sjednocování mezd bude nejobtížnějším úkolem, a to nejen letos, ale nejméně na další tři roky.

Kolektivní vyjednávání je na začátku, vlastně oficiálně ještě ani nezačalo, ale již je vážně ohroženo.

P.S. Nařčení ze šikanování odborového představitele je prošetřováno příslušným útvarem a podle prvotních informací se zdá, že spíše než o šikanu se jedná o neplnění pracovních povinností dotčeného odboráře...

Jaroslav Ďuriš, personální ředitel



Foto: Petr Malík



**UITP – Zasedání
Výborů pro EU
a evropskou integraci
v Praze**

4 až 7



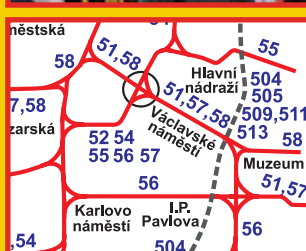
**Zastávkové sloupky:
Který je ten pravý?**

12 až 14



**Jak vypadá metro
rok po povodni?**

16 a 17



**Dopravně – urbanistická
studie návratu
tramvajové dopravy
na Václavské náměstí
v Praze**

20 až 25

Mladší generace právě zřejmě nechápavě zakroutila hlavou, střední a starší generace, pokud se trochu blíže zajímala o metro a jeho vývoj, možná tuší, o co jde. Připomínáme si, že uplynulo už 15 let od chvíle, kdy vyjely první vlaky metra s cestujícími na třetím provozním úseku tratě B. Stalo se tak 26. října 1988. A co s tím má společného „únorové vítězství“? Právě tak se měla původně jmenovat dočasná koncová stanice na pokračování rozlehlého komplexu sídlišť Jihozápadního Města. Nakonec dostala jiné ideově zabarvené jméno – Dukelská, ale toto vskutku „orientační“ pojmenování vydrželo naštěstí jen dva roky. Aby bylo opravdu jasno, dnes se jedná o stanici Nové Butovice.

A ještě k názvu Únorového vítězství: To, že se naši tehdejší mocipáni rozhodli pojmenovat dočasně koncovou stanici úseku Dukelská ještě neznamenal, že by se zcela vzdali i původního názvu. Nikoliv. Jen stanici toho jména umístili dál do Jihozápadního Města. Nakonec dostala naštěstí pojmenování, které jistě víc slouží orientaci – Lužiny. Ale vraťme se do vzdálenější minulosti.

Již naši předkové na sklonku 20. let předpokládali v regulačním plánu, že jednou bude zastavěna také oblast Jinonic. Snad proto se uvažovalo už kolem roku 1930, že tímto směrem bude z Radlic, případně ze Santošky, postavena tramvajová trať. Tehdejší komunikační síť i výrazný výškový rozdíl mezi Smíchovem a Jinonicemi ovšem takový úmysl i při tehdejší velkorysosti

Příští stanice: Únorového vítězství

z Radlic, opět pochopitelně závislé na zásadní změně komunikací, které rozhodně neodpovídaly potřebám, jež na ně v budoucnu měly být kladeny. V Investiční studii byla celá tramvajová trasa Smíchov – Stodůlky rozdělena do tří staveb. První byla označena jako *Novostavba el. dráhy v rámci výstavby stodůlecké hl. m. třídy JZ*. Šlo tedy o úsek zahrnutý do výstavby vlastního sídliště. Výkresová dokumentace studie, kterou musíme brát v úvahu jen jako velmi orientační materiál, uvádí konec tramvajové tratě přibližně někde za Malou Ohradou. Druhá stavba byla označena jako *Novostavba el. dráhy v prodloužení Radlické třídy*. Jistě si umíme představit tramvaje T3, jak stoupají po dnešní magistrále mezi Jinonicemi a Butovicemi. Konečně třetí stavba měla označení *Zřízení zvl. tělesa el. dráhy v dnešní Radlické třídě*. Nedílnou podmínkou výstavby tratě měla být i nová měřirna *Jihozápad* v Jinonicích. Tím však neměl rozvoj kolejové dopravy v Jihozápadním Městě skončit. Ve čtvrté etapě rozvoje MHD se počítalo se stavbou další odbočky z Jinonic směrem do Stodůlek (orientačně byla označována podobně jako předchozí úsek: *Novostavba el. dráhy v hlavní. m. třídě JZ*). Je zřejmé, že tehdejší představy o zástavbě této části rozvojového území byly teprve na samém počátku, a proto byly zakreslené trasy spíše jen čarami na plánu Prahy a respektovaly přibližně stávající komunikace jako vžitě směry. Leč bylo by nesprávně předchozí větou zlehčovat dobové představy o rozvoji tramvajové dopravy. K vypracování podrobnější projektové dokumentace již nedošlo, protože Investiční studie pod vlivem dalších událostí se zanedlouho stala jen dalším historickým dokumentem o dobových předstávách řešení městské hromadné dopravy v Praze.

Usnesení vlády z 9. srpna 1967 o přímé výstavbě metra místo podpovrchové tramvaje znamenalo, že bude nutné rychle hledat celkovou novou koncepci řešení MHD v Praze. Rozhodnout o stavbě metra bylo velmi odpovědné a do jisté míry i odvážné, protože stavba prvního úseku podpovrchové tramvaje už probíhala a převážná část dosud vypracované projektové dokumentace také ze dne na den získávala jen charakter archivního dokumentu. Současně s pracemi na nové projektové dokumentaci tratě C začala i příprava nového cílového řešení celého systému městské hromadné dopravy v Praze.

Studie řešení městské hromadné dopravy v Praze, dokončená v poměrně rekordním čase v listopadu 1969, počítala s tím, že ve výhledu bude jihozápadní oblast města obsloužena metrem. Tehdejší představa o výsledné síti metra (výhledovým stavem se považovalo období kolem roku 2000) počítala s tím, že obyvatelé této části Prahy budou moci počítat s jednou tratí, avšak se dvěma linkami. První by jezdila v trase Stodůlky – Hloubětín, druhá v trase Stodůlky – Hostivař, nádraží. Tento přepravní vztah měla umožnit spojovací trať D mezi Karlovým náměstím a náměstím Míru.

Jak už to u studií a generelů bývá, výhledová představa je jedna věc, realita je často jiná. Jak se v průběhu let získávaly zkušenosti s výstavbou metra a jak skutečně postupovala výstavba sídlišť, včetně konkretizace urbanistických představ o jednotlivých lokalitách, začala i trať do Stodůlek nabývat stále jasnějších obrysů a v detailech se stále měnila. Ruku v ruce s výstavbou sídlišť šla také „etapizace výstavby“. Podle studie z roku 1969 se předpokládalo (pomineme-li výstavbu prvního provozního úseku přes centrum

města), že směrem na jihozápad bude nejdříve postaven úsek Smíchovské nádraží (mimo) – Radlice – Jinonice, Motorlet – Jinonice, Tyršova škola. Všimněme si, že se tady ještě pracovalo s normálními vžitými zeměpisnými pojmy. O necelých deset roků později, v *Generelu rozvoje dopravního systému MHD 1980 – 1990*, se pracuje už s jinými názvy. Dočasný konec tratě se v závislosti na skutečně připravované výstavbě sídlišť o něco posunul a byl nyní vymezen stanicemi Smíchovské nádraží – Radlice – Švermova – Jinonice – Únorového vítězství. V té době již několik let probíhala územní příprava a byla dokončena první studie k projektovému úkolu *trasy III B1*. Pod tímto označením se původně skrývala část tratě od Smíchovského nádraží před stanicí Radlická, další úsek byl označen jako III B2. Správně, v závislosti na staničení tratě, bychom při popisu měli začínat ve Stodůlkách, ale v tomto článku postupujeme podle skutečného rozvoje sítě od centra (odborníci jistě počinou). V dubnu 1979 byl dokončen projektový úkol celého úseku. Počítalo se v něm stále celkem se čtyřmi stanicemi a také s depem pro celou trať B. Území pro tuto nezbytnou technickou základnu bylo vyčleněno jižně od jinonického nádraží.

Už v říjnu 1979 byla připravena další varianta projektového úkolu, která už počítala jen se třemi stanicemi – stanice Jinonice byla vypuštěna a Švermova se posunula o něco dál směrem k sídlišti. V té době se vyskytla možnost výhodnějšího založení depa na rozhraní katastrálních území Zličín a Třebonice. Přesto i uvedená varianta projektového úkolu ještě počítala alternativně s možností, že depo zůstane podle původní představy v Jinonicích. Napojení depa na kmenovou trať bylo řešeno ve více alternativách. První počítala se dvěma jednokolejnými tratěmi, napojenými vidlicovitě jednak směrem ke stanici Únorového vítězství (spojka J) a jednak směrem ke stanici Švermova (spojka Š). Jen pro zajímavost si uvedme, že spojka Š měla ve směru z centra za stanicí Švermova podejít jeden hlavní traťový tunel i spojku J a ostrým obloukem o poloměru 180 m (alternativně jen 150 m), sahajícím až pod jinonickou zástavbu, se obrátit asi o 210° a opět překřížit (tentokrát nad) obě hlavní traťové koleje. S ohledem na složitost bylo vypracováno i jednodušší řešení, kdy mělo být depo napojeno jen směrem ke stanici Únorového vítězství dvěma jednokolejnými tunely. Každý výjezd z depa či zpět by byl možný jen přes uvedenou stanici. Nakonec byla stavba depa z úseku III. B vypuštěna. Nepočítáme-li předstihové práce, byla stavba tratě III. B zahájena na počátku roku 1984.

Výstavba úseku probíhala ve srovnání s vnitroměstskými úseky za podstatně menšího zájmu veřejnosti i médií. Stavělo se totiž v místech, kde to veřejnost příliš neobtěžovalo. Poměrně v tichosti zmizely staré Radlice a oblast sídliště Nové Butovice byla beztak jedním velkým staveništem, takže práce na metru se tady víceméně ztrácely.

Dne 2. září 1988 byl v novém úseku zahájen zkušební provoz bez cestujících. Proti původním předpokladům byla koncová stanice, jak už víme, pojmenována Dukelská. Upraven byl i název první stanice z Radlic na Radlickou. Jméno Švermova změněno nebylo.

Pravidelný provoz byl zahájen 26. října 1988 a přinesl obyvatelům Jihozápadního Města významné zlepšení spojení s centrem Prahy. Na definitivní řešení si ovšem velká část zdejších sídlišť musela ještě dalších šest let počkat. Dodejme ještě, že 22. února 1990 získala stanice Dukelská výstižnější jméno Nové Butovice podle sídliště, jehož obsluhu přímo zajistila. Ke stejnému datu byla přejmenována i stanice Švermova na Jinonice.

Připomeňme si ještě, že dvě stanice tzv. třetího provozního úseku tratě B jsou hloubené (Nové Butovice a Radlická), stanice Jinonice je ražená trojlodní. U stanice Nové Butovice vznikl důležitý terminál autobusové dopravy, jehož význam nepoklesl ani po prodloužení tratě do Zličína. Stavební délka úseku je v l. koleji 5,007 km, provozní délka mezi středy stanic



Jen málokdo by z tohoto snímku poznal dnešní hloubenou stanici Nové Butovice. Právě tak vypadala v květnu 1986. Jistě se nedivíte, že bez výrazných orientačních bodů v okolí nebyla stavba pro fotografy příliš atraktivní. Foto: Archiv DP

k tramvajové dopravě nedovolily realizovat. Stavba byla natolik náročná technicky i finančně, že rozhodně nebyla ještě dlouho aktuální. Protože se rozvoj města podle regulačního plánu nakonec neuskutečnil, byla myšlenka tramvajové dopravy nakonec nadlouho odložena. K obsluze tu bohatě stačily kvalitní trolejbusy, které bez problémů zvládaly stoupání na Malvazinky i serpentinu od Waltrovky do vlastních Jinonic.

Znovu se začalo o zástavbě jihozápadního sektoru rozvojového území města uvažovat v šedesátých letech 20. století. Bylo jasné, že sídliště nebudou jen na území tehdejší Prahy v hranicích z roku 1922, ale panelová zástavba zasáhne i dál na území Stodůlek. (Samotné Stodůlky ovšem nebyly k hlavnímu městu připojeny v roce 1968, kdy proběhlo první velké rozšíření pražského území. Součástí Prahy se staly teprve v roce 1974.)

V roce 1964 dokončil Pražský projektový ústav tzv. Investiční studii, která řešila rozvoj městské hromadné dopravy na území města a byla založena na koncepci podpovrchové tramvaje. Investiční studii schválila vláda svým usnesením č. 239 z 2. června 1965 a podle ní se začalo v roce 1966 s výstavbou prvního podpovrchového úseku. Jak tedy měla být řešena doprava do budoucího Jihozápadního Města? Dopravní obsluha Stodůlek byla zařazena do třetí etapy rozvoje MHD. Směrově se počítalo s prodloužením tramvajové tratě

Odborové spory



Ze stejné doby je fotografie rozestavěných tunelů u stanice Švermova (dnes Jinonice). Také tady bychom bez popisku jen těžko poznali, o kterou část Prahy jde.
Foto: Archiv DP

Nové Butovice a Smíchovské nádraží je 4,886 km. Asi 83,5 % traťových úseků je ražených, zbytek, necelých 700 m, je hloubený. Mezi Smíchovským nádražím a Radlickou je nejdelší mezistaniční úsek v síti pražského metra – měří 2,240 km. Mezi Smíchovem a Novými Butovicemi trať překonává výškový rozdíl přes 100 m. Jistě by se dala uvést řada dalších technických údajů, my jsme ovšem chtěli připomenout spíše vývoj představ o dopravní obsluze této části Prahy.

Mgr. Pavel Fojtík

PROHLÁŠENÍ DO KONTAKTU

Vzhledem okolnostem a obědy zahájí kolektivního vyjednávání a složností celého procesu jednání. Činím toto prohlášení.

Proč vznikla FRA a za jakých podmínek : FRA vznikla v roce 2002. 2. května v Dejvicích

Vznik této organizace provázely při jejich prvních krucích potřeby a úspěchy. Úspěch byl ten, že tato organizace vznikla a že po 2 měsících ji ostatní odborové organizace braly jako rovnocenného sociálního partnera a to jak ze strany PVOS DOSIA na autobusech, tak i na ED, METRU i ředitelství.

Mohu čestně prohlásit, že se všemi OO se mi pracovalo dobře a že věděly co chtějí a jaké mají postojní a to nevědně složitě a tvrdě.

A to špatně. Je to, že FRA se ze začátku spojila s ing. Antoninem DUBEM a byla ta největší chyba, kterou organizace pod mým vedením udělala. Po měsíci známosti jsme se rozešli a to velmi ve zlém. Důvody rozchodu byly, že FRT a pan Dub prosazovali jen své zájmy a nutli nás abychom tyto zájmy též prosazovali na úkor všech zaměstnanců DP a.s. Praha

Další chyba byla ta, že jsem se nechal přemluvit, abych zřekl dva podpisy na oznamovací listině o vzniku FRA, kterou ihned odeslal na Ministerstvo vnitra k přihlášení.

I přes záporný protest členů FRA nechal pan ing. Dub vytknout přihlášky a Zpravodaj č. 1 na které nebyly finanční prostředky. K tomu použil zfalšované podpisy (pana Šmída) a neoprávněně použil razítka FRA.

Další neúspěch byl pan Jiří TOUŠEK, který připravil FRA o nemalou částku, když podepsal smlouvu s právnickem, přesto k tomu pan Toušek nemá žádná pověření.

O nemalou částku FRA připravil též pan Robert MIKSA, který dosud nevrátil peníze za letní dětskou rekreaci.

I přes veškerou moji snahu jsem byl napaden že jsem organizaci FRA vytuneloval viz SMS ze dne 14.10.2003 v 01:38:02 hod ve znění „Konečně je odstupil! Kam se noseret teď? Tuneloval jsi co se dalo. Přibližně 1000 Kč se ani nedívám, někde si kradl mušel. Máš něco jiného než uniformu? Odesílatek: tel: 7377 466041

Na toto jsem požádal OS DOSIA o revizi pokladni knihy. Výsledek bude zveřejněn dodečně. Dále jsem požádal pana ing. DURIŠE o revizi sociálních nákladů, které FRA dostala a jak je použila. Výsledek bude též zveřejněn v DP – KONTAKTU.

Toto prohlášení vytláčám z toho důvodu, abych informoval zaměstnance DP a.s. o činnosti některých vedoucích představitelů OSPEA.

Jiří Šmída

Děni v odborových organizacích se na stránkách DP-KONTAKTu příliš nevěnujeme. Nikoliv z viny redakce. Tentokrát jsme dostali několik příspěvků s touto tematikou, a tak je otiskujeme v plném znění bez následných úprav. **-red-**

Odborové sdružení pracovníků elektrotechnických drah a smíchovské železnice



Smíchovská 5525, Praha 10, PSČ 100 06, tel: 26 63 34 85
bank. spojení: ČSOB, Odbor centrum, s. a. s. 1547663360300
tel: 2 9612 4584, mobil: 737 77 68 77 e-mail: info@ospea.cz

V Praze dne 13. 10. 2003

personální ředitel
ing. Jaroslav Duřič
Dopravní podnik hl. m. Prahy
Sokolovská 213/42
190 22 Praha 9

Víte: Závažné obvinění

Vážený pane řediteli,

obracím se na Vás ve věci pana Dubiny Jiřího, traťového dispečera o. z. Autobusy, Pan Bc. Stanislava Havlíka, předseda Podnikového výboru Odborového sdružení základních organizací Dopravního podniku Autobusy Praha, o. z. naříkl pana Dubinu z trestného činu.

Dominantní se, že takto závažné obvinění je potřeba urychleně konfrontovat. Proto Vás žádám o brzké svolání konfrontace za přítomnosti Vali a mé osoby a dále za přítomnosti pana Bc. Stanislava Havlíka a Jiřího Dubiny. S ohledem na skutečnost, že se pan Havlík s panem Dubinou osobně neznají a jak z dopisu vyplývá, pan Havlík obvinil pana Dubinu na základě svědectví jiných osob, je nezbytné natáhnout, aby se konfrontace zúčastnili svědkové, o kterých se pan Havlík ve své stížnosti zmíní. Zároveň si vyhrazuji právo, aby se konfrontace účastnili i mé právní zástupce.

Závěrem chci podotknout, že způsob jednání pana Havlíka mi připadá krajně nedůstojný předsedy tak velké odborové organizace a nevhodný v situaci, kdy právě pan Havlík neustále zničuje pomocí spolupráce všech odborových organizací.

Předem děkuji za Váš zájem.

Za OSPEA s pozdravem

ing. Antonín Dub
OSPEA
ČZ 38633485
Smíchovská 5525
100 10 Praha 10

Příloha:
stížnost na pana Dubinu

Sociální náklady na jednoho zaměstnance

Se zájmem jsem si v červencovém a zářijovém DP-KONTAKTu přečetl články „Nepřesnosti v tisku“ a „Malá sázka o velké pivo“. Autoři článků (personální ředitel ing. Duřič a člen výboru Federace řidičů tramvajů pan Ďuran) v nich opakovaně rozebírají problematiku čerpání sociálních nákladů na jednotlivých závodech. Zvláště příspěvek pana Ďurana se hemží pojmy jako „dinosauri rozdílů“, „ED – nutná společnost“ nebo „orgie naturalních i finančních někohožvýhodnění“.

Nechci se vyjadřovat k názorům v článku pana Ďurana kritizujícím rozdílné použití sociálních nákladů na jednotlivých závodech a ředitelství. Myslím, že většina těchto výhrad je logicky vysvětlitelná odlišným obsahem jednotlivých kolektivních smluv. Někdo dal přednost vitamínům, někdo trpaslíkům na dětské rekreaci a někdo příspěvku na dovolenou. Nevídám v tom zásadní problém. Co je však (myslím) nutné uvést na pravou míru, jsou „statistické údaje“ o čerpání sociálních nákladů na 1 zaměstnance. Opakovaně otištěná tabulka totiž podle mého soudu vychází z neúplných a nepřesných čísel a je proto zavádějící.

O co jde? Každý závod by měl v příslušném roce

vytvořit sociální náklady ve výši odpovídající 2,2 % objemu skutečně vyplacených mezd. V roce 2002 byl tento zdroj (ve smyslu kolektivních smluv) naplněn na ředitelství i na o.z. Metro a Autobusy. Ne však u o. z. Elektrické dráhy. Pokud vše spočteme (ze zveřejněných tabulek), zjistíme, že v o. z. ED nebyl využit limit sociálních nákladů, a to ve výši přibližně 1,8 milionu Kč. Tvorba sociálních nákladů tak v tomto závodě neodpovídá 2,2 % ale pouze 1,99 % (!) z objemu ročních mezd. Nevím, co je příčinou tohoto deficitu, ale rozhodně si myslím, že by naplnění závazků z kolektivní smlouvy mělo být sledováno a vyhodnocováno oběma stranami kolektivního vyjednávání (tedy i odboráři).

Dalším slabým místem podobných kalkulací je přepočít sociálních nákladů „na 1 zaměstnance“ (závodu a podobně). Musíme si uvědomit, že struktura zaměstnanců závodu Elektrické dráhy je oproti ostatním složkám Dopravního podniku značně atypická svým poměrně vysokým počtem zaměstnanců ve vedlejších pracovních poměrech (zejména řidičů). Proto není podle mého názoru dost dobře možné a správné k výpočtu čehokoliv „na hlavu“ využívat tzv. evidenční

počet zaměstnanců. Zaměstnanci ve vedlejším pracovním poměru totiž v řadě případů neodpracují plný fond pracovní doby. Je nutné vycházet z tzv. přepočteného stavu zaměstnanců (na fond pracovní doby), který bude nepochybně nižší a tudíž spotřeba sociálních nákladů na hlavu bude vyšší.

Tolik k vysvětlení některých pojmů. Překvapuje mě, že uvedené „nepřesnosti“ – které zejména u zaměstnanců ED musí být pochopitelně vnímány negativně – nebyly personálním ředitelem uvedeny na pravou míru. Nemyslím si, že k dalšímu společně přijatelnému postupu vede cesta přes zveřejňování podobných emotivně komentovaných a sporných statistik. Cesta vpřed vede přes lopatná a složitá jednání všech zainteresovaných stran za společným jednacím stolem. V této souvislosti mě mrzí současný vývoj těchto nadějně se vyvíjejících jednání. Po demonstrativním odchodu delegace FRT z posledního jednání (pokolikrát už?) opět jednáme bez nich.

Co naplat, nějak si poradíme.

Přeji všem příjemné dny!

Jiří Šindelář, předseda ZV OO o. z. Metro

Představenstvo projednalo

Krátkou letní přestávku má naše pravidelná rubrika za sebou. Tentokrát vás budeme informovat o tom, jaké materiály byly projednávány na jednáních představenstva v pondělí 15. září a 6. října.

Změna plánu investic na rok 2003. Představenstvo schválilo navržené úpravy plánu investic pro rok 2003.

Informace o postupu přípravy a realizace protipovodňových opatření. Členové představenstva byli informováni o současném stavu příprav a realizace protipovodňových opatření u stanic metra.

Vliv změny daňových sazeb spotřebních daní od 1. ledna 2004 na náklady v o.z. Autobusy. Předsta-

venstvo bylo, v souvislosti se změnou zákona o spotřebních daních, informováno o možných dopadech zvýšení sazeb DPH u nafty a benzínu na hospodaření o.z. Autobusy.

Zásady personální strategie DP. Byly schváleny obecné zásady personální politiky, kterými jsou:

- jedna kolektivní smlouva pro celou akciovou společnost v horizontu let 2006 až 2007,
- optimalizace zaměstnanosti ve vazbě na zvyšování produktivity práce,
- systém vytváření personálních rezerv,
- zavedení systému hodnocení a motivace zaměstnanců,

• komplexní a sjednocený systém vzdělávání.

Zpráva o problematice zprovoznění nízkopodlažních tramvajů RT6N1. Členové představenstva projednali návrh technického zhodnocení tramvaje RT6N1 a uložili technickému řediteli vyzvat jednoho zájemce (Pars nova, a. s.) k podání nabídky na technické zhodnocení této tramvaje.

Plán investic na rok 2004. Představenstvo projednalo a vzalo na vědomí první návrh plánu investic na rok 2004.

Změna účelovosti dotace. Představenstvo bylo informováno o problematice odpisů a odložené daně a uložilo předsedovi představenstva předložit daný materiál na jednání Rady hl. m. Prahy.

-red-

V zájímavém čísle DP-KONTAKTu jsme informovali o blížících se schůzích Výboru pro Evropskou unii a Výboru pro evropskou integraci UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy v Praze. Obě se uskutečnily na pozvání Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti ve dnech 22. a 23. září. Vzhledem k tomu, že počet zástupců členských zemí, přizvaných provozovatelů z kandidátských zemí a členů výkonného sekretariátu EuroTeamu převyšoval kapacity sálů, jež byly v Praze v té době k dispozici (důsledek skutečnosti, že naše hlavní město se stalo významným kongresovým centrem), zasedal Výbor pro EU v pondělí na Štíříně a Výbor pro evropskou integraci se sešel v úterý 23. září ve velkém sále Konferenčního centra Dopravního podniku ve Vysocanech.

Výbor pro EU byl představen spolu s dalšími výbory a komisemi UITP, ve kterých je náš podnik zastoupen, ve stejném čísle DP-KONTAKTu. Výbor pro evropskou integraci se schází od roku 2001, příznačné je, že zakládací schůze se konala rovněž v Praze 3. října 2001 při příležitosti pražského zasedání Řídícího výboru UITP. Předsedou výboru je generální ředitel BKV – Dopravního podniku Budapešti, Botond Aba, místopředsedou předseda představenstva a generální

UITP – Zasedání Výborů pro EU

zahájila konzultace k „**podpoře vývoje silničních vozidel s nízkou spotřebou energie a nízkými emisemi**“.

Dalším z bodů jednání bylo zaujetí stanoviska k „**Akcímu evropskému programu pro bezpečnost silničního provozu – Snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii o polovinu od nynějška do roku 2010: sdílená zodpovědnost**“.

V tomto dokumentu vydaném 2. června 2003 Komise informuje, že 13 milionů nehod, ke kterým dojde ročně na silnicích členských států, zapříčiňuje 40 000 mrtvých a 1,7 milionu raněných, přičemž přímé a nepřímé náklady jsou odhadovány na 160 miliard euro (což představuje 2% hrubého národního produktu EU). Komise schválila výše uvedený akční program, jehož cílem je:

- vést uživatele silnic k lepšímu chování,
- zajistit vyšší bezpečnost vozidel,
- zlepšit silniční infrastrukturu.

Za nejdůležitější strategii akčního programu je rovněž považována podpora posunu dělbý přepravní práce od individuální dopravy k dopravě veřejné.

Na jednání byl též projednáván bod „**Budoucí struktura a organizace Výboru pro EU**“. Rozšíření bude znamenat, že od května 2004 se stane součástí Evropské unie 10 nových členských států. I pro Výbor EU UITP to znamená, že kolem stolu bude sedět 10 nových národních delegací a budou mít slovo při vyjadřování stanovisek předkládaných institucím EU.

Jak konstatovala ředitelka EuroTeamu paní Ollier, před výborem jsou těžké doby. Podle ní je třeba identifikovat nový model pro jeho fungování, protože takové zvýšení bude mít závažný vliv na budoucí schopnost Výboru pro EU dosahovat rozhodnutí. Navrhuje omezit počet účastníků v procesu rozhodování pokud možno na jednoho (maximálně 2 – Německo, Francie, Velká Británie a Itálie – jako čtyři největší „příspěvatelé“ k fungování EuroTeamu) oprávněného zástupce za každou zemi. K projednávání návrhů evropské politiky týkajících se veřejné dopravy bude organizováno každoroční Evropské shromáždění. Příklad UITP ukazuje, že adheze nových členů nemusí znamenat hledání či budování větších sálů, ale spíše racionalizaci organizace a rozhodovacího procesu.

Informace o tom, že celý budoucí proces bude mnohem náročnější, než je současná situace sektoru veřejné osobní dopravy městské, příměstské a regionální, přináší následující část tohoto článku, věnovaná nejdůležitějšímu bodu programu pražských schůzí obou výborů.

Evropský regulační rámec požadavků na veřejné služby ve veřejné dopravě osob

Současné nařízení EU

Využívání smluv v závazku veřejné služby v EU se v současné době řídí Nařízením 1191/69, týkajícím se platby za finanční kompenzace za plnění těchto závazků. Závazky veřejné služby jsou v Evropě rozsáhlé využívány v sektoru veřejné dopravy a často se týkají linek, jízdních řádů a zejména jízdného. Jsou definovány jako požadavky kladené na dopravce veřejnou autoritou, které by dopravce „pokud by bral v úvahu své vlastní komerční zájmy, nepřevzal nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“.

Jelikož je příjem z jízdného často nedostačující k pokrytí provozních nákladů, EU již dlouhou dobu uznává, že by veřejné autority měly být schopny poskytovat kompenzaci za plnění těchto závazků, přičemž by tyto platby dopravcům neměly být ani příliš vysoké ani příliš nízké. Současné nařízení stanoví detailní pravidla pro kalkulaci úrovně kompenzace, vyžaduje účetní transparentnost a dokonce stanoví, že kalkulace je založena na předpokladu účinného provozního managementu.

Dodržování těchto pravidel umožňuje autoritám i dopravcům vynětí z obvyklých pravidel, která ukládají předem oznámit finanční kompenzaci k souhlasu EK jako přípustnou státní pomoc. Služby městské, příměstské a regionální veřejné dopravy jsou jediným sektorem, které se těší takové blokované výjimce od označovací povinnosti.

V pozměněné verzi Nařízení 1191/69 z roku 1991 byla zavedena koncepce smluv v závazku veřejné služby. Z tohoto požadavku na smlouvy jsou některé významné výjimky. Zprvce jsou vyňaty městské, příměstské a regionální služby. Zadržuje nařízení umožňuje, aby tarifní závazky, které platí pro určité druhy cestujících spíše než pro všechny cestující, byly stanoveny a kompenzovány bez smlouvy. Proto je současný požadavek na uzavírání smluv ve veřejné dopravě značně omezen.

Síly vedoucí ke změně

Během posledních dvou desetiletí 20. století došlo k významným změnám ve struktuře trhu sektoru veřej-



Foto: Petr Malík

ředitel našeho podniku Milan Houfek. Podle stanov je cílem výboru připravit členy UITP z kandidátských zemí na integraci do Evropské unie a působit jako centrum poznatků a platforma pro výměnu a projednávání společných problémů a otázek, kterým čelí členové z těchto zemí. Problematikou, na kterou má především být soustředěna pozornost, jsou právní a regulační otázky, ochrana životního prostředí, financování a výběr jízdného a otázky organizační a institucionální.

Vývoj sektoru městské a regionální dopravy

Na programu jednání Výboru pro EU byla řada zajímavých bodů, mezi něž bezesporu patřil dokument „**Priority pro budoucí evropskou dopravní politiku**“, ke kterému EuroTeam vypracoval stanovisko zdůrazňující potřebu změny vývoje dělbý přepravní práce. Za tímto účelem doporučuje zlepšovat koordinaci politik jednotlivých ředitelství Komise, zvyšovat kvalitu a účinnost veřejné dopravy, zaměřovat pozornost na otázky energetické a životního prostředí, integrovat externí náklady, zvláště ty způsobené zácpami, do ceny placené za dopravu uživatelem (tzv. infrastructure charging), rozvíjet ukazatele pro podporu politik městské dopravy. Jako jeden z důležitých prvků je doporučeno využívat strukturální fondy ve střední a východní Evropě pro modernizaci veřejné dopravy. Další z priorit je zvyšování bezpečnosti dopravy na silnicích.

Generální sekretář Hans Rat na zasedáních obou výborů prezentoval nový projekt UITP „**Od vize k akci – Veřejná doprava 2020**“ zaměřený na udržitelný rozvoj měst a regionů ve světě, ve kterém má být veřejná doprava, jako záruka „kvality života“, prioritou politických rozhodování.

Předložen byl materiál EuroTeamu reagující na novou iniciativu Evropské komise, která v letním období

Na programu schůze integračního výboru bylo představení evropského **výzkumného programu CIVITAS II**, navazující na předchozí kolo CIVITAS I, jehož se Praha a Dopravní podnik hl.m. Prahy, akciová společnost, jako hlavní partner městské skupiny, účastní v projektu Trendsetter. O jeho přínosech jsme informovali v předchozích číslech podnikového měsíčníku.

Iniciativa CIVITAS II je zaměřena na spolupráci měst střední velikosti (do 500 tisíc obyvatel) a měst nových států, kandidátů na vstup do EU. Témata, na která se mají zaměřovat návrhy projektů, jsou:

1. Využívání „čistých“ vozidel a náhradních paliv v městské dopravě.
2. Opatření a nástroje dopravní politiky jako:
 - omezení přístupu individuální dopravy do center měst,
 - koncepty integrovaného jízdného pro různé druhy dopravy,
 - systémy řízení dopravy a informačních služeb, jako jsou intermodální informace, lokalizace a preference vozidel na světelně řízených křižovatkách a podobně.

Pro CIVITAS II je k rozdělení připraveno 150 milionů euro. Příležitosti, které program nabízí, představil na jednání integračního výboru pan Constantin Dellis, asistent ředitelky EuroTeamu. Prezentoval jej v perfektní češtině a ve stejném jazyce je připraven poskytnout jakoukoli pomoc zájemcům o účast v tomto projektu. V létě letošního roku tuto nabídku již písemně rozeslal všem dopravním podnikům České republiky, členům Sdružení Dopravních podniků ČR. Více informací jsou připraveny poskytnout následující kontakty:

- helene.carlsson@cec.eu.int (Trendsetter)
- maria.alfayate@cec.eu.int (Evropská komise)
- constantin.dellis@uitp.com (UITP EuroTeam)
- Uzávěrka pro podání návrhů je 17. prosince 2003. Hodně štěstí!

a evropskou integraci v Praze

né dopravy v Evropě ve smyslu vývoje jednotného trhu pro dodávku služeb veřejné dopravy. Ve většině zemí EU je minimálně část trhu otevřena konkurenci, buď prostřednictvím **volného přístupu** na linky německého národního železničního trhu nebo v britském autobusovém sektoru mimo Londýn nebo, daleko častěji, prostřednictvím udělování smluv v závazku veřejné služby pomocí výběrových řízení, nazývaného „**kontrolovaná soutěž**“.

V poslední době byly významné změny směrem k liberalizaci nastartovány národními legislativami v Holandsku a Itálii, změny jsou ohlášeny v Irsku a Severním Irsku. Silné vyhlášení podpory soutěže v železniční a městské dopravě bylo zaznamenáno v koaliční dohodě německé vlády.

Tento trend odráží to, co zažily ostatní sektory dopravy. Díky legislativě EU byly ve velkém rozsahu liberalizovány mezinárodní autobusové a autokarové služby, stejně jako sektory letecké, námořní a silniční nákladní dopravy. Sektor nákladní železniční dopravy se postupně otevírá a mají být předloženy návrhy na určitou liberalizaci služeb mezinárodní železniční osobní dopravy.

Evropská komise poukazuje na skutečnost, že právní důvod pro změnu regulačního rámce ve veřejné dopravě, ve které přetrvává uzavření zhruba 3/4 trhu, je podpořen důkazy o přínosech zavedení soutěže kontrolovaným a řízeným způsobem. Trendy v počtech cestujících během 90. let minulého století ve velkých městech EU ukazují, že v průměru je využívání kontrolované soutěže spojeno se zvýšenými počty cestujících. Na uzavřených trzích jsou trendy proměnlivější s některými dobrými a některými špatnými výsledky. Velká města ve Velké Británii, kde je volný přístup, zažila během 90. let klesající čísla.

Bílá kniha „**Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout**“ pojednávající o společné dopravní politice označuje za hlavní cíl vrátit podíly v dělbě přepravní práce na úroveň roku 1998. I když tento cíl nevyhnutně jako příliš ambiciózní, ve skutečnosti při stále rostoucí cestovní poptávce to bude vyžadovat obrát poklesu podílu veřejné dopravy v dělbě přepravní práce a návrat k mírám růstu, které nebyly v EU jako celku zaznamenány od 70. let.

Podle názoru experta generálního ředitelství Evropské komise pro dopravu a energii Richarda Hadfielda toho lze dosáhnout za předpokladu správné kombinace politických a operačních kroků. Zvýšenou soutěž pan Hadfield považuje pouze za jednu z ingrediencí. Jako další uvádí investice, nové technologie, delegování pravomocí a odpovědností, mýtné za používání silničních komunikací nebo mýtné zamezující kongescím – jako je projekt zahájený v Londýně. Dalšími faktory potenciálního úspěchu jsou přerozdělování prostoru na ulicích chodcům, cyklistům a veřejné dopravě.

Mnohé z těchto kroků jsou finančně náročné a kontroverzní, a proto je velmi zásadní politická vůle – tak jak ji prokázal primátor Londýna Ken Livingston. V současné době evropští politici zvýšené využívání veřejné dopravy podporují. Pan Hadfield však varuje, že tuto podporu bychom neměli brát jako samozřejmost: „*Pokud veřejná doprava nedosáhne nárůstu počtu cestujících a posunu v dělbě přepravní práce během tohoto desetiletí, budou političtí vůdci v pokušení obrátit se k řešení založeným na automobilové dopravě. Nesmíme promarnit současnou příležitost!*“.

Stručná charakteristika navrhovaného nařízení EU

Plný název pozměněného návrhu je **Nařízení Evropského parlamentu a rady o činnosti členských států týkající se požadavků na veřejnou službu a zadávání smluv v závazku veřejné služby v osobní kolejové, silniční a vnitrozemské vodní dopravě**.

Evropská komise (EK) je navrhla, aby nahradilo Nařízením 1191/69.

Služby místní veřejné dopravy často spoléhají na veřejnou podporu v nějaké formě: z hlediska finanční kompen-

zace a z hlediska výhradních, monopolních práv. Mnohým dopravcům se dnes dostává obou těchto výhod.

EK podporuje využívání těchto nástrojů. Domnívá se však, že by měly být založeny na jasném smluvním vztahu s veřejnou autoritou. Smlouvy by měly mít omezenou dobu trvání: v souladu s EP navrhuje maximálně 8 let pro autobusové smlouvy a 15 let pro kolejové smlouvy, s možnými delšími obdobími pro smlouvy, které vyžadují investice do infrastruktury nebo vozového parku.

EK dále navrhuje, aby v mnoha případech byly tyto smlouvy uzavírány po výběrovém řízení. Tento přístup umožňuje otevření trhu všem oprávněným dopravcům z EU a zajišťuje splnění požadavků na státní pomoc tím, že je zajištěno, aby autorita zaplatila nejlepší cenu (ne nutně nejnížší) za služby.

Z obecného požadavku výběrového řízení jsou uvedeny některé výjimky:

- těžká železnice: z bezpečnostních důvodů;
- metro a tramvaje: z důvodů efektivnosti vynaložených



Ze zasedání výboru pro evropskou integraci. Foto: Petr Malík

nákladů a v případě metra z důvodů velikosti nebo složitosti;

- autobusy: pro nízkou hodnotu služeb (zejména ve venkovských oblastech);
- a pro všechny druhy dopravy, kde musí být smlouva uzavřena rychle za výjimečných okolností. Navrhované nařízení obsahuje nový požadavek pro autority, aby „se snažily zajistit“ odpovídající dopravní služby a brát v úvahu kritéria kvality, včetně sociálních, ekologických a spotřebitelských faktorů.

Autority také mohou, bez použití smluv, stanovit „**obecná pravidla**“ a platit kompenzaci jakémukoli dopravci spadajícímu do jejich působnosti. Toto se týká zejména programů tarifního závazku (koncesionářské jízdné), ale může být aplikováno například na fyzickou přístupnost, jako jsou nízkopodlažní vozidla a používání čistých či obnovitelných pohonných hmot.

Závěrem Komise navrhuje dlouhé přechodné období: všechny příslušné služby by měly být v souladu s Nařízením po 8 letech, s 50% výběrových řízení dokončenými po 4 letech od jeho vstoupení v platnost.

Využívání smluv

V prezentaci na téma smluvních vztahů mezi autoritami a dopravci přednesené na konferenci UITP v únoru letošního roku pan Hadfield připomíná, že přestože většina diskuze o návrzích Komise na nové Nařízení o požadavcích na veřejnou službu se soustředila na požadavky na zvýšenou soutěž, návrh staví na stejnou úroveň důležitosti požadavky týkající se využívání smluv.

Tomuto tématu je věnována Kapitola III návrhu Nařízení „Smlouvy v závazku veřejné služby“, která v **Článku 5 – Povinné použití smluv v závazku veřejné služby** stanoví: *Smlouva v závazku veřejné služby bude*

- uzavřena na úhradu veškeré finanční kompenzace za náklady splnění požadavku na veřejnou službu, včetně kompenzace mající formu užívání aktiv...

V **Článku 6a – Obsah smluv** ... EK rozšířila a objasnila informace, které dopravce musí předložit kompetentním autoritám ohledně každé jednotlivé linky. V odstavci 3 zavedla možnost uchýlit se k dodatku ke smlouvě, pokud roční hodnota dodatku nepřesáhne 20% roční hodnoty smlouvy.

V **Článku 7 – Přímé zadávání smluv** EK stanovuje možnost přímého zadávání služeb metra a tramvají, přičemž se to ale netýká všech potenciálních dopravců. Autority mohou rozhodnout o přímém zadání předmětných služeb buď samy sobě nebo dopravci, který je pod jejich kontrolou.

Nad přímo zadávanými smlouvami bude EK dohlížet podle nového **Článku 7a – Ochranné mechanismy** v souladu s následujícími podmínkami:

- kompetentní autority, které hodlají zadat smlouvu přímo, **zveřejní minimálně jeden rok předem** své předběžné rozhodnutí přímo zadat smlouvu a důkazy a analýzy, na nichž toto rozhodnutí založily;
- **jakýkoli dopravce může do 6 měsíců od takového zveřejnění předložit alternativní nabídku**

s tím, že autorita tyto nabídky posoudí a zveřejní důvody pro své rozhodnutí tyto nabídky přijmout nebo odmítnout;

- kompetentní autorita bude zavázána periodicky přezkoumávat účinnost a efektivnost přímo zadaných služeb.

V **Článku 9 – Záruky pro autority** Komise zachovala a objasnila ustanovení, které má zajistit, **aby alternativní potenciální poskytovatelé služeb veřejné dopravy měli šanci nadále existovat**, nebo aby zavádění kontrolované soutěže nebránilo účasti malých a středně velkých podniků. Podle něho může autorita požadovat na vybraném dopravci, aby část služeb pokrytých smlouvou zadal jako subdodávky a na druhé straně **může odmítnout dopravce, který vlastní více než jednu čtvrtinu hodnoty příslušného trhu**. V případě místních a regionálních služeb bude příslušným trhem regionální trh.

Komise v tomto článku zachovala ustanovení vztahující se k ochraně zaměstnanců, odmítá ale učinit aplikaci takových ustanovení povinnou, jak bylo přáním Evropského parlamentu.

V **Článku 13 – Transparentnost** jsou uvedeny požadavky na zveřejňování pro autority. Dále je uveden závazek pro členské státy poskytovat Komisi každý rok podrobné údaje o smlouvách, poskytnutých kompenzacích, výkonech, spokojenosti zákazníků, počtech zaměstnanců, nákladech na poskytování služeb a dalších záležitostech.

Pan Hadfield se též zmínil o další iniciativě Komise inspirované reakcí na návrh Nařízení. Na vzkazy, že by bylo účinné získat více instrukcí ohledně smluv nebo dokonce modelové smlouvy, reagovala EK zadáním studie smluv, která byla v roce 2002 provedena konzorciem Colin Buchanan & Partners.

Ze studie vyplývají tři základní výsledky:

- databáze přehledů smluv poskytnutých dopravci nebo

autoritami. Záměrem je zpřístupnit databázi přes internet prostřednictvím webové stránky ELTIS;

- druhým výsledkem je analýza výkonů různých měst;

- na základě prostudovaných smluv a řady osobních pohovorů s dopravci a autoritami vytvořili Buchanan „Průvodce smlouvami a zadáváním zakázek“.

Studie skutečně prokázala instinktivní pocity zadavatelů, že „modelová“ smlouva by pro sektor místní a regionální dopravy nebyla vhodná. Situace jsou odlišné a v řadě klíčových rozhodnutí o zásadních záležitostech návrhu smlouvy lze pozorovat trendy směřem od smluv na hrubé náklady ke smlouvám na čisté náklady a od krátkodobých k dlouhodobějším smlouvám. „Typický“ vzorec zadávání zakázek zřejmě začíná u autority, která žádá větší kontrolu, a se zvyšujícími se zkušenostmi a odbornými znalostmi se snaží převést na dopravce více odpovědnosti a rizik.

Současná situace kolem návrhu

První návrh nového Nařízení byl Evropskou komisí vydán 26. července 2000. Evropský parlament k němu přijal své stanovisko v listopadu 2001 a Komise reagovala pozměněným návrhem z 21. února 2002. Komise byla schopna přijmout zhruba 70% návrhů na změny podaných parlamentem – ne však jejich klíčové návrhy, které by chránily uzavřené trhy.

V poslední době se pokrok ohledně tohoto návrhu pozastavil. Rada se snažila nalézt společné stanovisko, doposud ale marně. Ani návrh komise ani návrh Parlamentu nebyl přijat kvalifikovanou většinou členských států. V debatách na technické a politické úrovni se hledají možnosti kompromisu.

V dosavadní debatě a rozhodování v otázce Nařízení jsou výraznými body **návrh VDV**, Svazu německých dopravních podniků, na kompromis a dále tzv. „Případ Altmark“.

Návrh VDV

Ve svém návrhu nazvaném „Výběrové řízení a účinná vlastní produkce v rámci konkurence ve veřejné městské dopravě“ z 30. září 2002 VDV v úvodu konstatuje pozastavení evropského legislativního procesu k otevření trhu ve veřejné dopravě.

Jako hlavní bod názorové různosti označuje otázku, zda je vhodné zavádět konkurenci prakticky výlučně zaměřenou na výběrová řízení (= návrh Komise) či zda dát kompetentním úřadům možnost volby mezi přidělováním provozování veřejné dopravy prostřednictvím výběrových řízení a nebo jejím zajišťováním přímo vlastními provozovateli (což se podle návrhu Evropského parlamentu nazývá vlastní produkci).

Návrh VDV: výběrová řízení a efektivní vlastní produkce v rámci konkurence

- V průběhu prvních deseti let budou moci vedle sebe současně existovat konkurenční výběrová řízení a volba vlastní produkce.

- Vlastní produkce je podmíněná a musí být rentabilní. V počátečním období budou aplikovány restriktivní podmínky odpovídající rezoluci Evropského parlamentu.

- Dále by bylo vhodné aplikovat následující podmínku: v případě využití volby vlastní produkce bude veřejný provozovatel realizovat významnou část svých autobusových služeb ve spolupráci se soukromými autobusovými dopravci.

- Po 8 letech se vyhotoví objektivní porovnání obou řešení. Toto porovnání zahrne vývoj přepravy a ekonomiky a vezme v úvahu celkové připojené náklady, jako jsou náklady na transakce a náklady spojené s objednávkami a kontrolními institucemi, které se stanou nezbytnými.

- Poté se na základě výsledků tohoto srovnání rozhodne, zda může být zachována dualita konkurenčních systémů.

Případ Altmark

V červenci roku 2003 Evropský soudní dvůr – European Court of Justice (ECJ) vynesl rozhodnutí v případě Altmark Trans. ECJ v zásadě zkoumal dvě otázky:



Foto: Petr Malík

1. Existuje v EU jednotný trh pro poskytování služeb veřejné dopravy?

2. Je kompenzace hrazena za plnění závazků veřejné služby státní pomocí? (Veřejné spolufinancování služeb městské veřejné dopravy, jež nebyly uděleny v rámci výběrového řízení, představuje či nepředstavuje pomoc, která pokrývá konkurenci?)

V otázce 1 ECJ uznal existenci jednotného trhu v provozování veřejné dopravy a uznal jeho potenciální účinky na obchod mezi členskými státy.

Rozhodnutí ECJ v otázce 2: V oblasti dopravy je systém pravidel Společenství platný pro poskytnutí a výpočet výše kompenzace splatné za závazky veřejné služby specifikované v Nařízení 1191/69. Podle Článku 1(1) Nařízení 1191/69 si může členský stát



zvolit nepoužít ustanovení tohoto Nařízení pro služby městské, příměstské a regionální dopravy.

Částečně tak ECJ potvrzuje přístup přijatý v právu na základě precedenčního případu Ferring, že pokud kompenzace představuje pouze kompenzaci co se týká závazků veřejné služby, nemá charakter státní pomoci. Soud však přidal k tomuto přístupu čtyři podmínky, zejména velmi inspirované závěry generálního obhájce Jakobse v případě GEMO.

Čtyři podmínky pro kompenzační opatření, aby se vyhnula klasifikaci jako státní pomoc:

1. Přijímající podnik musí skutečně plnit závazky veřejné služby a tyto závazky musí být **jasně definovány**.

2. Parametry pro výpočet kompenzace musí být stanoveny **předem a objektivním a transparentním způsobem**.

3. Výše kompenzace nesmí přesáhnout to, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů, ke kterým došlo při plnění závazků veřejné služby, při zohlednění odpovídajících příjmů a přiměřeného zisku.

4. Pokud nebyl přijímající podnik vybrán na základě veřejného výběrového řízení, **výše kompenzace musí být stanovena na základě porovnání s náklady, které by musel nést průměrný podnik** (ve smyslu typického podniku), **který je dobře řízen a vybaven**.

Pokud tedy není použito Nařízení 1191/69 a pokud nejsou splněny všechny tyto podmínky, musí být kompenzační opatření klasifikována jako státní pomoc a musí být předem nahlášena Evropské komisi.

Ke zkoumání důsledků soudního výroku v případě Altmark pro náš sektor a evropský legislativní rámec byla ustanovena pracovní skupina Výboru pro

Evropskou unii UITP. Skupina se za tímto účelem sešla 30. července 2003 a přizvala experta Evropské komise Paula Hodsona, který na generálním ředitelství pro dopravu zodpovídá za návrh nového Nařízení o požadavcích na veřejnou službu. Z vyjádření Paula Hodsona k budoucnosti předmětného návrhu vyplývá, že rozhodnutí v případě Altmark potvrzuje potřebu Nařízení a věří, že pro budoucnost sektoru a aplikaci zásad zákona o soutěži bude lepší jejich vyjasnění v Nařízení, než prostřednictvím jednotlivých soudních výnosů. Tak bude dosaženo právní jistoty. Jediným přístupem, který k právní jistotě může vést, je podle něho zahrnout udělování exklusivních práv vlastním dopravcům do návrhu Nařízení. Domnívá se, že řešení navržené Evropským parlamentem a spočívající ve volbě mezi regulovanou soutěží a vlastní produkcí je (a o to více po tomto rozhodnutí) pro Komisi neakceptovatelné, protože by to vytvářelo diskriminaci mezi různými typy podniků nepřijatelnou podle zákona o soutěži Společenství.

Pracovní skupina se jednomyslně shodla na potřebě modernizovat Nařízení 1191/69. Na to, jak to učinit, existují mezi členy skupiny dvě názorové linie:

- První se blíží stanovisku Výboru pro EU UITP vyjádřenému v návrhu pracovního dokumentu č. 3 z března 2003:

Výbor UITP pro Evropskou unii je přesvědčen o potřebě stanovit – na evropské úrovni – společná pravidla, která uznávají a současně vysvětlují veřejnou službu a podnikatelské dimenze veřejné dopravy osob. Výbor UITP pro Evropskou unii je také přesvědčen, že tato společná pravidla by měla odrážet důležitost, kterou náš sektor přikládá sociální dimenzi. Z tohoto důvodu vítá publikování revidovaného návrhu Nařízení, které se snaží o větší právní jasnost ... zejména schvaluje to, že Evropská komise přijala přístup upřednostňující „regulovanou soutěž“, a že tento způsob organizování veřejné dopravy je předpokládán a zaváděn jako prostředek k dosažení širokých cílů a ne jen samoučelně. Odlišné národní zkušenosti v těchto otázkách nás vedou k přesvědčení, že tento přístup je pravděpodobně nejlepší cestou, jak uvést v soulad požadavek zlepšit kvalitu služby veřejné dopravy a požadavek zvýšit ekonomickou efektivitu, aby byl zajištěn lepší soulad mezi poskytováním veřejné dopravy a skutečnými potřebami cestujících.

- Druhá spočívá v zavedení možnosti přímého udělování exklusivních práv společnosti, která je monitorována kompetentní autoritou (samo-produkce), a která splňuje čtyři podmínky stanovené v soudním výroku v případě Altmark.

Tuto druhou linii na pražském zasedání Výboru pro EU hájil profesor Müller-Hellmann, Hauptgeschäftsführer VDV – Svazu německých dopravních podniků. Ve svém vystoupení uvedl, že podle hlediska VDV je rozhodnutí Evropského soudního dvora velmi důležité, protože Zelená kniha o závazku veřejné služby z 21. května 2003 ukazuje, že v Evropě jsou dva významné druhy ekonomiky: 1. tržní; 2. které nefungují podle zákonů trhu.

Rozhodnutí potvrzuje paralelnost obou tendencí ... důležité je, aby se vzájemně rozvíjely obě cesty, aby oba tyto směry mohly vedle sebe existovat...

VDV pracuje na tom, aby bylo stanoveno, co lze

platit jako úhradu za určitý výkon na národní úrovni, v regionu a v aglomeraci, za tím účelem bylo v Německu ustanoveno několik komisí.

...je třeba přitom vycházet ze střední hodnoty slušně fungujícího podniku ... nejdříve si to musíme vyřešit na národních úrovních ... pokud by to chtěla Komise udělat na evropské úrovni, pak Výbor pro EU UITP nabude na významu ... během nejbližších let se bude průměrná hodnota stále snižovat ...

V následujícím bodu programu pan Müller-Hellmann prezentoval nový statut VDV a hlavní změny, kterými tato organizace, zcela určitě nejsilnější svaz veřejné dopravy z celosvětového hlediska, prochází, aby se přizpůsobila změnám v sektoru veřejné dopravy. I zde se vrátil k případu Altmark: ...v Německu se prokazatelně stále zvyšuje počet cestujících ve veřejné



dopravě na krátké vzdálenosti, náklady se už ale nesmí dále zvyšovat ... je-li řečeno, že se náklady dále nesmí zvyšovat a je-li veřejná doprava na krátké vzdálenosti realizovatelná s výhledem od průměrné střední hodnoty, pak si myslíme, že nové Nařízení už není třeba...

Prezident Výboru pro EU pan Roberto Cavalieri vyzval jednotlivé delegace, aby předaly svá stanoviska k případu Altmark a rozhodnutí Evropského soudního dvora a zdůraznil především potřebu znát pozice nově přístupujících zemí. Paní Brigitte Ollier, ředitelka Euro-Teamu, dále podtrhla **potřebu jasných národních stanovisek** k tomu, aby UITP mohlo vypracovat konečné stanovisko. Zdůraznila potřebu dobré komunikační strategie, aby Výbor pro EU UITP mohl podloženě lobbovat u evropských orgánů.

Současné stanovisko Evropské komise k návrhu Nařízení a případu Altmark vyjádřila komisařka pro dopravu (a viceprezidentka Komise) paní Loyola de Palacio při schůzce s prezidentem výboru panem Cavalierim a paní Ollier, která se uskutečnila na jejich žádost 30. září 2003. Podle zprávy, kterou paní Ollier odeslala členům Výboru pro EU dne 3. října 2003, paní de Palacio silnými slovy podtrhla urgentní potřebu nového Nařízení. Konstatovala, že Komise je přesvědčena o tom, že Nařízení 1191/69 nebylo nikdy řádně použito, a tak všechny smlouvy a vazby pokryté Nařízením by mohly být napadnuty před soudem. Existuje tak vysoký stupeň právní nejistoty (zvláště v Německu), který je

možné řešit pouze modernizací Nařízení 1191/69 (dle návrhu Komise). Potvrdila, že Komise připravuje zprávu o důsledcích případu Altmark a studuje, zda bude zapotřebí úprava jejího návrhu Nařízení.

Paní Ollier v závěru svého dopisu uvádí, že v Komisi je sdíleno rozhodnutí tvrdě protlačovat modernizaci Nařízení 1191/69. Komise zjevně vyvíjí narůstající tlak na zdráhavé členské státy s poukazem na vysoké částky kompenzací, které byly vyplaceny za provozování veřejné dopravy bez respektování Nařízení 1191/69.

Podmínkou otevření jednání o této záležitosti za italského prezidentství Unie a jejího převzetí za příštího irského prezidentství s cílem ukončení před rozšířením je, že se pro toto otevření vysloví většina členských států.

Pokud by tomu tak nebylo a návrh Nařízení zůstane na stolech Evropské rady, platí závěry ze zmíněné přednášky pana Richarda Hadfielda z konference UITP z února 2003 na téma „Smluvní vztahy mezi autoritami a dopravci“:

- Soutěž přichází, ať již toto konkrétní Nařízení bude schváleno nebo ne.
- Uzavírání smluv je dobrou přípravou na tuto soutěž, jak pro autority, tak i dopravce.
- Uzavírání smluv je samo o sobě dobrým cvičením a ingrediencí v receptu na úspěšnou veřejnou dopravu.

Ing. Zdeněk Došek

Neoznačená foto: Archiv DP

Výsledky zkoušky obsazení autobusů

V červencovém DP-KONTAKTu z letošního roku jsme vás informovali o provedené zkoušce obsazení

autobusů, která se uskutečnila 26. května 2003. Účelem zkoušky bylo zjištění a praktické ověření počtu cestujících při obsazení jednotlivých typů autobusů,

které jsou v provozu v celém systému Pražské integrované dopravy.

Nyní předkládáme výsledky této zkoušky (viz tabulka).

V uvedených tabulce je přehled všech zjištěných a naměřených hodnot jednotlivých typů autobusů – zejména:

- počet sedadel a celková plocha k stání v m²,
 - počet cestujících od kódu 1 až po maximální obsazení,
 - počet stojících cestujících na m² při maximálním obsazení,
 - statistická obsaditelnost.
- Z uvedených hodnot je možné dále získat ještě celou řadu potřebných údajů, které slouží jako podklad pro:
- projektování MHD,
 - sledování provozu zejména přepravními průzkumy,
 - statistické vykazování a podobně.

Ing. Jan Májek,

vedoucí oddělení dopravních průzkumů

Naměřené hodnoty jednotlivých typů autobusů

		počet m ² k stání	počet sedadel	kódy obsazenosti											počet stojících na m ² při K 5	počet stojících na m ² při max. obs.	Statistická obsaditelnost	
				K 1	K 2	K 3	standardy kvality pro r. 2005		K 4	K 5	max. obs.	max. obs. (*)	max. obs. dle vyř.					
							sedlo	špála										
DP	Standardní	B 731, B 732, B 732 R	7,5	31	15	30	50	46	51	65	85	85	90	90	7,20	7,20	70	
		C 734, C 734 R, C 934	4,7	45	15	30	45	54	57	60	75	75	80	80	6,38	6,38	70	
		B 931, B 931 E, B 951	7,5	31	15	30	50	46	51	65	85	88	93	94	7,20	7,60	70	
	Kloubové	B 741, B 741 R	14,4	42	20	45	70	71	79	95	145	145	150	150	7,15	7,15	110	
		B 941, B 941 E	13,4	42	20	45	70	69	77	95	145	145	150	160	7,69	7,69	110	
		B 961	14,1	45	20	45	70	73	82	95	145	146	151	167	7,09	7,16	110	
	Standardní nízkopodlažní	CITY RENAULT 1996, 1997, 1998	bez skl. sed.	10,1	26	15	30	50	46	52	65	85	91	99	99	5,84	6,44	70
			se skl. sed.	9,8	26	15	30	50	46	51	65	85	97	105	95	6,02	7,24	70
		CITY RENAULT 1999	bez skl. sed.	8,6	30	15	30	50	47	52	65	85	93	101	95	6,40	7,33	70
			se skl. sed.	9,7	26	15	30	50	45	51	65	85	95	103	95	6,08	7,11	70
		CITY RENAULT 2000	bez skl. sed.	7,9	32	15	30	50	48	53	65	85	92	100	95	6,71	7,59	70
			se skl. sed.	9,0	30	15	30	50	48	53	65	85	91	99	95	6,11	6,78	70
CITY IRISBUS		bez skl. sed.	7,8	34	15	30	50	50	54	65	85	88	96	95	6,54	6,92	70	
		se skl. sed.	8,3	26	15	30	50	43	48	65	85	88	96	89	7,11	7,47	70	
CITY - lehké		bez skl. sed.	7,7	28	15	30	50	43	48	65	85	85	93	89	7,40	7,40	70	
		se skl. sed.	9,7	28	15	30	50	47	53	65	85	99	108	103	5,88	7,32	70	
Kloubové nízkopodlažní	CITY KLOUB	bez skl. sed.	15,6	40	20	45	70	71	81	95	145	146	155	156	6,73	6,79	110	
		se skl. sed.	14,4	44	20	45	70	73	81	95	145	146	155	156	7,01	7,08	110	
Midibusy nízkopodlažní	IKARUS MIDI E91	bez skl. sed.	4,4	19	10	20	27	28	30	35	45	51	56	41	5,91	7,27	40	
		se skl. sed.	3,9	21	10	20	27	29	31	35	45	50	55	41	6,15	7,44	40	
ROPID	Standardní	STEYR GRANUS H10-11	5,8	43	15	30	50	55	58	60	75	79	85	70	5,52	6,21	70	
		ARES 15M	7,4	43	20	45	70	78	82	95	117	117	123	106	7,30	7,30	110	
	Kloubové	C 943	11,4	53	20	45	70	76	83	95	145	145	150	132	8,07	8,07	110	
		Mirabusy	MERCEDES-BENZ VARIO	2,6	19	10	15	20	24	26	30	35	41	43	37	6,15	8,46	30

(*) - při obsazení třetí plochy u prvních dveří (u řidiče)

Smutná zpráva

Není na světě nic horšího, než když přijde zpráva, že nás opustil blízký člověk, spolupracovník a kamarád.

V sobotu dne 4. října 2003 zemřel náhle ve věku 57 let pan Josef Bulan, náš dlouholetý kolega.

U Dopravního podniku byl zaměstnán od 2. srpna 1966. Během následujících 37 let vždy pracoval s vysokou profesionalitou, odpovědností a spolehlivostí. Podílel se na zavádění mnoha novinek, včetně prvních kroků



v oblasti výpočetní techniky.

Během svého života se musel vyrovnat s mnoha těžkými překážkami. Přesto z něj vyzařoval velký optimismus, pro všechny měl pochopení a dokázal vždy dobře poradit.

Všichni, kdo jsme ho znali, především na dopravním úseku, budeme Pepíka postrádat.

Nikdy na něj nezapomeneme!

Za dopravní úsek
o. z. Autobusy Jaroslav Koudela



Foto: Dopravní úsek ředitelství

Co je Pražská integrovaná doprava (PID) a jaké jsou její výhody?

Integrovaný dopravní systém (IDS) zahrnuje území hl. m. Prahy a přilehlé části Středočeského kraje. Do PID je zařazeno metro, tramvaje, lanovka na Petřín a městské autobusové linky (na území hl. m. Prahy) a dále příměstské autobusové linky (řady 300 a 400) a železniční tratě Českých drah, které obsluhují také přilehlé území Středočeského kraje.

Ve všech dopravních prostředcích zařazených do PID lze použít jízdní doklady PID. To umožňuje na jeden jízdní doklad kombinovat cestu více dopravními prostředky různých provozovatelů, například vlakem ČD, metrem, tramvají, lanovkou, městským autobusem a příměstským autobusem. Při přestupu není zapotřebí kupovat novou jízdenku, což přispívá k většímu pohodlí cestujících a zlevňuje to cenu cestování.

Proč cestovat vlakem po Praze a okolí?

Cestování vlakem po Praze a jejím okolí poskytuje velmi zajímavou alternativu k cestování ostatními prostředky hromadné dopravy a zejména k automobilové dopravě. Na pěti hlavních tratích do Kolína přes Český Brod, do Kolína přes Nymburk, do Kralup nad Vltavou, Berouna a Benešova provozují České dráhy vlaky ve špičkovém intervalu zpravidla 30 minut, v ostatním období zpravidla 60 minut. Častá doprava je provozována také na trati do Kladna. Vlaky jsou v provozu přibližně od 4.30 do 24.00 hodin. Poslední noční spoje do všech hlavních směrů odjíždějí ze stanice Praha hlavní nádraží krátce po půlnoci.

Z centra Prahy vlaky dojedou na hranice Prahy zhruba za 20 až 25 minut, do mnoha lokalit je tato



Foto: ROPID

doprava rychlejší než při použití běžné městské dopravy (například do Radotína, Hostivaře, Horních Měcholup, Uhřetěvesi, Kolovrat, Kyjí, Dolních Počernic, Běchovic, Klánovic, Horních Počernic nebo Sedlece). Ve středoečeském regionu lze využít mnoha návazných autobusů PID (na jeden jízdní doklad), které navazují na vlaky ČD například v Říčanech (směr Jesenice, městská doprava Říčany), Strančicích (Velké Popovice), Senohrabech (Pyšely, Nespeky), Praze-Klánovicích (Sídliště Rohožník, Praha-Koloděje, Šestajovice), Úvalech (Škvorec, Doubravčice), Českém Brodě (Kostelec nad Černými lesy, Kouřim), Černošicích (Karlík, Vonoklasy) nebo v Dobříšovicích (Mníšek pod Brdy).

Jak lze ve vlaku využít jízdní doklady PID?

Na tratích zařazených do systému PID lze cestovat ve všech osobních a spěšných vlacích ČD. Dále je možné cestovat i vybranými rychlíky, které jsou označeny v jízdním řádu a na vývěskách ve stanicích. **Jízdní doklady PID lze použít pouze při cestování ve 2. vozové třídě.**

Jízdní doklady musí být platné vždy ve všech pásmech PID, jimiž cestující na svojí cestě projíždí.

Území Prahy je tvořeno dvěma tarifními pásmi. Do pásma P jsou zařazeny všechny linky metra, tramvají, lanovky a městských autobusů na území Prahy a dále železniční stanice v centru města (Praha hl. n., Praha Masarykovo nádraží, Praha-Holešovice, Praha-Holešovice zastávka, Praha-Bubny, Praha-Vršovice a Praha-Krč). Ostatní pražské železniční stanice jsou zařazeny do pásma 0. Do pásma 0 patří také všechny příměstské autobusové linky PID (řady 300) na území Prahy.

Traťové úseky zařazené do pásma 0

- trať traťový úsek (stanice/zastávky v pásmu 0)
- 011 Praha-Libeň až Praha-Klánovice
- 070 Praha-Vysočany až Praha-Čákovice

Na běžné přestupní jízdenky PID lze cestovat také vlakem

- 091 Praha-Bubeneč až Praha-Sedlec
- 120 Praha-Dejvice až Praha-Ruzyně
- 122 Praha-Smíchov severní nástupiště až Praha-Zličín
- 171 Praha-Smíchov až Praha-Radotín
- 173 Praha-Smíchov až Praha-Řeporyje
- 210 Praha-Braník až Praha-Zbraslav
- 221 Praha-Strašnice zastávka až Praha-Kolovraty
- 231 Praha-Vysočany až Praha-Horní Počernice

Přilehlá oblast Středočeského kraje je rozdělena do pěti tarifních pásem (1 až 5). Zařazení jednotlivých železničních stanic do tarifních pásem je vyznačeno v jízdním řádu a orientačně také na mapě „Tarifní pásma PID“.

Plná integrace

Většina Pražanů si již zřejmě zvykla, že na území města může cestovat ve vlacích zařazených do PID s předplatními časovými doklady PID, tzv. „pražskými tramvajenkami“ (měsíční, čtvrtletní, roční). Pro přilehlé území Středočeského kraje pak lze k „pražské tramvajence“ zakoupit příslušné doplňkové kupony. Tyto jízdní doklady jsou určeny pro pravidelné cestující (dojíždějící do zaměstnání, škol a podobně).

Avšak i pro jednotlivé nepravidelné cesty lze na vybraných tratích ČD cestovat na jízdní doklady PID. Na tzv. plně integrovaných tratích lze používat také běžné přestupní jízdenky PID pro jednotlivou jízdu (dále jen přestupní jízdenky PID).

Trať ČD s plnou integrací

možnost použití přestupních jízdenek PID

trať traťový úsek

- 011 Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) – Poříčany
- 070 Praha hl. n. – Praha-Vysočany
- 093 Kladno – Kladno-Ostrovec
- 120 Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) – Kladno
- 171 Praha hl. n. – Řevnice
- 221 Praha hl. n. – Senohraby
- 231 Praha Masarykovo nádraží (Praha hl. n.) – Lysá nad Labem
- 232 Lysá nad Labem – Milovice

Jak jízdenku pro jednotlivou jízdu použít?

Ve vlacích lze použít přestupní jízdenky PID platné pro příslušný počet pásem. Po celou dobu cesty nesmí být překročena jejich časová ani pásmová platnost. V případě překročení stanoveného času je zapotřebí označit další jízdenku. **Ve vlacích ČD v žádném případě neplatí nepřestupní jízdenky pro krátkodobé jízdy v ceně 8 Kč, respektive 4 Kč!**

Stanice a zastávky na tratích s plnou integrací jsou vybaveny označovači jízdenek PID (žluté barvy), v nichž cestující označí přestupní jízdenku PID před započetím cesty (před nástupem do vlaku). Při přestupu z jiných dopravních prostředků PID se již označená jízdenka znovu neoznačuje.

Ceny přestupních jízdenek PID

počet pásem	2***	3	4	5	6	7
plnocenné jízdenky (Kč)	12 (15)	18	24	30	36	42
zvýhodněné jízdenky* (Kč)	6 (9)	9	13	16	19	22
časová platnost (minuty)	60 (90)**	90	120	150	180	210

* – pro děti od 6 do 15 let

** – platnost jízdenky pro 2 pásma je 60 minut od označení, v období slabého provozu (v pracovní dny od 20.00 hodin večer do 5.00 h ráno, v sobotu a v neděli celodenně) je platnost prodloužena na 90 minut

*** – jízdenky s přírůžkou 3 Kč (15 a 9 Kč) prodávají řidiči autobusů městských linek v pásmu P

Plnou integraci mohou využít i cestující s „pražskou tramvajenkou“ (odklad pásmové platnosti)

Rovněž cestující s „pražskou tramvajenkou“ mohou využít výhod plné integrace, a to při svých cestách do příměstského regionu. Před nástupem do vlaku označí přestupní jízdenku pro příslušný počet pásem (pásma P a 0 v to nepočítaje – tzv. odklad pásmové platnosti).

Příklad: při cestě z Prahy Masarykova nádraží (pásma P) do Čelákovice (pásma 2) cestující projíždí pásma P, 0, 1 a 2. Pro pásma P a 0 má již „pražskou tramvajenku“ a označí tedy nikoliv čtyřpásmovou přestupní jízdenku (v ceně 24 Kč), ale pouze dvoupásmovou přestupní jízdenku (v ceně 12 Kč).

Jízdenku je nutno označit výhradně v označovači na nástupní železniční stanici. Při kontrole jízdních dokladů je pak nutno předkládat vždy současně „pražskou tramvajenku“ a přestupní jízdenku (a to i po přestupu), jinak nebude pásmová platnost odložena. **Časová platnost jízdenky se v tomto případě neprodukuje.**

Krátkodobé časové jízdenky PID

Na tratích s plnou integrací jsou podle jejich pásmové platnosti platné také krátkodobé časové jízdenky PID s platností 24 hodin, 3, 7 nebo 15 dní. Před započetím platnosti musí být jízdenka označena, při dalších jízdách se již opakovaně neoznačuje.

Ceny krátkodobých jízdenek

	pásmová platnost	časová platnost (hodiny)	cena plnocenná (Kč)	cena děti 6-15 let (Kč)
24hod.	P,0,1,2,3,4,5	24	100	50
24hod.	P,0	24	70	35
3denní	P,0	72	200	
7denní	P,0	168	250	
15denní	P,0	360	280	

Odlišná ustanovení

Upozornění: Pokud není výjimečně možné označit jízdenku PID pro poruchu všech označovačů ve stanicích, je cestující pro jízdu vlakem povinen opatřit si jízdenku podle tarifu ČD!



Foto: Petr Malík

Důchodci nad 70 let věku se ve vlacích ČD přepravují podle Tarifu ČD pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (TR 10). V praxi to znamená, že na rozdíl od ostatních prostředků PID **důchodci nad 70 let věku necestují vlaky ČD zdarma**, jízdné se řídí Tarifem ČD nebo je nutno použít základní jízdné podle tarifu PID.

Přeprava zavazadel ve vlacích ČD zapojených do systému PID se řídí jednotlivými ustanoveními Smluvních přepravních podmínek ČD pro veřejnou osobní přepravu (SPPO).

Další informace o PID

Další informace o Pražské integrované dopravě lze získat na internetové adrese www.ropid.cz, kde lze nalézt přesné znění tarifu i jízdní řády autobusových linek PID. Jízdní řády vlaků ČD a další informace lze nalézt na internetové adrese www.cd.cz.

Ing. Václav Haas, ROPID

Poznámka redakce: Zaměstnanec jízdní doklad DP ve vlacích ČD neplatí!

Zajišťovali jsme dopravu při významných akcích letošního léta

Většina z nás jistě zaregistrovala dva velké koncerty na Letenské pláni, málokdo již ale ví, že mezi nimi proběhlo na stejném místě i Evropské setkání mládeže YMCA Europe 2003. Podívejme se na tyto akce z pohledu činnosti naší společnosti.

Oba koncerty (Rolling Stones 27. července a Elán 20. září) byly velice podobné – přišlo přibližně 80 000 diváků, uzavření Letenské pláně pro tramvajovou dopravu, posílení (v případě koncertu Rolling Stones i prodloužení) provozu metra, opatření v návazné povrchové dopravě. Co všechno je pro hladký průběh přepravy diváků (především při odvozu) udělat?



Foto: Jan Šurovský

1. příprava

- projednání všech navrhovaných opatření s pořadatelem, policií a orgány státní správy,
- zajištění těchto opatření v pravidelném provozu (výluka tramvají), ale především v posíleném provozu (řidiči, vozy, dispečeri, technické složky),
- informace pro návštěvníky akce, ale i ostatní cestující (změny v pravidelné dopravě),
- ekonomické vyjádření zvýšených nákladů Dopravního podniku (pro úhradu pořadatelem akce).

2. realizace

- realizace změn v pravidelné dopravě (uzavření Letenské pláně před zahájením koncertu, posílení provozu po jeho ukončení, připravenost záložních prostředků, časový posun vybraných spojů autobusových

vých linek, opatření pro bezchybnou funkci některých technických zařízení – například eskalátory),

- spolupráce s pořadatelem z pohledu vlastního průběhu koncertu (časový rozsah koncertu a jeho operativní změny – například vliv počasí),

- dispečerské řízení provozu po ukončení koncertu (součinnost s dopravní a pořádkovou policií, koordinace provozu MHD z pohledu návaznosti jednotlivých dopravních subsystémů, změny podle okamžité přepravní poptávky).

O náročnosti celé akce svědčí i pár následujících údajů, vybraných z koncertu Rolling Stones:

- 60 minut po ukončení koncertu byla Letenská pláň bez diváků (a tedy bez potenciálních cestujících),

- pro operativní změny při ukončení koncertu byly připraveny 3 varianty grafikonů s intervaly A/B/C – 130/300/300 vteřin, rozdíl spočíval v čase skutečného ukončení koncertu, respektive v čase posílení provozu metra,

- celková nabízená přepravní kapacita všech tří linek (oběma směry) ze stanic Hradčanská, Vltavská, Náměstí Republiky byla tedy (při obsazenosti 700 osob na soupravu) přibližně 70 000 osob za hodinu,

- kvalitní informování návštěvníků akce a spolupráce s dopravní policií (umožněn bezkolizní odchod pěších směrem ke stanici Vltavská a Letenským tunelem ke stanici Náměstí Republiky) „odlehčila“ náporu ve stanici Hradčanská (režim eskalátorů a četnost spojů tento nápor zvládly a stanice fungovala celou dobu bez větších problémů),

- i přes operativní změny v závěru koncertu (dřívejší odchod části diváků kvůli počasí, skutečné ukončení koncertu však přibližně o 25 minut později oproti plánu) se podařilo zavést příslušnou variantu grafikonu vlakové dopravy (metro) a zajistit návaznost nejen příměstských autobusových linek, ale i pravidelných a posilových vlaků Českých drah.

O naší práci snad nejlépe vypovídá fakt, že Dopravní podnik obdržel pouze 3 stížnosti, týkající se omezení pravidelného provozu během obou koncertů, případně posílení provozu po jejich ukončení.

Evropské setkání mládeže YMCA 2003 probíhalo na Letenské pláni ve dnech 3. až 9. srpna.

Požadavky pořadatele na spolupráci Dopravního podniku lze charakterizovat takto:

- přeprava při příletu/příjezdu a odletu/odjezdu,
- přeprava pravidelnými linkami MHD během dne (vysokoškolské koleje – Letná a zpět),

- zvláštní (posilová) přeprava po ukončení programu na Letné (denně mezi 23.30 a 01.00 hodin).

Vzhledem k účastníkům akce (6 000 osob z celého světa) byla velká pozornost věnována informačnímu systému (možná jste si všimli zvláštního doplňkového označení tramvají a autobusů názvy ubytovacích míst, včetně vyhlašování zastávek v anglickém jazyce) a tarifně-přepravním podmínkám (jako jízdní doklad

byly uznávány pořadatelem vydané „pásky na ruku“ s ochrannými prvky, aby se předešlo případným nedorozuměním při přepravní kontrole).

V programu posledního večera na Letné byla zařazena i anketa mezi účastníky, týkající se jejich hodnocení z mnoha hledisek (ubytování, stravování, doprava, společenská část akce, programový obsah jednotlivých dnů na Letné a podobně). Výsledky této ankety nás příjemně překvapily – zajištění přepravy bylo s převahou hodnoceno jako nejlépe poskytovaná služba během celé akce. Ve stejném duchu pak zaznělo i hodnocení ze strany pořadatele.

Chtěl bych závěrem tlumočit všechna poděkování ze strany pořadatelů, účastníků i návštěvníků uvedených akcí nejen kolegům v dispečerských útvech Dopravního podniku (kteří se na přípravě a realizaci podíleli nejvíce), ale i všem ostatním pracovníkům (řidiči, technické složky, útvary přípravy provozu a informačních systémů, jednotlivé vozovny a garáže a další).

Někteří z nás museli obětovat kus svého zaslouženého volna, někteří i plánovanou dovolenou. Desetitisíce „spokojených“ cestujících, ale i prezentace naší společnosti ve smyslu „nadstandardního“ rozsahu a kvality poskytovaných služeb za to určitě stojí.

Ještě jednou díky.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

ROLLING STONES LICKS
WORLD TOUR 2003
supports: OLYMPIC, BRAINSTORM

27.7. 2003 PRAHA LETENSKÁ PLÁŇ
Vstupenky: 296 329 999 www.ticketpro.cz

PROVOZ MHD V NEDĚLI 27.7.2003
KONCERT SKUPINY
ROLLING STONES NA LETNÉ

Revizorům Plzeň nasedla

Ve dnech 18. až 20. září Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. pořádaly pod záštitou Sdružení dopravních podniků ČR již VII. ročník celostátní soutěže pracovníků přepravních kontrol České republiky. Pražský Dopravní podnik se této soutěže, která je v kuloárech nazývaná neoficiálním mistrovstvím ČR přepravních kontrolorů, zúčastnil po jednorozční přestávce. Tato přestávka byla zapříčiněna ničivou povodní, která Prahu v loňském roce postihla a přepravní kontroloři byli v té době pověřeni jinými úkoly.

Soutěž probíhala v hotelu Hájek v atraktivním romantickém prostředí v obce Štáhlavy v těsném

sousedství areálu loveckého zámku Kozel. Pražský Dopravní podnik vyslal na soutěž 3 revizory, z nichž pouze jeden měl zkušenosti z minulých soutěží a to možná zapříčinilo ne zrovna nejlepší umístění v konečném bodování. Umístění pražského Dopravního podniku v minulých letech nás opravňovalo k velkému optimismu. Tři první místa v soutěži jednotlivců i družstev v roce 1998, 2000 a 2001 nás jednoznačně stavěla do pozice největšího favorita. Bohužel se tak nestalo a nakonec jsme po sečtení bodů ze všech soutěží skončili na 5. místě. Potvrdila se obecná teze, že je mnohdy obtížnější obhájit prvenství než lo získat. Přípravu jsme

nepodcenili a do soutěže jsme vyslali ty revizory, kteří se nám jeví v daném období jako nejlepší. Jedenácté, dvanácté a dvacáté čtvrté místo v soutěži jednotlivců je však určitým zklamáním. Tento fakt potvrzuje silné konkurenční prostředí a obecné zvyšování kvality této profese v Česku.

Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. soutěž připravily tak, že největší počet bodů mohli soutěžící získat v testu z přepravních předpisů a následující soutěžní disciplíny, jako řešení písemného testu z psychologie, z neverbální komunikace, modelových situací či hrané modelové situace, již umístění příliš neovlivnily. Za tyto disciplíny bylo „rozdáno“ příliš málo bodů, než aby se daly výrazně ovlivnit chyby z testu z přepravních předpisů. Plzeňské městské dopravní podniky zvolily tuto filozofii; i když s ní nemusíme souhlasit,



musíme ji respektovat, neboť je to výsostné právo každého pořadatele. Pohled na výsledkovou listinu mluví o velké vyrovnanosti soutěže a po 7 ročnících se nedá hovořit o slabých soupeřích. To je potřeba vzít v úvahu a na další ročník se připravit tak, aby pro nás vyzněl příznivěji.



Brněnští soutěžící, uprostřed vítězka kategorie jednotlivců Marie Holubcová.

Závěrem nezbyvá než sportovně pográtovat plzeňským revizorům k vítězství v klání družstev a sympatické revizor z brněnského Dopravního podniku k absolutnímu vítězství v kategorii jednotlivců. Poděkování patří i plzeňským organizátorům soutěže, kteří připravili bohatý doprovodný program, v němž nejvíce zaujala návštěva místního pivovaru a večerní posezení s tancem. Tak jako u všech minulých ročníků soutěže šlo organizátorům o to, aby se zvýšil kredit náročné profese v očích veřejnosti, a tak přítomní novináři tuto

přátelskou atmosféru hodnotili velmi kladně. Revizori se tak seznamují s odlišnými způsoby práce v jiných dopravních podnicích a získané poznatky a zkušenosti mohou využít při výkonu své služby. A o tom to je. Nejde vždy jen o tvrdé zápolení a o body v soutěži.

Výsledky: jednotlivci: 1. Marie Holubcová (Brno), 2. Vojtěch Teřl (Plzeň), 3. Jiří Bělka (Ostrava). **Družstva:** 1. Plzeň, 2. Brno, 3. Ústí nad Labem.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly
Foto: Dopravní podnik města Brna

Provoz lanové dráhy Petřín v letních měsících

Letošní letní sezóna byla příznivá snad pro všechny provozovatele jakéhokoliv druhu dopravy, protože tak krásné počasí s tolika slunnými dny už jsme léta neměli. Nejinak tomu bylo i na Petříně, který již od nepaměti přitahuje jak Pražany, kteří zde tráví chvíle odpočinku, tak návštěvníky našeho hlavního města, kteří zde mají mnoho příležitostí ke kulturnímu a společenskému využití. A jejich cesta sem již tradičně začíná na lanové dráze.

Díky pečlivé přípravě, kterou věnovali všichni pracovníci lanovky přechodu na letní provoz, bylo přepraveno v letošní letní sezóně, tj. od dubna do srpna, celkem 941 035 osob a najeto 12 068 km, což představuje celkem 23 642 jízd. Tento úctyhodný výkon nijak nesnižuje ani fakt, že v pondělí 15. září 2003 musel být provoz přerušen kvůli zjištění abnormální vůle a následnému rozkmitávání celé převodovky.

Lanová dráha letos zažila i sváteční dny, při kterých zajišťovala dopravu na zvláštní akce, pořádané na vrcholu Petřína. Ale než se dostaneme k jejich výčtu, zmiňme datum 6. června, kdy jí využili ke svojí cestě na pracovní oběd v restauraci Nebozízek Václav Klaus se svým protějškem, prezidentem Slovenské republiky Rudolfem Schusterem. Z dalších akcí pak můžeme jmenovat:

- **14. června** – kulturní odpoledne, které zakončilo AVON Pochod proti rakovině prsu. V tento den lanová dráha přepravila 7 793 cestujících (nárůst v denní přepravě o přibližně 2500 osob).
- **22. června** – Red bull káry na Petříně. Při této akci bylo přepraveno celkem 9 411 osob, což představuje nárůst v denní přepravě přibližně o 4500 cestujících.
- **27. června** – akce pořádaná Dopravním podnikem při příležitosti ukončení školního roku. V tento den přepravila lanová dráha celkem 7 145 osob. V době od 13.00 do 18.00 hodin, kdy byla přeprava zdarma, bylo přepraveno 3 824 cestujících.
- **26. a 27. srpna 2003** – pozorování Marsu na petřínské hvězdárně. Celkem využilo v tyto dny lanovou dráhu 17 831 cestujících. Vzhledem k tomu, že nevšední zájem cestujících proběhl ve večerních hodinách, byla lanová dráha provozována v intervalu 10 minut až do ukončení provozu, tj. 23.30 hodin. Nárůst oproti průměrné denní přepravě v těchto dnech činil přibližně 7000 cestujících.

Při všech těchto akcích, ale pochopitelně nejen při nich, byl kladen důraz na dobrou reprezentaci společnosti, hlavního města a tím i celé republiky.

Jak už jsme uvedli, 15. září byl provoz lanovky nuceně přerušen. Co se stalo? Došlo vlastně k malé havárii, protože byla zjištěna abnormální vůle v kluzných ložiskách na hnacím hřídeli. Tento stav se nedá dopředu předvídat a ani neexistuje metoda, například měřicí, jak mu předejít. A tak bylo, velmi rozumně, rozhodnuto začít plánovanou podzimní výluku ihned a při ní provést výměnu všech vadných částí, které poruchu způsobily. A znovu je nutno vyzdvihnout práci celého kolektivu lanové dráhy, který se okamžitě přizpůsobil novým okolnostem a zajistil provedení všech prací ve změněném termínu, aby byla i pro zimní období zajištěna bezpečnost a spolehlivost provozu. Kdo pracuje v oblasti zajišťování dopravy, ví přesně, jakou pohromou je změněný termín a co práce navíc přinese. A tak je obnovení provozu 25. října vlastně takovým malým vítězstvím. Pro lepší představu uvádíme na závěr výčet prací, které byly při výluce provedeny:

- demontáž a zpětná montáž dvojkolí vozu č. 1,
- defektoskopické měření tažného a brzdových lan,
- oprava zdi výstupu stanice Újezd,
- tříletá revize UTZ Dražním úřadem Praha,
- výměna vyložení obou lanovnic,
- výměna ložiska hnacího hřídele pohonu,
- vystředění šikmé lanovnice pohonu,
- přetěsnění ložisek převodovky,
- výměna nabíječů ve vozech,
- kontrola a výměna traťových kladek,
- revize vjezdových vrat v obou stanicích,
- strojní revize lanové dráhy,
- kontrola a prohlídka elektrické části lanové dráhy,
- kontrola a doplnění informačního systému,

- revize topení ve vozech,
- kontrola a prohlídka staničního osvětlení v obou stanicích,
- kontrola a seřízení bezpečnostních kleštinových brzd v obou vozech,
- výměna prasklých skel ve vozech,
- kontrola, prohlídka a úklid napínací komory ve stanici Újezd,
- celkový úklid strojovny a obou stanic,
- kontrola a úklid tratě včetně seřízení dilatačních spár kolejnic,
- přestukování a vymalování kuchyně.

Stanislav Laně, náčelník lanové dráhy



Foto: Petr Malík

Jak pokračuje výstavba metra IV. C1?



Foto: Metrostav

Stavba IV. provozního úseku tratě C metra mezi Nádražím Holešovice a stanicí Ládví vstupuje do finále. V polovině příštího roku by novým úsekem měli jezdit cestující. Jak vypadá situace v závěru roku 2003, sedm měsíců před zprovozněním?

V traťovém úseku Nádraží Holešovice – Troja je prováděna obnova břehového opevnění. V úseku hloubených tunelů Troja se provádějí terénní úpravy a práce na definitivní přeložce Povltavské ulice. V úseku Troja – Kobyličky dochází k výstavbě definitivní přeložky Trojské ulice. V traťových tunelech Troja – Kobyličky a Kobyličky – Ládví dochází k betonáži odstupové rampy.

Ve stanici Nádraží Holešovice je rekonstruován kiosk vzduchotechniky a jsou prováděny terénní úpravy.

Ve stanici Kobyličky i obou vestibulech probíhají práce hlavní a pomocné stavební výstavby. U východního vestibulu je montován rastr opláštění a pracuje se na opláštění. V eskalátorovém tunelu probíhá montáž podhledů. Na povrchu jsou prováděny definitivní úpravy komunikací v prostoru Kobyličského náměstí.

Ve stanici Ládví pokračuje pomocná stavební výstavba, montáž podhledu a práce na obchodní vybavenosti vestibulu. Na povrchu probíhá rekonstrukce pěší zóny, práce na autobusových záložkách a chodníků ve Střelnické ulici. Do končování jsou větrací objekty.

Z hlediska technologických zařízení byly vytvořeny podmínky a následně došlo k převzetí stavebních přípraveností pro montáž technologií u všech provozních souborů. Dokončuje se montáž měničny ve stanici Ládví. Z hlediska zajištění páteřní energetické sítě se připravuje zprovoznění přírodního kabelu 22 kV z rozvodny 110 kV Letňany. Průběžně pokračuje montáž slaboproudých zařízení. Eskalátory ve stanici Ládví jsou již namontovány, obdobná situace bude i ve stanici Kobyličky.

Z podkladů divize metro zpracoval ing. Josef Tomeček, Inženýring dopravních staveb, a. s.

Nová hala Sazka ve Vysočanech a doprava

Inženýring dopravních staveb, a. s. se v současné době podílí svou inženýrskou činností pro společnost Bestsport, a. s. i na výstavbě nové víceúčelové haly Sazka, která bude v roce 2004 dějištěm mistrovství světa v ledním hokeji. Tato stavba je pod drobnohledem snad všech sdělovacích prostředků a průběh výstavby je možno sledovat i pomocí dvou web kamer na internetu, kde je uvedeno množství údajů o vlastní hale i jejím budoucím využití.

Snadná dopravní obslužnost všemi prostředky městské hromadné dopravy byla jedním z hlavních důvodů volby vysočanské lokality pro stavbu Sazka areny. V bezprostředním sousedství haly se nachází stanice metra, tramvajová zastávka i stanice autobusů. Několik minut chůze od arény je i železniční stanice, která představuje další možnost jak usnadnit dopravu mimopražským návštěvníkům či obyvatelům přilehlých příměstských oblastí.

Aréna je také dobře dostupná pro individuální automobilovou dopravu, protože je výhodně umístěna mezi městským okruhem a vnějším silničním okruhem

s krátkým napojením na výpadek radiálu a dálniční síť. Po dokončení arény bude v okolí k dispozici 1800 parkovacích míst.

Z hlediska zajištění dopravních vztahů v okolí haly je velmi důležitou stavbou i rozsáhlá rekonstrukce Českomoravské ulice v Praze 9 včetně stavebních úprav autobusového terminálu u stanice metra Českomoravská, kde inženýring provádí rovněž Inženýring dopravních staveb, a. s. pro Dopravní podnik i pro Technickou správu komunikací. Komplexní zprovoznění Českomoravské ulice je ve smyslu uzavřené

smlouvy o dílo se zhotovitelem 31. března příštího roku, dokončení akce 13. dubna 2004.

Z podkladů a měsíčníku Sazka arena zpracoval ing. Josef Tomeček, Inženýring dopravních staveb, a. s.



Informační technologie a informační bezpečnost

V dnešní době rychle se vyvíjejících informačních technologií jsou organizace a jejich informační systémy vystaveny široké škále bezpečnostních hrozeb. Stále se zvyšující závislost na informačních systémech a službách činí organizace zranitelnější vůči bezpečnostním hrozbám, navíc stále větší provázanost informačních systémů obecně zvyšuje obtížnost řízení a kontroly.

Uvedeným vývojem prošla i naše společnost. V uplynulém období byla implementována řada rozsáhlých, centrálně spravovaných informačních systémů, kam patří zejména informační systémy SAP R/3, personální a mzdový systém Elanor Global, Jízdní řády, Prodej jízdních dokladů, integrační systém Bussines Warehouse (BW) a pak řada dílčích informačních systémů, z nichž je část datově provázána se systémy centrálními. Souběžně s tím bylo nutné vybudovat mohutnou technickou infrastrukturu v podobě počítačových sítí, interní i externí elektronické pošty a hardwarové základny. Z uvedeného je zřejmé, že takto rozsáhlé a vzájemně provázané informační technologie vyžadují věnovat zvýšenou péči informační bezpečnosti.

Oblasti informační bezpečnosti jsme se v Dopravním podniku zabývali již dříve, kdy byla provedena analýza rizik zaměřená především na prostředí (tzv. fyzickou bezpečnost).

Komplexně však tato oblast řešena nebyla, nehledě k tomu, že analyzované podmínky se s postupem času neustále mění tak, jak k rozvoji informačních technologií dochází.

Z uvedených důvodů byl v září 2003 zahájen projekt **Realizace analýzy rizik a vyhotovení bezpečnostních dokumentů v Dopravním podniku** pod označením DP-SI-P16. Hlavním cílem projektu je vytvořit systém řízení bezpečnosti informací v naší společnosti, po jehož zavedení budou výrazně snížena rizika výskytu známých nebezpečí a minimalizovány jejich dopady. V rámci projektu budou analyzovány vybrané části informačního systému s ohledem na bezpečnost vybraných dat (datových aktiv) tak, aby bylo možné následně:

- navrhnout a realizovat nápravná opatření,
- zpracovat komplexní bezpečnostní dokumentaci Dopravního podniku, která bude zároveň splňovat zákonné požadavky.

Přínosem zavedení systému řízení bezpečnosti informací je zajištění nepřerušovaného provádění činnosti podniku, minimalizace případných krizových stavů, vzniklých v důsledku narušení důvěrnosti, integrity nebo dostupnosti informací.

Navržený postup je metodicky založen na uzná-

vané normě BS7799 pro budování Systému řízení bezpečnosti informací. Tato norma byla přijata s minimálními úpravami jako mezinárodní norma ISO/IEC 17799:2000, platná i v České republice. Projektový postup rovněž odpovídá technické zprávě ISO/IEC TR 13335, týkající se aspektů bezpečnosti informačních technologií. Ve fázi Analýza a zvládnání rizik je řešení založeno na metodice CRAMM.

Praktických přínosů realizace bezpečnostního projektu je více a lze je rozdělit na přímé a nepřímé. Zjednodušeně je lze shrnout do následujících bodů:

- Vznikne podklad pro řízení investic do informačních systémů (IS). Je definováno, které části IS má smysl rozvíjet tak, aby byla zajištěna vyvážená úroveň zabezpečení, s ohledem na zásady platné legislativy, doporučení a standardů.
- Bude nastavena optimální bezpečnostní úroveň IS, čímž budou vytvořeny předpoklady pro prevenci vzniku krizových stavů v dostupnosti či ztrátě dat.
- Vznikne bezpečnostní politika pro informační systémy Dopravního podniku, která je základem pro definování využívání IS jeho uživateli.

Ing. Josef Hromádka, vedoucí odboru informačních technologií ředitelství



Zastávkové sloupky:

Zastávkový sloupek, možná ho na svých cestách ani nevnímáme. Označuje místo, kde má vozidlo povrchové dopravy zastavit svým cílem. Na určeném místě je vystaven povětrnostním vlivům a především útokům vandalů. O tom je také naše reportáž. Především však o různých typech zastávkových sloupků. Na území systému Pražské integrované dopravy jich potkáte mnoho. Pokud jezdíte pouze na té „své“ trase, ani si různých anomálií nevsimnete.

Podle laického úsudku by měl být zastávkový sloupek základním integrujícím prvkem celého systému, ale spíše platí jiný kraj – odlišný sloupek. I na území samotné Prahy najdeme několik typů, ale jejich sjednocení by nemělo být velkým problémem. Spíše zarazí, že i v Úhonicích najdete dva zcela odlišné sloupky.



↔ Obr. Počet autobusových linek projíždějících zastávkou Lihovar je skutečně velký, a tak jeden sloupek nestačí – a co teprve jízdní řády, ty musí mít u Lihovaru zvláštní umístění.



↑↑ Letec. Letiště Ružyně je ostře sledovaným místem pražské městské hromadné dopravy. Autobusové linky odjíždějí ze dvou zastávek a každá vypadá jinak. Proč? Možná slouží populární dětské soutěži „Poznej rozdíl“.



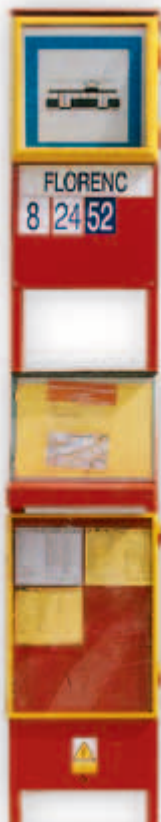
↑ Mimopražský švihák. Vyrážíme za Prahu. Pokud vyrazíte směr Mníšek pod Brdy, uvidíte tyto poměrně elegantní sloupky v dobrém stavu. Na zastávkách se objevuje ve dvou provedeních.

↓ Elegán. Klasický městský zastávkový sloupek vyjocen při obnově tramvajového provozu v Karlíně, proto je ještě v plné kráse a lesku.

↓ Nováček. Od poloviny dubna se můžeme v oblasti Karlova setkat s novým typem sloupků. Podobný byl testován například na Karlově náměstí.

↓ Experimentátor. Již několik dlouhých měsíců je u střešovické vozovny testován tento typ zastávkového sloučku, do jara byl i na I. P. Pavlova. Jaký bude jeho další osud?

↓ Habán. V místech, kam se klasický sloupek nevejde se umísťuje pouze „tyčový“. Patří k běžně používaným.



Který je ten pravý?

Typ, velikost, ale také barevnost a nezbytné vybavení sloupků by měl určovat nějaký závazný předpis. Pokud neexistuje na státní úrovni, měl by existovat alespoň na úrovni Pražské integrované dopravy. Sloupky jsou tichými reprezentanty celého systému v očích široké veřejnosti. I té, která „naše“ služby pravidelně nevyužívá. Špatný sloupek asi mnoho důvěry v potenciálních zákaznících nezbudí...

Pojďte se projít galerií zastávkových sloupků, jak jsme ji zachytili během dvou cest po Praze a okolí. Svou pouť jsme nijak zvlášť nepřipravovali, pouze jsme si všimli a na následujících fotografiích je výsledek. Pro někoho možná příspěvek do diskuse... -bda-



↑ Šmudla. Elegance je pryč, stejně jako několik centimetrů výšky.

↑ Oprýskanec. Sloupek v Tursku už hodně pamatuje...

↑ Experiment v Dobrovízi.

↑ „Pražský“ sloupek v Jirnech v zajímavém provedení.

↑↑ Mimopražská klasika. Těchto sloupků potkáte za Prahou nejvíce. Škoda jen neupraveného prostoru pro jízdní řády.



← Trvalé provizorium v Úvalech. Jaká tu jezdí druhá linka?



→ Rychlé chátrání v Kozinci.



↑ Variace na pražský sloupek v Pěnčicích.



↓ Normál v Ptáčích. Málo sloupků v systému Pražské integrované dopravy má tak výrazně označené dopravce jako ty, kde jezdí ČSAD Kladno.

↔ Úhonské rozdíly. Jedna obec, dva sloupky. Do ideálního stavu také trochu chybí.

↑ Nučická variace.

↓ Úsporný systém v Mezouni.





↑↑ Jenečské paradoxy. Asi sto metrů od sebe můžete v Jeneči najít tyto dva sloupky. Téměř shodné, ale rozdělíte.



↑ Shluk sloupků v Kralupech nad Vltavou.



↑ Dlouhán v Klecanech skrývá svou „hlavu“ ve větvích.



↑ Zelenáč ve Škvorci, v zimě zřejmě nepůsobí tak zajímavě.

Ve stanici Náměstí Republiky si mnozí cestující všimli nového osvětlení. Toto osvětlení je odlišné od doposud používaného zejména tím, že kromě své základní funkce sdružuje v sobě i velice důležitý informační prvek. Protože přišlo několik dotazů, zda se nejedná pouze o lokální využití, je dobré si říci více podrobností.

V souvislosti s dokončováním dvou nových významných dopravních staveb v Praze – prodloužení tratě C z Nádraží Holešovice přes Kobylisy do Ládví a tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov – vstala otázka, zdali nad hranami nástupiště, at stanice metra či tramvajových zastávek, nepoužít nový typ svítidel, který by splňoval konkrétní technické i architektonické požadavky. Jedním z námětů pro takovéto nové svítidlo byla snaha prověřit možnost, aby světelná rampa nad hranou nástupiště mohla sloužit zároveň jako nosič doplňkového prvku informačního systému, a to směrové informace o cílové stanici a nejdůležitějších mezilehlých stanicích ve směru jízdy. V pražském metru, ale i na tramvajových zastávkách, zatím není řešena vizuální forma informačního systému, která by potvrzovala cestujícím jistotu ve zvolení správnosti požadovaného směru jízdy. Proto právě nově navržené rampové svítidlo obsahuje na své boční straně prosvětlované nápisy jakožto součást plošně svítícího difusoru, které označují směr cílové zastávky či stanice a některé mezilehlé stanice v daném směru jízdy.

Byly zvoleny dvě varianty řešení, obě ve tvaru válce. První varianta s menším průměrem svítidla přibližně 33 cm, s jejímž použitím se počítá pro dokončované zastávky tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov a pro stanice metra s menší světlou výškou nástupiště (zejména hloubené stanice s nižším stropem). Druhá varianta s větším průměrem svítidla přibližně 44 cm je určena pro velkoprostorové stanice metra (zejména pro stanice ražené trojlovní i jednolodní – zatím jediná takto bu-

Nový typ svítidel pro pražské metro

dovaná je stanice Kobylisy). Kromě barrandovské trati se tedy logicky počítá s těmito svítidly i pro obě nové stanice metra dokončovaného úseku IV. C1. Loňské povodně znamenaly fatální změnu priorit nejen při fyzické obnově zatopených úseků metra, ale nastolily otázku, zdali při instalaci nového osvětlení v některých zatopených stanicích nevyzkoušet právě tento nový typ svítidel. Nakonec byla zvolena stanice Náměstí Republiky na trati B. Nejprve k vyzkoušení funkčního vzorku, poté i k instalaci kompletních světelných ramp nad oběma hranami nástupiště.

Již na první pohled si nového svítidla všimne snad každý cestující, neboť do interiéru vnáší zcela nový prvek – barevně svítící linii, která svou barvou koresponduje s charakteristickou barvou konkrétní linky metra. Pražskému „béčku“ dominuje barva žlutá,

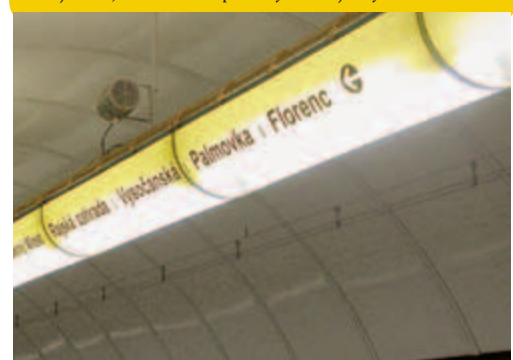
takže logicky nové svítidlo na Náměstí Republiky září žlutým světlem. Až cestující poprvé navštíví dokončované stanice Kobylisy a Ládví, uvidí zase tato svítidla v barvě červené. Ke konci letošního roku s otevřením tramvajové trati na Barrandov budou tato svítidla vizuálně spoluidentifikovat jednotlivé zastávky, neboť na barrandovské trati je odlišná barva každé ze zastávek (tím i těchto svítidel) a vytváří orientační symboly pro cestující. Lze očekávat, že se tento typ svítidel postupně rozšíří i do dalších stanic metra, nejenom nově budovaných ale i rekonstruovaných. Autorem designu těchto svítidel a jejich koncepčního principu spojení s informačním systémem je architekt Patrik Kotas ve spolupráci s Metroprojektem.

Ing. Viktor Baier, o. z. Metro, Ing. arch. Patrik Kotas
Foto: Ing. Viktor Baier

Informace o zvoleném směru jízdy se opakuje v rozestupu několika metrů po celé délce nástupiště.



Informace je dobře čitelná. Vyloučí jakékoli pochybnosti cestujícího, zda zvolil správný směr jízdy.



Obnova zařízení cizích organizací v metru po povodních

Povodeň, která v loňském srpnu zaplavila stanice a tunely metra, neušetrila ani zařízení cizích organizací, která jsou v metru instalována. Nejvíce byly poškozeny optické sítě firem Pragonet a GTS, které však zůstaly v provozu i několik měsíců pod vodou a jsou funkční dodnes. Úplně zničeno bylo zařízení Telekomunikačního systému metra (TSM), Ministerstva vnitra a sdružení operátorů Eurotel, T-Mobile a Oskar, pokrývající prostory metra signálem integrovaného záchranného

systému a mobilních sítí. Dále byly v menším rozsahu dotčeny kabely Ministerstva vnitra, Českého Telecomu, PRE a Českých drah.

Od prvních chvil, kdy začalo být zřejmé, že se jedná o povodeň nebývalého rozsahu, byly těmito společnostmi vyžadovány informace o uzavírání stanic metra a o stavu zaplavení, které jim byly podle možností a dostupnosti předávány. Později byly předávány informace o stavu čerpání vody a zpřístupňování stanic. Tato a ná-

sledná spolupráce byla nezbytná, protože v metru jsou umístěna klíčová zařízení pro fungování jednotlivých sítí, které mimo jiné zprostředkovávají komunikaci mezi městskými a státními institucemi nebo zajišťují spojení pro integrovaný záchranný systém a jejich služeb využívá i Dopravní podnik. Jak již bylo uvedeno, optické kabely zůstaly během povodně funkční, proto bylo nutno s touto skutečností seznámit firmy provádějící obnovu metra. Bohužel přes veškerá opatření došlo

několikrát k poškození optických kabelů a rozsáhlým výpadkům sítí.

Po zjištění stavu zaplaveného zařízení přistoupily firmy k jejich očištění nebo likvidaci a započaly přípravě

Základnové radiostanice TSM ve stanici Malostranská.



práce na obnově. Zařízení byla původně instalována ve sdělovacích místnostech spolu se zařízením zajišťujícím provoz metra. Vzrůstající zájem o telekomunikační služby vedl k rozšiřování optických sítí, což ve stísněných prostorech metra začalo vytvářet značné problémy. Jedná se hlavně o nedostatek prostoru ve sdělovacích místnostech, jejich nadměrné tepelné zatížení používáním aktivních přenosových technologií a zvyšující se počet vstupujících servisních pracovníků cizích organizací. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto, že zařízení cizích organizací budou obnovována do zvlášť určených místností optických zařízení (MOZ), které byly pro tento účel postupně vyčleňovány od roku 2000. Protože se většinou jedná o bývalé sklady nebo dílny, je nutno tyto místnosti upravit tak, aby prostředím vyhovovaly provozu telekomunikačních zařízení a zároveň splňovaly náročné podmínky z hlediska požární ochrany. Na úpravách se spolu s Dopravním podnikem podílejí i cizí firmy a práce jsou koordinovány s rekonstrukcí stanic po povodni.

Obnova zařízení TSM probíhala ve třech etapách v závislosti na předávání stanic do provozu s cestujícími a uvolňování kapacity provádějících organizací,

Upozornění na rozvaděči Pragonet.



kterému předcházelo zpracování nové projektové dokumentace. Prvními stanicemi se zprovozněným TSM byly Nádraží Holešovice, Florenc C a Muzeum A (19. prosince 2002) a poslední Florenc B (19. srpna 2003). Prostory metra jsou pokryty signálem mobilních operátorů v původním rozsahu jako před povodní, navíc v některých veřejných a služebních prostorech došlo k vylepšení pokrytí přidáním antén.

Rekonstrukce páteřní sítě Pragonet probíhá v osmi etapách na základě smlouvy o vzájemné spolupráci mezi Dopravním podnikem a Pragonetem. I na tuto akci bylo nutno zpracovat novou projektovou dokumentaci, která respektuje podmínky Dopravního podniku. Nová síť je navržena s dostatečnou bezpečností a nejvyšší možnou kapacitou při použití nejmodernějších technologií ve vláknové optice. V současné době jsou hotovy první tři etapy a ostatní jsou v různém stádiu rozpracovanosti. Po dokončení páteřní sítě bude probíhat rekonstrukce výstupních kabelů ze stanic na povrch, přepojení a demontáž staré sítě.

Jménem těchto telekomunikačních operátorů děkujeme všem zaměstnancům Dopravního podniku, kteří spolupracují na rekonstrukci jejich zařízení.

Text a foto: Jaroslav Kaše, služba sdělovací a zabezpečovací o. z. Metro

Upozornění společnosti GTS.



Prátelské setkání na lanové dráze

V pondělí 22. září proběhlo přátelské setkání a prohlídka obnovené lanové dráhy v ZOO Praha za účasti odborné veřejnosti. Akce proběhla pod záštitou hlavního dodavatele elektročásti lanovky firmy SIPOR s. r. o., vedení ZOO Praha a o. z. Metro – služby technologických zařízení. Akce se zúčastnili zástupci o. z. Metro, státní správy, Svazu provozovatelů lanovek a vleků spolu s náčelníky lanových drah z Pece pod Sněžkou, Špičákou, Ještědu a Karlových Varů. Přítomen byl i zástupce lyžařského areálu Bublava.

Pozvané hosty přivítal v restauraci Noemova archa zástupce dodavatelské firmy a následně k pozvaným hostům promluvil ředitel ZOO Praha PhDr. Petr Fejk. Ve svém vystoupení ředitel ZOO Praha vyzdvihl velmi dobrou spolupráci s o. z. Metro při obnově lanové dráhy a dolní části zoologické zahrady. Obnovená lanová dráha zajistila dopravu návštěvníků mezi poškozenou dolní částí zahrady a funkční horní částí. Obvyklé spojení zadní části kolem skály je stále uzavřeno v důsledku sesuvu částí masivu nad cestou. Jediná možná cesta byla vrátit se zpět ke vchodu do ZOO a pokračovat do horní části. Uvolněná skála se v současné době sanuje s nemalými náklady a otevření této cesty se očekává až v příštím roce. Dále ředitel ZOO Praha nastínil obsah v současné době zpracovávané studie zástavby dolní záplavové části ZOO. Největší část bude upravena pro pobyt vodních ptáků s ostrůvky a mosty pro přístup návštěvníků. Vybudováno bude parkoviště aut, pikniková zóna a samozřejmě dětský koutek s tzv. kontaktní ZOO pro děti. Všechny stavby budou v lehkém provedení, aby odolaly záplavě, nebo aby škody na poškozených objektech byly co nejmenší. V nejbližších letech bude

odstraněn pavilon slonů. Jeho nové umístění bude v prostoru horní části zahrady s větším výběhem a zcela volným pohybem uvnitř tohoto prostoru.

Po zevrubném seznámení s výhledem úprav ZOO Praha následoval přesun do dolní stanice lanové dráhy a její prohlídka. Slova se ujal zástupce hlavního dodavatele elektročásti lanovky a seznámil přítomné s postupem obnovy lanovky. Dodavatel provedl generální opravu celé elektročásti lanovky, a to jak části stavební elektroinstalace včetně ozvučení trasy, dolní a horní stanice, tak i části pohonu se zabezpečovacím okruhem. V dodávce pohonu lanovky je použita kvalitní řídicí a regulační technika. Zástupce dodavatelské

firmy podrobně popsal funkci pohonu lanovky. Zejména vysvětlil regulační úlohu měniče kmitočtu v pohonu a pozornost zaměřil i na rekuperaci energie při zatížení lanovky cestujícími ve směru jízdy dolů.

Setkání na lanovce bylo odbornou veřejností hodnoceno velmi příznivě. Současně se mohl o. z. Metro také předvést odborné veřejnosti a pochlubit se svými výsledky při obnově zničené lanové dráhy. Všichni náčelníci lanových drah s uznáním hodnotili výsledek společného úsilí o uvedení lanové dráhy do provozu.

Za zmínku stojí to, že od měsíce května tohoto roku, kdy byla lanovka dána do provozu veřejnosti, nedošlo k žádnému provoznímu výpadku, a od této doby do konce měsíce září se na lanovce přepravilo přibližně 125 000 cestujících.

Josef Dotlačil, provoz transportních zařízení o. z. Metro



Foto: o. z. Metro

Pokud otevřete libovolný DP-KONAKT ze závěru loňského roku, najdete fotografie, na kterých je zobrazována situace v metru loni na podzim. V drtivé většině nic povzbudivého. Letos v září jsme dění v podzemní dráze rok poté věnovali dvoustranu, jen chyběl obrazový materiál.

Co se děje v přístupných prostorách pro cestující, si může ověřit každý sám. Ve veřejných místech jen minimum věcí, kterých si cestující všimne, připomíná, že se v metru přehnalá velká voda. Spíše mu to připomene fakt, že je čas od času více výluk



V těchto místech se voda valila do podzemí. Nápojové automaty vzala voda s sebou do podzemí. Dnes tam jeden opět stojí. Bohužel se vrátila i nechtěná výzdoba, graffiti.



Ve vstupním prostoru je vše jako nové. Jenom fleky na stropě dají tušit, že zde původně bylo jiné osvětlení.

Nástupiště na trati C prokouklo a na prvý pohled nepůsobí tak stísněně jako předchozí, které působilo tmavěji.



Jenom vnímavý cestující si všimne chybějících pohledů mezi sloupy na jinak opraveném nástupišti.

Jak vypadá metro



Zde se před rokem proháněly bagry. Nikoho by nenapadlo, že i štrkové lože muselo být vyměněno. Doba, kdy zde pracovaly těžké stroje a měnily podloží, je nenávratně pryč.

V této strojovně vzduchotechniky na trati C je většina zařízení nová nebo repasovaná.





Strojovna vzduchotechniky o několik desítek metrů dál na trati B. Rozdíl více než patrný. Zařízení původní a strojovna dočasně jako mezisklad pro dodavatele.

rok po povodni?



Ve strojovně eskalátorů jsou nově osazené rozvaděče a elektrovýzbroj je také nová. Eskalátory jsou ve strojní části původní. Byly většinou vyměněny jenom ty části, které bylo nutné vyměnit pro rychlé zprovoznění.

V této strojovně eskalátorů se ještě tahají kabely pro jiná zařízení.



provozu na vybraných úsecích tratě, než byl zvyklý před povodní. A také malých pozlacených cedulek v eskalátorových tunelech postižených stanic.

Do zázemí metra cestující nevidí a nemůže posoudit, co všechno ještě zbývá udělat, aby situace byla stejná jako dříve. Následující fotografie mapují situaci ve přestupní stanici Florenc v polovině října letošního roku. Dvě hodiny jsme procházeli běžně nepřístupné zázemí a dokumentovali.

Text a foto: Ing. Viktor Baier



Část podchodu je ještě pro veřejnost uzavřena. Podchod a obchodní vybavenost se postupně opravují. Toto byla dříve známá prodejna s tapetami.



Nákladní výtahy se opravují postupně včetně výměn dveří. Ty byly většinou vodou a obrovským tlakem vytrhány a zprohýbány.

Ve stanici se najdou místnosti a zákoutí, kde zůstal nepořádek po dodavatelích. Postupně by nepořádek měl zmizet i z těchto míst.



Je již tradicí oslavovat různá výročí různými akcemi. V Dopravním podniku v Košicích si uvědomili, že uběhlo 90 let od zahájení provozu elektrické dráhy, a tak v rámci oslav tohoto výročí uspořádali jízdu zručnosti řidičů tramvají. Než o ní začnu referovat, dovolte malé odbočení – městská hromadná doprava v Košicích existuje již od roku 1891, tedy 112 let. Tehdy poprvé (14. listopadu) vyjely vozy koňské dráhy na pravidelnou linku. Stalo se tak přesně půl roku od vydání povolení na výstavbu kolejové dráhy – výnosu Ministerstva obchodu v Budapešti. A pak že byla Rakousko-uherská monarchie zkonstatnělá a nepružná! Leč vraťme se do Košic.

Jízda zručnosti řidičů tramvají

nut chůze od místa konání soutěže. Dorazili všichni zástupci pozvaných dopravních podniků (z Bratislavy, Liberce, Mostu a Litvínova, Olomouce, Ostravy, Plzně a Prahy) s výjimkou Brna, které soutěž ignorovalo. Po vyřízení a vyjasnění všech formalit, které samo o sobě bylo chvílemi dost bouřlivé a obtížné, ale nakonec vedlo k naprosté dohodě, byl stanoven začátek soutěže na 8.15 hodin následujícího dne, tj. 4. října. Na závěr se vylosovala stanoviště jednotlivých vedoucích družstev, aby nemohlo dojít k zpochybnění objektivitě rozhodčích.

byl, jak již víme, Vladimír Pušman s číslem 3, začala průtrž mračen a během jeho jízdy se otevřelo nebe. Po dokončení jízdy byla soutěž přerušena. Okamžitě jsme vznesli požadavek na její opakování pro neregulérnost podmínek. Bylo nám vyhověno s podmínkou, že se budou opakovat i jízdy prvního a druhého závodníka; ti však novou jízdu odmítli. Když děšť po poledni ustal, zopakoval si pan Pušman celou jízdu a určitě si polepšil. Již bez problémů vše v 15.20 skončilo a netrpělivě se očekávalo vyhlášení výsledků. I když jsme podle prů-



Před startem soutěže.

Rok po vydání povolení (8. května) byl otevřen druhý úsek a pokračovala intenzivně výstavba dalších, takže již 12. srpna 1892 činila délka sítě 7 849 metrů. V listopadu byla ustanovena akciová společnost „Kassai közúti vasút részvény-társaság“, čili „Košické pouliční dráhy“ a povolena parní trakce pro nákladní dopravu s rozšířením (v následujícím roce) i pro dopravu osobní. Od 1. ledna 1895 se začal používat parní pohon na všech linkách MHD. Zjevně z úsporných důvodů se od následujícího roku opět používá jak parní, tak animální trakce. 15. ledna 1911 je uzavřena s berlínským dodavatelem smlouva o výstavbě elektrické kolejové dráhy, která je uvedena do provozu o 2 roky později, tedy právě v roce 1913. Košické oslavy 90. výročí proběhly i přesto, že osobní tramvajová doprava byla zahájena

Soutěž začala vylosováním startovních čísel. Vladimír Pušman z provozovny Pankrác si vylosoval č. 3; Renata Pávoová z Kobylis již takové štěstí neměla, protože si vytáhla nešťastnou třináctku. Následoval nástup účastníků a slavnostní zahájení soutěže. Po něm proběhla teoretická část, tj. testy z pravidel silničního provozu, testy z technické znalosti vozidla a testy ze zdravotvědy. Pak byla provedena prohlídka celé soutěžní trati. Zde se ještě vysvětlovaly poslední odlišnosti, které jsou logicky dány nejednotnou předpisovou soustavou, ale vždy se projevovala snaha vyjít soutěžícím vstříc. A pak již mohla začít praktická část soutěže, sestávající ze zjištění poruchy vozidla, výměny 600voltové pojistky, vlastní jízdy zručnosti a praktické zdravotvědy, kdy přišla ke slovu i resuscitační panna. Praktická jízda

běžného hodnocení věděli, že jsme dopadli poměrně dobře, přece jenom se nám při slavnostním zakončení v 16.30 hodin všem ulevilo.

Závěrem bych chtěl pochválit organizátory za maximální snahu a vstřícnost při veškerém jednání a zabezpečení celé soutěže. Poděkování patří i vedení podniku, že jsme se mohli klánit zúčastnit. Rozhodně jsme hlavním městu Praze ostudu neudělali, končí ing. Reindl svoje vyhlášení celé akce.

Záměrně jsem vás nechal trochu napjaté: jak jsme se tedy vlastně umístili? Z neslovenských soutěžících nejlépe, jak jsme mohli – jak v jednotlivcích, tak družstvech na prvním místě! Praha po „litvínovském“ zaváhání tedy slavně zvítězila a byla z českých účastníků první. To je jistě důvod k radosti a poděkování



Družstvo reprezentující pražský Dopravní podnik.



Jízda zručnosti.



Naši reprezentanti po vyhlášení výsledků

až 28. února 1914. Tolik pohled do historie a nyní již k samotné jízdě zručnosti, jak ji popsal pan ing. Petr Reindl z o. z. Elektrické dráhy.

Jízda zručnosti byla pořádána jako mezinárodní soutěž a naše akciová společnost na ni byla řádně pozvána. Nemohli jsme odmítnout, zvlášť když jsme při poslední obdobné soutěži v Mostě a Litvínově nedopadli nejlépe. V průběhu září jsme obdrželi propozice a bližší podmínky soutěže; mohli jsme se tedy začít připravovat. 3. října jsme dojezdi do Košic, s potěšením jsme konstatovali, že jsme ubytování přibližně 5 mi-

měla tyto části: start – zastavení „jako“ na úsekovém děliči – zastavení v zastávce – odsunutí závozy – jízda halou denního ošetření – sunutí vadného vozu – odhad vzdálenosti – jízda omezenou rychlostí – odhadnutí průjezdního profilu – překážka vpředu (přesné zastavení spráhlem) – couvání a zastavení před překážkou vzadu. Nakonec se vjelo do cíle, kde se muselo zastavit přesně před příčnou čarou.

Zhruba v 10 hodin začala vlastní jízda. Při startu prvního závodníka začalo pršet. Při startu druhého závodníka lilo a při startu našeho závodníka, kterým

celému týmu – panu dopravnímu náměstkovi ing. Karlu Kebrlemu, který byl současně rozhodčím, panu ing. Petru Reindlovi, vedoucímu družstva, panu Vladimíru Pušmanovi, řidiči provozovny Pankrác a paní Renatě Pávoové, řidičce provozovny Kobylisy. A na závěr přehled nejlepších jednotlivců a družstev bez ohledu na národnost: **jednotlivci:** 1. Peter Benka (DP Košice), 2. Vladimír Pušman (DP Praha), 3. Katarína Demjanová (DP Košice); **družstva:** 1. DP Košice, 2. DP Bratislava, 3. DP Praha.

-zjs-

Jak dlouho ještě II

Není to tak dávno. Psal se květen 2002 a v DP-KONTAKTu byl uveřejněn krátký článek se stejným názvem, jen ta římská dvojka v nadpisu nebyla. Doufal jsem, že článek na podobné téma nebude třeba v dohledné době zveřejňovat. Skutečně to není tak dávno, uplynul rok a půl. A moje doufání se ukázalo zbytečným a obávám se, že obdobných článků vyjde – nejen v DP-KONTAKTu – ještě velmi mnoho. A bude jen dobře, když vyjdou.

O co tenkrát šlo? V oblouku blízko Brusnice se stala železniční nehoda, jejíž příčinou bylo vykolejení na předmětu, vloženém do žlábků kolejnice, právě v momentě, kdy se míjely dva protijedoucí vlaky. Denní tisk „povykoval“ o nebezpečnosti tramvajové dopravy, mě ten nesmysl naštal a pokládal jsem za nutné poukázat na pravé příčiny této nehody, jimiž byly vandalství a obecná nevládnost k němu. „Kdy už přestaneme mávat rukou nad „malíčkovými“, jakými jsou nevhodné chování a vystupování nejen mládeže, netrestané obtěžování druhých... a kdy v sobě najdeme sílu alespoň napomenout člověka, který mluví sprostě či je na obtíž při cestování – třeba bezdomovce?“ Tak jsem se tenkrát ptal.

Je 25. září 2003 a já se dozvídám z denního tisku: „Střelec zaútočil na tramvaj! Kulky zasáhly jedoucí soupravu na nové trati z Hlubočep na sídliště Barrandov.“ Následuje barvitý popis celé události. Na jiném místě stejného listu čtu sloupek s názvem: „Nebezpečný žert, nebo zločin?“ ve kterém se autor zamýšlí nad tím, zda střílelo dítě nebo šílenec. Pokud dítě, byl to žert. Pokud šílenec, patří za mříže. A mně se chce volat silným hlasem, že je přece úplně jedno, kdo střílel, protože potrestán by měl být každopádně už v momentu, kdy s nekalým úmyslem bral zbraň do ruky! Zdržím se však komentáře, protože ho za mne obstaral už někdo jiný:

„Pamatuji si akorát, že někde střílely po tramvaji děti z praku, ale to byla spíš taková obyčejná klukovina.“ Jak klukovina?! Jsou dvě tramvaje v sobě po vykolejení na vloženém předmětu také jen výsledkem „takové obyčejné klukoviny“? Nesmějte se. Jednak opravdu není čemu a pak – i takový komentář jsme před půldruhým rokem mohli číst. Ale obraťme list.

Stejný deník, stejný den: „Žena zkopala revizory a strážníky.“ O co šlo? Z opět barvitě vylíčeného příběhu se dočteme, že revizorka DP si dovolila požádat jednu cestující o předložení platné jízdenky. Ta ji ignorovala, revizorka přivolala strážníky Městské policie, sedmapadesátiletá žena se však odmítla bavit i s nimi a když jí chtěli zabránit v odchodu, napadla je nejprve slovně a následně je začala bít pěstmi do obličeje a potom do nich dokonce kopat. To je vše. A já se i v tomto případě ptám: jak to, že si mohla zmíněná cestující takové chování dovolit? A hned se ptám dál: není to tím, že všichni, až na čestné výjimky, při konfliktu s pracovníky přepravní kontroly „držíme palce“ tomu, koho bychom měli, a hodně nahlas, odsoudit? Vštěpuje někdo už malým dětem, že se za službu musí platit a jezdit „načerno“ se nesmí? Nefandíme všem, kterým se různé přestupky povedly? A nemusí se jednat zrovna o jízdu bez platné jízdenky; může to třeba být více psů v jednom voze či jeden pes na místě, na kterém nemá co dělat, jindy se může jednat o nepovolenou přepravu věci nadměrných rozměrů či jízdního kola atd. Řeknete: drobnosti. Ale uvědomujete si, že právě nepostihnutými „drobnostmi“ to začíná a zkopanou revizorkou končí?

Vraťme se na koleje: podotýkám, že stále ještě je 25. září. Jiný list, jehož posláním rozhodně není snaha o pozvednutí obecné morálky, informuje o případu, kdy neznámý pachatel položil do průjezdního profilu trati železniční žarázku a na tu nakupil několik kamenů.

Vlak našťestí ani nevykolejil a nikdo nebyl zraněn, ale to bylo opravdu štěstí, jak vyplývá z vyjádření kriminalistů. Můžete namítnout, že se nic nestalo. Ale proč? Protože pachatel neuměl narovnat kamení tak, aby se neštěstí stalo, nebo zasáhla šťastná náhoda či vyšší moc? Ta bohužel nezasáhla na Brusnici. Přesně o týden později budeme číst v novinách, že se nedaří vypátrat pachatele zákeřných útoků na Jablonecku. Titulek „Vandalové útočí na vlaky dlažebními kostkami“ nenapovídá nic o tom, jakého věku jsou a zda to jsou opravdu „jenom“ vandalové. Každopádně to jsou lidé, kterým chybí základní vychování, nemají vštípené mravní zásady, neumějí svoje jednání podřídit vyšším autoritám (teď mám na mysli síly dobra, nikoliv zla) a neuvědomují si, co mohou svým jednáním způsobit. Anebo si to uvědomují až příliš dobře.

25. září nebylo zkrátka nejšťastnějším dnem. Nedošlo sice k takové tragédii, jako před rokem a půl, ale staly se věci, které by nás neměly nechat klidnými. Pokud nechceme být tupými konzumenty všeho, čím jsme ze všech stran oblbováni a máme ještě k využití alespoň zbytky vlastního rozumu, vzhodpme se a začneme jednat. Nikdo po nás nežadá hned hrdivé činy; postačí, když si budeme více všímat věci okolo sebe a nebudeme mlčet k těm špatným. Je to tak prosté: neomlouvat věčně sám sebe, mít velkou dávku tolerance, abych dokázal připustit i vlastní omyl a pochopil jednání druhých, ale na druhou stranu mít vždy snahu dělat tenhle svět malinko snesitelnějším. Alespoň tak, jak to udělal podle zprávy ČTK (rovněž z 25. září 2003) muž, který si všiml dvou mladíků, co ničili v Praze 7 tramvaj tím, že čmárali fixem na stěny a ryli do okenních skel. Nemávnul nad jejich jednáním rukou, ale také se s nimi nechťel utkat. Šel tedy za nimi až k místu, kde je projíždějící hlídka mohla zadržet.

Byl jedním z mála, kteří na otázku v titulku tohoto článku dali velmi dobrou odpověď.

-jzs-

Strojírenský veletrh a tramvaje: novinka a rekonstrukce

V pořadí 45. Mezinárodní strojírenský veletrh v Brně v oblasti kolejové městské hromadné dopravy, konkrétně v tramvajové technice, pouze umocnil situaci, která panuje v našich městech a o které se píše v mnohých periodikách. Jedná se o problém obnovy vozového parku.

Základním kamenem vozových parků dopravních podniků v ČR je osvědčené vozidlo T3. Vozidla v průměrném stáří 25 let procházejí nezbytnými modernizacemi, které prodlouží jejich službu až o dalších dvacet let. Mnohé dopravní podniky se ve spolupráci s externími dodavateli pustily do modernizace tohoto typu vozu v podstatě z nouze. Modernizované vozidlo je pak odrazem potřeb provozovatele a jeho možností.

Domníváme se však, že dopravní podniky by se měly především starat o provoz vozidel a ne se zabývat jejich konstrukcí. V tom případě vzniká mnoho variant modernizací, někdy i více typů v jednom dopravním podniku. To komplikuje práci řidičům. Ten pokud ujedne do modernizovaného vozu, musí se nejprve seznámit s odlišnostmi, především ovládacího panelu. (Poznámka autora: Pro zjednodušení připravujeme modernizaci vozu KT8D5 v Praze tak, aby ovládací panel byl sjednocen s vozem T6A5.) Pozitivní je, že alespoň u trakční výzbroje dochází u většiny dopravních podniků k masivnímu nasazování výzbroje PROGRESS od firmy Cegelec Praha.

Navzdory výše uvedeným poznámkám se daří udržovat technický stav vozidel na požadované technické bezpečnostní úrovni v souladu se zákonem č.266/1994Sb. Jelikož jsme povinni nabízet a zajišťovat dopravní obsluhu tak, aby bylo životní prostředí ve městě co nejméně narušováno například hlukem, jsou modernizovány také převodovky, největší zdroj hluku. Pokud má však dopravní podnik nabízet opravdu kvalitní službu, a to nejen v hlavním městě, měl by provádět vedle modernizací i přímou obnovu vozového parku. Při nákupu nových vozů by měl být poměrně velkorysý, protože jinak se každých pět let budou kupovat jiná

vozidla, a tím se velmi prodraží i náklady na jejich údržbu a provoz. Je tedy nezbytné, aby se jednalo opravdu o generační obnovu vozového parku.

Povšimněme si však blíže některých předváděných exponátů. Pozoruhodné řešení představuje vystavované vozidlo K3R-N Dopravního podniku města Brna, pro který modernizaci provedla firma Pars nova Šumperk. Jedná se o možnost, jak nabídnout cestujícím alespoň několik metrů čtverečních nízké podlahy. Jde o identickou snahu jako v případě modernizace již zmíněných vozů KT8D5. Vozidlo K3R-N je postaveno na základě vozu K2 ev. č. 1065, do kterého byl vložen nízkopodlažní článek. Touto úpravou bylo dosaženo 15 % nízké podlahy. Vozidlo je dále vybaveno nadřazeným řídicím a diagnostickým systémem, který zajišťuje ovládání určených zařízení vozidla, včetně brzd a provozní diagnostiku v kabině řidiče. Ve vozidle jsou instalovány dva statické měniče pro 24 V DC a 3x400 V AC. Stanoviště řidiče je vybaveno ručním řadičem LEKOV, klimatizační jednotkou BREMA a anatomickou sedačkou C.I.E.B. s vyhříváním.

Druhé vystavované vozidlo (model) Flexity Outlook od firmy Bombardier, které bylo oceněné Zlatou medailí, představuje světovou špičku v tramvajové technice. Je zcela nízkopodlažní s asynchronním pohonem. Zcela

Tramvaj firmy Bombardier v Linci.



zásadním způsobem ovlivňuje chodové vlastnosti uni-kátní podvozek s klasickým dvojkolím a čepem, přená-šející moment a umožňující otáčení vůči skříní vozidla do 5 stupňů. Velká pozornost je také věnována tlumení jednotlivých článků mezi sebou v různých režimech jízdy s ohledem na rychlost a zatížení vozidla. Toto vozidlo představuje spojením dvou technologií, které byly dosud považovány za nekombinovatelné - stoprocentně nízkopodlažní vnitřek bez schodů a nápravové podvozky. Podlaha je nad otočným podvozkem lehce vyvýšená a celý vnitřek vozu je bezbariérový. Na rozdíl od podvozků s individuálním pohonem jednotlivých kol se tradiční otočné podvozky s nápravami vyznačují velmi klidným chodem motoru, malým hlukem a menším opotřebením kol. Vozy se skládají z podvozkových modulů, které jsou navzájem spojeny můstky. Díky tomu, že se vozy skládají z modulů, je možno například poškozenou kabinu řidiče během minimální doby kompletně nahradit kabinou novou. Provozovatel může mít tento modul v zásobě a provést výměnu ve vlastní dílně. Struktura skříně se skládá z kombinace různých materiálů. Bočnice jsou z hliníku, spodek z nerezové oceli. To na jedné straně ulehčuje případné opravy, na straně druhé poskytuje vysoký spodek cestujícím zvláštní ochranu v případě bočního nárazu. Tato vozidla jsou dodávána do Lince, Lodže, Ženevy a od roku 2004 budou dodávána do tureckého města Eskisehir. Je však škoda, že jsme nemohli toto vozidlo vidět ve skutečnosti a prohlédnout si detailní řešení, na veletrhu byl prezentován pouze model.

Je nesporné, že z ekonomického hlediska představuje modernizace vozidel nejlevnější variantu obnovy vozového parku. Budeme-li se však chovat pouze ekonomicky a nedokážeme-li cestujícím co nejdříve nabídnout řádově vyšší kvalitu, těžko budeme schopni v budoucnu konkurovat individuální dopravě a autobusům. Právě proto je v ekonomicky silnějších zemích patrná renesance tramvajové dopravy na vysoké technické úrovni.

Martin Němeček, technický odbor
o. z. Elektrické dráhy (redakčně upraveno)



Václavské náměstí patřilo tramvajím dlouhá léta. Nejdříve zde jezdila od 20. května 1884 koňka, kterou 14. května 1900 vystřídal elektrický tramvaj. Pro jejich provoz tu byla více než 25 let typická největší osová vzdálenost kolejí v pražské tramvajové síti – 16 metrů. Snímek byl pořízen kolem roku 1909.

Velký nárůst automobilové dopravy v polovině dvacátých let minulého století si vynutil v roce 1927 přehlednější a bezpečnější uspořádání celého náměstí. Tramvajové koleje byly přemístěny na zvýšené těleso uprostřed náměstí a průběžné, tzv. rychlé automobilové dopravě byly vyhrazeny jízdní pruhy podél něj. Další pruhy blíž chodníkům sloužily k obsluze náměstí a jeho obchodů. Prostor mezi rychlými a pomalými pruhy sloužil jako parkoviště a byl oddělen obrubníkem.

V rámci tříleté práce na projektu Preference veřejné hromadné dopravy na Fakultě dopravní ČVUT v Praze jsem se spolu s kolegy studenty seznámil s mnoha problémy, které je při konfliktu MHD s ostatní dopravou v centru města třeba řešit. Preference veřejné hromadné dopravy je podle těchto zkušeností v současné době chápána především ve smyslu fyzické segregace individuálního automobilismu (IAD) od městské hromadné dopravy, případně jako upřednostňování proudů vozidel MHD před ostatní dopravou na světelně řízených křižovatkách. Tedy jako následné řešení existujících problémů.

Už méně se věnuje pozornost samotnému vzhledu jednotlivých dopravních systémů, struktura jejichž sítě mnohdy k budoucím konfliktům mezi oběma druhy dopravy vede. Zde mám na mysli především v minulosti neuvážené rušení některých tramvajových tratí v centru Prahy, které v současné době způsobuje přetěžování tratí ostatních, na nichž se případné omezování tramvajového provozu ostatní dopravou projevuje podstatně negativněji.

Problematika návratu tramvajové dopravy na Václavské náměstí je ale i o druhém významu slova preference, který tento výraz v souvislosti s dopravou má. Jde o volbu cestujících, kteří se na základě kvality dopravního systému rozhodují ten či onen systém (IAD či MHD) upřednostnit. Právě v centru Prahy je podle mého názoru, který se pokouším ve své práci obhájit, kvalita systému MHD na problematické úrovni. A to především ve vztahu k cestám, které mají zdroj i cíl v samotném centru nebo v jeho nejbližším okolí.

Vzhled a funkce Václavského náměstí

Shrnutí všech poznatků, které na 150 stranách a 30 výkresech popisují současný i možný budoucí vzhled Václavského náměstí, je velmi obtížné. Přesto lze najít jednoho společného jmenovatele, jenž tváří tohoto náměstí od poloviny 19. století vždy formoval, a to v pozitivním i negativním smyslu. Tím jmenovatelem byla samozřejmě doprava, jejíž rozvoj se vždy nějakým způsobem odrazil i na vzhledu Václavského náměstí. Na počátku 80. let minulého století ovšem tento vzájemný vztah násilně přerušilo zrušení tramvajové tratě v podélném směru. A stejně jako na tento krok doplatilo svým vzhledem Václavské náměstí, poznamenal i funkčnost dopravního systému MHD v centru Prahy.



Dopravně – urba návratu tram na Václavské

Z charakteristiky současné podoby Václavského náměstí vyplývá, že tento prostor rozhodně není příjemným místem k pobytu. Především je zbytečně rozsáhlá plocha nadále věnována individuální automobilové dopravě a parkování. Vozidla se po náměstí pohybují vysokými rychlostmi (34,6 % vozidel ze 182 měřených průjezdů překročilo okolo šesté hodiny ranní u kina Blaník rychlost 50 km/h) a ohrožují chodce na velmi dlouhých přechodech. Jiné automobily zase parkují v několika řadách u chodníků a komplikují chodcům rozhled při přecházení. Intenzita automobilové dopravy je pak navíc v okolí sochy sv. Václava dle informací z ÚDI Praha (v obou směrech v součtu 18 100 voz/den) srovnatelná s průměrným provozem na českých dálnicích v roce 2000 (přibližně 20 000 voz/den).

Neuvěřitelně velká část náměstí neplní vlastně žádnou funkci, je nevyužitá a urbanisticky po odstranění tramvajů neřešená (neúčelnou plochu ilustruje fotomontáž). A co je neúčelné, bývá málokdy pěkné. Střední pás, který by měl sloužit k odpočinku a k příjemnému posezení, je jen prostorem s neestetickou zelení a zároveň bariérou, která obě části náměstí odděluje. Je zde málo laviček a v létě vzhledem k absenci stromů žádný stín. Večer a v noci nemají Pražané důvod toto místo navštěvovat, utichá zde život a mnohem snadněji se zde mohou projevit různé kriminální aktivity.

Z náměstí zmizely téměř všechny zastávky povrchové dopravy, a tak se zde jen výjimečně někdo zastaví, aby si popovídal, koupil občerstvení, přečetl si noviny, prohlížel výlohy a dělal mnohé jiné podobné činnosti. V okolí je i kvůli tomu málo obchodů a služeb pro zde trvale žijící obyvatele, což podmiňuje růst trendu vylidňování centra. Počet obyvatel klesne od roku 1995 do roku 2010 přibližně o 17 %, počet pracovních příležitostí přibližně o 23 % (zdroj: *Hodnocení obsluhy centra města hromadnou dopravou zpracovatelů z Ateliérů DUA a ILF-CE*). Čekání na dopravní prostředky a cestování v nich se přesunulo pod zem do metra, takže mnoho Pražanů Václavské náměstí mnoho měsíců ani nevidí. A i pro zbylé obyvatele tohoto prostoru se každodenní život po odstranění tramvajové dopravy výrazně zkomplikoval, museli se totiž naučit chodit pěšky.

Pro hůře pohyblivé spoluobčany, kteří v centru žijí v nezanedbatelném počtu, je ale takovýto způsob cestování naprosto nevhodný (stejně jako jízda metrem). Od Muzea na Můstek a ke Stavovskému divadlu, od hlavní pošty v Jindřišské na Tylovo náměstí, od Českého rozhlasu na Uhelný trh, od Karlových lázní na náměstí Republiky, z Můstku na Karlovo náměstí, z Vodičkovy ulice na Hlavní nádraží. Jednou pěší procházka neuškodí, ale musíte-li takto „cestovat“ do práce, obchodu, nebo na úřad každý den v jakémkoli počasí, je to už poměrně nepříjemné. Především víteli,



nistická studie vajové dopravy náměstí v Praze

že rychleji než pěšky se k cíli své cesty dostat nemůžete.

Zatímco při cestách z okrajů města do centra metro k obsluze oblasti postačuje (tento fakt práce v žádném případě nezpochybnuje), na krátké vzdálenosti tuto funkci již plnit nedokáže. Při cestách mezi sousedními stanicemi metra, nebo na vzdálenost dvou stanic s přestupem v prostřední z nich (příkladem je spojení Můstek – I. P. Pavlova), je už spojení za využití metra časově tak dlouhé, že je za srovnatelnou dobu možné se k cíli dostat pěšky bez nutnosti kupovat si jízdenku. To ostatně ilustruje tabulka, kde jsou průměrnými hodnotami vyjádřeny doby, jejichž složením dostaneme typické cesty metrem po centru Prahy. Celková délka této cesty je ve druhém až čtvrtém sloupci rozdělena na jednotlivé úseky, z nichž pohyb z povrchu na nástupiště, přestup a výstup z metra zaujímají vždy více než 50 % času. V posledním sloupci je pak porovnána cesta metrem s pěší cestou rychlostí 1,25 m/s (100 % = délka pěší cesty).

Cesty metrem po centru Prahy v odpolední špičce	jízda metrem [min]	čekání na vlak [min]	vstup, výstup, přestup [min]	cesta metrem (celkem) [min]	pěší cesta (celkem) [min]	cesta metrem ku cestě pěšky
cesta mezi sousedními stanicemi metra	50 až 80 s 17,47 %	1,5 22,96 %	4 až 6 59,57 %	7 až 8 100 %	10 až 11 –	71,19 % –
cesta na vzdálenost dvou stanic metra	2 až 3 30,38 %	1,5 18,23 %	4 až 6 51,39 %	7 až 10 100 %	15 až 20 –	48,94 % –
cesta na vzdálenost 2 stanic s přestupem	2 až 3 18,77 %	3 26,76 %	6 až 8 54,47 %	10 až 12 100 %	13 až 17 –	75,27 % –

Problémy s organizací provozu povrchové MHD v centru Prahy

Sít tramvajových tratí v centru Prahy je po zrušení provozu na některých úsecích na počátku 80. let minulého století neúplná. To se projevuje nejen nedostatečným dopravním obslužením zmíněné oblasti, ale také kvůli tomu vznikají problémy samotnému dopravci, tedy Dopravnímu podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti. Trať a křižovatky jsou na sebe řečeno elektrotechnickou terminologií napojovány sériově, paralelní spojení uzlových bodů sítě jsou v centru ojedinělá. Sériové zapojení ovšem způsobuje, že pokud je mimo provoz jeden ze segmentů

systému, je zároveň vyřazeno z činnosti i mnoho dalších článků (v našem případě ulic) a systém jako takový přestává fungovat úplně.

Ve směru z jihu na sever (přesněji z jihozápadu na severovýchod) vede přes centrum jediná tramvajová trať situovaná do stopy Vodičkovy a Jindřišské ulice. Vzhledem k tomu, že k této trati neexistuje paralelní a dostatečně kapacitně zatížitelná alternativa, je v případě nehody či výluky v tomto místě síť tramvajové dopravy v Praze prakticky rozdělena na dvě vzájemně dopravně nekomunikující oblasti. Dopady na stabilitu linkového vedení, a samotnou organizaci a přehlednost provozu ve vztahu k cestujícím, jsou pak závažné i při krátkodobých dopravních opatřeních. A stejný problém má dopravce i ve směru západovýchodním, kde nejsou vzájemně zastupitelné tratě v Ječné a Seifertově ulici.

Délka i složitost odklonových tras (Křižovnická – Čechův most v prvním případě a Albertov – Otakarova ve druhém) tak neplní základní vlastnosti odklonů tramvajových linek, které by bezesporu měly mít. Měly by být přehledné pro cestující, a to v centru Prahy rozhodně nejsou. Měly by být srovnatelně dlouhé s pravidelnou trasou tak, aby linka mohla být v případě krátkodobého omezení provozu na své trase nadále provozována přibližně dle platného jízdního řádu, nebo alespoň ve sledu vlaků v aktuálně platném intervalu, což usnadňuje pozdější návrat k pravidelnému stavu. Jakékoli odklony by navíc neměly být výraznou finanční zátěží pro provozovatele, protože by při vhodných výlukových trasách neměl výrazně narůstat počet ujetých vozokilometrů. Ani tato podmínka kvůli vzhledu tramvajové sítě v centru Prahy ovšem splněna není.

Pro konkrétní posouzení nárůstu počtu ujetých vozokilometrů a z toho plynoucích vícenásobků Dopravního podniku jsem si vybral právě výluky a krátkodobá omezení tramvajového provozu v Ječné, Jindřišské a Seifertově ulici. Na každém z těchto úseků může být vyloučen provoz z důvodu různých nehod, poruch tramvajových vlaků a oprav kolejí celkem 1 hodinu každý pracovní den v roce. Celkem jde o 52 x 5 hodin, tedy celkem 260 hodin za rok. To je pro představu výluka na každém úseku trvajících přibližně 11 z 365 dnů. Pokud tedy vezmeme jen tato krátkodobá opatření vyžadující odklon, zjistíme, že existující trať na Václavském náměstí by uspořila Dopravnímu podniku ročně téměř 5 milionů korun a 106 000 navíc naježděných vozokilometrů. V případě dlouhodobých výluk (2 až 3 měsíce) křižovatek na Senovázském náměstí, v Lazarské ulici, na Karlově a Tylově náměstí je pak nutné uvést, že úspory za zbytečně naježděné kilometry šplhají závratnou rychlostí k hranici 100 milionů Kč ročně. Lze tak odhadovat (práce podrobný rozbor v tomto směru ovšem neobsahuje), že například od roku 1996 (výluka křižovatky na Tylově náměstí) do současnosti by bylo možné z prostředků, které ročně stojí nevhodné odklony tramvajových linek, stavbu tratí na Václavském náměstí a staroměstském okruhu zaplatit.

Kromě odklonů čelí Dopravní podnik v centru Prahy i dalším problémům. Náhradní autobusovou dopravu (NAD) zde téměř není možné zavést, a to především ve chvíli, kdy například na tramvajových tratích v Ječné nebo Vodičkově ulici probíhají práce. V Ječné i v Žitné jsou autobusy v přílišném konfliktu se silnými proudy automobilové dopravy, nemají kde obracet a není zde prostor na vybudování zastávek. V západovýchodním směru musí NAD překonávat obě větve Severojižní magistrály, a to většinou nikoli prostým křížením na světelně řízených křižovatkách, ale spíše připojením do často jen pomalu se pohybujícího dopravního proudu a po chvíli problematickým odbočováním. Taková náhradní doprava nemá pro cestujícího téměř žádný význam (složitě přestupování a hledání zastávek NAD, nedodržování jízdního řádu, ztrojnásobení jízdních dob, nepřehlednost) a DP za ni navíc i zbytečně utrácí (vyšší spotřeba pohonných hmot při neplněném způsobu jízdy autobusů, vyšší pravděpodobnost nehody v konfliktu s AD, delší a mnohdy díky konfliktu s AD nelogické vedení náhradních tras). Všechnu náhradní dopravu tak přebírá metro, a to není, jak jsem již dříve uvedl, na cesty po centru vhodným dopravním prostředkem. Takže Pražané opět chodí pěšky.

V úsecích, kde je tak nutné udržet plynulý provoz tramvajových vlaků za každou

Zavedení pravostranného provozu v roce 1939 se na náměstí projevovalo především v přemístění tramvajových stanic a zrušení některých parkovišť u Můstku.



cenu (jelikož neexistuje jiná paralelní trať), bohužel je možné zaznamenat zároveň největší konflikty s proudy IAD (Ječná, Karlovo náměstí). Důsledkem zrušení tramvají na Václavském náměstí je i nevhodné vedení případných náhradních povrchových linek za metro (mimo centrální stanice metra), energetické potíže s napájením trolejové sítě v běžných, ale především v mimořádných situacích, vytlačení nočního provozu MHD na malou plochu v Lazarské ulici, přesun některých přestupních vazeb mezi tramvajemi a metrem na nevhodná místa (Náměstí Míru) a především zbytečné zatěžování prostoru Starého Města individuální automobilovou dopravou. V této oblasti, kde je nejvíce pěších zón a zklidněných ulic, totiž lze zároveň zaměřit v centru Prahy nejrozsáhlejší plochu (13,5 ha), která je od nejbližší zastávky MHD vzdálena více než 5 minut chůze. To je větší oblast, než kterou je možné zjistit v prostoru Riegerových sadů i Gröbovky.

Všechny zmíněné problémy centra Prahy jsou přitom řešitelné poměrně jednoduše, prostou obnovou tramvajových tratí na Václavském náměstí (podélně a s odbočením z Vínohradské do Jindřišské i Vodičkovy) a na staroměstském okruhu. Nejenom, že pak není nutné platit za nevhodné odklony, ale navíc není ani nutné zavádět náhradní autobusovou dopravu, protože paralelní trasy nejsou od sebe příliš vzdáleny (Ječná – Václavské nám., Na Příkopě – Jindřišská a podobně).

Návrhy řešení

Na základě analýzy současné dopravní situace v okolí Václavského náměstí navrhuji celkem pět možných variant řešení návratu tramvajové dopravy do centra Prahy. K těmto variantám pak existuje ještě devět podvariant, které se liší pouze v detailech a v případném doplnění trati procházející Vrchlického sady, tedy prostorem před odbavovací budovou pražského Hlavního nádraží.

Varianta 1 je navrhována jako optimální, neboť podle mého soudu kvalitně řeší téměř všechny problémy, které jsem v předchozím textu nastínil. Další varianty jsou již méně výhodné, přesto všechny v praxi realizovatelné. Jejich prezentace vychází ze snahy odpovědět na otázky týkající se realizace pouze některých fragmentů nejvhodnější varianty. Proto další návrhy řešící rozvoj sítě tramvajové dopravy v centru například neobsahují podélnou trať na Václavském náměstí nebo nevyužívají pro tramvaje úsek procházející ulicí 28. října.

Všechny návrhy (kromě varianty 4) počítají s tím, že ve chvíli realizace bude již



Ke značnému zrychlení tramvajového provozu na křižovatce Můstek přispělo v roce 1947 zřízení třetích kolejí v dolní části Václavského náměstí a v ulici Na Příkopě. Toto uspořádání, pomíneme-li provizorní opatření při výstavbě metra, vydrželo až do ukončení tramvajového provozu na náměstí.

K výběru variant řešení je třeba doplnit, že vždy nějakým způsobem rozvíjí síť tramvajových tratí v centru. Návrh omezující na Václavském náměstí automobilovou dopravu a vytvářející v tomto prostoru pouze jakýsi park, který obsahuje materiál „Nová víze srdce Prahy: Plánovací víkend pro Václavské náměstí“, je jednou z možných alternativ, ovšem je v rozporu se zadáním a cíli mé práce.

Optimální varianta

Varianta 1 předpokládá realizaci dvojkolejných tramvajových tratí v úseku Vínohradská ulice – Muzeum (kolem sochy sv. Václava po jedné straně okolo bývalého „Domu potravin“) – Můstek, dvojkolejných tramvajových tratí v úseku náměstí Republiky – Můstek – Národní třída a pěti kolejových rozvětvení tramvajových tratí. Nové kolejové trojúhelníky se nalézají na náměstí Republiky, na Můstku, na křižovatce Spálené ulice a Národní třídy a na křižovatce Legerovy ulice s ulicí Vínohradskou. Uprostřed Václavského náměstí na křižovatce s Jindřišskou a Vodičkovou vzniká kromě křížení tratí známého z minulosti také možnost odbočit ve směru od Muzea do obou zmíněných ulic.

Podvariantní řešení 1a a 1b se od varianty 1 liší pouze kosmeticky. Varianta 1a přidává ke kolejovému křížení ve středu Václavského náměstí směrové oblouky zajišťující odbočení tramvají z dolní části náměstí do Jindřišské i Vodičkovy ulice, varianta 1b připouští vedení tramvajové trati v horní části náměstí v původní stopě, tedy na obou stranách kolem sochy sv. Václava, a řešení označené jako 1c je pak doplněno o trať vedoucí okolo Hlavního nádraží. Obdobně jsou pak podvariantní řešení označována u zbylých návrhů.

Linkové vedení denních linek je pro variantu 1 navrženo z toho důvodu, že je z něho v závěru práce posuzováno konkrétní zlepšení dopravní obsluhy centra Prahy. Vedení linek pro lepší orientaci vychází z dnešního stavu, a proto je možné jej ve stručnosti popsat i v textové části. Při jeho tvorbě bylo vycházeno z jediného limitujícího faktoru, a to z možnosti vést v ulicích 28. října, Na Příkopě a v dolní části Václavského náměstí vždy jen dvojici denních linek. Spojení Karlovo náměstí – Národní třída – Na Příkopě – Náměstí Republiky zajišťuje linka číslo 3, která je do této stopy převedena z Vodičkovy ulice. Linka číslo 9 je od Národního divadla na Spojovací vedena přes Můstek, Muzeum a Vínohradskou třídu. V její současné trase z Myslíkovy ulice, přes Vodičkovu do Seifertovy jezdí linka číslo 21. Linka číslo 11 je ve směru od Spořilova vedena přes Muzeum, Můstek a Náměstí Republiky na Letnou a do Šárky. Spojení Tylovo náměstí – Vínohradská – Černokostecká pak zajišťuje nová linka číslo 13. Odlehčení provozu v Ječné ulici je pak zajištěno převedením linky číslo 23 na Václavské náměstí (I. P. Pavlova – Muzeum – Vodičkovy – Lazarská – Národní třída – Národní divadlo). Návrh provozu denních linek je doprovázen i opatřeními v nočním provozu, která jsou v dalším textu ilustrována obrázkem.

Výhody varianty 1:

- Realizace této varianty se stane impulsem k urbanistické úpravě vzhledu Václavského náměstí, k níž by bez nutnosti přistoupit ke změně druhů dopravy na náměstí pravděpodobně nedošlo.

- Řeší komplexně nedostatky dopravní obslužnosti na obvodu Starého Města. Zlepšuje dostupnost zastávek MHD z prostoru okolí Staroměstského náměstí a Dlouhé třídy. Zároveň snižuje tlak na nutnost zajíždět do prostoru Starého Města automobilovou dopravou.

- Při nasazení nízkopodlažních tramvají na linky zajíždějící do prostoru Můstku se zlepší dostupnost centra pro tělesně postižené spoluobčany. Také pouze hůře pohybliví a starší lidé, kteří nemohou nebo nechtějí cestovat metrem, budou mít více alternativ pohybu po centru Prahy.

- Její výstavba vhodně doplňuje síť tramvajových tratí v centru a usnadňuje běžné i operativní řízení provozu. V podélném směru je trať na Václavském náměstí výrazněji segregována od IAD, což ji upřednostňuje v porovnání s paralelními tratěmi. Na tramvajových linkách v tomto prostoru se tak díky možnosti lépe dodržovat stanovené jízdní doby zlepši spolehlivost tramvajové dopravy.



Václavské náměstí, jak ho mnozí z nás ještě pamatují. Od roku 1974 byly u stanice Muzeum vstupy do podchodu se stanicí metra. Dodnes, i 23 let po zrušení tramvajového provozu, jsou vlastně pozůstatkem bývalého přestupního uzlu mezi metrem a povrchovou dopravou.

nejakým způsobem vyřešena humanizace magistrály v okolí Národního muzea. Severojižní magistrálu si je možné v budoucnu představit nadále v obou dnešních ulicích (tj. Legerově i Mezibranské) tak, že v těchto místech bude mít k dispozici pouze dva jízdní pruhy. Právě v tomto případě, na rozdíl od povrchového převedení obou větví za Muzeum, je možné snadno vyřešit SSZ na obou křižích nových tramvajových tratí bez vzájemného ovlivňování plynulosti provozu obou dopravních proudů.

Humanizace magistrály je sice v nastíněných řešeních předpokládána, ovšem není absolutní podmínkou realizace nových tramvajových tratí v centru Prahy. I za současného stavu mohou tramvaje stopu magistrály přetnout tak, aby se jejich přítomnost stala jedním z prvních impulsů k zahájení prací na postupném omezení provozu AD v této oblasti. Obecně lze říci, že pokud budou z prostoru jižního Žižkova a Vínohrad vstupovat do centra dvě tramvajové tratě místo současné jedné (Ječná), bude možné za nezměněných nároků na délku signálu volno pro tramvaje přepravit v západovýchodním směru větší počet cestujících, a to bez podstatného negativního vlivu na plynulost provozu automobilů na magistrále.

● Trať odlehčí nejzatíženějšímu úseku linky A pražského metra mezi Můstkem a Muzeem. Tím zlepší komfort cestování podzemní drahou z okrajů města do centra a umožní zkrátit dobu stanicování vlaků metra v přestupních stanicích až o 5 sekund.

● V dokončené podobě nabízí obnovení přímého dopravního spojení mezi Žižkovem, Vinohrady, Vršovicemi, Nuslemi, Spořilovem na jedné straně a Můstkem, středem Václavského náměstí, Masarykovým nádražím, náměstím Republiky a Lazarskou na straně druhé. V těchto oblastech se zlepší dopravní spojení tím, že se sníží počet přestupů na těchto trasách o jeden (často z jednoho na žádný).

● Následné intervaly tramvajových linek v Ječné, Seifertově, Jindřišské a Vodičkově ulici bude možné prodloužit převedením některých linek do nové trasy přes Václavské náměstí a ulici Na Příkopě. Zlepší se tak spolehlivost energetického napájení sítě tramvajových tratí v centru.

úsek	následný interval (duben 2003) [min]	následný interval (varianta 1) [min]
Seifertova ulice	2:00"	2:40"
Jindřišská ulice	1:30"	2:40"
Vodičková ulice	1:30"	2:00"
Spálená ulice	1:12" (dc) a 1:24" (zc)	1:36"
Národní třída	1:12" (dc) a 1:24" (zc)	1:36"
Ječná ulice	1:25"	1:43" (1:30" – linka 4 int. 6 min)
Karlovo n. (Č.pivovar)	1:09"	1:20"
Karlovo n. (Moráň)	1:05"	1:09" (1:05" – linka 4 int. 6 min)
Vinohradská ulice	8:00"	4:00" (zlepšení obsluhy)
Myslíkova ulice	8:00" (zc) a bez provozu	8:00" (zlepšení obsluhy)
Revoluční ulice	2:24"	2:00" (zlepšení obsluhy)
Na Příkopě	x	4:00" (nová trať)
ulice 28. října	x	4:00" (nová trať)
Václ. nám. (dolní)	x	4:00" (nová trať)
Václ. nám. (horní)	x	2:40" (nová trať)

● Kromě posílení přenosových schopností měřírny Perštýn nevyžaduje realizace varianty 1 další investice do zařízení měření v centru. Novou trať je možné napájet při stávajících výkonech.

● Při výlukách tramvajového provozu v Ječné, Seifertově, Jindřišské a Vodičkově ulici je trať vhodnou odklonovou alternativou. Opravy těchto tratí si tak nevyžadují náhradní autobusovou dopravu, jejíž zavedení je v centru problematické. Existence varianty tak uspoří prostředky Dopravního podniku v řádu milionů až desítek milionů Kč ročně.

● Tramvajová doprava může obsluhovat prostor Václavského náměstí a celého centra i v případě oprav křižovatek na Senovážném náměstí, v Lazarské, na Tylově a Karlově náměstí.

● Trať ve variantě 1 nezasahuje do zeleně, naopak počty stromů a odpočinkových prostor lze v jejím okolí podstatně rozšířit.

● Přestupy mezi tramvajemi a metrem se částečně přesouvají do vhodnějších míst. Z linky C od stanice I. P. Pavlova k Muzeu, z linky A z Náměstí Míru k Muzeu a do středu Václavského náměstí. Nutnost některých přestupů mezi oběma druhy dopravy zaniká úplně.

● Umožňuje převést centrální přestupní bod nočních tramvajových linek do středu Václavského náměstí, ovšem s výjimkou linky číslo 53, jejíž trasa není s tímto prostorem slučitelná. Prostor náměstí tak i v noci zůstane „na očích“ a klesne podíl kriminálních aktivit v oblasti.

● Trať na náměstí umožní kapacitnějším druhem dopravy nahradit trať C pražského metra v případě, že její provoz bude z jakéhokoli důvodu přerušen. Tramvajová linka v trase Vozovna Pankrác – Náměstí bratří Syнкů – Muzeum – (Hlavní nádraží u varianty 1c) – Masarykovo nádraží – Vltavská – Nádraží Holešovice – Ke Stírce – Ládví – Sídliště Ďáblice může vhodně doplňovat účelně zkrácenou náhradní autobusovou dopravu linkou X-C, která jezdila v době po srpnových povodních roku 2002.

● V případě rekonstrukce Nuselského mostu, nebo nutnosti dočasně na něm omezit provoz všech druhů dopravy (tedy i automobilové a autobusové), a současně neexistence paralelní tratě D pražského metra Hlavní nádraží – Nové Dvory, může tramvajová trať v horní části náměstí posloužit k vedení dvou polookružních linek náhradní tramvajové dopravy v trase Vozovna Pankrác (případně již Budějovická) – Pražského povstání – Náměstí bratří Syнкů – Muzeum – Václavské nám. – Lazarská – Karlovo náměstí (druhá linka ukončena opačným polookružím přes Karlovo náměstí, Lazarskou, zastávku Václavské nám. a Muzeum) – I. P. Pavlova – Pražského povstání – Vozovna Pankrác. Přestupy na nadále provozované větve linky metra C by se pak především uskutečňovaly ve stanicích Pražského povstání, Muzeum a I. P. Pavlova.

● Varianta 1 snižuje zatížení postranních chodníků na Václavském náměstí až přibližně o 4 tisíce chodců v každém směru denně. Na pěší zóně lze předpokládat také přibližně 30 % pokles intenzity pěšího provozu.

● Tato varianta, stejně jako všechny ostatní, zasahuje výstavbou tramvajových tratí pouze do ulic a prostorů, kde možnost jejich realizace předpokládá Územní plán hl. m. Prahy. Aktualizace urbanistické studie Pražské památkové rezervace ze září roku 2000 pak v dopravním řešení označeném jako varianta C předpokládá obdobné dopravně urbanistické řešení jako varianta 1.

● Varianta 1 zachovává díky postrannímu vedení tramvajové trati v horní části Václavského náměstí pietní prostor pod sochou sv. Václava a zamezuje vjezd AD na náměstí z Wilsonovy ulice, tedy z magistrály.

● Hlavním přínosem varianty 1 je ovšem zkrácení cest obyvatel a návštěvníků hlavního města po centru Prahy o nezanedbatelné časové údaje: Výtoň – Na Příkopě (Havelské a Staré Město) o 4 minuty, Újezd – Muzeum (Škrétova, Opletalova, Washingtonova) o 4 minuty, Újezd – Dlouhá třída (Revoluční ulice) o 9 minut, Strossmayerovo nám. – Václavské nám. o 2 až 5 minut podle polohy cíle na náměstí, Strossmayerovo náměstí – Národní třída (Konviktská) o 10 minut, Náměstí Republiky – Tylovo náměstí (I. P. Pavlova) o 8 minut, Náměstí Republiky – Arbesovo náměstí o 8 minut, Náměstí Republiky – Palackého náměstí o 4 minuty, Vinohradská tržnice – Uhelny trh o 8 minut, Vinohradská tržnice – Dlouhá třída (Revoluční ulice) o 12 minut, Jana Masaryka – Václavské nám. o 2 až 7 minut dle polohy na nám. a jízdních dob mezi zastávkami v okolí Národního muzea, Bruselská – Můstek (Staré a Havelské Město) o 7 minut, Stavovské divadlo – směr Arbesovo náměstí, Vltavská, Strossmayerovo náměstí, Moráň, I.P. Pavlova, Bělehradská ulice (vždy úspora času o 5 až 10 minut).

Zatímco při cestě z okraje Prahy do centra se může úspora času v řádu od 5 do 10 minut jevit jako zanedbatelná, při nutnosti se pohybovat po středu Prahy na kratší vzdálenosti (právě tyto vazby má práce především řeší) je již pětiminutová úspora výrazně pozitivním faktem. Cesty po centru Prahy totiž obvykle trvají od 15 do 20 minut, a pokud je lze uskutečnit až o polovinu rychleji, mělo by to vést k přehodnocení vzhledu sítě MHD v centru.

Nové výhody varianty 1:

● Varianta 1 vstupuje do prostoru pěší zóny a částečně na ní omezuje pěší provoz. To se týká především ulice 28. října.

● Limity hlukového zatížení budou i při aplikování všech typů protihlukových a antivibračních zařízení do konstrukce tramvajové trati v prostoru ulice 28. října a částečně i v ulici Na Příkopě přibližně o 10 dB překročeny. A to především za předpokladu budoucího provozování s dneškem shodných typů tramvajových vozů.

● Zastávka Muzeum je situována v místě, kde bude překročen dovolený podélný sklon tramvajové tratě platný pro zastávky (50 promile).

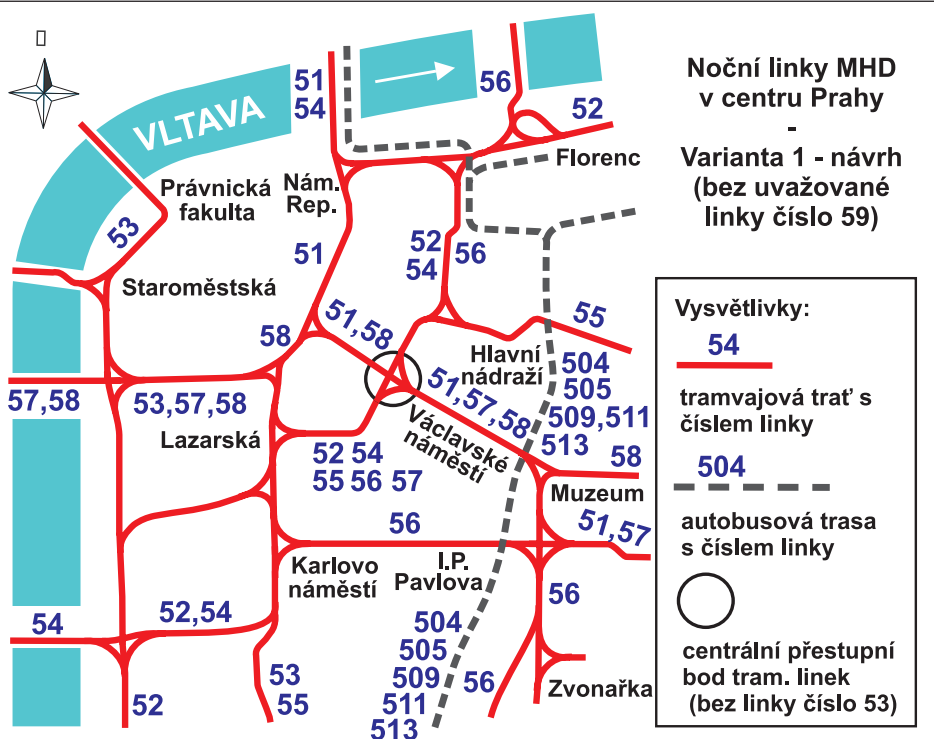
● K plnému využití nové sítě tratí v centru bude nutné navýšit počet vypravovaných tramvajových vlaků ve špičce přibližně o 5 %. Stav vozového parku pak alespoň stabilizovat rekonstrukcemi vozů typu T3. Vzhledem k novým možnostem zálohování provozu metra tramvajovou dopravou je totiž třeba disponovat záložními vlaky použitelnými v mimořádných situacích.

● V případě dlouhodobého neřešení intenzit provozu na SJM bude docházet k mírnému zdržení (přibližně 1,5 minuty) tramvajových vlaků především při průjezdu křižovatkou Vinohradská x Legerova.

● Varianta omezuje možnosti konání trhů v dolní části Václavského náměstí na omezenou plochu. Pokud jde o sportovní a další kulturní akce (start různých běhů, Pražská tyčka, koncerty), jejich konání v tomto prostoru vylučuje (bez omezení tramvajového provozu) úplně.

Další navržené varianty

Varianta 2 počítá pouze s tratí v horní části náměstí, která je, jak se zdá, nejvíce politicky průchodná. Má mnoho společných výhod s variantou 1 a její realizace by byla rozhodně přínosem pro fungování tramvajového provozu v centru města. Přesto je zde i několik negativ.





Elektrické tramvaje patřily k životu Václavského náměstí 80 let. Jejich provoz byl trvale zastaven 13. prosince 1980. Jedním z hlavních důvodů bylo prodloužení metra A do stanice Želivského, které převzalo hlavní přepravní zátěž mezi Mústkem a oblastí Vinohradské třídy. V té době se veřejnosti slibovalo, že současně dojde na náměstí k výraznému omezení, či takřka zrušení, automobilové dopravy.



Dnes nám minulé časy připomínají jen dva historické tramvajové vozy, které slouží jako kavárna. Stojí dokonce na vlastních kolejích. Mnozí Pražané byli překvapeni, jak se s odstupem času tramvaje zdají být ve srovnání s náměstím celkem malé.

Foto: Pavel Fojtík

Základní nevýhody varianty 2:

23

● Varianta 2 nepřináší zlepšení dopravní obslužnosti na obvodu a ve vnitřní části Starého a Havelského Města, protože na obvod této oblasti nové linky MHD nepřivádí. Zároveň nesnižuje tlak na nutnost vykonávat cesty za prací do této oblasti automobily.

● Tramvajové tratě v Jindřišské a Vodičkově ulici varianta přetěžuje. V případě vedení trojice linek ve směru k Muzeu přináší nová trasa do Vodičkovy ulice navíc 8 souprav ve špičkové hodině (následný interval z dubna 2003 se z 1:30“ snižuje na 1:16“), v Jindřišské ulici zůstává počet vlaků ve špičkové hodině nezměněn. Přetížení úseků se výrazněji projeví především při nutnosti použít Jindřišskou a Vodičkovu ulici při odklonech, v severojižním směru totiž i nadále půjde o jedinou spojnicí tramvajových tratí v centru Prahy. A to i v případě realizace varianty 2b, která zahrnuje trať vedoucí okolo Hlavního nádraží. Tato trať totiž (v navrženém řešení) nemůže sloužit pro odklony tramvajových linek na úseku mezi Karlovým náměstím a Masarykovým nádražím. To je způsobeno neexistencí vhodného směrového oblouku na Tylově náměstí.

● Toto řešení zároveň nepřispívá k růstu spolehlivosti energetického napájení tramvajové sítě v centru. Kritickými body zůstávají Jindřišská a Vodičkova ulice a křižovatka Lazarská.

● Varianta neřeší oživení prostoru dolní části náměstí, nemění strukturu obchodů a neeliminuje především v nočních hodinách možnosti kriminality.

Varianta 3 již opět počítá s vedením trati do dolní části Václavského náměstí, ale nikoliv s jejím odbočením do ulice 28. října a na Národní třídu. Obsluha dolní části náměstí je tak zajišťována pouze ve směru od náměstí Republiky.

Základní nevýhody varianty 3:

● Dopravní obslužení Starého Města se zlepší pouze částečně. Neexistence trati na celém staroměstském okruhu, a pouze omezená volba vedení linek z prostoru ulice Na Příkopě, nepřinesou efekt srovnatelný s realizací varianty 1. To platí především pro vazbu Újezd – Národní třída – Mústek – Muzeum – Vinohradská třída a kratší cesty, které tato vazba obsahuje.

● Nadále zůstane z dopravního i energetického hlediska přetížená tramvajová trať ve Vodičkově ulici (+ křižovatka Lazarská), protože k ní nebude existovat paralelní alternativa. Navržené linkové vedení zde opět snižuje následný interval na 1 minutu a 16 sekund, což téměř vylučuje další mimořádné odklony tramvajových vlaků do tohoto prostoru.

● Počet spojů v Jindřišské výrazně limituje i využitelnost trati na Václavském náměstí pro provozní odklony linek z Ječné ulice, přestože pro ně je nový úsek vzhledem ke svému situování vhodný.

● Minimální směrový oblouk TT Národní – Spálená (<25 metrů) zůstane ve špičkách pracovních dnů nadále pojižděn stejným množstvím tramvajových vlaků (následný interval 1:12“). To nadále nesníží frekvence výměn kolejnic ve zmíněném místě.

Varianty 4 a 5 jsou sice realizovatelné, ale podle výsledků práce je nedoporučuji. Jejich vzhled vychází především z některých požadavků, které připouštějí nutnost rozvoje sítě tramvajových tratí v centru, ale zároveň si nepřejí tramvaje na Václavském náměstí. Varianta 4 je tak navržena jako trať spojující Národní třídu a náměstí Republiky. Její realizace by sice dala vzniknout tolik potřebné paralelní trati k Jindřišské ulici, ale to je téměř jedině pozitivum investice.

Stejně tak je tomu i u varianty 5, která propojuje ulice Vinohradskou a Škrétovu se Senovážným náměstím trasou vedoucí okolo Hlavního nádraží. Zlepšení v obsluze (především noční) okolí Vrchlického sadů a propojení dvojice nejdůležitějších pražských nádraží vyvažuje varianta svou nevhodností pro řadu odklonů. Zároveň jen minimálním způsobem zlepšuje obsluhu centra povrchovou dopravou, protože neumožňuje dostatečně efektivní a k trati C pražského metra kolmé vedení tramvajových linek. Problematika trati okolo Hlavního nádraží je ovšem podstatně složitější, zvláště v kombinaci s realizací dalších variant, a proto zde odkazují na úplný text práce, kde je rozebrána podrobněji.

Náklady na výstavbu tratí

V rámci posouzení nákladnosti variant jsou vyčíslvány pouze ceny za materiál a stavební práce bezprostředně související s realizací samotné tramvajové trati. Jde o ceny za celé těleso trati, tedy jak spodek tak svršek včetně kolejnic, upevňovadel a zámkové dlažby na zakrytí. V případě křižovatek se jedná o tentýž princip výpočtu (ceny vycházejí z nákladů na opravy tramvajových tratí v centru v posledních letech), výsledná cifra tedy zahrnuje všechny náklady od zemních prací po zakrytí prostoru křižovatky dlažbou. Cena za jednotlivou variantu by tak měla udávat finanční prostředky, za něž je možné trať uvést do provozuschopného stavu.

Při porovnávání výsledků s náklady jiných dopravních staveb je pak nutné připomenout, že uvedené ceny nezahrnují například náklady na přeložku magistrály za Národní muzeum, finanční prostředky potřebné pro výstavbu podzemních garáží pod náměstím, ani ceny za přestavbu okolí nové tramvajové trati na Václavském náměstí (nová zeleň, obrubníky, dlažba nových chodníků, lavičky, komunikace pro AD). Míra rozsahu těchto prací totiž závisí především na politickém rozhodnutí a v současné době je velmi problematické taková rozhodnutí předjímat.

Základní srovnání variant ovšem výsledky poskytují. Pokud se zaměříme na veřejně nejvíce diskutované řešení, kterými jsou varianty 1 a 2, výsledek výpočtu jejich cen vypadá následovně. Zavedení tramvajů v podélném směru na celé Václavské náměstí a zároveň i do ulic Na Příkopě a 28. října vychází na cca 440 milionů korun. Základní úpravy urbanistického vzhledu náměstí, nejnútnejší přeložky inženýrských sítí, přestavba komunikací pro AD a parkovacích ploch a rekonstrukce městského mobiliáře by tuto částku mohly navýšit na úroveň cca 800 milionů Kč. Přeložka magistrály (nikoli ovšem nejnákladnější tunelovou variantou) a výstavba podzemních garáží ve studii prověřeném rozsahu by pak stála cca dalších 500 milionů korun.

V případě znovuzavedení tramvajů pouze do horní části náměstí stojí tramvajová trať přibližně 163 milionů korun. S urbanistickými úpravami vzhledu náměstí se pak cena může vyšplhat cca ke 350 milionům, s povrchovou přeložkou (či pouze se snížením počtu pruhů a úpravou křižovatek) magistrály a podzemními hromadnými garážemi v horní části náměstí lze počítat s náklady ve výši okolo 600 milionů Kč.

Pro úplnou představu a srovnání je třeba doplnit, že tramvajová trať kolem Hlavního nádraží vyjde cca na 180 milionů korun a trať pouze v ulicích 28. října a Na Příkopě na 195 milionů korun. Maximální variantu s tratí na náměstí, staroměstském okruhu i k Hlavnímu nádraží je pouze co se týče realizace tramvajové trati možné pořídit za 606 milionů korun. S návaznými a výše popsány investicemi do další dopravní i jiné infrastruktury je možné jako maximální cenu v tomto případě uvádět číslo rovné jedné a půl miliardě korun. To je vzhledem ke stavu veřejných rozpočtů státu i hlavního města Prahy částka vysoká. Je třeba ovšem dodat, že dopravní i jiné efekty, které lze získat už za poloviční náklady (cca 800 milionů Kč), vynaložení těchto prostředků dostatečně ospravedlňují.

Řešení problémů spojených s návratem tramvají do centra

Případný návrat tramvajové dopravy na Václavské náměstí a na staroměstský okruh by vyvolal potřebu řešit celou řadu dalších problémů spadajících spíše do sféry urbanismu. Většina z nich však úzce souvisí s dopravním řešením, a proto se studie zabývá i jimi. Jde především o úvahu, jak prostor Václavského náměstí rozdělit mezi jednotlivé druhy dopravy. Zda dát přednost podstatnému rozšíření postranních



V ulicích Na Příkopě a 28. října byl tramvajový provoz ukončen 4. července 1985. Do zahájení provozu na prvním úseku linky B metra se tu pak budovala pěší zóna, jedině, co se podařilo dodržet ze slibu o zklidnění Zlatého kříže, jak bývalá dolní část Václavského náměstí nazývána. Foto: Pavel Fojtík

chodníků a jedinému střednímu dopravnímu pásu pro tramvaje a automobily, či vedle tramvajové tratě v ose náměstí vytvořit nové cca 10 metrů široké chodníky a odpočinkové prostory (této variantě dávám přednost), mezi nimiž a chodníky u budov by se pohybovala v omezené míře (1 jízdní pruh) auta.

Z urbanistického hlediska je pak důležitý nejen výběr vhodné varianty a rozsahu nových tramvajových tratí, ale také například počty a význam realizace směrových oblouků na křižovatkách. Například výstavba plně tramvajové křižovatky ve středu Václavského náměstí by dle mého názoru působila negativně na vzhled náměstí, problematizovala by rozmístění zastávek a narušovala převážně výškově jednotně situované chodníky pro pěší.

Další podrobné úvahy je třeba zaměřit na vzhled trolejového vedení na náměstí. Důležitá je integrace sloupů trolejového vedení s osvětlovacími prvky a snaha nezatrojevat okolí sochy sv. Václava. Tato podmínka je, stejně jako zachování pietního prostoru pod pomníkem, zajištěna vedením tramvajové tratě v obou směrech blíže bývalému „Domu potravin“.

Znovuobnovení tramvajových tratí musí předcházet také důkladné posouzení možnosti zavedení minibusů, které podle názorů mnohých zainteresovaných činitelů mohou případnou kolejovou dopravu v centru kvalitně zastoupit. Především z kapacitních důvodů se ovšem minibusy do centra Prahy jako plnohodnotná součást systému PID nehodí (linka 291 je vzhledem k situování v okolí nemocničních objektů jiným, vhodnějším, příkladem). Naopak při vyčlenění z tarifu PID by sice odpadly problémy s přeplňováním vozidel, ovšem provoz minibusů jako turistické atrakce by v tom případě zbytečně narušoval život na pěší zóně a v okolních ulicích. A to bez sebemenšího vlivu na rozvoj obsluhy centra města hromadnou dopravou.

Velkou pozornost je nutné věnovat také úsekům tramvajových tratí, které budou vybaveny protihlukovými a antivibračními prvky. Lze předpokládat, že limity stanovené zákonem č. 258/2000 Sb. O ochraně veřejného zdraví a jeho prováděcími vyhláškami budou především v profilech ulic 28. října a Na Příkopě až o cca 10 dB překročeny (zvláště při zvýšené frekvenci provozu tramvají například při výlukách). Nové způsoby konstrukce tramvajové trati, kdy pryžovými hmotami nejsou obloženy jenom kolejnice, ale celé šterkové lože s tratí je navíc uloženo na dvojí vrstvě pryžoplastových rohoží (SEDRÁ, či PHOENIX) v jakési ochranné vaně, ovšem přinášejí i v tomto směru mnohá pozitiva. Právě zmíněná pryžová „vana“ je základem výhodnosti takového řešení. Netlumí sice výrazně hluk, který vzniká v profilu ulice při průjezdu tramvaje, ovšem minimalizuje vibrace (až o 90%), které se z tramvajové trati obvykle přenášejí do základů okolních budov (vibrování okenních

tabulek apod.). To je velmi důležitý fakt, neboť tyto vibrace jsou většinou mnohem nepříjemnější (a v budově již neodstranitelným) důsledkem provozu tramvajové trati. Pokud jsou minimalizovány, samotný hluk z motorů při průjezdu tramvajového vlaku (+ z valení kolo-kolejnice) již je možné utlumit například za pomoci instalace speciálních oken.

Na staroměstském okruhu je navíc v mém návrhu předpokládáno vedení maximálně dvou linek na každém úseku ve dne a jedné linky v noci, což by z hlediska frekvence průjezdů mělo přispět k tomu, že zvýšená hluková zátěž v žádném případě nebude trvalého rázu a především v nočních hodinách by limity vyjádřené ekvivalentními hladinami hluku neměly být v průměru překračovány.

Závěr

V předchozích částech článku jsem popsal většinu dopravních a urbanistických problémů, které prostor Václavského náměstí a jeho okolí dle mého názoru v současné době trápí. Zároveň jsem nastínil řadu možných variant řešení, která by tuto situaci v centru Prahy pomohla řešit. Nezbývá tedy, než si nějakou z alternativ vybrat a Václavskému náměstí budoucnosti dát konkrétní podobu. Ta je vypracována pro návrh výstavby tramvajových tratí v centru dle varianty 1 a v práci prezentována konkrétním situačním výkresem.

Základem změn ve vzhledu Václavského náměstí je kromě realizace tramvajové trati především úprava ploch určených pěší dopravě, zeleni a odpočinku. Základním impulsem k takovému postupu byla z mého pohledu potřeba vytvořit na náměstí skutečně zklidněný prostor, což se mi snad podařilo. Lze říci, že v horní části náměstí bude chodcům patřit téměř dvojnásobek současné plochy a v dolní části získají o třetinu více prostoru. Na pěší zóně naopak o třetinu plochy chodci přijdou, což ovšem platí pouze ve chvíli, kdy tramvajovou trať v úrovni okolních chodníků budeme považovat za místo, které není chodci využíváno. V opačném případě (frekvence průjezdů tramvajových vlaků ve špičce bude totiž nízká a ulicí projede i ve špičce jedna souprava za 2 minuty) bude pěší dopravě patřit se současným stavem srovnatelný prostor.

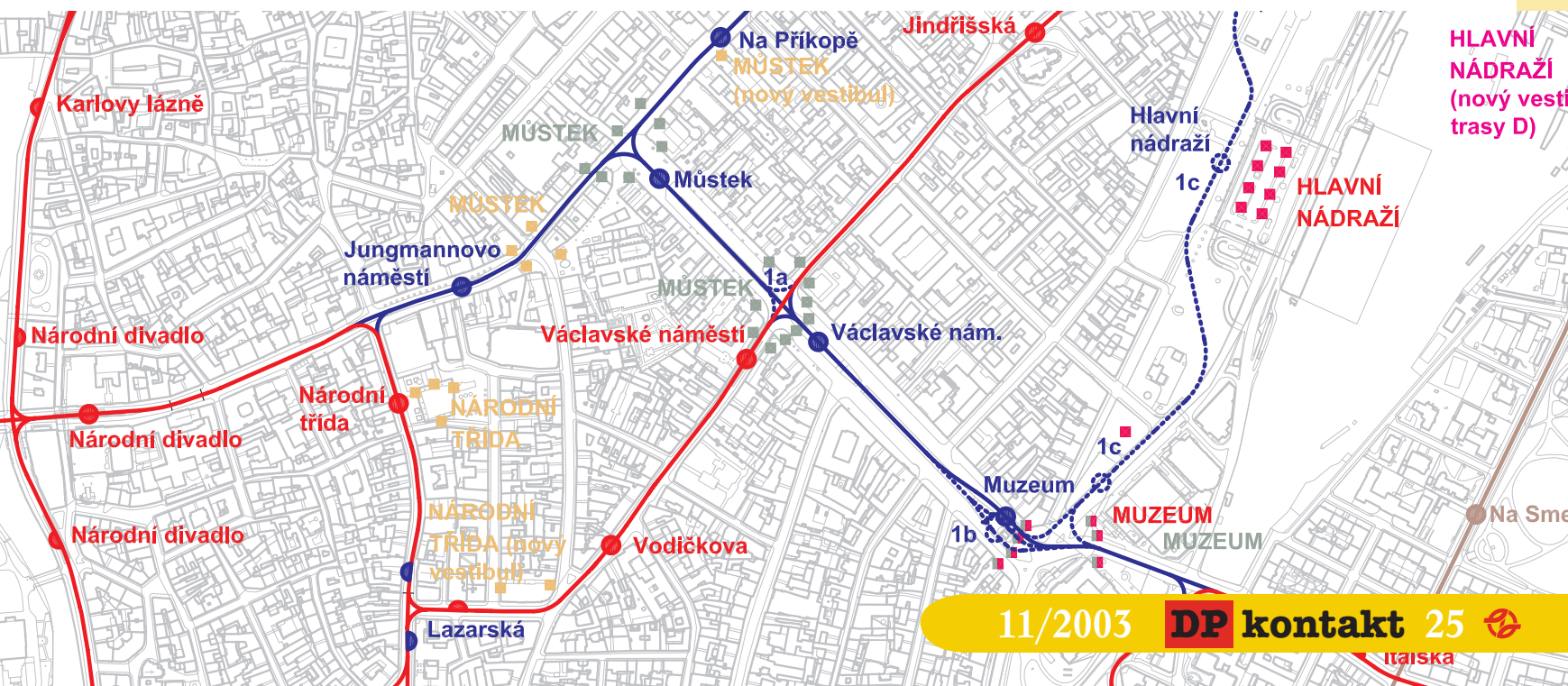
Naopak automobilová doprava přestane být na Václavském náměstí dominantním prvkem. Dlouhodobě parkující auta zmizí pod povrchem v podzemních hromadných garážích a podél jediného jízdního pruhu ležícího u postranních chodníků budou existovat pouze krátkodobá stání určená výhradně pro nutnou dopravní obsluhu (celková šířka pásu pro AD nepřesáhne na každé straně 7 metrů). Zatímco dnes je na náměstí 226 parkovacích míst a plocha pro AD zaujímá (v horní části) 40 % šířky prostoru, dle mého návrhu bude na náměstí pouze 71 stání (48 v horní části a 23 v části dolní) určených pro v oblasti zatím nezbytné zásobování. Podíl plochy určené AD pak klesne ze zmíněných 40 na cca 21,5 %.

Kromě zlepšené dostupnosti náměstí s využitím tramvajové dopravy dostanou Pražané k dispozici v horní části dva 10 metrů široké odpočinkové pásy s novými alejemi stromů a lavičkami pod nimi. Přechody z postranních chodníků na tento střední pás jsou řešeny v jedné výškové úrovni, naopak silniční komunikace bude nutit řidiče téměř neustále k vyjíždění na zvýšené přechody. Toto opatření má především snížit rychlosti vozidel na náměstí a zároveň jednoznačně přispět k tomu, aby celý prostor Václavského náměstí mohl být oprávněně označen za obytnou zónu.

Přes všechny výše uvedené argumenty ovšem není nutné chápat závěry této práce jako jediné možné. Text má především za cíl rozpoutat diskusi nad problémy, jejichž existenci se pokouší dokladovat. Pokud tato diskuse povede v blízké době k zahájení projektových příprav a následně ke změnám ve vzhledu prostoru Václavského náměstí a struktury kolejové sítě tramvajové dopravy v centru Prahy, bude účel vypracování mé diplomové práce i tohoto stručnějšího shrnutí naplněn.

Ing. Martin Šubrt, Subrt.Martin@seznam.cz
Neoznačené historické fotografie: Archiv DP

Poznámka redakce: Na podzim Dopravní podnik zadal studii prověřující znovuzavedení tramvajové dopravy na Václavském náměstí. O výsledcích studie vás budeme na stránkách DP-KONTAKTu informovat v dohledné době.



Vzhledem k blížícímu se vstupu do EU musí nutně dojít i ke změnám vzdělávacího procesu, a to zejména v oblasti profesního vzdělávání, neboť vzdělávání a profesní příprava jsou nezastupitelné pro podporu zaměstnanosti, sociální soudružnosti a osobní i profesní seberealizaci.

Je to velký úkol pro ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, kraje i obce, jakož i pro ostatní zřizovatele, kteří kromě momentálních problémů musejí vytvořit podmínky pro plně srovnatelné systémy počátečního všeobecného vzdělávání tak, aby jejich kompatibilita umožnila občanům volný pohyb a přesun nejen v pracovní sféře po ukončení vzdělání, ale i případné vzdělání v zemích EU dokončit.

Předpokládá se, že do roku 2010 budou kvalifikace získané v jednom místě uznávány v celé EU nejen pro zaměstnanost, ale i pro požadavky dalšího vzdělávání. Změny tedy čekají i oblast odborného vzdělávání. Nové pojetí sleduje zejména:

- přechod od osvojování si velkého objemu faktů k rozvoji klíčových životních dovedností,
- důraz na výuku vybraných oblastí, zvláště:
 - cizích jazyků,
 - informační gramotnosti,
 - občanské gramotnosti,
- vnitřní diferenciaci a individualizaci vzdělávání,

České školství a vstup do EU

d. v odborném vzdělávání rozvoj oborů s širším odborným profilem.

Do diskuse o odborném školství musí být nutně zapojeny organizace zaměstnavatelů i zaměstnanců, profesní sdružení, stejně tak i oborová ministerstva a orgány krajů. Předpoklad prvních návrhů je rok 2003, respektive 2004.

Komunikace v cizích jazycích je nezbytná pro prosperitu jednotlivce i celé společnosti v integrující se Evropě. Znamená to tedy, že v základním a učňovském školství musí být cizím jazykům věnována odpovídající pozornost a hodinové dotace se na tyto předměty již nyní zvyšují.

To úzce souvisí s kvalitou učitelů cizích jazyků i s preferencí aktivní komunikace ve výuce. V dalším časovém horizontu je cílem, aby maturant ovládal 2 cizí jazyky, absolvent učebního oboru pak nejméně jeden.

Další klíčovou změnou je důraz na rozvoj výuky informační gramotnosti a využívání informačních a komunikačních technologií.

Vzhledem k tomu, že klíčovými aktéry proměny škol jsou její učitelé, zvyšují se a mění nároky na jejich osobní a profesní kvality. Proto je další vzdělávání pedagogických pracovníků jedním z nejdůležitějších úkolů.

Současně je připravována i reforma maturitní zkoušky. Cílem změny je mimo jiné:

- snížení rostoucích rozdílů v kvalitě i obsahu a náročnosti maturitní zkoušky na jednotlivých školách,
 - zvýšení objektivitu a srovnatelnosti výsledků,
 - zvýšení vypovídací hodnoty maturitního vysvědčení jak pro zaměstnavatele, tak i pro vyšší odborné a vysoké školy.
- Nová maturitní zkouška má 2 části – společnou a profilovou. Všichni maturanti bez rozlišení druhů a typu škol vykonají ve společné části 3 zkoušky, a to:
- z českého jazyka,
 - z cizího jazyka,
 - volitelnou zkoušku (žák volí ze 4 možností).

Obsah a formu těchto zkoušek i kritéria hodnocení stanoví ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy.

V profilové části musí maturant složit rovněž 3 zkoušky. Určení obsahu je v pravomoci školy. Ke zkvalitnění by mělo dojít i u závěrečných učňovských zkoušek. V odborné části zkoušky bude preferována role klíčových partnerů, jakými jsou zejména profesní sdružení a zaměstnavatelé.

Předávání certifikátů v Hospodářské komoře



Foto: SOU

Spolu s oceňovanými žáky byli pozváni i jejich rodiče a zástupci školy. Hospodářskou komoru zastupoval ředitel odboru vzdělávání ing. Zdeněk Vršník, ministerstvo mgr. Pavel Kněnický.

Ředitel odboru vzdělávání ve svém projevu zdůraznil, že si Hospodářská komora vysoce cení dosažených velmi kvalitních výsledků žáků s tím, že bez podpory rodičů by jejich děti jistě takových výsledků nedosáhli. Vyslovil naději, že absolventi v oboru zůstanou a budou se podílet na obnově dobrého jména českých řemeslníků, a to zejména v souvislosti se vstupem České republiky do EU.

Po předání „Osvědčení“ jednotlivým žákům následoval i malý raut, při kterém se diskutovalo nejen o proběhlých závěrečných učňovských zkouškách, ale i o dalších profesních perspektivách.

A kdo byli ti nejlepší z naší školy?

Obor automechanik: David Anton

Obor mechanik elektronických zařízení: Jakub Kozel, Pavel Kostečka a Lukáš Vorlíček

Obor elektrikář pro silnoproud: Miloš Dvořák, Jaroslav Báča, Petr Melša, Michal Calta, Martin Šinkner, Tomáš Doležal a Lukáš Hypeš.

Obor autoelektrikář: Václav Kačer, Marek Kroupa, Martin Palik, Petr Štajner a Michal Volf.

Za školu se slavnostního aktu zúčastnil zástupce ředitele mgr. Václav Bareš, který převzal Osvědčení pro naši školu.

Slavnostní tečkou za ukončenými závěrečnými učňovskými zkouškami – v této chvíli již minulého školního roku – bylo vyhodnocení nejlepších absolventů jednotlivých oborů středních odborných učilišť celé České republiky.

Již několik let vysílá Hospodářská komora k závěrečným učňovským zkouškám své komisaře, kteří hodnotí nejen jejich úroveň v jednotlivých oborech, ale navrhnou i příznání Certifikátu Hospodářské komory nejlepším žákům.

To vše v součinnosti s ministerstvem školství.

V letošním roce probíhal slavnostní akt v novém sídle Hospodářské komory v Praze 9, v Kongresovém sále. A to se všim, co k takové slavnostní chvíli patří.



Technická knihovna informuje

V současné době je prováděna revize knižního fondu. Prosíme všechny čtenáře, aby se po obdržení výzvy dostavili do technické knihovny na prodloužení svých výpůjček. Revize skončí v polovině listopadu.

Technická knihovna dále zajistila objednávky periodik na rok 2004 podle požadavků jednotlivých odborných útvarů. O periodikách, která v příštím roce bude mít technická knihovna k dispozici, budeme čtenáře DP-KONTAKTu informovat na konci tohoto roku.

Dr. Marcela Stegurová

Řekni drogám ne!

Vychovávejme k zodpovědnosti! Tato výzva zní jako fráze a přitom jde o jeden z nejpodstatnějších preventivních faktorů. Právě problém zodpovědnosti za vlastní chování a postupně stále vytříbenější smysl pro přenášení zodpovědnosti na okolí je jednou z hlavních charakteristik vzniku drogového problému a závislosti.

Existuje dokonce model jakýchsi „drogových rodičů“ – tedy rodičů, kteří systémem výchovy jakoby přímo směřují dítě do budoucích problémů s návykovými látkami. Oproti očekávání nejde o rodiče zaneprázdněné, o tisíckrát omílaný prototyp dnešní „zaměstnané“ rodiny – ale právě naopak. Jde o rodiče pečující, přepěčlivé, přestarostlivé a příliš ochranné. Zkrátka – nic se nesmí přehánět.

Právě tento způsob výchovy, který zařizuje, ochraňuje, neustále hlídá a kontroluje (to všechno s pocitem, že „dávámě všechno“), může být velice rizikový. Nedá-

vá totiž dítěti možnost sebezprosasení, vytvoření si své pozice ve světě dospělých. Právě naopak.

Dává signál, že zodpovědnosti není třeba, protože všechno je předem zajištěno a rodiče se vždy postarají. Při skutečném vzniku drogového problému se tyto postoje rodičů vůči dítěti stále prohlubují a místo aby napomáhaly, situaci zhoršují, respektive neumožňují její řešení. Obranou proti budoucím problémům s návykovými látkami jsou jasně stanovené hranice zodpovědnosti, vždy uměřené věku. Tohle je tvoje věc. Za to jsi zodpovědný. Podaří se? Dobře. Nepodaří? Následuje příslušný postih. Zodpovědnost dále trvá, po neúspěchu ji nepřebírají rodiče.

Je jistě velmi obtížné udržet v obdobných postupech správnou míru. Nezatěžovat málo ani příliš. Stanovit jasné limity v chování a na dodržování stanovených podmínek trvat. Jde ale o postoje, které se vyplátí.

-sou-

Causa polokošile

Poznámka redakce: Již v polovině října internetová prezentace OSPEA napadla DP-KONTAKT, resp. jeho šéfredaktora, že článek pana Ďurana bude zkrácen a uveden v neúplné podobě. Redakce musí zprávy uvedené na internetu demontovat. Pan Ďuran o svém příspěvku se šéfredaktorem nehovořil. Redakce nikdy neměla záměr jeho příspěvek krátiť či jinak upravovat. Čtenářské obci ho předkládáme v doručené verzi.

S počátkem roku 2004 vstoupí v platnost 2. dodatek ke Směrnici generálního ředitele č. 25/2001 upravující předpis o ústrojové kázní. Nebyl jsem zdaleka sám, koho v tomto materiálu zaujaly jediné dva řádky – totiž ty, které se týkají časového omezení používání polokošile; to je ta tmavě modrá věc s logem na levém rameni, kterou někteří řidiči nosí na horní polovině těla (a mnozí tak činí i po celý rok), která vypadá jako tričko. Asi proto, že je to tričko.

Není to tak dávno, co si ji řidiči pražské MHD mohli obléci poprvé. Ne všichni šoféři se cítí dobře v košili a kravatě, takže mít na sobě ve službě triko uvítali. A napak: už je to tak dávno, že někteří z řidičů – novou výstrojovou součástí doslova očarování – košile zrušili, pořídili si polokošile a v současnosti ve svém „pracovním šatníku“ nic jiného nemají.

A teď tohle...

Ale proč?

Důvodů – ať racionálních nebo ne – mě napadá hned několik:

Přestože je Dodatek nařízením generálního ředitele a ten jej podepsal, pochybuji, že je sám jeho autorem. Nevěřím dokonce ani tomu, že jej vůbec četl – což je velmi sympatický zlozvyk a vědět o něm v únoru Dub, určitě by podstrčil Houfkoví malou abdikáčku a všichni bychom naspali minimálně o jednu noc více. Nepsal-li však elaborát pan generální, musel ho zplodit podřízený úředník, který pravděpodobně dlouho nevykázal smysluplnou činnost. A ta se, jak všeobecně známo, v práci vyvíjet má.

Může také jít o dojemnou starost nadřízených

o zdravotní stav řidičů. Posloupnost krátkých rukávů – dlouhý nos – neschopenka má svou logiku. Ta ovšem končí v okamžiku, kdy se časové omezení nošení triček nevztahuje i na košile s krátkým rukávem.

Zatřetí k tomuto nařízení mohla vést nebláhá finanční situace Dopravního podniku, způsobená například přestavbou tramvajové smyčky na Smíchovském nádraží ještě před její kolaudací nebo drobnými zaváháními a vcelku zanedbatelným nepořádkem v ochranném systému metra, díky němuž se účet za škody po loňských povodních drobátko protáhl. Takových příkladů bychom našli u DP pravděpodobně ještě několik. Umím si představit, že minimálně ti, kdo už žádnou košili nemají a do ledna ji nafasovat ani nestačí, protože letos oděvní body prostě vyčerpali, tak právě tito řidiči začnou být nejprve upozorňováni a posléze i finančně postihováni za nedodržování upraveného předpisu. Jenže to kýženě miliardy do pokladny firmy nepřinese.

Může to být také docela prozaičtější – oděvní sklad DP je od půdy po sklep narváván služebními košilemi, jejichž odbyt se s příchodem triček poněkud zpomalil. Ale ani to mi nesejde, protože pouhé časové omezení na masový fasaňák košilí stačit nebude. Trička by bylo potřeba zakázat úplně.

Zapáté – estetické důvody. Ruku na srdce, světlá košile, dokonce pilotka, kravata na krku, blyštící se spóna – to je trochu jiná káva než utahané triko. Ovšem je-li právě tohle důvodem, že polokošile v létě ano a v zimě nikoli, je to nařízení zase polovičaté, protože půl roku vypadat a půl roku ne, to také nebude to pravé ořechové.

Další možnost: vedení DP chystá na své zaměstnance nějaké „šmėčko“, nějakou levotu a potřebuje zaměstnat odbory, aby se v tom příliš nevtaly.

Nebo – to je zasedmé a zaposlední – nic, co jsem doposud vyjmenoval, neplatí. Nejde o nic jiného než o obyčejné buzerare. Už Josef Švejk tvrdil, že „přísnost musí bejt“ a nechal si vyplachovat střeva žádaje, aby tak bylo činěno pořádně.

Dívá-li se vedení DP na své zaměstnance jako obřec Grünstein na pacienty c. k. polní nemocnice, pak celé to nešťastné nařízení chápu. Navrhují k tomu zřídit nový odbor (jeden navíc se ztratí) určený výhradně k potírání ústrojové nekázně. Přechtíme-li si totiž předpis, který nám nařizuje, jak a co a kdy smíme a nesmíme nosit a mít zapnuté a uvázáno, a to ještě nakolik, zjistíme, že taková instituce je pro udržování stanoveného stavu prostě nezbytná. Jejím vedoucím bych jmenoval pana Hoskovce, který už kdysi a o své iniciativě kontroloval ustrojenost své podřízené tak horlivě, až skončil před soudem.

Možná se ale mýlím. Hledí-li DP na svého zaměstnance jinak než jak jsem uvedl, asi by jeho vedení mělo své stanovisko přehodnotit. Snad by pomohlo, kdyby také ti, kdo podobná nařízení tvoří, chodili v uniformě. Snad kdyby si i tisková mluvčí nechala firmou XENA vzít míry a posléze ušít slušivý kostýmek, který by korespondoval se stylem oděví ostatních, uniformovaných zaměstnanců DP, vypadala by v televizi tak, že patří ke společnosti a ne že právě přiletěla z Baham; kdyby i pan generální ředitel byl fotografován novináři v uniformě s hroudami zlata na výložkách, jeho důstojenství by tím nijak neutrpělo a možná právě naopak.

Potom by se v předpisu o ústrojovací kázní objevovalo třeba i méně nesmyslů. Neboť časové omezení používání polokošil nesmysl je.

Asi by našim nadřízeným mělo jít o to, aby se řidiči, kteří jsou během svých směn vystavováni mnoha stresovým situacím, cítili v práci dobře. Toto nařízení to mnohým odpírá. Takže nakonec je asi jenom dobře, že jde jen a jen o hadry. Přicházet totiž s podobnými nápady lidé z odboru dopravy, to by bylo ran...

Ještě ta norma neplatí – ještě stále je čas. A nejde tu jen o nespokojenost části tramvajáků, tady se dusí (a já si myslím, že zcela oprávněně) lidé nepoměrně víc. U elektrických drah brouzdá po zovozných služebních hlášení protestující proti tomuto omezení a třeba ve Strašnicích je podepsali nejen někteří z výpravčích, ale neohroženě tak učinil i šéf celé provozovny. Možná to k něčemu bude.

A nebo budeme zase švejkovat.

Pavel Ďuran, člen FRT

Jízdenky v metru

Rád bych reagoval na článek autora, písčícího pod značkou -bda-, z říjnového DP-KONTAKTu v rubrice Vlastníma očima – Příklady.

Autor se zde kromě jiných zajímavých věcí zamýšlí nad prodejem jízdenek ve stanicích metra. Pokusím se o pohled na tuto problematiku očima provozního zaměstnance, zajišťujícího tento prodej.

Nejprve bych rád zmínil, že v podstatě se zavedením stálého prodeje jízdenek ve všech stanicích metra souhlasím. Pracovníci jízdenky ale neprodávají proto, že by nechtěli, ale proto, že jim k tomu zatím nikdo nevytvořil odpovídající podmínky. Pokud budu chtít prodávat jízdenky, a týká se to mne osobně, jelikož jsem také dozorčí stanice, musím si první sadu jízdenek koupit za své peníze. Toto je asi největší problém, protože při počtu druhů jízdenek a nemožnosti koupit si menší počet, než je 1 balík, je investovaná částka dost vysoká. Tím se dostávám k další otázce, a tou je prodej jízdenek na „periferních stanicích“. Jestliže mi v jízdenkách bude ležet

několik tisíc korun a má provize z prodeje činí 5 % z obrátu a je vyplácena v hrubé mzdě, je asi pochopitelné, že to nebudu dělat. Další věcí je, jaké druhy jízdenek by se měly prodávat. Kolegové z o. z. Autobusy to mají vyřešené velice dobře. Řidiči prodávají pouze 2 druhy jízdenek, formou doplňkového prodeje, za 15 Kč a 9 Kč. V metru jsou k dispozici 24 hodin denně v provozu automaty, tak nevím, proč by to také nemohlo fungovat v metru.

Postřehy autora o automatech a jejich rychlosti jsou pravdivé, ale nemyslím, že je pro turistu nemožné, počkat několik minut na výdej jízdenek. Otázkou zůstává, zda by nebylo dobré zajistit automaty na bankovky. Vysvětlit našim klientům, že nemáte jízdenky ani drobné, je velice složité. Zmínovaná „povedená cedulka“ na okně dozorčího také není moc povedená. Není z ní na první pohled jasné, zda jízdenky máte nebo ne.

Závěrem bych rád uvedl, že tento článek je určen nejen pro všechny čtenáře, ale především pro pracovníky odpovědné za tuto oblast. Překážek při zavádění stálého prodeje je samozřejmě více, ale na stránkách našeho časopisu je bohužel nevyřešime. Mým cílem bylo podívat se na tuto otázku nejen očima cestujícího, ale hlavně očima našich kolegů.

Lubomír Šmíd, dopravní úsek o. z. Metro

Od roku 1999 dodává Karosa autobusy s pevnou přední nápravou oproti předchozím polonápravám. Tato pevná náprava na nerovné vozovce tluče do karosérie. Tlučení, dunění, bubnování se projevuje skoro stále během jízdy. Dovedete si určitě představit, jak to znepříjemňuje řidičům pracovní podmínky. Už si této nepříjemné záležitosti všimají i cestující s poznámkami „snad se ten vůz nerozpadne“. U autobusů, které mají najeto hodně kilometrů, to je ještě horší. Pravděpodobně se jedná o konstrukční vadu uložení nápravy.

Když se sypou brambory...

V našich dílnách o problému vědí, ale nejde s tím prý nic dělat. U letošních dodávek autobusů se stále tato vada projevuje. Překvapuje mě, že za čtyři roky nikdo u výrobce nepožadoval problém nějakým způsobem řešit. Bylo by dobré, kdybyste využili vašeho vlivu a obrátili se na kompetentní místa v DP a konstruktéry

z Karosa a požadovali změnu uložení nápravy. Tuhou nápravu měl autobus RTO nebo Ikarus a nápravy byly nehlukné. Není možné čekat až do ukončení výroby autobusů řady B 951, B 941E, B 961 a podobně.

Věřím, když bude dobrá vůle, konstruktéři najdou určitě nějaké řešení, jak tuto vadu odstranit.

Rudolf Tichý, o. z. Autobusy

Prodej jízdních dokladů na vysokých školách

Jak jsme již několikrát v DP-KONTAKTu informovali, jsou jízdenky s volitelnou dobou platnosti postupně využívány ve stále větším rozsahu. Z důvodu minimalizace front při nákupu jízdních dokladů v předprodejní síti metra přistoupil Dopravní podnik k jednání s vysokými školami o možnosti prodeje jízdních dokladů přímo na vysokých školách, o možnosti prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti přímo na průkaz příslušné vysoké školy jako doklad nahrazující průkazku PID.

Od září roku 2001 se úspěšně prodávají 30 a 90denní kupony s volitelnou dobou platnosti ve Výpočetním a in-

formačním centru Českého vysokého učení technického. K 15. říjnu letošního roku bylo na tomto místě prodáno celkem 54 316 časových jízdenek. Na průkazy studentů ČVUT je možné koupit tyto jízdenky i v celé prodejní síti firmy Šoch a v budově Centrálního dispečinku, v ulici Na Bojišti.

Od února 2003 jsou časové jízdenky s volitelnou dobou platnosti prodávány i ve Studijním a informačním centru České zemědělské univerzity, zde bylo prodáno k 15. říjnu celkem 1 521 těchto kuponů. Prodej v ostatní prodejní síti se připravuje.

Od září 2003 byl zahájen prodej časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti na průkazy Vysoké školy ekonomické v celé distribuční síti firmy Šoch a v budově Centrálního dispečinku. Prodej přímo v budově Vysoké školy ekonomické se připravuje.

V jednání je možnost prodeje kuponů s volitelnou dobou platnosti na průkazy Karlovy univerzity. V současné době lze průkaz studenta Karlovy univerzity použít jako doklad k prokázání nároku na slevu (nahrazuje potvrzení školy na žádance o vydání průkazky PID).

Odbor odbytu a tarifů MHD

Spotřeba motorové nafty je jednou z hlavních nákladových položek, která výrazným způsobem ovlivňuje hospodářský výsledek Dopravního podniku. Ceně motorové nafty je v naší společnosti dlouhodobě věnována odpovídající pozornost. Hlavní snahou je odebrání motorové nafty s příslušnou kvalitou a s nejnižší možnou cenou. V minulosti byly dodávky motorové nafty zabezpečovány od výrobce – České rafinérské, a. s. nebo od dodavatele s nejnižší prodejní přírážkou. Od roku 2000 probíhá veřejná obchodní soutěž na dodavatele motorové nafty pro Dopravní podnik a současným dodavatelem je společnost Benzina, která zabezpečuje přepravu motorové nafty prostřednictvím firmy Petrotrans.

V letošním roce je situace na světovém trhu v obchodě s ropou velmi složitá. Trh reaguje již na různá politická prohlášení a slovní intervence, a tak prodejní

Letošní vývoj cen motorové nafty

cena na burzách je nesmírně rozkolísaná a mění se skokem téměř každým dnem.

Za této situace se velmi osvědčila obchodní smlouva mezi Benzinou a Dopravním podnikem, která je koncipována s týdenní platností ceny a s trváním od úterý 00.00 hodin do 24.00 hodin v pondělí následujícího týdne. Za této situace provádí odpovědný pracovník Správy systému zásobování o. z. Autobusy každý pátek propočít odborné prognózy, jak se asi trh s naftou bude v příštím týdnu vyvíjet. Po zhodnocení všech aspektů pak vydává vedoucí Správy systému zásobování již v pátek pokyn k nákupu motorové nafty. Pokud předpokládáme stoupající trend ceny motorové nafty, pak nakupujeme motorovou naftu do plných

nádřezí, které mají k dispozici jednotlivé garáže, ještě za stávající současně platnou cenu. Až za cenu nově očekávanou, která bude platit od úterý, nakupujeme motorovou naftu za předpokladu klesajícího trendu ceny motorové nafty.

I když zde existuje reálné riziko, že cena se může vyvíjet odlišně, než se předpokládá, doposud se tak nestalo. Řízením „nákupu v pravý čas“, se podařilo od počátku letošního roku v oblasti spotřeby motorové nafty uspořít částku více než 6 milionů korun. Tímto postupem se alespoň částečně daří eliminovat nepříjemně vysokou cenu nafty, která se v současné době vrací až k hranici šestnácti korun za litr nafty.

Za technický úsek o. z. Autobusy Ing. Václav Purnoch

Vandalismus odrazuje uživatele autobusů a vlaků

Zločin ve vlacích a autobusech je překážkou v úsilí vlády, která chce přesunout uživatele silniční dopravy do veřejné dopravy. Díky vandalismu a přečinům je v dopravní síti každý rok na opravy třeba více než 250 milionů liber (téměř 12 miliard korun; 1 libra = 47 Kč).

Studie charitativní instituce Nacro, zaměřené na snižování zločinnosti, říká, že vandalismus v dopravě způsobuje zpoždění a odrazuje uživatele silniční dopravy od toho, aby se přesunuli na kolejovou dopravu nebo autobusy.

Průzkum prováděný mezi cestujícími ukázal, že 5 % uživatelů veřejné dopravy bylo ohrožováno, 4 % oloupení a s 12 % bylo hrubě zacházeno.

V průběhu let 2001 až 2002 bylo na železnici zabito více než 200 lidí a 53 % vlaků muselo být z důvodů

vandalismu zastaveno. Minulý rok bylo na železnici spácháno téměř 60 tisíc zločinů a řada dalších nebyla oznámena.

Vandalismus stál společnost Stagecoach v oblasti města Manchester asi 500 tisíc liber a odstranění graffiti stojí městské části Londýna a provozovatele dopravy asi 13 milionů liber ročně.

Londýnské metro odhaduje, že na odstranění poškozených a poškrábaných skel svých vozů metra potřebuje 10 milionů liber.

Helen Eastonová, redaktorka Daily Telegraph, říká: „13 milionů uživatelů se spoléhá na vlaky a autobusy, aby se dostali do práce, a je pro ně životně důležité, aby se veřejná doprava nestala nebezpečným místem. Pokud je bezpečná a spolehlivá, je klíčem k odstra-

nění současných dopravních potíží v našich čtvrtích a městech.“

Článek apeluje na městské rady a provozovatele dopravy, aby navrhly strategii boje proti zločinu, která by se zaměřila hlavně na mladé lidi a aby usilovaly o snížení vandalismu a násilí.

„Mladí lidé jsou jak delikventy, tak obětmi zločinů a antisociálního jednání“, říká redaktorka. Přijetí takových opatření, jako je nabídka prostorů, kde se mohou mladí lidé realizovat a kreslit graffiti na zdi nebo sami je odstraňovat, určitě pomůže.“

Ve Francii například mají školní autobusy pomalované návrhy, které vytvořili mladí příznivci graffiti. Ty již nejsou vandaly napadány.

Podle Daily Telegraph zpracoval -nov-



První popovodňový parník pražské podzemky se setkal s pozitivním ohlaselem, proto se pořadatelé rozhodli pokračovat ve společenských akcích pro zaměstnance nejen o. z. Metro.

„Dali jsme dohromady veškerou kritiku, podněty, názory, nabídky i požadavky, a rozhodli jsme se, že stojí za to pokusit se o pozvolné pokračování těchto akcí,“ vysvětluje pořadatel Miroslav Jirásek. „Prozatím jsme domluveni na dvou komponovaných večerech maximálně pro 150 účastníků s živou a reprodukovatelnou hudbou, doplněnou příjemným zpestřením v podobě tanečních kreačí.“

Začínají taneční večery

První společenský večer je na programu v pondělí 10. listopadu se začátkem v **19.22 hodin** (+/- běžná tolerance grafikonu 1 minuta) v michelském Hudebním klubu Kačer. „Prvním bodem programu bude ve 20 hodin vystoupení skupiny Pepy Pilaře, výpravčího z kačerovského depa. Potom máme připravena další překvapení, věřím, že o dobrou zábavu bude postaráno,“ doplňuje Jirásek.

Vstupenky v přijatelné ceně **50 Kč** budou v prodeji při vstupu do Hudebního klubu Kačer (Praha 4 – Mich-

le, zastávka autobusu Na Návrší) v den konání **od 18.30 hodin**. Pospěšte si, kapacita sálu není největší.

Druhým počinem bude předvánoční besídka. „Přesný termín zatím není znám, ale předpokládáme, že se druhý sedánek s hudbou uskuteční v týdnu od 15. prosince,“ spřádá plány Jirásek. O hudební doprovod by se měla postarat skupina Spřáhlou.

Bližší informace o připravovaných kulturních akcích vám poskytne nezávislá sekce intranetu o. z. Metro „Křtkův svjet“.

-bda-

KULTURNÍ TIPY NA LISTOPAD

FILM

Láska nebeská

Další kousek pro milovníky romantických komedií ve stylu filmů Čtyři svatby a jeden pohřeb, Notting Hill nebo Deník Bridget Jonesové. Režijní debut scénáristy právě těch tří výše zmíněných snímků nás zavede do předvánočního Londýna, kde láska způsobuje chaos, kam se člověk podívá. Od nově jmenovaného ministerského předsedy, který se zamiluje 30 vteřin poté, co vejde do úřadu na Downing Street, až po smolařského prodáváče sendvičů, který nemá s dívkami ve Velké Británii prostě štěstí a raději proto odjíždí; od spisovatele, který dostal košem a vyrazí raději do jižní Francie, až po stárnoucí rockovou hvězdu, která se snaží o comeback za každou cenu; od nevěsty, které dělá starosti nejlepší přítel jejího muže, až po ženu, které dělá starosti její manžel; od chlapce, který se zakoukal do nejkrásnější dívky ve škole, až po jeho nevlastního otce, který se zakoukal do Claudie Schiffer.

To vše s herci jako jsou Hugh Grant, Emma Thompson nebo Rowan Atkinson.

Premiéra 20. listopadu.

Druhá strana postele

Jeden z nejuspěšnějších španělských filmů poslední doby co do přízně domácích diváků vzbudil velký zájem též na Mezinárodních filmových festivalech v Torontu, Moskvě a v Miami. V letošním roce film získal několik nominací na prestižní španělskou cenu Goya (mj. nejlepší film, nejlepší režie, nejlepší herec a nejlepší herec a herečka ve vedlejší roli) a zvítězil v kategorii „Nejllepší

zvuk“. Režisér Emilio Martínez Lázaro natočil ve stylu úspěšných muzikálů úsměvný příběh dvou mladých, atraktivních párů, které si tajně vymění své partnery a čím dál více se zamotávají do drobných podvodů a lží. Jediná místa, kdy se „hrdinové“ filmu chovají statečně a upřímně, jsou taneční a hudební vstupy, které nenapadně posouvají děj kupředu.

Premiéra 20. listopadu.

HUDBA

I na listopad se připravuje celá řada zajímavých hudebních událostí a neděláme si iluzi, že bychom je tu všechny vyjmenovali. Vezměme si tedy alespoň jejich stručný výběr chronologicky za sebou. S ohledem na to, kdy DP-KONTAKT vyjde, zaměříme svou pozornost až na akce konané po 10. listopadu a začít můžeme hned v úterý 11. listopadu, kdy se ve velkém sále Lucerny v rámci **Etnofestu** představí mimo jiné Ida Krelarová, Hradišťan, Zuzana Lapčíková nebo Fen Jün-Song z Číny.

V pondělí 17. listopadu čekají pamětníky a přívržence hard rocku v T-Mobile Aréně „klasiici“ **Deep Purple** (propagují zde své nové album Bananas) a tentýž den se v Paláci Akropolis představí irští mistři tvrdé kytary **Therapy?** Ve středu 19. listopadu přivítá velký sál Lucerny účinkující **koncertu zorganizovaného k 65. narozeninám skladatele Karla Svobody** (vystoupí mimo jiné Helena Vondráčková, Karel Gott, Lucie Bílá, Hana Zagorová, Petr Muk, Iveta Bartoňová, Jiří Korn, Marta Kubišová, Bohuš Matušík, Leona Machálková, Karel Černocho, Ilona Csáková, Eva Pilarová, Black Milk, Lešek Semelka, Petra Janů, Václav Neckář, Věra Špinarová, Jiří Suchý).

V sobotu 22. listopadu můžete mimo jiné vybírat

z koncertu legendárního člena Velvet Underground **Johna Calea** v Paláci Akropolis a koncertu k 5.narozeninám souboru **Mig 21** s Jiřím Macháčkem za mikrofonem v Malé sportovní hale na Výstavišti. Hned v pondělí 24. listopadu předvede v Paláci Akropolis britský soubor spíše alternativní psychedelickou elektroniku **The Legendary Pink Dots**. Od 26. listopadu bude probíhat tradiční festival nazvaný Alternativa 2003. Zajímavé akce v rámci tohoto festivalu se odehrávají v Divadle Archa – v pátek 28. listopadu by se tam měli představit kontroverzní slovinští **Laibach**, 29. listopadu by mělo divadlo patřit nesmírně zajímavé táborské hudební alternativní scéně (**Sabot, Deverova chyba, C, Some Other Place**) a 30. listopadu by tu skupina **Jablkoň** měla představit svůj projekt se symfonickým orchestrem brněnské konzervatoře a hosty jako třeba Radúza, Jaroslav Svěcený nebo Filip Spálený. Pro ty, kteří mají zase třeba blízko k trochu jinému stylu hudby, ještě na závěr – na dvou koncertech ve dnech 29. a 30. listopadu pokřtí v Paláci Akropolis své nejnovější album Etnopicture **Dan Bárta a Illustratosphere**.

DIVADLO

Národní divadlo připravilo na 20. listopad zajímavý baletní projekt. Na hudbu Petra Maláka a libreto Libora Vaculíka (jenž je zároveň také choreografem a režisérem) vzniklo tanečně-hudební představení z Říma na přelomu 15. a 16. století, Lucrezia Borgia. Příběh zavede diváky do tajemného příšeří papežského dvora, lesku knížecích hradů, politických intrik, milostných dobrodružství opředěných dráždívkami pověstmi a dohady... Ve středu dění stojí Lucrezia Borgia. Na jedné straně něžná a nezáludná dívka, na straně druhé zhyřlalá milenka vlastního bratra a nenávidná vražednice...

Mimochoodem, v jedné z možných alternativ zpívá v roli Lucrezie i Bára Basiková (tančit ale budou členové Baletu Národního divadla).

-mis-

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

V říjnovém čísle DP-KONTAKTu jsme vás, vzhledem k vašim četným dotazům, informovali o změnách, které by měl obsahovat novelizovaný důchodový zákon. Zákon ještě schválen nebyl, původní návrh byl opět pozměněn, ale ani to ještě nemusí být konečné znění.

▪ **Zvýšení věkové hranice pro vznik nároku na starobní důchod.** Navrhuje se zvyšovat věkovou hranici i po roce 2006, a to stejným způsobem jako dosud, t. j. o 2 měsíce u mužů a o 4 měsíce u žen. Muži a bezdětné ženy by měly po roce 2012 odcházet do důchodu v 63 letech, ostatní ženy podle počtu vychovaných dětí v rozmezí 60 až 62 let (1 dítě 62 let, 2 děti 61 let, 3 a více dětí 60 let). Z návrhu bylo zatím vypuštěno sjednocení věkové hranice mužů a žen bez ohledu na počet vychovaných dětí na 63 let.

▪ **Omezení možnosti odchodu do předčasného starobního důchodu dočasně kráceného.** Navrhuje se zrušit možnost odejít do tzv. dočasně kráceného předčasného starobního důchodu až o 2 roky dříve z důvodu nezaměstnanosti – evidence nejméně 180 dnů na Úřadu práce. Možnost odchodu do dočasně kráceného předčasného důchodu z důvodu plně či částečné invalidity by měla být opět zachována. Trvale krácený předčasný starobní důchod až o 3 roky dříve by neměl doznat změn.

▪ **Zápočet doby studia do 18 let věku zůstává zatím beze změny, započítávalo by se studium do 18. roku věku celé – bez omezení.** Z návrhu vypuštěno postupné krácení zápočtu studia do 18. let věku.

▪ **Doba studia po 18. roce věku.** Navrhuje se hodnotit maximálně 6 let studia po 18. roce věku, a to pouze

80 %. Ze 6 let studia bude započteno pouze 4,8 roku.

▪ **Nové podmínky účasti osob samostatně výdělečně činných (OSVČ) na důchodovém pojištění.** Navrhuje se, aby OSVČ, které samostatnou výdělečnou činnost vykonávají jako svou hlavní činnost, byly vždy (bez zřetele na výši dosahovaného příjmu) účastny důchodového pojištění a platily pojistné na důchodové pojištění alespoň z minimálního vyměřovacího základu. OSVČ, jejichž samostatná výdělečná činnost má povahu vedlejší činnosti vzhledem k dosahovaným příjmům ze zaměstnání nebo při pobírání starobního či plného invalidního důchodu, při studiu a podobně, by byly nadále účastny důchodového pojištění v závislosti na dosahovaném příjmu.

▪ **Přestalo by se sledovat 2leté období po vzniku nároku na starobní důchod.** Dosud bylo omezení výdělku při současném pobírání důchodu na dvojnásobek životního minima (8 200 Kč). Podmínkou podle nového návrhu má být při souběhu starobního důchodu a mzdy pouze sjednání pracovního poměru na dobu určitou, ale maximálně na dobu 1 roku.

Z výše uvedeného vyplývá, že nemusíte mít obavy z razantních změn v roce 2004 a z toho vyplývajících dotazů, zda odejít do důchodu ještě v roce 2003 nebo až v roce 2004. Co se týká valorizace všech dosud vyplácených důchodů (starobních, plně i částečně invalidních, vdovských, vdovečských a sirotčích) nebo ještě do 31. prosince 2003 přiznaných, tak byla schválena valorizace dle Nařízení vlády č. 337/2003 Sb., ve výši 2,5 %, počínaje lednovou splátkou těchto důchodů. V minulém čísle bylo uvedeno zvýšení ve výši 2 %, podle původního návrhu. Kdo bude žádat o důchod až od 1. ledna 2004

a kdykoliv později, bude mít tuto valorizaci započtenou v nových koeficientech pro rok 2004. Tyto nové koeficienty pro výpočet důchodů pro rok 2004 již máme k dispozici. Při porovnání výpočtu důchodů ještě v roce 2003 ve srovnání s výpočtem od ledna 2004, je výpočet pro rok 2004 příznivější.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a 2004, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2002 + leden až říjen 2003, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na Vaši adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

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

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

Odškodnění pracovního úrazu, druhy náhrad a jejich zdaňování

Každý zaměstnavatel, který má alespoň jednoho zaměstnance, musí být povinně pojištěn pro případnou odpovědnost za škodu při pracovních úrazech a nemocích z povolání svých zaměstnanců. Pojištěný zaměstnavatel pak má právo, aby pojišťovna za něho uhradila poškozenému zaměstnanci škodu.

Zaměstnanci, který utrpěl pracovní úraz nebo u něho byla zjištěna nemoc z povolání, přísluší:

- náhrada za ztrátu na výdělků po dobu pracovní neschopnosti a náhrada za ztrátu na výdělků po skončení pracovní neschopnosti (zdanitelný příjem ze závislé činnosti),
- náhrada za bolest a ztížené společenské uplatnění (příjem osvobozený od daně z příjmů),
- náhrada za účelné vynaložené náklady spojené s léčením (příjem osvobozený od daně z příjmů),
- náhrada věcné škody (příjem osvobozený od daně z příjmů).

Náhrada za ztrátu na výdělků se posuzuje jako zdanitelný příjem ze závislé činnosti. Plátce příjmu, tj. osoba, která náhradu za ztrátu na výdělků vyplácí,

má povinnost srazit z těchto příjmů zálohu na daň nebo konečnou srážkovou daň.

Jestliže náhradu za ztrátu na výdělků vyplácí zaměstnavatel (to znamená, že pojišťovna náhradu škody zaměstnanci nevyplácí, ale poukáže ji zaměstnavateli), náhrada se zdaní společně s běžnou mzdou zaměstnance.

Jestliže náhradu bude vyplácet zaměstnanci pojišťovna, zdaní ji pojišťovna, a to takto:

- nepřesáhne-li vyplacená náhrada 3 000 Kč hrubého v měsíci, srazí se konečná srážková daň 15 % a poplatník se o tento příjem po skončení roku již nemusí starat,
- přesáhne-li vyplacená náhrada stanovený příjem 3 000 Kč v měsíci, srazí se záloha na daň ve výši nejméně 20 % zdanitelné mzdy a poplatník musí podat po skončení roku daňové přiznání.

Jak se posoudí náhrada za ztrátu na výdělků za nepracovní úraz vyplacená zaměstnanci z jeho komerčního pojištění?

Náhradu za ztrátu na výdělků z komerčního po-

jištění odpovědnosti za škodu nelze kvalifikovat jako příjem ze závislé činnosti, přesto, že výše této náhrady, respektive její výpočet, se odvíjí od ušlé mzdy na základě potvrzení zaměstnavatele o výši zdanitelné mzdy. Na vyplacení náhrady má zaměstnanec nárok podle občanského zákoníku (nikoli podle zákoníku práce) a z hlediska zdanění půjde o příjem patřící do daňového přiznání do § 10 – ostatní jednorázové, nahodilé příjmy. Pokud bude náhrada menší než 4 000 Kč za rok, nemá zaměstnanec povinnost podat daňové přiznání, a přijímá náhrada se v souladu se zákonem vlastně nezdaní.

Příklad: Lázeňské zařízení se pojistilo na odpovědnost za škodu, kterou mohou utrpět lázeňští hosté. Pojistnou událostí bude úraz, k němuž dojde na špatně udržovaném chodníku v majetku lázně.

Pojišťovna uhradí nemocné fyzické osobě náhradu za škodu na majetku (např. zničený oděv – osvobozeno od daně) a náhradu za ztrátu na výdělků – zdanitelný příjem dle § 10 do daňového přiznání.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Jubilejní padesáté pokračování internetového seriálu začneme malou hádankou. Když je nemáte, chcete je, když je máte, chcete je ještě více – co je to? Inu samozřejmě, jsou to peníze, jeden z nejužasnějších a asi i nejvíce proklínaných vynálezů lidstva; vždyť kdo by je občas nemiloval nadevše a občas z hloubi duše nenáviděl? Dnešní díl putování po zajímavých internetových adresách je věnován právě široké peňěžní tematice – provede vás světem velkých financí i malých obyčejných peněz a někomu možná poskytne cennou radu, jak s vydělanými bankovkami a mincemi co nejlépe naložit.

Je-li něčeho na českém internetu dostatek, pak jsou to velké a dobré finanční servery. Na prvním místě je třeba jmenovat server Finance.cz, jenž sídlí na eponymní adrese www.finance.cz. Jeho návštěva se rozhodně vyplatí všem, kteří se zajímají o nejlepší zhodnocení svých peněz. Najdou tu deset hlavních sekcí (kapitálový trh; bankovníctví; bydlení; pojištění; peníze; leasing a splátky; daně; ekonomika; firmy; online prodej) s kompletním servisem – u každé z nich figuruje přehled a znění všech souvisejících zákonů

a vyhlásek, aktuální zpravodajství, přehledně uspořádané klíčové informace, a tam, kde je to možné, pak nechybí kalkulatory (můžete si např. vypočítat, kolik se životním pojištěním ušetříte na daních) a srovnání nabídek jednotlivých finančních ústavů. Fulltextové vyhledávání a denní aktualizace jsou stejně jako výborná grafika naprostou samozřejmostí. Ne náhodou jsou tyto stránky držitelem výroční ceny Zavináč 2002 v kategorii „nejlepší stránky o financích“.

Ani další velké finanční servery se nemusí za nic stydět. Mají vesměs stejnou či podobnou strukturu jako Finance.cz a poskytují taktéž řadu cenných rad, kalkulatory (např. pro výpočet čisté mzdy nebo výše důchodu), aktuální ekonomické zpravodajství, srovnání finančních produktů atd. Pokud hledáte odpověď na nějakou otázku stran financí, vyplatí se navštívit více serverů a získané informace srovnávat. A které servery to jsou? Určitě lze doporučit FinWeb.cz na adrese www.finweb.cz – jde o finanční web projektu iHNed a Hospodářských novin – dále pak server Měsíc.cz na adrese www.mesec.cz (oceníte zejména jeho přehlednost) a taktéž Peníze.cz na adrese www.penize.cz.

Vedle velkých serverů s širokým portfoliem témat a služeb existuje řada menších a specializovaných finančních serverů. Velmi cenné jsou zejména stránky zabývající se daňovou problematikou. Na internetu jich existuje vícero; formuláře pro daňové přiznání včetně pokynů pro jejich vyplnění získáte např. na adrese <http://zdaneni.hyperlink.cz>, cenné rady a komentáře lze pak najít třeba na stránkách www.du.cz (Daně & Účetnictví), kde si můžete objednat bezplatně zaslání aktuálních informací z oblastí daní a účetnictví na váš e-mail.

S internetem máte samozřejmě nadosah i informace o sféře velkých peněz, globálních trzích a světových burzách. Angličtináři mohou začít se studiem aktuálního vývoje světové ekonomiky kupříkladu na stránkách britských Financial Times na adrese www.ft.com, nebo se podívat na internetovou podobu respektovaného listu The Wall Street Journal na adrese <http://online.wsj.com>. Němčináře pak určitě potěší deník Handelsblatt na adrese www.handelsblatt.com. Snaž se vám z finančních výšin nezamotá hlava.

mš

31. část Střížkov

Střížek či Strížek – to bývala kdysi zdrobnělina osobního jména Střez, což byla zkrácená obměna jmen Střezivoj nebo Střezimír. Jméno Střížkov tedy původně mělo význam „Střížkův dvůr“. První zprávy o dvoře toho jména pocházejí z roku 1228, kdy patřil svatojiřskému klášteru na Pražském hradě. Jako mnoho nemovitostí v okolí Prahy byl i Střížkov na počátku husitského hnutí zabrán Pražany, kteří ho v roce 1421 prodali do soukromého vlastnictví, a v dalších desetiletích se tu vystřídalo několik majitelů a nájemců. Už v roce 1459 se dostal do majetku Starého Města, ale zhruba o sto let později (1547) ho zkonfiskoval Ferdinand I. a prodal Albrechtovi Bryknarovi z Brukštejna, který byl majitelem libeňského panství. V roce 1622 celé toto panství odkoupilo Staré Město, takže i Střížkov (v té době pustý) se tak opět vrátil pod správu svých někdejších majitelů. V roce 1849 se po přijetí obecního zřízení stal Střížkov samostatnou obcí, přestože měl velmi malý počet obyvatel (jen 91!) a byl začleněn do karlínského okresu.

Život v obci byl až neuvěřitelně poklidný a skromný. Změny před připojením ku Praze v roce 1922 byly opravdu minimální. Z obcí, které byly současně s ním k hlavnímu městu připojeny, patřil společně s Motolem mezi nejmenší. Obyvatel tu v té době žilo 365 v 35 domech a nepočítáme-li jednu malou cihelnu, neexistoval zde nikdy vůbec žádný průmysl.

Střížkov vytvořil v roce 1923 s Libní, Kobylisy, Trojou a Bohnicemi Prahu VIII. Ve třicátých letech 20. století se uskutečnil první výraznější urbanistický zásah do dosud zcela poklidného vývoje Střížkova, když na jižním okraji katastrálního území začala vyrůstat nová zástavba nazvaná Nový Střížkov, jejíž osou se stala dnešní ulice Chrastavská (původně Na Novém Střížkově).

V roce 1946 došlo k menší úpravě katastrálních hranic s Libní. Příslušnost k „osmičce“ vydržela i po zřízení městských obvodů v roce 1947 a dokonce i reorganizaci v roce 1949, kdy bylo zřízeno 16 městských obvodů a katastrální území Střížkov bylo začleněno do Prahy 8. V tomto období počet obyvatel Střížkova poprvé překročil tisíc. V roce 1951 byla ke Střížkovu připojena malá část sousední obce Ďáblice. Konkrétně šlo o území Nového pražského hřbitova, postaveného pražskou obcí v letech 1912 až 1914, a sousední tzv. zásobní zahradu. Další územně správní reorganizace hlavního města, uskutečněná v roce 1960, rozdělila katastrální území Střížkov mezi dva městské obvody – Prahu 8 a Prahu 9, každému připadla přibližně polovina. Území patřící ku Praze 8 ovšem netvoří jednotlivý celek, ale dvě od sebe oddělené části.

Šedesátá léta přinesla do života Střížkova další radikální zásah. Začala výstavba rozsáhlého sídlištního komplexu Severní město, především sídliště Prosek, které plynule přecházelo ze stejnojmenného katastrálního území a zabralo přibližně jižní polovinu střížkovského katastru. Do nejzápadnějšího výběžku Střížkova zasáhla také výstavba sídliště Ďáblice, která měla v roce 1973 za následek zásadnější změnu hranic, kdy byla od Střížkova oddělena poměrně velká trojúhelníková oblast mezi Davídkovou ulicí a novou částí Ďáblické a připojena ke katastrálnímu území Kobylisy. Současně byla oddělena a připojena k Libni i část území mezi Střelničnou a Libereckou ulicí. Také později byly uskutečněny v rámci stavební činnosti menší změny katastrálních hranic s Letňany a Prosekem. Poslední úprava hranic (mezi Střížkovem, Prosekem a Letňany), schválená Národním výborem hlavního města Prahy v roce 1990, zřejmě nebyla v praxi uskutečněna. K rozšiřování zástavby ještě dodejme, že malá část sídliště Ďáblice byla na počátku osmdesátých let dodatečně postavena i východně od Ďáblické ulice, avšak již bez vlivu na průběh hranic. Výstavba sídlišť na střížkovském území znamenala pochopitelně i rychlý nárůst počtu obyvatel. V roce 1970 žilo na Střížkově 8 982 obyvatel a o deset roků později více než dvojnásobek – 17 006!



Mnoho let tvořila jediné spojení obce s Prahou dnešní Střížkovská ulice. Až do šedesátých let 20. století pokračovala ještě dál na sever a dosahovala kobyliskoleťňanské silnice. Ta, společně se severní částí Střížkovské, zanikla při výstavbě sídlišť. Cesta do Prahy byla dlouhá desetiletí možná jen přes Libeň (Palmovku) a Karlín, kde bylo sídlo okresního úřadu, přičemž cesta do Karlína trvala jednu a čtvrt hodiny chůze. Do Prahy se vstupovalo Poříčskou bránou, o níž jsme se zmínili už právě v kapitole o Karlínu. Alternativní silniční spojení s Prahou přes Holešovice získali obyvatelé Střížkova až v roce 1928, kdy byly v Libni dány veřejnosti do užívání hned dva nové mosty – Trojský a Libeňský.

Na veřejnou dopravu to těch pár obyvatel Střížkova mělo vždy poměrně daleko. Nelze pochopitelně vyloučit, že od roku 1873 si mohli dojít do Libně k Palmovce

na železnici (Severozápadní dráha jezdila na Těšnov), takže alespoň polovinu cesty mohli urazit pohodlněji. Určitou úlevu přinesla od roku 1896 i Křížkova tramvajová trať k Libušáku (dnešní zastávka U Kříže), ale nejvíce se ve své době Střížkovu přiblížil až další traťový úsek na Vychovatelnu. Zastávka Na Korábě (později Bulovka) u dnešního náměstí Na Stráži byla pro Střížkovské na mnoho let nejbližším místem

s městskou hromadnou dopravou. Dobové materiály uvádějí, že mezi Střížkovem a tramvajovou tratí byla vzdálenost 1,4 km, což pro zdravého dospělého člověka představuje asi 20 minut chůze. Dvoukolejná tramvajová trať na Vychovatelnu byla dána do pravidelného provozu 25. května 1910. Poměrně brzy Střížkovským svítla naděje, že by tramvaj mohla jezdit i přímo jejich obcí. V roce 1915 se totiž velmi vážně hovořilo o stavbě tramvajové tratě k Novému pražskému hřbitovu, který byl založen v Ďáblicích. Jedna z variant byla navržena i Střížkovskou ulicí a po nové komunikaci vedoucí přibližně v ose dnešní ulice Ve Štěpnici. Odborná komise dala o rok později přednost nejdelší alternativě vedoucí přes Kobylisy, protože si v tomto směru slibovala mnohem více cestujících. Než se ale v blízkosti hřbitova tramvaj opravdu objevila, uplynulo ještě dlouhých 55 let, tedy více než půl století...

Přestože komise nedoporučila trať přes vlastní obec Střížkov, neznamenalo to, že by se o tramvajové trati v těchto místech zcela přestalo mluvit. Hned poté, co se začalo hovořit o vytvoření Velké Prahy, začaly se Elektrické podniky zabývat i dopravní obsluhou připojených obcí. Zkrátka neměl zůstat ani Střížkov. Studie z roku 1919 počítala s tramvajovou tratí Libeň – Střížkov, vedenou Střížkovskou ulicí. Také tentokrát zůstalo jen u studie. Protože nepatrný počet obyvatel Střížkova nezaručoval náležitou rentabilitu veřejné dopravy, shledalo se časem, že není ekonomická nejen výstavba tramvajové tratě, ale ani zavedení autobusové linky. Také domy Nového Střížkova, budovaného ve třicátých letech 20. století, byly stranou původní zástavby a výškový rozdíl mezi oběma lokalitami neumožňoval společné využívání veřejné dopravy. (Z Nového Střížkova to bylo blíž na Prosek.) V roce 1930 se opět vážně hovořilo o tramvajové trati k Ďáblickému hřbitovu. Měla ovšem vést Davídkovou ulicí, tedy mimo vlastní Střížkov, a pěší docházka přibližně na Slovanku už neznamenala žádný praktický rozdíl vůči dosavadnímu směru k Bulovce. Stavbu tratě ovšem podmiňovalo zásadní rozšíření Davídkovy ulice, ke kterému nikdy nedošlo. Pro Střížkov neměla praktický význam ani autobusová linka E do Ďáblic, jezdící Davídkovou ulicí od roku 1936, stejně jako další soukromé autobusové linky. Další velmi vážné míněná tramvajová trať byla přes střížkovský katastr vyprojektována v roce 1944 a měla propojovat Kobylisy se strategickými továrnami v Letňanech. Ačkoliv měla Střížkovem vést v délce přibližně 1,7 km, stanice tu byla navržena jen jediná na křížovate Střelničnou a Davídkovu. Docházka na tuto stanici by neměla pro Střížkovské význam, protože by se jejich cesta zajížděnou přes Kobylisy značně prodloužila a pěší docházka na veřejnou dopravu by se o moc nezkrátila. Stavba se nakonec nerealizovala. Na tomto místě připomeňme, že právě tudy jezdila v roce 1949

několik měsíců dočasně autobusová linka O, když se prováděla rekonstrukce Prosecké. Velmi reálně (a pro starý Střížkov s přihlédnutím k terénu, zástavbě a počtu obyvatel také zřejmě nejsmysluplnější) vypadal v roce 1953 projekt tramvajové tratě Libeň – Čakovice, která měla zajistit rychlé spojení do čakovických továren. Velká část její trasy byla navržena po nové komunikaci, která z velké části směrově přibližně odpovídala dnešní Liberecké ulici. Obsluhu starého Střížkova měly zajistit stanice Mazanka (přibližně na úrovni dnešní benzínové pumpy) a Střížkov (zhruba u Děčínské ulice). Také v tomto případě zůstal nakonec Střížkov bez dopravy.

Dne 4. dubna 1961 zahájila provoz autobusová linka č. 128 z Kobylis přes Prosek do Vysočan. Na Prosek jela ulicí Na Stráži a zajistila dopravní obsluhu Nového Střížkova. Tím se městská doprava staré střížkovské zástavbě do té doby přiblížila nejvíce. Od 29. listopadu 1965 se v zastávce Nový Střížkov poprvé objevila linka č. 151 – tehdy v trase U kříže – Prosek – Bulovka. To už se ale začala zásadním způsobem proměňovat celá rozsáhlá oblast od Kobylis až ku Proseku. Začaly tu vyrůstat nejen velké panelové domy, ale především se začala radikálně měnit i komunikační síť. Střelničná ulice, dříve směřující do Letňan, nyní odbočovala na Prosek, kde pokračovala pod jménem Vysočanská. Pro zajištění rychlého spojení sídliště Prosek (a také s ohledem na zahájenou dlouhodobou výstavbu severojižní magistrály) byla uvedena do provozu také nová čtyřpruhová komunikace Liberecká, vedená v blízkosti staré Střížkovské. V této době se začíná dopravní obsluha sídliště Prosek v mnohém podobat historii dopravy na stejnojmenném katastrálním území, o kterém jsme již psali v dubnovém DP-KONTAKTu. Po nových komunikacích začala jako první jezdit autobusová linka č. 157 (Vysočany, ÚNZ – Prosek – Liberecká – Vychovatelna), k níž se časem přidaly další linky posilující jak směr do Vysočan (169), tak k Vychovatelně, kde byla zavedena linka č. 156, dojíždějící až do centra. Pro obyvatele starého Střížkova připadala v úvahu jen jízda ze zastávky Liberecká. V dalších letech byly postupně zřizovány nové autobusové linky, které nové zástavbě poskytl pestrout paletu významných spojení s různými částmi města. Jejich trasy se později měnily také v závislosti na rozvoji sítě metra.

Výstavba sídliště Ďáblice přivedla na samý okraj katastrálního území Střížkov konečně také tramvaj. Jako první sem přijely 3. ledna 1971 vozy linky č. 17.



Foto: Petr Malík

Jak již bylo řečeno, po 55 letech od prvních návrhů se tak tramvajového spojení dočkal zdejší hřbitov.

Z mnoha autobusových linek, které začaly jezdit na střížkovskou část sídliště Prosek vzpomeňme především noční autobusovou linku č. 509, zavedenou 20. dubna 1970 pod původním číslem 257 (od roku 1971 č. 357) v trase Vychovatelna – Liberecká – Prosek. Od 1. prosince 1984 nejezdila Libereckou, ale ulicí Na Stráži přes Nový Střížkov, kde pro ni byla zřízena nová zastávka Madlina a Teplická. Tím se městská hromadná doprava, zatím alespoň v noci, opět poněkud přiblížila i starému Střížkovu. Denní linka začala Teplickou ulicí jezdit až 27. února 1993. Byla to tradiční linka č. 151, která byla odkloněna do trasy Českomoravská – Klíčov – Nový Střížkov – Madlina – Lovosická. O dva měsíce později tu přibyla ještě zastávka Teplická. V roce 1995 Teplickou ulicí přes obě zastávky začala jezdit i linka č. 210.

Na závěr můžeme říci, že starý Střížkov (tj. zástavba ve Střížkovské ulici) se přímé dopravní obsluhy během své více než osmdesátileté příslušnosti k hlavnímu městu vlastně nedočkal nikdy...

Řepští hasiči uhájili vedení

Letní dětský tábor ve Vrábově u Českého Šternberka byl v polovině září svědkem podzimní části Odborné přípravy Jednotek sboru dobrovolných hasičů o. z. Autobusy. S nejlepšími vyhlídkami na úspěch přijeli zástupci řepské garáže a své postavení v dramatickém klání uhájili.

S cílem co nejvíce ztížit cestu garáží Řepy za vítězství nastupovali hasiči Klíčova a Kačerova. Pro vršovické a dejvické zástupce už bylo maximem prosadit se na stupně vítězů.

Předehrou k závěrečným soutěžním disciplínám bylo ověření znalostí z teoretické přípravy. Po vyhod-



Foto: o. z. Autobusy

nocení 40 zkušebních testových otázek konstatovala zkušební komise, že všichni hasiči prospěli. Dále následovaly závěrečné disciplíny odborné přípravy na rok 2003. Nejprve přišla ke slovu tělesná příprava, štafeta družstev s hašením hořlavé směsi, po které následovala odborná příprava a požární útok od nádrže přes čerpadlo PPS 12 na cíl.

Štafeta družstev pořádně zamíchala pořadím celoročního hodnocení. Neboť hasiči z Řep skončili až na čtvrtém místě, zatímco jejich největší soupeři z Kačerova a Klíčova obsadili první dvě příčky. Stejně jako v předchozích disciplínách rozhodovaly setiny vteřiny. Kačerov vyhrál o 128 setin před Klíčovem a Vršovice na třetím místě ztrácely 85 setin. Pouze zástupce z Dejvic na pátém místě měli větší odstup.

Stejně jako v předchozích ročních rozhodla „Hasičská pravda“, požární útok. 35 vteřin potřebovali ke splnění úkolu řepští hasiči, a to jim stačilo nejen k vítězství v disciplíně, ale i v celoročním hodnocení. O čtyři vteřiny zpět zůstali kačerovští. Klíčov o bronz neobralo ani páté místo. Vršovice potvrdily čtvrtou příčku bronzem v útoku a Dejvice se alespoň

v útoku zvedly z posledního místa.

Následovalo ohodnocení nejlepších a předání čestných cen. Zvláštní cenu obdržel i nejstarší dobrovolný hasič o. z. Autobusy, Emil Kliment (68 let) z garáže Vršovice za trvalou a neutuchající hasičskou a životní aktivitu.

V závěru informoval ředitel odštěpného závodu o obnově letního tábora v Nuzicích, kam by se hasičská klání měla vrátit v příštím roce.

Kamil Nový, požární technik o. z. Autobusy (redakčně upraveno)



Foto: o. z. Autobusy

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (19. 10. 2003)

Noční záťah na černé pasažéry

Přesně půl hodiny po půlnoci začal jeden z největších záťahů na černé pasažéry v nočních tramvajích. Výsledek? Téměř každý druhý člověk cestoval bez platné jízdenky. Na dopravním uzlu v Lazarské ulici v Praze 1, kde se všechny noční tramvajové spoje kříží, na čtyřech zastávkách na neplatící číhalo celkem patnáct revizorů, kterým pomáhal i stejný počet městských policistů. „Chytili jsme zhruba sto sedmdesát lidí, kteří jeli načerno,“ uvedl Alexander Perkacz z Dopravního podniku. Značná část neplatících cestujících však stihla z tramvají vystoupit. Na přítomnost revizorů je upozornila přítomnost uniformovaných strážníků. Výjimkou nebyl ani opravdu sprinterský výkon, který předvedl například jeden z pasažérů linky 55, který

s objemným kufrem vyrazil po zastavení tramvaje jako střela do nočních ulic města.

Večerník Praha (18. 10. 2003)

Bezohlednost v tramvaji č. 10

Na tramvajové zastávce Vozovna Motol postával osamělý starý muž. Bylo krátce po třinácté hodině, když „jeho“ tramvaj čísla deset právě přijížděla. Přistoupil ke dveřím a čekal, až se dveře otevřou, aby mohl nastoupit. Vteřiny ubíhaly a prosebné pohledy směrem k řidiči, aby otevřel, se mýjely účinkem. Dveře zůstaly zavřené. Starý muž měl smůlu, protože nepostřehl, že na dveřích je zelené tlačítko, které se musí zmáčknout, aby se dveře otevřely. Ale především narazil na naprosto bezohledného člověka, jenž

tramvaj řídil. Poloprázdná souprava se rozjela a mně se naskytl smutný pohled na starého člověka, který zřejmě nevěřil svým očím.

Právo (15. 10. 2003)

Policie skončila vyšetřování okolností zatopení metra

Policie skončila vyšetřování trestní odpovědnosti osob a okolností, za kterých došlo k zatopení metra za loňské srpnové povodně. Závěry, k nimž došla, však zatím nezveřejnila. „Všechny procesní úkony byly skončeny. Do konce října vše vyhodnotíme a s návrhy předáme dozorovému státnímu zástupci Drahomíru Drábovi. Jedině státní zástupce ve věci rozhodne a bude informovat veřejnost,“ řekl Právu policejní rada Ladislav Čadský, který vedl po čtrnáct měsíců policejní vyšetřování. **Vybral ing. Jan Urban**

VODOROVNĚ: A. Senoseč; druh kukačky; sevržení; kolem. – B. 1. díl tajenky; ambit; judský král. – C. Pobídka; potom; plenění (knižně); druh brouka; peň. – D. SPZ Rokycan; velká americká žába; sokolský sraz; píchat; lihovina z mléka. – E. Manilské konopí; útok; otázka na počít; tlak; značka statu. – F. Asijský veletok; duchovní; tyran; orgán vidění; SPZ Klatov. – G. Lok; alžírský přístav; špinit; část těla; asijský sokolík. – H. SPZ Rakovníka; krátký divadelní výstup; výčet znaků; edém; bázeň. – I. Ubytovna na lodi; mužský kabát; asijský lidový pěvec; přísada do vápna; ouha. – J. Žánr; hnací stroj; dobytčí nápoj; finta; část utkáni. – K. Chňap; roleta; 2. díl tajenky. – L. Ženské jméno; kanout; jméno herce Fialy; tumáte.

SVISLE: 1. Kavkazský jelen; vyčnělina. – 2. Obilní sklad; svršek a král v dardě; ambaláž. – 3. Systém bodování šachistů; dveřní závěs; šlápota. – 4. Značka neonu; výklenek ve zdi; okr (slovensky); značka rutenia. – 5. Ruské lázně; dravec; epidemie. – 6. Mořský losos; Indián; bicykly. – 7. Oč; plátěné obydlí; vodní tok. – 8. Citoslovce údivu; mzda; přístavní hráz; předložka. – 9. Noční pták; námořní lupič; zkratka airplane. – 10. Sjezdit; orat; smyčky. – 11. Vzorec nitridu tantalu; značka obuvi; trnovník. – 12. Iniciály herečky Kačírkové; telefonovat; výhodná koupě. – 13. SPZ Sokolova; bůh Germánů; ráz; značka americia. – 14. Značka fotografických výrobků; kovový nástroj; SPZ Trenčína. – 15. Naříkat (expresivně); stará zbraň; vozatajstvo. – 16. Výkon (knižně); značka benzinových čerpadel; pražský podnik. – 17. Iniciály vzpěrače Zaremby; vynikající kůň; deska sloup; značka voltampéru.

– 18. Americký herec; horní část stěbla; boxerský úder. – 19. Český klášter; tkalcovský stroj; pečící zařízení. – 20. Bolivijská flétna; úmrtní oznámení.

Pomůcka: TaN; vodan.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 10/2003: Radost nad radost, a všechno je radost.

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



Foto: ROPID

V neděli 28. září vyjel letos naposledy cyklobus Pražské integrované dopravy. Jeho provoz začal v sobotu 21. června letošního roku v trase Dobřichovice, nádraží – Černolice – Řitka – Mníšek pod Brdy, náměstí – Mníšek pod Brdy, Kaple – Kytín, pro spojení z Prahy spoje cyklobusu navazovaly v Dobřichovicích na vlaky na trati Českých drah č. 171 od Prahy.

V prvním roce provozu byl cyklobus zaveden zkušebně s využitím zkušeností ČSAD Jablonec nad Nisou, a. s., kde letos cyklobusy vyjely již do šesté sezony. Dopravce Martin Uher, spol. s r.o. upravil dva autobusy na cyklobusy (jeden provozní, druhý záložní) a ve spolupráci s obcemi a městskými úřady v oblasti provozoval o víkendech linku s 10 spoji denně. Linka vhodně doplňovala možnosti dopravy bicyklů vlakem podél Berounky nebo „dobříšskou“ trať č. 210 a atraktivní bylo zejména překonání značného výškového rozdílu mezi údolím Berounky a hřebenem Brd (pro srovnání nadmořské výšky:



Foto: ROPID

Ani přicházející podzim není na události okolo městské hromadné dopravy skoupý.

Nejprve krátký návrat do minulého měsíce. „Vy jste nám zavařil,“ vyhrkl na mě jeden ze členů vedení o. z. Elektrické dráhy v reakci na minulý článek Vlastníma očima. Nechápatě jsem opáčil proč. „Porovnáváte výstavbu tramvajové trati s výlukou, to nejde. A navíc trať na Barrandov má spoustu chyb, které stavební firmy musí odstranit.“ Dostalo se mi rychlé odpovědi.

O výstavbě tramvajové trati na Barrandov nejsem, co se kvality týče, perfektně informován, ale oceňoval jsem tempo výstavby. V porovnání s tratí do Modřan je na Barrandově přímo raketově. Navíc pravidelné výluky na trati z Braníka do Modřan jsou pověstné.

U nových věcí by měla jít rychlost ruku v ruce s kvalitou. Pokud ne, platí staré a okřídlené, práce kvapná, málo platná. Naše výluky rozhodně neprobíhají v rytmu kvapíku, a tak věřím, že kvalita je vždy perfektní a bez chybičky.

Stačí se jen podívat na rekonstrukce eskalátorů ve stanicích metra. Pokud mě paměť nešálí, v minulém roce při odstraňování povodně probíhaly rychleji.

V současné době se jedno rameno pohyblivých schodů ve stanici Můstek nebo Anděl (Na Knížecí)

Dobřichovice 210 m n. m., Kytín 440 m n. m., Skalka 550 m n. m.).

Nejvíce bylo cestujícími-cyklisty využíváno spojení do Kytína. Odtud je možností, kam vyrazit po vyložení kola z cyklobusu, mnoho, ale většina cyklistů vyrazila přímo na brdský hřeben, který je od Kytína vzdálen přátelským stoupáním jen 2 kilometry. Cesta

po hřebeni je pohodlná a každý si může zvolit směr i vzdálenost, kterou po něm urazí. V okamžiku, kdy cyklista zatouží po návratu domů, může zvolit jednu z mnoha možností, jak využít lehece získané nadmořské výšky a některým ze sjezdů (výběr je od pohodlných asfaltok až po technicky náročné pěšinky) se svést do údolí Berounky k vlaku, který každou půlhodinu míří do Prahy. Kdo se vydá po hřebeni více na jih, může pro zpáteční cestu sjet ke Svinářskému potoku a k Berounce do Zadní Třebáně dojet jeho přívětivým údolím.

Projíždka po brdském hřebeni nabízí především cestu uprostřed hlubokých lesů, ale bylo by chybou nenavštívit barokní areál Skalka, který se vypíná nad městem Mníšek pod Brdy. Od poutního kostelíka sv. Maří Magdaleny je nádherný výhled na celou mníšecskou oblast s výraznými vrcholy Pleše a Cukráku.

Výhod cyklobusu však mohou využít i cyklisté, toužící poznat vzdálenější a vlakem obtížněji dosažitelné oblasti – cyklobus navíc umožní překonat známou a proježděnou oblast blízkého okolí Prahy. Jedna z malebných cest vede nejdříve na jih přes Voznici a vrch Králova stolice do Staré Hutí. Odtud se již začíná cesta obracet směrem ku Praze, kdy až do Štěchovic sleduje tok Kocábý.

Zejména na základě reakcí cestujících-cyklistů i zástupců obecních a městských úřadů v obsluhované oblasti je možné konstatovat, že o zachování provozu cyklobusu je zájem.

A tak nezbyvá než popřát cyklobusu PID mnoho dalších let provozu k plné spokojenosti cyklistů.

Tomáš Prousek, ROPID

POLEMIKA VLASTNÍMA OČIMA

opravuje čtyři měsíce. Loni jsme museli zvládnout například opravu u Anděla za tři měsíce. Ještě začátkem září byla ve stanici voda a začátkem prosince jezdili po schodech první cestující. Vestibul Na Knížecí byl zavřen o více než tři měsíce dříve, přesto je tam v současné době opravováno jedno rameno za druhým. Každé čtyři měsíce, ale s vícesměnným provozem se nesetkáte. Snad hygienické předpisy v podzemí neplatí?

Chce se mi říci, to jsou paradoxy, pane Vaněk. Nikdo nepochybuje o tom, že jsou opravy nutné. Rozhodně neposkytujeme dobré služby, když jeden ze vstupů do stanice musíme uzavřít, protože eskalátory nefungují, jak by měly. Ale jsou tak dlouhé rekonstrukční lhůty skutečně nutné? Nezoládneme tuto činnost rychleji při stoprocentní kvalitě?

Už ani nespočítám, kolikrát jsem v rubrice vlastníma očima psal o jízdních rádech a návaznostech. Přidám další střípek do bohaté mozaiky. Pokud cestujete ze Smíchovského nádraží do Velké Chuchle, a pokud netrváte na tom, že pojedete až do středu obce linkou

č. 172, můžete využít několik linek směřujících do Radotína, Zbraslavi, ale i za hranice města.

Problémem zůstává jejich rozložení v průběhu hodiny. Pokud máte štěstí, v několika minutách odjedete. Pokud jste si však s fortunou nedali schůzku, počkáte si i čtvrt hodinu, ale potom v několika minutách pojedou alespoň dva spoje.

Když jsem před několika dny stál na zastávce a čekal na odjezd do Chuchle, potkal jsem tam i dva známé. Čekali jsme čtvrt hodinku, a tak oba v průběhu doby přidali další podobné zkušenosti z jiných pražských lokalit. V tu chvíli jsem nezačal příliš namítat, jak velkou péči při přípravě jízdních ráků prokládám věnujeme...

A co teprve proložení odjezdů autobusů s vlaky do Radotína. Ono to ani nejlepší být nemůže, když vlaky jezdí po půlhodině a autobusy po dvaceti minutách. Samozřejmě najdeme dobu, kdy odjíždějí v rozmezí jedné minuty oba dopravní prostředky...

Méně čekání a více pozitivních zpráv v podzemních plískanicích. **-bda-**

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V listopadu 2003 oslavují 60. narozeniny:

- Karel Bárta – ED, prov. vrchní stavba (38),
- Jiří Bayer – ED, prov. vrchní stavba (23),
- Eduard Beran – A, garáž Kačerov (23),
- Ladislav Bumbálek – A, garáž Kačerov (34),
- Jana Černá – ED, výrobní odbor (25),
- Kurt Grosse – A, garáž Kačerov (24),
- Václav Hapl – M, služba elektrotechnická (29),
- Jan Janovič – A, garáž Kačerov (12),
- Bohumil Kloud – A, garáž Kačerov (22),
- Jan Knot – ED, provozovna měřírny (39),
- Karel Kunc – ED, odbor kontr. provozu (13),
- Pavel Kutl – ED, provozovna Žižkov (10),
- Antonín Melichar – A, garáž Kačerov (38),
- Otakar Mozer – M, technický úsek (10),
- Kamil Nový – A, technický úsek (25),
- Zdeněk Palouček – M, sl. sděl. a zabezpečovací (23),
- Jiří Ploc – M, služba elektrotechnická (30),
- František Potměšil – M, sl. technolog. zařízení (30),

- Ladislav Procházka – M, sl. ochran. systému (30),
- Jiří Pěch – ED, provozovna Hloubětín (42),
- Jaroslav Pštross – A, garáž Dejvice (13),
- Oldřich Šustera – A, DOZ Hostivař (37),
- Jan Tomášek – ED, provozovna Pankrác (35),
- Jaroslav Vantuch – ED, provozovna měřírny (43).

V listopadu 2003 oslavují 50. narozeniny:

- Nataša Čtvrtečková – M, sl. elektrotechnická (28),
- Jan Fulín – M, služba elektrotechnická (30),
- Ladislav Houdek – M, ekonomický úsek (29),
- Milan Hryška – M, sl. technolog. zařízení (22),
- Miloslav Kezníkl – M, technický úsek (14),
- Radomír Krupička – A, garáž Kačerov (20),
- Tomáš Kulháněk – M, technický úsek (28),
- Josef Lobotka – A, garáž Dejvice (11),
- Zdeněk Pokorný – M, sl. sděl. a zabezpečovací (21),
- Pavel Potměšil – A, garáž Kačerov (11),
- Miloš Ryšavý – M, služba technolog. zařízení (28),

- René Staněk – ED, technický odbor (31),
 - Miroslav Škop – A, garáž Kačerov (16),
 - Josef Tomáš – M, služba ochran. systému (21),
 - Jiří Vildman – M, technický úsek (25),
 - Miroslav Volšanský – ED, provozovna Kobylisy (23),
 - Aleš Zídka – ED, provozovna Pankrác (10).
- Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejněni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

- Josef Černý – ED, prov. oprava tramvají (39),
- Vladimír Mallát – Ř, zaměstnanecký odbor (38),
- Zdeněk Vlasák – M, služba elektrotechnická (13).

Do invalidního důchodu odešli:

- Irena Hrubantová – ED, lanová dráha (12),
 - Jiří Petřík – M, služba staveb a tratí (19).
- Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

- 13. září 2003 nás ve věku 54 let opustil pan Karel Čurda – ED, provozovna vrchní stavba, který pracoval u DP 36 let.