

Tomáš Jílek jmenován generálním ředitelem

Představenstvo Dopravního podniku v pondělí 10. října jmenovalo generálním ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ing. Tomáše Jílka.

Tomáš Jílek od února zastupoval v nejvyšší funkci zesnulého ing. Milana Houfka a v pořadí 14. jednání představenstva v tomto roce jej ve funkci generálního ředitele potvrdilo. **-bda-**



Foto: Petr Malík

Tomáš Jílek se narodil 4. listopadu 1952, je ženatý (manželka Dagmar je psycholožkou) a má 2 děti (syna Martina a dceru Karolinu). Vystudoval SPŠ strojní, následovalo studium na Fakultě stavební ČVUT, obor konstrukce a dopravní stavby a postgraduální studium v oboru dopravní inženýrství. Po ukončení studia v roce 1977 pracoval Tomáš Jílek jako stavbyvedoucí a v letech 1978–1983 v Metroprojektu. Od července 1983 pracuje v Dopravním podniku.

První muži Dopravního podniku

Titul nejvyššího představitele Dopravního podniku hlavního města Prahy (respektive Dopravních podniků), *generální ředitel*, byl zaveden s účinností od 1. ledna 1971. Měl naznačovat víceúrovňové řízení podniku, v jehož rámci existovalo více ředitelů jednotlivých dílčích podniků (později oddělných závodů). Od té doby se v této funkci objevilo celkem 7 jmen: Ing. Mikuláš Lacek (1971–1987), Ing. Ladislav Slepíčka (1987–1990), Ing. Vavřinec Bodenlos (1990–1991), Ing. Milan Hašek (1991–1993), Ing. Rudolf Mládek (1993–1994), Ing. Milan Houfek (1995–2005) a Ing. Tomáš Jílek (od 2005). Pro úplnost uvedme, že v některých krátkých obdobích, než byl jmenován nový generální ředitel, mohl být řízením podniku pověřen (bez funkce generálního ředitele) i jiný vedoucí pracovník. Například od prosince 1994 do ledna 1995 vedl Dopravní podnik Mgr. Oldřich Hanuš.

Podíváme-li se o něco dál do poválečné historie (po oddělení elektrárenské části Městských podniků

pražských, kdy MPP tvořila již jen složka Veřejná doprava), zjistíme, že v čele Dopravního podniku stával nejčastěji *ředitel*, ale krátce se také užívaly tituly *ředitel dráhového odboru* (krátce před přejmenováním MPP na DP), *ústřední ředitel* nebo *zodpovědný správce*. K výše uvedenému přehledu tak přibývá dalších pět jmen: František Harlass (ředitel dráhového odboru 1945–1946), Ing. Vojtěch Thoř (ředitel dráhového odboru 1946, ústřední ředitel 1946–1948), Karel Lukavský (zodpovědný správce 1949–1952), František Pommer (zodpovědný správce 1952–1953, ředitel 1953–1956) a Josef Eliáš (ředitel 1956–1964). Pozdější první generální ředitel Ing. Mikuláš Lacek vykonával původně funkci ředitele v letech 1964–1970. Ten stál také v čele podniku nejdéle – 23 let!

Současný generální ředitel Tomáš Jílek je tedy v poválečné historii Dopravního podniku (tj. instituce, která již nezahrnovala elektrárenskou část) jeho 12. nejvyšším představitelem. **-pf-**

V mezích možností chci přeměnu urychlit

DP-K Pane řediteli, gratulujeme vám ke jmenování generálním ředitelem Dopravního podniku. Po sedmi měsících skončilo do jisté míry přechodné období v podniku. Jak vnímáte vaše jmenování?

Na rozdíl od názoru mnohých jiných jsem docela rád, že jmenování do funkce generálního ředitele proběhlo s určitým časovým odstupem od momentu, kdy jsem byl pověřen řízením společnosti. Je to pro mě určitý signál, že ze strany odpovědných představitelů, kteří zastupují hlavní město Prahu jako jediného akcionáře

naší společnosti, byla moje dosavadní práce pozitivně hodnocena, a že tedy mohu svoje názory, myšlenky, metody a postupy i nadále prosazovat.

DP-K Dopravní podnik řídíte vlastně od února letošního roku. Chystáte nyní po vašem jmenování nějaké zásadní změny nebo budete pokračovat v krocích započatých v době „zastupování“?

Vlastně jsem to již naznačil v předchozí odpovědi. V průběhu uplynulých sedmi měsíců jsem se snažil pokračovat v procesu transformace společnosti

a zachovat dynamiku tohoto procesu. Tento trend chci udržet a v mezích možností přeměnu společnosti urychlit. Jsem si vědom, že tak zásadní transformace společnosti, jakou Dopravní podnik prochází, s sebou nese řadu nestandardních problémů, jejichž řešení klade na dotčené zaměstnance značné nároky. Nemyslím však, že zpomalení postupu transformace by tyto problémy omezilo, naopak čím dříve bude dosaženo cílového organizačního, funkčního i procesního stavu, tím dříve začnou zmiňované problémy ubývat. **15**



Modernizace tramvajových vozů s použitím nové skříně typu VarCB3

5 a 6



**Pamatujete si...
...když se stavělo „bécčko“?**

10



Na návštěvě v Dopravním podniku měst Mostu a Litvínova

12 a 13



Transformační projekt – 18

Příloha

Z obsahu

Někteří zaměstnanci Dopravního podniku, kteří sídlili ve známém paláci Elektrických podniků v Bubenské ulici, si možná kladli otázku, k čemu sloužily mohutné prázdné sokly po stranách velkého schodiště u hlavního vchodu do budovy. Možná se někomu dostala do rukou fotografie tohoto vchodu, na které na těchto soklech stojí dokonce dvě sochy. Co je to za sochy?

Na počátku roku 1935, když se už částečně užívána budova pomalu připravovala k oficiálnímu předání do užívání, se začala správní rada Elektrických podniků zabývat také myšlenkou na některé výtvarné doplňky. Nejdříve se projednával návrh na vyhotovení pamětní desky či pomníku, věnovaného zaměstnancům EP, kteří padli v první světové válce. Toto dílo mělo být umístěno na čestném místě ve dvoraně nové budovy.



Sádrový model na téma elektrárnovství na původním soklu při zkušební instalaci v roce 1936.

Předseda správní rady Ing. Eustach Mólzer navrhoval, aby byl takový pomník postaven v parku u jižního vchodu, protože nepovažoval za vhodné, aby byl pietní či smuteční symbol umístěn jako dominanta interiéru. Architekt Beneš, který byl autorem paláce Elektrických podniků, upozorňoval, že socha v interiéru by musela být ohromných rozměrů, aby nedopadla titěrně. Taková socha by také znamenala větší stavební úpravy, protože by se muselo řešit zatížení stropu. Nedoporučoval však ani parkové prostředí na straně nábřeží, spíše se přikláněl k parku u kostela sv. Antonína na západní straně paláce. Připomněl ale, že pro sochařskou výzdobu již v původním projektu vyhradil místo po obou stranách hlavního vchodu v Bubenské ulici. K takovému řešení se v březnu 1935 přiklonil také ředitel elektráren ing. Běšínský. V dubnu 1935 byl vyzván známý akademický sochař Ladislav Šaloun, mezi jehož nejznámější díla patří monumentální sousoší Mistra Jana Husa na Staroměstském náměstí (instalováno v roce 1915), aby se k úvahám vyjádřil, protože byl uměleckým poradcem hlavního města Prahy. „Zvenčí u hlavního vchodu do hally jsou umístěny po stranách schodiště dva mohutné podstavce, které přímo vybízejí, aby na nich byla umístěna nějaká plastika a oživila klidné linie a plochy budovy,“ napsal Šaloun správní radě. „Zde by bylo možno na jednom podstavci umístiti památník padlým, ovšem v podobě glorifikace a na druhém podstavci rozmach současné práce, vyrostlé z obětí těch, kteří položili život pro lepší budoucnost své vlasti.“

V květnu se Ladislav Šaloun dostavil osobně do Ústřední budovy EP a debatoval se zástupci EP o celé záležitosti. Z jednání vyplynulo, že bude vypsána užší soutěž na vytvoření dvou sousoší na podstavce u hlavního vchodu. Správní rada rozhodla, že soutěž bude vypsána při příležitosti státního svátku 28. října 1935. Během dalších jednání s Ladislavem Šalounem byly dohodnuty další podrobnosti o podmínkách soutěže, včetně odměn a složení poroty. Další postup v soutěži schválila zvláštní komise 26. září 1935.

Správní rada Elektrických podniků vydala k 28. říj-

Tajemství soch v Bubenské ulici

nu 1935 vyhlášku s názvem Veřejná soutěž na získání návrhů na sochařskou výzdobu hlavního vchodu do Ústřední budovy EP. Následně vyhlásila veřejnou soutěž i veřejně, a sice prostřednictvím 12 deníků ve středu 30. října 1935 a ve Věstníku hlavního města Prahy 12. listopadu. Zúčastnit se mohli jen českoslovenští státní příslušníci české a slovenské národnosti. Jako ideové návrhy byly správní radou určeny: *motiv z oboru elektrárenského (výroby, užití elektřiny) pro jednu*



Vzácný snímek akademického sochaře Jiřího Ducháčka při práci na elektrárenském sousoší. Vpravo je částečně vidět sádrový model 1:10.

stranu, pro druhou stranu motiv z dopravy elektrickou drahou. Maximální výška plastik byla stanovena na 3,5 m. Komise požadovala, aby uchazeči předložili návrh fasády se zakreslenými sochami v měřítku 1:50, sádrové modely ve velikosti nejméně jedné pětiny skutečné velikosti, rozpočet a podepsané soutěžní podmínky na důkaz souhlasu. Současně bylo určeno, že vítěz soutěže obdrží částku 15 000, 2. místo bude ohodnoceno částkou 10 000 a 3. místo 5 000 Kč. Porota mohla doporučit i zakoupení (fakticky odměnění) dalších návrhů až do celkové výše 25 000 Kč. Odborné porotě předsedal Ing. Eustach Mólzer, předseda správní rady EP. Dále v ní zasedali dva členové správní rady, ústřední ředitel elektráren ing. Běšínský, projektant budovy ing. arch. Beneš, akademičtí sochaři Ladislav Šaloun a Ladislav Kofránek, Prof. Dr. Antonín Matějček, a Prof. Jakub Obrovský, profesor Akademie výtvarných umění.

Celkem do 15. května 1936, kdy byla uzávěrka soutěže, bylo do budovy Elektrických podniků doručeno 28 soutěžních návrhů se šedesáti modely. Všechny návrhy byly anonymní, označené jen hesly, jména autorů byla v zalepených obálkách. Po uzávěrce, mimo soutěž, doručil svou představu i architekt Pešánek (ale jen výkres, ne modely), takže jeho návrh nebyl porotou posuzován. Porota se sešla 25. května 1936 v tzv. muzeu elektrických drah, což byla místnost rezervovaná k takovému účelu už od dokončení budovy (jak ale víme, muzeum se tehdy nakonec nezřídilo). Jednalo

se o suterénní prostor, kde později byl archiv. Porota ve dvou kolech nejdříve vyřadila 15 návrhů a po krátké diskuzi odpadla ještě další tři díla.

Nakonec se porota shodla na tom, že první místo v soutěži získal návrh označený heslem E 33, druhé místo návrh s heslem 10 a třetí cenu získal návrh A. Po úředním otevření obálek se ukázalo, že autorem vítězného návrhu je akademický sochař Jiří Ducháček z Prahy 7, Korunovačnická 4.

O výsledku soutěže se veřejnost dověděla z denního tisku 3. června 1936. Všechny návrhy pak byly veřejně prezentovány na výstavě uskutečněné od 8. do 21. června. Shlédlo jí celkem 221 návštěvníků. Návrhy (z nichž ty, které prošly 3. kolem, byly Elektrickými podniky od autorů odkoupeny) pak byly tvůrcům vráceny.

Z následujícího období jsou informace nejasné. Dne 7. října 1936 se už za přítomnosti sochaře Jiřího Ducháčka konala schůze další poroty, aby bylo projednáno definitivní umístění modelů soch ve skutečné velikosti, tj. 3,7 m vysokých, na soklech před budovou. Bylo konstatováno, že sochy v této velikosti působí příznivěji, než kdyby byly menší. Bylo ale nutné, aby byly sochy posunuty ještě dál od bočních stěn do ulice a do schodiště, což znamenalo další stavební úpravy. Nepodařilo se ale bohužel nalézt žádnou objednávku těchto modelů v měřítku 1:1, ani rozpočet či jejich vyúčtování. Lze tedy jen odvodit, že na nich Ducháček pracoval někdy mezi červnem a říjnem 1936. Ladislav Ducháček byl porotou vyzván, aby provedl v měřítku 1:10 (tentokrát už za honorář) ještě model celého hlavního vchodu. Na doporučení architekta Beneše bylo rozhodnuto připravit i různé alternativy soklů. Modely 1:10 Ducháček dokončil během měsíce.

O přípravách, které pravděpodobně proběhly v roce 1937, nevíme nic. Archivní materiály mlčí. Teprve v dubnu 1938 se události hnuly dál. Stavební oddělení elektráren vypracovalo projekt potřebných úprav schodiště (předešlým soklu) hlavního vchodu Ústřední budovy. Návrh schválila správní rada 10. června 1938 a požádala pražský magistrát o stavební povolení. Podle projektu měly být stávající sokly odstraněny a nahrazeny novými, betonovými a obloženými žulovými deskami. Každá ze soch měla vážit 800 kg. Součástí žádosti byly i dvě fotografie se sádrovými modely soch ve skutečné velikosti. Magistrát 19. srpna 1938 žá-



A toto je sádrový model na téma doprava elektrickou drahou.

dosti vyhověl a dal souhlas s úpravami. Další písemné zmínky o sochách se nepodařilo nalézt. Snad zabránila realizaci díla mobilizace, snad válka. A nebo přece jen...

Existuje několik fotografií, na kterých je sokl již po úpravě a – se sochami! Zůstává ale otázkou, zda se jedná o definitivní sochy, či o vhodně natřené původní sádrové modely. Zdá se však, že jde o definitivní díla! Snímky modelů bohužel zachycují celkový dojem vchodu, ale pod lupou jsou odlišné některé detaily od pozdějších snímků.

Jistě je jedno. Jak dokládají snímky z květnového povstání v roce 1945, na soklech žádné sochy nestojí. Pokud byly skutečně vytvořeny a instalovány na upravené sokly, byly za války zcela jistě odstraněny (jako mnoho jiných bronzových soch) a materiál použit pro válečné účely. Jiří Ducháček (pokud sochy opravdu vytvořil) tak zřejmě přišel o své životní dílo. Informace o jeho osobě a tvorbě jsou (zatím) mimořádně skromné.

Mgr. Pavel Fojtík
Foto: Archiv DP

Městský autobus jezdí na Žvahov

Řekne-li se Žvahov, většina Pražanů asi nebude vědět, kde se toto místo nachází a zda je vůbec v Praze. Jedná se vsuktku o neobvyklou lokalitu. Dostí strmá stráž pod vrchem Děvínem, bájným sídlem bojovné Vlasty, je zdola i shora ohraničena tratí bývalé Buštěhradské dráhy a je v podstatě přístupná jen dvěma ulicemi. Jedna cesta vede od tramvajové zastávky Zlíchov úzkým klenutým podjezdem pod zmíněnou železniční tratí do ulice Nad Zlíchovem, druhá ze starých Hlubočep ulicí Pod Žvahovem, též značně úzkou.

Do blízkosti Žvahova se dostala městská hromadná doprava již v roce 1927, kdy byl zahájen provoz na tramvajové trati od nadjezdu přes železnici u zlíčovského lihovaru ulicí Na Zlíchově až k někdejšímu železničnímu přejezdu poblíž dnešních smyček Hlubočep. Ve 30. letech 20. století pak na Žvahově vznikla menší vilová čtvrť, tehdy však byli lidé zvyklí více chodit, a tak cestu k tramvajové zastávce nepovažovali za obtížnou.

Koncem 70. let 20. století byly na Žvahově postaveny další obytné domy a pravděpodobně v té době se objevily i první požadavky na dopravní obsluhu této oblasti. Hlavním problémem zde však byly úzké ulice nevhodné pro provoz velkých jedenáctimetrových autobusů.

O zavedení autobusové dopravy na Žvahov požádala opět městská část Praha 5 před několika lety. Při místním šetření bylo ověřeno, že provoz velkých autobusů by si vynutil zrušení parkovacích míst po celé trase linky a obtížné by bylo i míjení protijedoucích vozidel v ulici Nad Zlíchovem. Dopravní podnik proto zakoupil v roce 2004 pro tuto linku další – v pořadí již čtvrtý – autobus Ikarus E 91, vozy téhož typu jezdí od roku 2003 na lince č. 291 I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova.

Ve čtvrtek 1. září vyjela polookružní linka č. 128 Hlubočepy – Žvahov – Hlubočepy. Linka jezdí od tramvajové smyčky Hlubočepy ulicemi Na Zlíchově, Nad Zlíchovem, Na Žvahově, Pod Žvahovem, V Násypu, Nad Zlíchovem a Na Zlíchově zpět do Hlubočep se zastávkami Hlubočepy, Zlíchov, Nad Zlíchovem, Prosluněná, Žvahov, Pod Žvahovem, V Násypu, Nad Zlíchovem a Hlubočepy. Celková délka linky činí 2,3 km, jízdní doba je 8 minut. Linka je v provozu denně v třicetiminutových intervalech, v pracovní dny jezdí od 5.30 do 0.40 hodin, o sobotách od 6.00 do 0.40 hodin a o nedělích od 7.00 do 0.40 hodin. Náklady na provoz linky hradí městská část Praha 5 ze svého rozpočtu.

Využití linky č. 128 bylo prověřeno přepravním prů-



Foto: Petr Malík

zkumem ve dnech 6. až 8. září. Nejvíce obsazené spoje jely na Žvahov ráno v 7.33 a 8.03 hodin s 23 a 30 cestujícími. Tyto spoje využívají zejména žáci jedoucí do školy v ulici Pod Žvahovem. Využití spojů směrem na Žvahov v odpolední špičce se pohybuje většinou mezi 10 a 20 cestujícími, v opačném směru vezl více než 10 cestujících pouze jediný spoj ve 13.37 hodin. Obsazení ostatních spojů nepřekročilo 10 osob. Ze zjištěných údajů lze usoudit, že linka č. 128 je obyvateli Žvahova využívána a její zavedení bylo opodstatněné.

Ing. Jan Přívora

Přepravní průzkumy letošního roku

Na základě potřeb pravidelného sledování zatížení sítě a vzhledem k pravidelným požadavkům na zjišťování aktuálního stavu potřebného pro projektování dopravy na území Prahy i přilehlého regionu, jehož cílem je optimální sladění přepravní poptávky a nabídky, byly v roce 2005 realizovány následující přepravní průzkumy:

- přepravní průzkum tramvajové sítě,
- oblastní přepravní průzkum autobusové dopravy v severní části města.

Na základě požadavků, které vyplynuly z provozní nebo přepravní situace, byla provedena celá řada operativních průzkumů, a to zejména:

- sledování obsazenosti dopravních prostředků a obratu cestujících na vytypovaných zastávkách a v požadovaném období jak pracovního dne, tak i o sobotách a nedělích,
- ověřování přepravní kapacity nasazených vozů náhradní autobusové dopravy při výlukových akcích,
- opakované průzkumy na linkách č. 112 a 119,
- operativní průzkumy povrchové dopravy pro podporu sladění plánovaného nasazení dopravních prostředků v prázdninovém provozu.

Za největší průzkumovou akci v letošním roce lze vzhledem k rozsahu a náročnosti považovat přepravní průzkum celé tramvajové sítě realizovaný ve dnech 1. až 3. března 2005 ve spolupráci se všemi útvary Dopravního podniku, ROPIDem, studenty a učni SPŠD, SOU a U.

Oproti minulým průzkumům došlo ke změně rozsahu tohoto průzkumu z dosavadních 5.30 až 18.30 hodin na 6.00 až 23.00 hodin. Tato změna vzešla z požadavků zmapovat večerní období, které bylo dosud sledováno pouze operativními profilovými a jinými průzkumy. Vzhledem k velkému počtu pracovníků

určených pro obsazení sledovaných spojů byla převážná část tramvajového průzkumu realizována v úterý 1. března v době od 6.00 do 18.00 hodin a v následujících dnech, tj. 2. a 3. března, ve zbývajících dobách, tj. od 18.00 do 23.00 hodin. Celkové vyhodnocení průzkumu bylo provedeno ještě před letními prázdninami.

Změna rozsahu průzkumu mimo jiné umožnila:

- rozsáhlejší zmapování průběhu křivky přepravních špiček, jejich rozložení a prokázání posunu jejich maximálních hodnot do pozdějších hodin sledovaného období,
- v rámci vyhodnocení průzkumu provést podrobné rozbor základních charakteristik linek i v okrajových obdobích pracovního dne,
- ověřit zvýšení přepravní poptávky v období přibližně od 18.00 do 21.30 hodin oproti stejnému období zkoumanému v minulých letech pomocí profilových a jiných přepravních průzkumů.

Pro zajímavost uvádíme některé zajímavé poznatky a výsledky:

- maximální hodinová zátěž v rámci celé tramvajové sítě je v období 16.00 až 17.00 hodin,
- maximální využití linky ve sledovaném období bylo zaznamenáno u linky č. 25, kdy ve sledovaném období byla linka obsazena na stupeň 4 nebo 5 ve 23 % z celkového počtu jízd,
- maximální hodnota zatížení profilu sítě byla zjištěna v úseku Štěpánská – Karlovo náměstí, kde ve sledovaném období 6.00 – 23.00 hod. bylo přepraveno celkem 61 000 cestujících (pro zajímavost v opačném směru, tj. v úseku Karlovo náměstí – Štěpánská bylo ve sledovaném období přepraveno celkem 56 500 cestujících).

Na základě zjištěných poznatků a výsledků průzkumu se Dopravní podnik ve spolupráci s ROPIDem snaží

kapacitně posilovat zejména večerní období, kde byla prokázána zvýšená přepravní poptávka a s ní i související vyšší vytížení linek. V souladu s požadavkem maximální optimalizace nákladů na provoz dopravních prostředků je tohoto průzkumu zároveň využíváno i k rušení respektive k úpravě provozu na některých linkách v přechodových obdobích, kdy výsledky průzkumu umožňují mírně prodloužit intervalu tak, aby na ostatních linkách bylo možné provoz mírně posílit. Výše uvedená opatření se pochopitelně netýkají pouze večerního provozu, ale i zahajování respektive ukončování ranní či odpolední přepravní špičky. Výsledky tohoto průzkumu jsou rovněž pečlivě využívány i při vyloučení tramvajových úseků a nasazování náhradní autobusové dopravy při výlukách.

Jako konkrétní příklad využití výsledků přepravního průzkumu tramvajů lze uvést, že nově zkoumané období provozu (18.30–23.00 hodin) ověřilo vhodnost částečného nasazení sólo provozu na linkách, které jezdí přes den ve dvojicích. Bylo také prokázáno opodstatněné zkrácení intervalu linek č. 9 a 11 v polo-nočním provozu z 20 na 10 minut. Přepravní průzkum v porovnání s předchozími operativně uskutečněnými průzkumy shodně prokázal vhodnost zatím neuskutečněného nasazení sprážených souprav na linku č. 25.

Závěrem bychom při této příležitosti rádi poděkovali nejen všem účastníkům proběhnuvších, ale také i všem účastníkům v budoucnu konaných přepravních průzkumů za jejich vždy zodpovědný a profesionální přístup, zejména pak s ohledem na skutečnost, že řada průzkumů probíhala a vzhledem k nemožnosti ovlivnit počasí i v budoucnu zřejmě bude často probíhat za nepříliš příznivých klimatických podmínek.

Ing. Václav Studnička,
oddělení vyhodnocování dopravy a přepravy

Celostátní soutěž revizorů

Po dvouleté přestávce se opět zúčastnili nejlepší revizori dopravních podniků České republiky soutěže, která je v kuloárech nazývána neoficiálním mistrovstvím ČR přepravních kontrolorů. Pod záštitou Sdružení dopravních podniků ČR ji tentokrát pořádal Dopravní podnik města České Budějovice ve dnech 22. až 24. září v pěkném prostředí Sporthotelu Barborka v Hluboké nad Vltavou jako již osmou v historii této soutěže.

Soutěže se zúčastnilo 9 dopravních podniků z ČR, a protože každý dopravní podnik vyslal do soutěže 3 revizory, 27 soutěžících tak bojovalo o mety nejvyšší. Pražský Dopravní podnik vyslal do soutěže dva nováčky a jednoho zkušeného revizora, který se již v minulosti této soutěže zúčastnil; a že to bylo rozhodnutí dobré, ukázala nakonec výsledková listina, která nás velmi potěšila. Ale pěkně popořádku. Vzhledem k výraznému neúspěchu v minulém ročníku soutěže,

kdy naši zástupci obsadili až 5. místo, bylo nyní důležité dokázat, že neustále patříme mezi nejlepší revizorskou elitu. Několik prvních a druhých míst z minulosti nás k tomu nepřímo zavazovalo.

„Domácí“ Dopravní podnik České Budějovice připravil soutěž tradičně podle scénářů z minulých ročníků, kde se soutěžilo ze znalostí z odborných předpisů, podle kterých se řídí všechny podniky, z modelových situací vyvolávajících mnohdy pobavené úsměvy porotců, z psychologických testů a nově i ze speciálních sportovních disciplín. To, že celé soutěžení probíhalo v naprosté anonymitě, kdy porota rozhodčích hodnotila

3 pouze čísla přidělená soutěžícím, nikoliv konkrétní podnik, nemusím ani dodávat, neboť to se stalo po určitých zkušenostech z minulosti nutností. Pořadatelé přichystali nejen pro vítězná družstva a jednotlivce velmi hodnotné ceny, ale pamatovali na všechny účastníky soutěže pozorností. A tak všechny zúčastněné ženy,

• které soutěžily, ale i hodnotily jejich výkony, dostaly • v sobotním odpoledni, kdy soutěž končila, kromě pamětních medailí i kyticí karafiátů.

• Výsledky soutěže byly pro pražský Dopravní podnik • lichotivé, neboť 2. místo, které obsadil v soutěži • družstev, bylo vynikající, zvláště když první místo s přehledem obsadili „domáčí“. Ti, také vybojovali první, druhé a třetí místo v soutěži jednotlivců a zároveň tak byla z pořadajících Dopravního podniku vyhlášena nejlepší revizorka ČR a revizor ČR pro rok 2005. Přejme absolutní vítězství ve všem pořadatelům z Českých Budějovic a radujme se z druhého místa, které bylo více než zasloužené. Vždyť i přes jednoznačné vítězství pořadatelů jsme měli nejlepší výsledky v psychologické soutěži, v hrané modelové situaci a ve třech sportovních disciplínách ze čtyř. Testy z předpisů byly jednoznačné pouze pro soutěžící z pořadajících podniků, kteří několikastránkové testy odevzdávali v čase také kratším než 5 minut, přestože limitním časem byla půlhodina. Bylo vidět, že pořadatelé nic nenechali náhodě a této části soutěže věnovali více než mimořádnou pozornost.

Co dodat nakonec. Poděkování českobudějovickým pořadatelům je namístě, protože jen ten, kdo takovou soutěž pořádá, ví, kolik je s ní

• práce a starostí a kolik hodin navíc zabere její příprava, aby byla soutěž atraktivní.

• Poděkování patří pořadatelům i za mimosoutěžní • program, do kterého patřila návštěva loveckého zámečku Ohrada v Hluboké nad Vltavou nebo prohlídka místní zoologické zahrady. I když jde o soutěž a boj o body a umístění, daleko nejdůležitější je možnost seznámení se s odlišnými způsoby práce revizorů v jiných podnicích a získané zkušenosti tak využít pro svoji práci. To bylo a je hlavním mottem pro pořádání těchto soutěží, které začaly prvním ročníkem již v roce 1997 v Rožnově pod Radhoštěm. Samozřejmě poděkování patří trojlístku našich revizorů v podání **Milan Kross, Robert Ulč a Radim Novák**, kteří tak dobře reprezentovali pražský Dopravní podnik. Cena v podobě poháru, dárkového koše, medaile a diplomu byla zaslouženou odměnou za již zmiňované 2. místo v soutěži.

• **Výsledky: Soutěž družstev:** 1. České Budějovice, 2. Praha, 3. Brno, 4. Olomouc, 5. Ústí nad Labem, 6. Plzeň, 7. Most, 8. Zlín, 9. Tábor.

• **Soutěž jednotlivců:** 1. Josef Šeba (České Budějovice), 2. Petr Ségel (České Budějovice), 3. Ivana Veselá (České Budějovice).

• **Nejlepší revizorka a revizor ČR pro rok 2005:** Ivana Veselá – České Budějovice a Josef Šeba – České Budějovice.

• **Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly**



Samoobslužné otvírání dveří na linkách A a C pražského metra

Je to již rok, co si jeden kolega prostřednictvím DP-KONTAKTu povzděchl, že informace o samoobslužném otvírání dveří nejsou pro cestující dost pochopitelné. Od té doby byl na obou linkách systém spuštěn do plného, tedy každodenního provozu. Za celé období přišly jen dvě připomínky od cestujících. Zdálo by se, že cestující si na ovládání dveří zvykli.

Na posledním jednání redakční rady jsme se okrajově o tématu otvírání dveří zmínili. Někteří členové rady vyslovili názor, že sami ještě dost dobře nepochopili systém otvírání dveří, a že určitě nejsou samotní. Je pravdou, že při cestování metrem se občas setkáváme s cestujícími, kteří opětovně mačkají tlačítko ovládání v režimu, kdy už je to zbytečné a neúčelné.

Proto se k dané problematice vracíme znovu i když už proběhla

• informační kampaň v tisku, při Dni otevřených dveří • nebo v DP-KONTAKTu. Cestující byl seznamován • i s režimy ovládání dveří, které nepotřebují aktivní spolupráci cestujícího, ale jsou jako podružná informace. V praxi by to znamenalo zaměřit se jen na jednu zásadní radu. Například tímto zjednodušeným způsobem.

Vážený cestující, pokud se chystáte vystoupit ve stanici a před vámi svítí ovládání dveří, které jsou ve směru nástupiště, nepřerušovaně zelené světlo, **musíte** zmáčknout tlačítko ovládání dveří. Jinak se dveře neotevrou. Toto je jediná podstatná a důležitá informace. Při ostatních světelných režimech nebo vypnuté signalizaci je zbytečné použít tlačítko, cestující nemůže otvírání ovlivnit, dveře se otevřou automaticky ve stanici po zastavení vlaku.



• Stručně o významu doplňkových světelných informací.

• Zelené světlo svítí přerušovaně – tlačítko bylo již zmáčknuto a dveře se ve stanici otevřou.

• Červené světlo – dveře jsou bezprostředně před začátkem nebo v průběhu otvírání resp. zavírání.

• Na vysvětlenou je dobré vědět ještě jednu informaci. Prodleva od doby zastavení vlaku ve stanici do začátku otvírání dveří je řídicí jednotkou pevně nastavena a nemůže ji ovlivnit strojvedoucí a pochopitelně nemůže urychlit ani cestující. Podařilo se přibližně tuto dobu sjednotit jak u souprav M1 na lince C, tak u modernizací na lince A, respektive u zabezpečovacích zařízení. Tím se odstranil pocit cestujících, že dveře se dostatečně rychle neotvírají, tak jak jsou zvyklí z jiných linek pražského metra.

• Zavedením místního ovládání se šetří mechanismus dveří. Dveře se otvírají jen v době skutečné potřeby v závislosti na přepravní špičce respektive sedle a poloze stanice. Při očekávané životnosti vozu a minimální najeté vzdálenosti okolo 1 500 000 kilometrů a s vědomím relativně krátkých mezistaničních úseků je možná úspora nezanedbatelná.

• **Ing. Viktor Baier, Dopravní cesta Metro**

Kabelové vedení v pražském metru tři roky po povodni

Pražské metro je bytostně závislé na dodávce elektrické energie. Spolehlivost celé napájecí soustavy je zajištěna potřebným zařízením, zavedeným systémem řízení a smluvním ujednáním s Pražskou energetikou a. s. (PRE). Metro je napájeno z 13 rozvodů do 16 vstupních stanic metra. Tento systém spolu s dispečerským řízením umožňuje rychle reagovat na výpadky sítě a dodávku elektrické energie v případech, kdy je přerušena dodávka ve větších částech města. Tím je garantován provoz metra bez dlouhodobých výpadků.

Doprava elektrické energie je uskutečněna kabelovým vedením. To se rozděljuje na vysoké napětí 22 kV, a to přívodní z PRE a distribuční mezi elektrickými stanicemi, dále trakční kabelové vedení a vedení nízkého napětí.

Fatální následky povodní v roce 2002 jsou dobře známy, a to zejména ve vztahu na provoz metra. Škody byly rozsáhlé a nevyhnuły se energetickým zařízením zatopených stanic. Obnova a rekonstrukce elektrických stanic byla nezpochybnitelná a prioritní. Určité pochybnosti a diskuze vyvolalo rozhodování, zda je nutné vyměnit kabelové vedení. Z větší části kabely nebyly viditelně poškozené, mimo případy, kdy došlo

• k destrucím stavby a tím i k fyzickému poškození • kabelů. Je zajímavé, že kabely vyhovovaly při měření • izolačního stavu, ale po jejich rozříznutí se objevila • voda, a to i u kabelů, které byly nedlouho před povodní • v rámci rekonstrukcí některých stanic vyměněny. Po • nelehkém rozhodování společně s externími odborníky • se přistoupilo na výměnu kabelového vedení.

Kabely se vyměňovaly postupně, tak jak byly rekonstruovány a opravovány elektrické stanice. Byly vyměněny, až na výjimky, všechny kabely ve správě služby elektrotechnické. Obecně všechny kabely i ostatních služeb, které měly přímou návaznost na dopravní systém metra. Vyměněny byly desítky až stovky kilometrů kabelů. S odstupem tří let a po vyhodnocení provozu v zatopených stanicích lze říci, že rozhodnutí bylo správné. Spolehlivost těchto kabelů je sto procentní.

Nezanedbatelná je skutečnost, že naprostá většina vyměněných kabelů byla stará a nesplňovala požadavky na současnou požární bezpečnost. Nové kabely respektují nejpřísnější požadavky z hlediska požární ochrany v prostorách metra. Určité potíže se vyskytují u kabelových lávek, neboť některé zůstaly původní. Delší pobyt ve vodě po třech letech způsobuje zvýšenou

• korozi a ohrožuje nosnost lávek. Výměna kabelů, přes • velkou finanční náročnost, se po třech letech po povodni • ukazuje jako správné a jediné možné řešení, které • zajistilo bezporuchové napájení páteřní kabelové sítě • 22 kV, trakčního napájení souprav metra a důležitých • nízkonapěťových rozvodů a osvětlení.

• **Ing. Viktor Baier, Dopravní cesta Metro**

• *Příprava na výměnu kabelů ve stanici Můstek B.*
• Foto: Vladimír Křelina





Jednotlivé komponenty (mimo čela hrubé stavby) jsou konstrukčně postaveny z tenkostěnných ocelových profilů a vyráběných profilových dílů. Optimalizace těchto použitých profilů je podložena komplexním pevnostním výpočtem a statickými a dynamickými zkouškami. Laminátová čela jsou z materiálu polyesterová pryskyřice.

Hlavním cílem koncepčního řešení variabilní hrubé stavby VarCB3 je nabídnout zákazníkovi širokou škálu variant modernizace celého vozového parku tramvají T3 s dlouhodobou životností a garancí bezpečného provozu dle stále se zpřísňujících norem. Montáž moderních komponentů přináší podstatné navýšení užitných vlastností a komfortu pro cestující, řidiče i pro opravárenský personál v opravnách zákazníka.

Při použití této hrubé stavby a asynchronní trakční výzbroje typu TV EUROPULSE je možné spřahovat takto modernizovaný vůz s vlečným vozem, motorovým vozem, popřípadě do sestavy motorový vůz – vlečný vůz – motorový vůz.

Hrubá stavba VarCB3 vyhovuje provozu v stře-doevropských klimatických podmínkách podle ČSN ISO 9223 (03 8203) při vnějších teplotách v rozsahu -30 ° až +40 °C s nadmořskou výškou do 1 200 m, relativní vlhkostí okolního vzduchu podle ČSN 34 1510 čl. 12, množství sněhu do 50 mm nad temenem kolejni-

Modernizace tramvajových vozů s použitím nové skříně typu VarCB3

Poslední nákup nových tramvajových vozů se uskutečnil v letech 1995 až 1997. Nákup 150 tramvají T6A5 pomohl překonat problémy se stárnoucím vozovým parkem.

S reálnou obnovou vozového parku a s nasazením nových článkových tramvají do provozu s cestujícími je uvažováno koncepčně od roku 2006, což však v nejbližší době neovlivní potřebu údržby stávajícího parku.

Tento stav je od roku 2000 eliminován prováděním generálních oprav spojených s modernizací (GO) v Opravně tramvají. Do konce roku bude v provozu již 229 modernizovaných vozů a jeden cvičný vůz T3RP. Souběžně probíhá rekonstrukce a modernizace vozů KT8D5, s předpokladem zprovoznit do konce roku 5 vozů.

Vozový park tramvajových vozů provozovaný v DP JSVT má stále vysoké průměrné stáří.

Je mimořádně finančně i technicky náročné jej udržovat tak, aby byly zaručeny potřebné provozní a technicko-bezpečnostní parametry a přiměřená spolehlivost tramvají.

Současný stav vozového parku v jednotce Správa vozidel Tramvaje

Typ vozu	evidenční stav k 30. 9. 2005	průměrné stáří vozů – roky
T3	143	32,45
T3M	100	27,13
T3R.P	218	2,11
T3SU	289	19,40
KT8D5	46	16,13
KT8N2	1	0,00
T6A5	151	9,38
RT6N1	4	9,00
Celkem	952	16,40

Z výše uvedených důvodů se v Opravně tramvají již několik let provádí komplexní modernizace tramvají typu T3 v provedení T3R.P. Takto modernizované vozy se těší oblibě jak ze strany provozovatele, tak i pražských cestujících.

Uvedené modernizace tramvají T3 byly v Opravně tramvají v roce 2003 rozšířeny o použití nových hrubých staveb skříní typu VarCB3 z produkce firem ČKD PRAGOIMEX a. s. a Krnovských oprav a strojírny s. r. o. Tyto skříně jsou určeny k náhradě původních enormně zkorodovaných skříní tramvajových vozů typu T3, a to jako součást jejich celkové modernizace.

Základní údaje o tramvajové skříně typu VarCB3 dodané výrobcem

Hrubá stavba skříně tramvaje typu VarCB3 je určena pro rekonstrukci a modernizaci 4-nápravového motorového tramvajového jednosměrného vozu typu T3. Tato skříň je koncipována jako výměnný díl umožňující variabilní sestavení modernizovaného tramvajového vozu použitím hlavních uzlů a komponentů dílů ze stávajících vozů typu T3 nebo nových homologovaných dílů.

Podle konečných potřeb a přání zákazníka je možno do této variabilní hrubé stavby implantovat například moderní trakční elektrovýzbroje stejnosměrné i střídavé, lepená skla, moderní vybavení salónu i kabiny řidiče, modernizované dveře, dveřní pohony.

Skříň VarCB3 je dodavatelem konstrukčně řešena jako lehká konstrukce skládající se z komponentů: spodek – 2 x, bočnice – střecha – 2 x, lepená čela.

ce nebo s výškou hladiny dešťové vody do 10 mm nad temenem kolejnice.

Základní technické parametry hrubé stavby skříně VarCB3

Délka skříně	14 000 mm
Šířka skříně	2 500 mm
Výška podlahy nad TK	900 mm
Výška (maximální)	3 080 mm
Vzdálenost otočných čepů	6 400 mm
Průjezdní profil	Shodný s původní T3
Hmotnost	2 700 kg

Hlavní přínosy v použití tramvajové skříně typu VarCB3

Tramvajová skříň VarCB3 vychází z poznání, že:

- tramvaj T3 je nejrozšířenějším a oblíbeným typem tramvajového vozu, který je dnes ve většině případů za hranicí své fyzické životnosti;

6





• jedním z hlavních problémů při opravách tramvají typu T3 je značná koroze některých částí karoserie;
 • samotná hrubá stavba reaguje na známé negativní provozní zkušenosti vozidel typu T3;
 • skříň typu VarCB3 lze využít jako výměnný díl při opravě tramvaje T3, nebo ji lze využít při komplexní modernizaci vozidla s možností instalace široké

děných modernizací T3R.P a lze je popsat následujícím způsobem.

Pohon modernizovaného vozidla je tvořen mikroprocesorově řízenou stejnosměrnou trakční výzbrojí od firmy Cegelec typu TV – Progress. Elektrické spojení vozidla s trolejovým vedením je zajištěno použitím reparačního původního pantografu. Pro napájení palubní

škály modernizačních prvků a výzbrojí;

- použitím skříňe VarCB3 je garantováno prodloužení životnosti vozu o dalších minimálně 20 roků;
- použití tramvajové skříňe VarCB3 umožňuje (při celkové modernizaci vozu včetně použití AC pohonu) společný provoz v soupravě s vlečným neaktivním vozem.

Technické provedení vozu T3R.P

V Opravně tramvají využíváme při celkových modernizacích T3R.P v případě neopravitelnosti tramvajových skříňí vozů T3 jejich náhradu za výše uvedené skříňe VarCB3. Samotné provedení modernizace vychází ze standardně prováděných modernizací T3R.P a lze je popsat následujícím způsobem.

sítě a pomocných obvodů je vůz osazen kombinovaným statickým měničem Cegelec typu SMTK 6,3.

- Interiér a uspořádání vozu je tvořeno především:
- novými sedačkami cestujících FAINSA, které jsou ukotveny do bočnice vozidla,
- novým obložením bočnic a stropu v provedení sololak,
- vnějším i vnitřním informačním systémem BUSE,
- odbavovacím informačním systémem,
- novými dveřními pohony BAHOZA,
- novými bočními topnicovými kanály pro vytápění salonu cestujících,
- novým osvětlením salonu zářivkami s individuálními střídači,
- novými madly a záchytnými tyčemi,
- původními repasovanými okny salónu pro cestující.

Kabina řidiče včetně zástěny je řešena ve srovnání s původním vozem T3 komfortněji, a to s ohledem na požadavky ovládání vozu i na ergonomii a bezpečnost řidiče. Kabina je osazena novou sedačkou řidiče C.I.E.B., ventilátorem HELLA, novými ovládacími prvky pultu řidiče a modernizovaným původním nožním řadičem pro zadávání jízdy a brzdy.

V rámci modernizace vozu je prováděna generální oprava původních podvozků vozidla. Do konce letošního roku bude v provozu již 22 kusů modernizovaných vozidel T3R.PV s novými skříňemi VarCB3. S ohledem na stáří a stav některých vozů T3 předpokládáme každoroční nákup těchto nových skříňí pro jejich využití při komplexních modernizacích tramvají typu T3.

Václav Havlík, vedoucí Opravny tramvají

Projekt nízkopodlažní tramvaje VarioLF



Stejně jako pražský dopravní podnik modernizují svůj vozový park také ostatní města republiky, která provozují tramvajovou dopravu. V současné době nabízí ČKD Pragoimex a. s. další produkt nízkopodlažní tramvaje pod označením VarioLF a vlečný vůz VV60LF.

Nízkopodlažnosti u této verze vozu bylo oproti karosérii VarCB3 dosaženo zvětšením vzdálenosti otočných čepů podvozků, a to o rozdíl 1 100 mm. O tento rozdíl se také prodloužila délka vozové skříňe. Kontejnery elektrovýzbroje jsou u tohoto vozu umístěny na skříňi v prostoru středních dveří.

Pro přiblížení tohoto projektu čtenářům DP-KONTAKTu jsme použili materiál, který poskytla firma ČKD Pragoimex a. s.

Cestující využívající MHD v severomoravské metropoli Ostravě už mohli rozhodnout více než čtyměsíční provoz dvou modernizovaných nízkopodlažních vozidel VarioLF typu T3RN.EV. Pro ty, kteří zatím neznají tento projekt: jedná se o celkovou modernizaci tramvají T3 s použitím nové částečně nízkopodlažní tramvajové skříňe typu VarCB3LF ve spojení s komplexní modernizací vozu.

Vozidlo VarioLF je společným projektem smluvní aliance firem ČKD PRAGOIMEX a. s., VKV Praha, s. r. o. a Krnovských oprav a strojírny s. r. o., za účasti společností Cegelec a. s. a Dopravního podniku Ostrava a. s.

Pokud bychom chtěli vyjádřit roli partnerů při jeho realizaci, byla by dělbá činnost jednotlivých subjektů zajišťujících projekt následující:

ČKD PRAGO-IMEX a. s.	• Vedení projektu, • projekce a konstrukce vozu, • dodávka trakčních asynchronních motorů.
Krnovské opravny a strojírny s. r. o.	• Projekce a konstrukce vozu, • výroba hrubé stavby skříňe vozu, • výroba modernizačních komponent podvozků.
VKV Praha, s. r. o.	• Projekce a konstrukce vozu, • pevnostní výpočet hrubé stavby skříňe.
Cegelec a. s.	• Dodavatel trakční výzbroje (AC).
Dopravní podnik Ostrava a. s.	• Kompletace modernizovaného vozidla, • výroba asynchronních trakčních motorů.

Základní charakteristika vozidla T3RN.EV

Modernizovaná tramvaj typu T3RN.EV je jednosměrný čtyřnápravový nízkopodlažní motorový vůz o rozchodu 1 435 mm, který vznikl jako komplexně rekonstruovaná a modernizovaná verze provozovaných tramvají T3. Provoz vozidla na městských tratích může být zajišťován jedním nebo dvěma těmito vozy ve vlaku nebo také soupravami složenými z jednoho motorového vozu a jednoho vlečného vozu VV60LF.

Základní technické parametry vozidla T3RN.EV

Rozchod (mm)	1 435
Trakční napětí (Vss)	600
Maximální rychlost (km/h)	65
Trakční výkon (kW)	360
Trakční pohon	AC
Délka skříňe (mm)	15 100
Šířka skříňe (mm)	2 480
Vzdálenost otočných čepů podvozků (mm)	7 500
Výška podlahy nad TK (mm)	350 / 860
Podíl nízké podlahy (%)	35
Podíl adhezního pohonu (%)	100
Vypružení podvozku	dvoustupňové
Hmotnost prázdného vozu (kg)	21 200
Max. hmotnost obsazeného vozu při 6 os./m ² (kg)	29 320
Max. obsaditelnost 6 osob/m ² – sezení / stání / celkem	32 / 84 / 116

Skelet vozu

Tramvaj je kompletována zcela novou, rozhodnutím Drážního úřadu ČR homologovanou, vozidlovou skříňí typu VarCB3LF („LF“ = „Low Floor“), která je ocelová, svařovaná (výrobce KOS Krnov). Laminátová čela jsou přichycena ke skříňi pružným lepicím tmelem. Pro boční oplechování je použita současná technologie tzv. „lepení plechů“. Tepelná a zvuková izolace je řešena použitím izolačních rohoží Rotaflex.

Čelní a boční okna jsou tónovaná, se skříňí spojená lepením, což zvyšuje celkovou úroveň designu vozidla. Přirozená ventilace salonu pro cestující je zaručena horní výklopnou větrací částí bočních oken a střešními klapkami.

Nástup a výstup cestujících je zajištěn trojicí nových vně výklopných nástupních dveří, osazených elektrickým pohonem, řízených mikroprocesorem. S ohledem na požadavek snížení úrovně vnější hlučnosti je skříň vozu kompletována prodlouženými laminátovými plentami, které zakrývají podvozky.

Hlavním přínosem zmiňované tramvajové skříňe je především její nízkopodlažní provedení v prostoru středních dveří, a to v úrovni 35 % z celkové podlahové plochy vozidla. Tak velkého nízkopodlažního prostoru v prostoru mezi trakčními podvozků bylo dosaženo na základě jedinečného řešení, tj. zvětšení vzdálenosti otočných čepů podvozků na 7 500 mm (tj. o 1 100 mm oproti stávající skříňi vozidla T3) a vymístění trakční elektrovýzbroje na střechu vozidla – za podmínky dodržení platných norem průjezdnosti drážních vozidel dle souvisejících ČSN EN.

Salon vozu

Interiér vozidla je tvořen jak koncepčně, tak i vzhledově novým obložením stropu a stěn ve světlé barvě. Podlaha je provedena z vodovzdorné překližky, která je polepena protiskluzovou krytinou ALTRO a ve střední části doplněna o výpustné otvory, které usnadňují tzv. mokré mytí.

Čalouněné sedáky cestujících typu C. I. E. B. jsou uchyceny do bočnice s rozmístěním 2 + 1. Pro pohodlné stání a zajištění bezpečnosti jsou ve vozidle rozmístěna madla a záchytné tyče, které jsou povrchově ošetřeny komaxitem.



V prostoru druhých dveří v nízkopodlažní části vozu je zaintegrována nájezdová plošina pro vozičkáře, případně maminky s kočárky, jejíž ovládání může být jak mechanické, tak i elektrické.

Vytápění salonu pro cestující je zajištěno podsedálovými teplovzdušnými topnými agregáty s nucenou ventilací (topný výkon 3 kW/kus) a osvětlení prostoru pro cestující je řešeno novými zapuštěnými zářivkovými svítidly SEC.

Kabina řidiče

Kabina řidiče je oddělena od prostoru pro cestující tvarově novou zástěnou, je vytápěna novým kaloriferem a ochlazována pomocí ochlazovací jednotky TRAV-L-COOL, pracující na principu odpařování vody.

Pro ovládání vozidla je v kabině řidiče instalován nový panel řidiče, který je doplněn novými ovládacími a signalizačními prvky. Pro zadávání jízdy a brzdy byl levý stolek řidiče osazen ručním řadičem Lekov.

Jako sedačka řidiče byla zvolena nová odpružená sedačka s vyhříváním a s možností jejího polohování.

Elektrická výzbroj a výstroj vozu

Vozidlo je osazeno osvědčenou asynchronní trakční elektrovýzbrojí firmy Cegelec typu TV EUROPULSE (ve středním provedení s nerezovými kontejnery).

Pohon tramvaje je dále kompletován asynchronními motory typu TAM 1004 C/R (výrobu, kompletaci a zkoušení těchto motorů zajišťuje DPO dle výrobní dokumentace PRAGOIMEXu).

Pro napájení palubní sítě, pomocných obvodů 24 Vss a chlazení elektrovýzbroje je vůz vybaven statickým měničem typu SMTK 6,3 firmy Cegelec a.s.

Z důvodu optimalizace rozmístění komponentů je střecha vozidla dále osazena stykačovým rámem

konstrukce ČKD PRAGOIMEX s novým elektricky ovládaným odpojovačem trolej – zem.

Kabeláž vozu (24 Vss, 3 x 230 Vstř a 600 Vss) je svým provedením a trasováním zcela nová, umístěná v plastových trubkách FLEXA. Původní tavné pojistky 24 Vss jsou kompletně nahrazeny jističi.



Vícečlenné řízení ve dvojici je zajištěno použitím mezivozových propojek prostřednictvím osazených zásuvek mnohočlenného řízení Harting.

Zadní část vozu je osazena zadním pomocným couvacím panelem řidiče.

Pro zajištění informovanosti cestujících je na vozidle instalován kompletní optický a akustický informační systém v provedení dle standardů ostravského Dopravního podniku.

Pojezd

Vozidlo je „posazeno“ na podvozcích typu Komfort, tj. na kompletně rekonstruovaných původních podvozcích, doplněných o další – primární stupeň vypružení prostřednictvím pryžokovových MEGI prvků.

Rekonstrukce podvozků v provedení Komfort je od loňského roku homologována pro provoz na tramvajových tratích v ČR a praktické zkušenosti z provozu potvrdily předpokládané vlastnosti, a to především v oblasti: snížení hluku, zlepšení chodových vlastností a snížení nákladů na provoz.

Projekt VarioLF a jeho budoucnost

Výsledkem činnosti smluvního sdružení firem a dalších dodavatelů je nízkopodlažní vozidlo VarioLF, tj. tramvaj, která přináší svým provozovatelům a také konečným zákazníkům především:

- ve své kategorii výjimečně výhodný poměr mezi cenou a užitnou hodnotou,
- bezbariérový nástup a výstup vozičkářům, osobám tělesně postiženým a dětským kočárkům,
- zrychlené odbavování vozidel ve stanicích,

- nový svěží design v ulicích měst,
- komfort pro cestující i obsluhu na úrovni doby,
- vysokou provozní spolehlivost,
- výrazně nižší náklady na provoz a údržbu.

Positivní ohlasy a jednoznačné přínosy uvedeného řešení modernizace stávajícího vozového parku tramvají T3 přiměly ostravský Dopravní podnik k realizaci dalších 5 kusů tramvají v provedení T3RN.EV ještě v letošním roce, což jistě přispěje k dalšímu zlepšování přepravních služeb a standardů MHD v Ostravě.

Dalším podnikem, který se rozhodl modernizovat svůj vozový park tramvají obdobnou cestou, je Dopravní podnik města Liberce. Pro tento podnik je v letech 2005 a 2006 prostřednictvím firmy ČKD PRAGOIMEX smluvně zajištěna a rozpracována dodávka 12 kusů vozidel T3RN.PV. Jedná se o koncepčně stejnou rekonstrukci vozidel T3 s významnými rozdíly v designu a vybavení vozidel oproti ostravskému řešení.

Dosavadní dobré zkušenosti z provozu vozidel VarioLF, příznivé ohlasy cestujících i zájem odborné veřejnosti jsou odpovědí řešitelům tohoto úkolu technického rozvoje na otázku, zda a jak přispěly k efektivní obnově stávajícího vozového parku tramvají.

Václav Havlík, Opravna tramvají

Foto: ČKD PRAGOIMEX a. s.

Poznámka redakce: Také Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost plánuje v příštím roce nákup nejméně dvou skříní VarioLF. Je to další z postupných kroků, jak cestujícím nabídnout alespoň částečně nízkopodlažní vozidla. Vzhledem ke zvýšené délce skříně se počítá s nasazením především na linky obsluhované sólo vozy.



Ve čtvrtek 7. července otřásl Londýnem teroristický útok. Nastražené výbuštiny explodovaly na třech linkách metra a ochromily jeho provoz. Zpočátku nebylo jasné, jestli jde o dílo teroristů, nebo souhru provozních nehod. Cestující byli odkázáni na povrchovou dopravu. Vzápětí však další výbuch roztrhal dvoupatrový autobus. V tu chvíli bylo zřejmé, že Londýn se stal terčem pumových útoků, zaměřených na systém městské hromadné dopravy.

Kdo sledoval v televizi průběh záchranných prací, musel si všimnout nezvyklého klidu a pořádku, který panoval v postižených lokalitách. V jedné ulici stály seřazené hasičské vozy, v další ulici ambulance, policisté neprodyšně uzavřeli místa útoků a řídili dopravu, hasiči ve skupinách vstupovali do stanic metra, záchranáři odnášeli zraněné do sanitek. Tato souhra a připravenost londýnských složek integrovaného záchranného systému nebyla náhodná. Předě dvěma roky, v neděli 7. září 2003, se v Londýně pod názvem „OSIRIS II“ uskutečnilo rozsáhlé cvičení, při kterém se hasiči a záchranáři připravovali na teroristický útok v podzemní dráze.

V pražském metru se v uplynulých letech uskuteč-

Cvičení Podzim 2005

ného systému a zneškodnění nebezpečného pachatele v areálu holešovického nádraží.

Po simulovaném výbuchu v soupravě metra nastalo čekání na záchranné složky. Přibližně po patnácti minutách sestoupili po eskalátorech první čtyři příslušníci Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy v protichemických ochranných oblecích. Doba patnácti minut se může zdát dlouhá, ale odpovídá dojezdovým časům požárních jednotek a nezbytné přípravě na průzkum podzemních prostor, kde došlo k teroristickému útoku. Hasiči prostě nemohou do podzemí „jen tak“ vběhnout, ale musejí se chránit před riziky, která na ně mohou čekat.

Jakmile první skupina hasičů provedla průzkum a prověřila, že se na místě události nenacházejí nebezpečné chemické látky, nastoupili do podzemí zaměstnanci Hasičského záchranného sboru DP, kteří zajistili nouzové osvětlení pomocí přenosných elektrocentrál a vytvořili průzkumné skupiny, které měly za cíl vyhledat zraněné a zmatené osoby v tunelech metra. Za-

rykova nádraží. Zde proběhla jejich evidence a byla jim poskytnuta zdravotnická a psychologická pomoc. Pro transport lehce zraněných do nemocnic přistavil Dopravní podnik čtyři autobusy. Zároveň do podzemí nastoupily skupiny Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy s množstvím zdravotnického materiálu a začaly od hasičů přebírat vážně zraněné a připravovat je na transport do nemocnice. Lékařka záchranné služby prováděla třídění zraněných a stanovovala, kdo má být prioritně ošetřen a odnesen z nástupiště nahoru do sanitky. Pro hasiče začala fyzicky nejnáročnější část zásahu – vynášení těžce zraněných na nosítkách vzhůru po zastavených eskalátorech. Zraněné nosili hasiči v „plné zbroji“ včetně dýchacích přístrojů připravených pro případ potřeby. Navíc eskalátory jsou pro manipulaci s nosítky velmi úzké. Přes velkou náročnost tohoto úkolu se společnými silami městských hasičů, hasičů Dopravního podniku, dobrovolných hasičů, zdravotnických záchranářů a policistů podařilo vynést většinu vážně zraněných do 30 minut od zahájení průzkumu



nilo několik cvičení, zaměřených na nácvik postupů likvidace následků teroristického útoku s výbušninami nebo s vysoce toxickými látkami. Londýnské zkušenosti z nácviku a reálného řešení likvidace teroristického útoku však vyvolaly potřebu uskutečnit také v Praze rozsáhlé komplexní cvičení, které by se co nejvíce přiblížilo podmínkám reálného pumového útoku v metru.

Po rozsáhlých přípravách, v pátek 23. září 2005, v jednu hodinu po půlnoci, bylo takové cvičení zahájeno pod názvem „Podzim 2005“. Noční doba byla vybrána proto, aby nemusel být přerušen provoz metra, a aby nenastal dopravní kolaps v centru Prahy. Jako dějiště cvičení byla zvolena poměrně hluboko založená stanice metra Náměstí Republiky. Scénář byl následující.

Ve stanici zastaví dvě soupravy, v jedné z nich dojde k výbuchu nástražného výbušného systému, výbuch usmrtí 15 obětí, dalších 29 cestujících bude vážně zraněno a přibližně 150 lidí bude zraněno lehce a zůstane v prostoru nástupiště do příjezdu záchranných složek. Pro vytvoření co nejnáročnějších podmínek pro zásah se předpokládalo, že výbuch způsobí výpadek osvětlení a eskalátorů. Zároveň s akcí na Náměstí Republiky nacvičovala Policie ČR likvidaci nástražného výbuš-

našimi hasiči nastupovala do podzemí další a další družstva městských profesionálních a dobrovolných hasičů. Jejich úkolem bylo vyvedení lehce zraněných z místa útoku a vyproštění těžce zraněných. Souběžně s nástupem hasičských jednotek provedla Policie ČR za asistence hasičů HZS DP pyrotechnický průzkum, aby vyloučila, že se na místě nachází další nástražný výbušný systém.

Patnáct minut po zahájení zásahu hasičů byla většina lehce zraněných vyvedena z prostoru nástupiště a soustředěna v prostorách výstupu z metra u Masa-

v podzemí. Přibližně hodinu po simulovaném výbuchu bylo obnoveno normální osvětlení a chod eskalátorů a byli odneseni poslední vážně zraněné. Po další hodině byly ukončeny práce na likvidaci následků útoku a hasičské jednotky se z rozhodnutí velitele zásahu vrátily na své základny.

Cvičení „Podzim 2005“ bylo provázeno mediálními diskuzemi o jeho účelnosti, načasování, provedení a podobně. Faktem je, že cvičení potvrdilo kvalitní a bezproblémovou spolupráci mezi profesionálními hasiči HZS hl. m. Prahy, HZS DP a dobrovolnými hasiči pražských městských částí. Evakuace zraněných proběhla rychleji, než se očekávalo. Byly prověřeny postupy a spolupráce všech základních složek integrovaného záchranného systému – hasičů, Zdravotnické záchranné služby a Policie ČR při hromadném neštěstí v centru Prahy. Cvičení pomohlo získat konkrétní informace o potřebných počtech záchranářů, vybavení, techniky a informace o časech, které jsou zapotřebí pro zvládnutí určitých úkolů při určitém počtu záchranářů. Akce byla přínosem pro zvýšení připravenosti Prahy na teroristický útok v MHD, který bohužel po zkušenostech z Moskvy, Madridu nebo Londýna nelze vyloučit.

Co zbývá dodat? Snad jen dvě poznámky. Činnost HZS Dopravního podniku, ale i odboru krizového



řízení byla hodnocena řídicím štábem vysoko. Roze-
pisovat se o tom děle nebudeme, samochvála smrdí.
Připravovat se a být připraven – to musí být heslem
příštích dnů.

Druhá stručná poznámka. Podobná cvičení se
organizují všude ve světě. Pouze škarohlíd to kriti-
zuje, a to je úsměvné. V příštím příspěvku uvedeme
řadu příkladů z dalších evropských měst a naznačíme

směr nových postupů uvnitř naší společnosti. Cílem
pak budí zlepšení bezpečnosti nejen cestujících, ale
i vlastních zaměstnanců.

**Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel
Ing. Michal Brunner,**

vedoucí oddělení odborných služeb HZS

Foto: Jan Kostík,

Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy

Prodej jízdních dokladů na vysokých školách

Jak jsme již několikrát v DP-KONTAKTu informo-
vali, jsou jízdenky s volitelnou dobou platnosti studen-
tů vysokých škol využívány ve stále větším rozsahu.
Dopravní podnik proto přistoupil k jednání s vysokými
školami o možnosti prodeje jízdních dokladů přímo
na vysokých školách i o možnosti prodeje kuponů
s volitelnou dobou platnosti přímo na průkaz přísluš-
né vysoké školy v celé distribuční síti. Pilotní projekt
distribuce časových jízdenek s volitelným počátkem
doby platnosti studentům vysokých škol na základě
identifikačních průkazek studentů vybavených elek-
tronickým nosičem dat byl realizován ve spolupráci
s Českým vysokým učením technickým se zahájením
akademického roku 2001/2002. Po úspěšném ročním
provozu na Českém vysokém učením technickým byl
tento projekt postupně rozšiřován i na další vysoké
školy.

Od dubna 2004 jsou do prodeje „klouzavých“
časových kuponů zapojeny všechny klíčové vysoké
školy v Praze:

- České vysoké učení technické (ČVUT, počet studentů přibližně 16 000),
- Česká zemědělská univerzita (ČZU, počet studentů přibližně 13 000),
- Vysoká škola ekonomická (VŠE, počet studentů přibližně 14 000),
- Univerzita Karlova (UK, počet studentů přibližně 35 000),
- Akademie múzických umění – od 1. září 2005 (AMU, počet studentů 1 200).

Průkazku pražské integrované dopravy pro stu-
denty vysokých škol nahradil identifikační průkaz
příslušné vysoké školy.

Kupony s volitelnou dobou platnosti 30denní, re-
spektive 90denní se k těmto typům průkazek prodávají
nejenom na vysoké škole (ČVUT, ČZU a VŠE), ale v ce-
lé distribuční síti firmy Šoch a v budově Centrálního
dispečinku Na Bojišti 5 (ČVUT, VŠE, UK a AMU).

Několik čísel, která vypovídají o celkovém počtu
prodáných časových jízdenek s volitelnou dobou plat-

nosti studentům vysokých škol a počty těchto kuponů
prodané přímo na vysokých školách v roce 2004 a za
období leden až září 2005 jsou uvedeny v tabulce.

Na celkových dosažených tržbách za časové jíz-
denky s volitelnou dobou platnosti studentů vysokých
škol činil v roce 2004 podíl tržeb za jízdenky prodané
přímo na vysokých školách 21 %, za období leden až
září 2005 činí tento podíl 14,30 %.

Jak uvedená čísla dokazují, každoroční nápor na
distribuční síť Dopravního podniku vystavováním prů-
kazek pražské integrované dopravy pro studenty vysoko-
kých škol se zmírnil a nejsou zatěžována ani studijní
oddělení při vystavování potvrzení o studiu.

V současné době je připravován pilotní projekt ak-
ceptace průkazu ISIC středních škol v systému Doprav-
ního podniku. ISIC průkazy sedmi vybraných středních
škol budou uznávány jako doklady k prokázání nároku
na zvýhodněnou časovou jízdenku.

**Zpracoval
odbor jízdních dokladů a tržeb**

Počet prodaných časových jízdních dokladů VŠ s volitelným začátkem doby platnosti (leden – prosinec 2004)

druh jízdního dokladu	prodejní síť		prodej ČVUT		prodej ČZU		prodej VŠE		celkem kusy	celkem tržby Kč
	kusy	Kč	kusy	Kč	kusy	Kč	kusy	Kč		
Časové jízdenky zvýhodněné s osobními údaji držitele s volitelným začátkem doby platnosti:										
Pro studenty VŠ do 26 let - 30denní	66 615	13 989 150	7 210	1 514 100	1 652	346 920	1 538	322 980	77 015	16 173 150
- 90denní	74 351	42 380 070	16 579	9 450 030	3 083	1 757 310	2 809	1 601 130	96 822	55 188 540
Časové jízdenky VŠ s volitelným začátkem doby platnosti	140 966	56 369 220	23 789	10 964 130	4 735	2 104 230	4 347	1 924 110	173 837	71 361 690

Počet prodaných časových jízdních dokladů VŠ s volitelným začátkem doby platnosti (leden – září 2005)

druh jízdního dokladu	prodejní síť		prodej ČVUT		prodej ČZU		prodej VŠE		celkem kusy	celkem tržby Kč
	kusy	Kč	kusy	Kč	kusy	Kč	kusy	Kč		
Časové jízdenky zvýhodněné s osobními údaji držitele s volitelným začátkem doby platnosti:										
Pro studenty VŠ do 26 let - 30denní	65 924	14 260 260	3 031	653 130	1 597	340 490	1 107	236 870	71 659	15 490 750
- 90denní	75 543	44 811 630	9 321	5 560 350	2 848	1 678 140	2 316	1 389 360	90 028	53 439 480
Časové jízdenky VŠ s volitelným začátkem doby platnosti	141 467	59 071 890	12 352	6 213 480	4 445	2 018 630	3 423	1 626 230	161 687	68 930 230

...když se stavělo „béčko“?

V loňském roce jsme oslavili 30. výročí zahájení provozu pražského metra. Letos na počátku listopadu si připomínáme, že uplynulo 20 roků od chvíle, kdy se Pražané poprvé svezli po třetí trati, která dostala označení písmenem B a byla jí přisouzena žlutá barva. Se stavbou prvního provozního úseku se začalo v roce 1979. Centrum Prahy, sužované do té doby výstavbou prvních úseků tratí C a A, jakož i severojižní magistrály, „získalo“ další staveniště. Vyrostla především tam, kde vznikaly nové stanice, respektive jejich vestibuly a navazující podchody. Vlastní stanice, vyjma hloubeného Smíchovského nádraží, byly ražené. Vtěsnat staveniště do historické zástavby nebylo jednoduché. Demolice stávající zástavby proběhly jen na některých místech – především na Florenci, u stanice Národní třída a zejména v oblasti Anděla a Knížecí. Většina z osmi

stanic měla dva vestibuly, většinou vzájemně značně vzdálené, takže počet stavenišť byl vyšší než počet vlastních stanic. Kromě toho se v centru v duchu tehdejší koncepce MHD budovala pěší zóna na tzv. Zlatém kříží, která znamenala trvalé zrušení tramvajové dopravy v ulicích Na Příkopě, Hybernské, 28. října a v části ulice Národní. Během stavby podchodu a vestibulů bývala tramvajová doprava převáděna na provizorní koleje (někdy šlo o jednokolejné úseky), někdy se jednalo o více etap v závislosti na postupu stavby.

Zkušební provoz na novém, 5,41 km dlouhém úseku metra byl zahájen 2. září 1985. Pravidelný provoz s cestujícími zahájila linka B 2. listopadu 1985.

Pamatujte si ještě, jak to na staveništi „béčka“ vypadalo?

Text: Mgr. Pavel Fojtík

Foto: Archiv DP a Vladislav Skala



Při stavbě stanice Florenc (původně se jmenovala Sokolovská) muselo být zbořeno několik domů na nároží Sokolovské a dnešní ulice Ke Štvanici. Zde se budoval nový vestibul nejen pro trať B, ale i pro „céčko“.



Pamatujete si ještě na domy sevřené mezi obchodním domem Máj (Tesco) a ulicemi Spálenou, Purkyňovou, Vladislavovou a Charvátovou? Byly zbořeny před zahájením stavby stanice Národní třída na konci 70. let 20. století.



Při návštěvách obchodního domu jsme si několik let při jízdě po tamních eskalátorech prohlíželi těžní věž stanice metra, která vyrostla na místě zbořených domů. Dnes je tu povrchový vestibul stanice Národní třída.



Druhý vestibul stanice Karlovo náměstí vyrůstal na Palackého náměstí. Ani zde se tramvajová doprava neobešla bez provizorních opatření.



Stanice Náměstí Republiky má dva vestibuly. Jeden se budoval u nádraží Praha střed (dnešní Masarykovo), druhý na vlastním náměstí Republiky. Tramvaje se tady staveništi vyhýbaly na provizorních přeložkách. Nějaký čas se zde v krátkém úseku jezdilo i jednokolejně.

Na Karlově náměstí se stavěl jeden z vestibulů stejnojmenné stanice a podchod pod křižovatkou. Tramvaje tu projížděly po dočasných přeložkách mezi typickými ohradami z vlnitého plechu.



Na Mustku bylo dlouho staveniště stanice na trati A. Podchod patřící „áčku“ je použitelný i pro trať B. „Béčko“ má ale i vlastní vestibul pod Jungmannovým náměstím. Málokoho asi napadne, že stanice Mustek je na trati B nejhlubší (40,3 m). Stavební jáma byla zhruba tak hluboká, jako byla výška okolních domů. Tramvaje tu jezdily po jednokolejných provizoriích.

Na Smíchově vyrůstala dvouvestibulová stanice Moskevská (dnešní Anděl). Vzpomínkové snímky z křižovatky Anděl jsme přinesli v sedmém čísle DP-KONTAKTu v roce 2004. Dnes připomínáme pohledem z budovy Ženských domovů staveniště jižního vestibulu a autobusového terminálu Na Knížecí. Zde zmizela řada domů, např. bývalý Štěpánský mlýn.

Konečná stanice Smíchovské nádraží byla i s obrátovými kolejemi budována jako hloubená. Tomu odpovídaly i rozměry stavební jámy. Tramvaje se dočasně přesunuly těsně k chodníku na východní straně Nádražní ulice a částečně jezdily po jedné koleji.





I manažeři se učí

Požadavky na znalosti a dovednosti člověka v moderní společnosti se neustále mění, a tudíž je nutné své znalosti a dovednosti neustále prohlubovat a rozšiřovat. Vzdělávání a formování pracovních schopností se stává celoživotním procesem probíhajícím i v Dopravním podniku.

Po schválení Řídicí radou Transformačního projektu byl v prosinci loňského roku odstartován připravený vzdělávací program pro klíčové zaměstnance, tj. vedoucí jednotek, provozoven a vedoucí odborů. Program

zahájil jednoduchým školením na téma pracovní právo pro manažery JUDr. Bohuslav Kahle – soudní znalec v oboru pracovního práva. Hlavní náplní vzdělávacího programu je trénink manažerských dovedností, koncipovaný do tří dvoudenních bloků pod vedením PhDr. Michaely Daňkové – jedné z velmi uznávaných a žádaných lektorek v této problematice. Nedílnou součástí bude i školení manažerského finančního řízení, které připraví vedoucí odboru manažerské ekonomiky ing. Jiří Pařízek.

Cílem uvedeného vzdělávacího programu je zlepšit manažerské znalosti a dovednosti především v oblasti vedení lidí. Kvalitní vedení znamená efektivně zvládat komunikaci s podřízenými, umět organizovat práci sobě a vedeným skupinám – týmům, rozumět specifickým vztahům, které se v týmech vytvářejí a umět tyto vztahy správně koordinovat a usměrňovat. Neméně důležitou oblastí je zvládání konfliktů v mezilidských vztazích, umění své podřízené správně hodnotit a motivovat k lepším pracovním výkonům.

Metody výuky – tréninku, používané ve vzdělávání našich manažerů, jsou zaměřeny tak, aby v co nejkratší době a co neefektivněji pomohly školeným skupinám získat potřebné, výše popsané dovednosti. Součástí těchto metod je i učení prožitkem, a to vždy se záměrem působit současně na racionální i emoční složku.

Lektorka Daňková je zkušená psychologička, která si je velmi dobře vědoma efektu použitých metod k získání potřebných dovedností u školných jednotlivců a skupin. Část tréninku těchto dovedností vždy probíhá mimo učebny, tj. v různých podmínkách, aby se docílilo žádaného vzdělávacího cíle ve velmi krátké době. Používané outdoorové (venkovní) techniky jsou v této době již neodmyslitelnou součástí výcviku manažerů. Přinášejí výrazné posílení týmového ducha u jednotlivců, dochází ke stmelení týmů, a tím samozřejmě lze očekávat v budoucnu lepší pracovní výsledky.

V současné době byl program zahájen již u většiny manažerů Dopravního podniku a zbývající do něj budou postupně zapojeni tak, aby ho do konce června příštího roku absolvovali všichni manažeři střední úrovně.

Odbor vzdělávání

Návštěva z Drážďan

22. a 23. září nám oplatili kolegové z partnerské školy drážďanského Dopravního podniku návštěvu našich žáků a pedagogů v hlavním městě Sasko, která proběhla na jaře letošního roku.

Přijelo 30 žáků studujících obory podobné těm, které se vyučují v naší škole. Jednalo se o žáky oborů mechatronik, autotronik a obchodník v dopravě. Žáky doprovázelo 7 vedoucích a pedagogů, zajímajících se o systém výuky v naší škole.

První den byli účastníci přivítáni ředitelem školy ing. Ladislavem Šilhanem a jeho zástupcem pro odborný výcvik ing. Novotným. Dále byl tento den věnován prohlídce zařízení naší školy, především pak střediska praktické výchovy elektro v Praze 10 Na Třebešíně, kde se vyučují obory elektrikář silnoproud, autoelektrikář, autotronik a obory slaboproudé.

První den návštěvy byl zakončen odpoledním výletem na zámek Konopiště. Výlet, který byl atraktivní nejen pro krásné prostředí této naší kulturní památky, ale hlavně pro velmi zajímavou historickou expozici, se setkal mezi hosty s překvapivým zájmem a nadšením.

Večer po ubytování hostů v hotelu Pramen ve Vsočanech se uskutečnilo jednání vedení naší školy s představiteli vedení výukového střediska DVB AG Dresden. Jednalo se o další budoucí plodný rozšiřování spolupráce na poli vzdělávání a vzájemných styků žáků i pedagogů. Dalším krokem této spolupráce bude reciproční letošní týdenní listopadová stáž 5 drážďanských pedagogů v Praze, týkající se společného styčného vzdělávání oborů odborný pracovník v dopravě a operátor.

Druhý den dopoledne se pro hosty uskutečnila okružní jízda historickou tramvají Prahou a následná

návštěva Muzea městské hromadné dopravy ve vozovně Střešovice. Po obědě jsme stačili ještě s našimi hosty navštívit Pražský hrad a ukázat jim chrám sv. Víta, jeho přílehlé objekty a čtvrť Hradčany. Prohlídka byla zakončena nádhernými pohledy ze zahrad pod Pražským hradem na sluncem zalité historické části města.

Po oba dny nám přálo krásné slunné počasí a při loučení s hosty bylo znát, že tyto dva dny vrchovatě splnily jejich přání poznat jak naši školu, tak Prahu, která se pyšní tolika kulturními i technickými památkami.

Osvědčení Hospodářské komory ČR

Na základě výsledků závěrečných zkoušek konaných v závěru minulého školního roku, při kterých byli na školách přítomni Hospodářskou komorou České republiky delegovaní odborníci z praxe, bylo nejlepším absolventům vystaveno **Osvědčení Hospodářské komory ČR**.

3. října 2005 se v Kongresovém sále Hospodářské komory ČR sešli nejlepší absolventi oborů auto a elektro z celé republiky, aby z rukou zástupců hospodářské komory a ministerstva školství Osvědčení převzali. K slavnostnímu rázu celé akce přispěla přítomnost rodičů významaných žáků i diskuze při podáváním občerstvení.

Z naší školy Osvědčení Hospodářské komory ČR převzali: **obor automechanik:** Petr Dyntar; **obor elektrikář pro silnoproud:** Jiří Kaman, Dalibor Moc, Michal Šnajdr, Robin Kubík; **obor mechanik elektro-**

ných zařízení: Vladimír Blažik, Tomáš Kočí; **obor autoelektrikář:** Tomáš Blecha, Jan Klípa, Jan Švestka, Jiří Živný. **-sou-**

ŠKOLNÍ STRÍPKY



Odbory Dopravního podniku

V rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti vznikla nová odborová organizace – **Odbory Dopravního podniku**.

Co chce nová odborová organizace? Jaký program bude mít a co svým členům bude schopna nabídnout?

Především má v úmyslu být průhledná ve věci finančních prostředků, které jí protečou. Svým členům chce nabídnout standardní právní servis běžný u ostat-

ních odborových organizací. Naším cílem je jednoznačně vydefinovat klíčové zaměstnance naší společnosti. A k jako takovým spět k jejich výrazně kvalitnějšímu finančnímu ohodnocení. Chceme se prát za výrazné zvýhodnění řidičů pracujících v pravidelných turnusech. Budeme dbát o zkvalitnění zázemí především v bodech, kde řidiči čerpají své přestávky, a to jak bezpečnostní, tak



určené k oddechu a jídlu. Budeme trvat na zásadním zkvalitnění preventivní zdravotnické péče s tím, aby se zaměstnanci Dopravního podniku svých důchodů vůbec dožili. Definitivu. Budeme velmi striktně vyžadovat

přesnou definici pracovních míst v už transformovaných složkách společnosti a zdůvodnění jejich existence. Aktivně se zapojíme do vyjednávání o kolektivní smlouvě na rok 2006. Chceme nabídnout odborovou organizaci s jednoduchou strukturou – a především postavenou na názorech širokého spektra lidí.

Jiří Toušek, člen přípravného výboru





Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova také provozuje sanitky.

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova je již přes deset let akciovou společností (toto výročí oslavil první den letošního roku), ale jeho tradice je více než stoletá. Sahá až do roku 1901, kdy úzkorozchodná tramvajová trať propojila obě tato podkrušnohorská města (a tehdy také nedaleký Janov). Dnes je ale pro obě města typická



Motor autobusu na LPG. Všechny autobusy v Mostě a Litvínově jezdí na LPG.

především normálněrozchodná tramvajová trať, která bývá tradičně označována jako tramvajová rychlodráha, jejíž první úsek zahájil provoz v roce 1957. V současnosti je rychlodráha páteří městské dopravy v této oblasti. Na ni navazují jako druhý dopravní prostředek autobusy, které tu poprvé vyjely před pětasedmdesáti lety – v roce 1930. Pro úplnost ještě dodejme, že úzko-

Na tramvajových linkách v Mostě a Litvínově potkáte i dva vozy Astra.



rozchodný tramvajový systém na Mostecku dojezdil v roce 1961 a po nějaký čas (1946 – 1959) v Mostě a Litvínově tramvajím pomáhaly také trolejbusy. Co je ve zdejším Dopravním podniku nového?

Víkendové jízdenky

Návštěvníci mosteckého regionu, turisté a skupiny cestujících, kteří se účastní různých kulturních, sportovních a společenských akcí v průběhu víkendu, mohou využívat tzv. víkendovou jízdenku. Jak již název napovídá, její platnost je časově omezena od pátku 15.00 hodin do neděle 24.00 hodin. Platí pro 2 osoby nebo pro 1 osobu a živé zvíře nebo pro jednu osobu a spoluzavazadlo. Je možné ji zakoupit za 100 Kč v kterémkoliv ze sedmi předprodejních míst podkrušnohorského dopravce. Jízdenka je přenosná, není tedy potřeba vlastnit kmenový list nebo vyplňovat žádost o její vydání či mít k dispozici fotografii. Platí v celé síti MHD.

Príprava na nový odbavovací systém

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova zahájil na prvních tramvajích a autobusech vzorové montáže nového odbavovacího systému od firmy Mikroelektronika, s. r. o. Zatím se jedná o instalaci kabeláže, ale brzy se nad stávajícími elektronickými označovacími jízdenkami objeví nové oranžové přístroje Camel s dotykovou obrazovkou pro volbu služeb a čtečkou čipových karet. Osazování nových označovačů bude probíhat tak, aby mohl být 1. dubna 2006 spuštěn souběžný provoz obou odbavovacích systémů – stávajícího s papírovými jízdenkami a nového s čipovými kartami. Souběh by měl trvat čtvrt roku – do 1. července 2006, od kdy budou cestující využívat již jen systém nový. Informační kampaň pro cestující začne koncem listopadu letošního roku.

Kvalitní vozový park

Vozový park mosteckého Dopravního podniku byl během letošního roku obohacen o další ekologické nízkopodlažní autobusy MAN. V květnu byly dodány dva vozy, v červenci tři a v listopadu posledních pět. Jedná se o investici za více než 87 milionů korun. Celých 75 % pokrývá dotace z EU v rámci Společného regionálního operačního programu (SROP). Koncem letošního roku bude v mostecké vozovně dvanáct a v litvínovské šest těchto vozů. Celkem tak budou přibližně 20 % vozového parku autobusů představovat nízkopodlažní vozidla. Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova tak významným způsobem přispívá ke zkvalitnění cestování osobám starším nebo s omezenou schopností pohybu, ale také maminkám s kočárky.

Mostecko patří mezi oblasti, jejichž životní prostředí bylo v minulosti vážně postiženo průmyslovou a důlní činností. Proto Dopravní podnik již v roce 1991 přikročil k projektu, který v Česku nemá obdoby – ke komplexní plynofikaci městských autobusů. Všechny autobusy dnes již využívají jako palivo LPG. V roce 1996 byla plynofikace ukončena v Litvínově, v roce 1999 v Mostě. Motory již dnes vyhovují normě EURO 5, která vstoupí v platnost v letech 2008–2009, a splňují tak



Mostecký Dopravní podnik opravuje vozidla nejen pro svou potřebu, ale i externím zákazníkům.

Na návštěvě podnik Mostu a



Čerpací stanice na LPG v areálu mostecké vozovny.

i nejpřísnější emisní limity Evropského úřadu pro životní prostředí EEV.

Dalším krokem k ochraně životního prostředí a úspoře zdrojů byla přestavba tramvajů na energeticky úspornější systém. V roce 2001 a 2002 byly zakoupeny také dvě nízkopodlažní tramvaje ASTRA.

Dva typy nízkopodlažních autobusů MAN, které v Mostě jezdí.





Typický obrázek na cestě z Litvínova do Mostu.

v Dopravním u měst Litvínova

střediska společnosti využívají svých dobře vybavených a částečně volných kapacit k provádění externích zakázek. Tyto služby lze rozdělit do tří kategorií. První představují úzce specializované práce pro jiné dopravní podniky. Jedná se o údržbu a rekonstrukce tramvají, trolejbusů a autobusů. V minulém roce k největším akcím patřily generální opravy tří trolejbusů pro Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a. s., velké prohlídky osmi tramvají pro Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. a opravy podvozků pro Dopravní podnik Ostrava, a. s. Druhá kategorie zahrnuje služby pro širokou podnikatelskou sféru. Autobusové dílny zabezpečují servis firmy Karosa Renault a ZF, opravy a přípravy na STK včetně měření emisí, tribotechniky olejů, karosářských, lakýrnických a čalounických prací, mytí motorů vozidel s naftovými, benzinovými a plynovými motory horkou tlakovou vodou a pneuservisu a řadu dalších specializovaných činností. Třetí kategorií jsou služby pro občany a patří do ní především autoservis osobních automobilů. Pro širokou motoristickou veřejnost pravidelně dvakrát ročně pořádá akci Den otevřených dveří v autoservisu, kde nabízí kontrolu tlumičů, stavu kapalin, dobíjení a technického stavu na diagnostické lince.



Nízkopodlažní autobus zakoupený ze strukturálních fondů Evropské unie právě vyjíždí na svou pravidelnou trasu.

jí několikrát denně či několikaměsíční rekonstrukce, protože takové by zásadním způsobem paralyzovaly celý zdejší dopravní systém. Zdejší opravy se zpravidla odehrávají v dopravním sedle (tj. mezi ranní a odpolední dopravní špičkou), případně v nočních hodinách. Celodenní výluky se obvykle plánují jen na víkendové dny. Každoročně je připraven plán výluk tramvajové dopravy, který je zveřejněn na internetových stránkách společnosti a před každou výlukou jsou cestující informováni prostřednictvím médií o jejím trvání.

Drzost sběračů kovů nezná mezí

Také mostecký Dopravní podnik se potýká s vandaly a zloději. Nedávno došlo třikrát ke krádežím závaží



Historický mostecký autobus.



Autobus v Litvínově.

Oprávérenská základna mosteckého Dopravního podniku nabízí služby

K zajišťování pravidelné údržby vozového parku, ať se již jedná o běžné denní ošetření či náročnější opravy, využívá Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova vlastní oprávérenskou základnu. Hospodářská

I v Mostě mají výluky tramvajové dopravy

Žádný tramvajový systém se neobejde bez kontrol, prohlídek, revizí a oprav, které jsou stanoveny v pravidelných intervalech normami a předpisy o drážní dopravě a podmiňují bezporuchový provoz. Většinu těchto úkonů lze provádět za plného provozu tramvajové dopravy, ale některé opravy a údržbu tramvajových kolejí, trolejového vedení a jeho napájení je možné provádět za dočasněho přerušení tramvajové dopravy v určitém úseku. Nejčastěji se jedná o výměnu či opravu opotřebovaných kolejí, výhybek, poškozených součástí trolejového vedení, ale také o zásahy do stromové podélní tramvajové trati. Cestující v Mostě a Litvínově obvykle nezna-

pro napínání trolejového vedení, což mělo za následek přerušení tramvajové dopravy v ranní dopravní špičce. Společnosti vznikla škoda ve výši přibližně 160 tisíc Kč. Vysvětlovat rozhořčeným cestujícím, že Dopravní podnik nemá na nepřijemnostech při cestování sebemenší vinu, není jednoduché.

Podle podkladů Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova upravila redakce
Foto: Petr Malík

Všechna vozidla informují o tom, že byl Dopravní podnik certifikován podle normy ISO 9001:2000.



Tramvaj v mosteckých ulicích.

Na vlnách certifikace

Podzimního zasedání klubu dopravních podniků s programy kvality CYQUAL, jehož hostitelem ve vysokoškolských prostorách hlavní budovy ve dnech 10. a 11. října 2005 byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se zúčastnili zástupci pařížského RATP, bruselského STIB, Metro Madrid, berlínského BVG a quebeckého STL Laval.

Výměna zkušeností a debaty o vývoji situace v jednotlivých podnicích mohou být velmi přínosné v situaci znovuzahajujícího subprojektu D8 „Koncepte jakosti (kvality – pozn. autora) v pražském Dopravním podniku“ a probíhajícího pilotního projektu certifikace linky C metra. Mohou k tomu přispět i kontakty navázané při krátkém setkání zástupců skupiny kvality jednotky Provoz Metro s našimi kolegy, které proběhlo během polední přestávky v pondělí 10. října a bylo příležitostí k neformální debatě.

Vzhledem k více jak desetiletému vývoji orientace na zákazníka a kvalitu služby v RATP a zkušenostem tohoto podniku z cesty od úvodního programu kvality služby, který může připomínat současný stav našeho programu, až k certifikaci zhruba již téměř 200 linek metra, RER, autobusů a tramvají, i k vývoji u dalších členů klubu CYQUAL (s významnými podobnostmi, ale i výraznými odlišnostmi), lze vyvodit některé zásadní postřehy. Mou snahou je co nejstručněji je nastínit.

Je třeba předeslat, že zástupci z podniků, s nimiž máme možnost se pravidelně v rámci klubu CYQUAL setkávat, zodpovídají ve svých podnicích za rozvoj kvality v působnosti norem ISO 9000 a EN 13816, debata se vede o situaci v tomto segmentu.

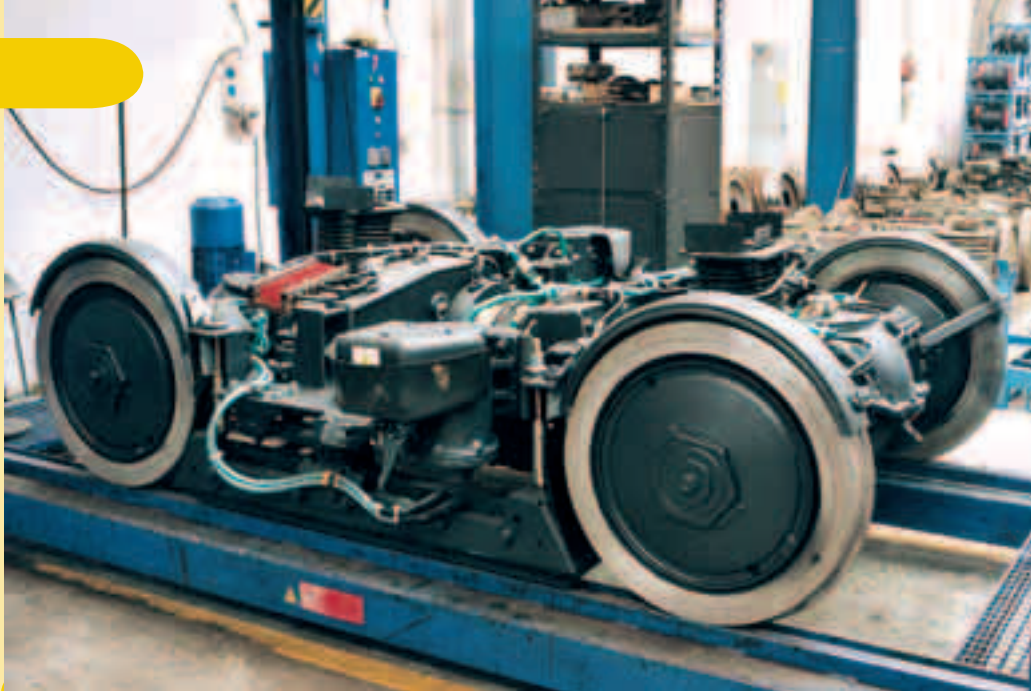
Den první

V prvním dnu zasedání se hovoří o situaci programu v jednotlivých podnicích. Laval se soustředí na další prohlubování standardu přesnost automatizací měření s využitím centrálního systému řízení, na základě satelitního sledování GPS všech autobusů, na kontroly sledování výsledků měření prostřednictvím fiktivních zákazníků (kteří jsou získáváni nábořem mezi vlastními zákazníky), otázkami vracení jízdného v případě reklamací ve funkci doby zpoždění, komunikací se zákazníky a pracovníky zodpovědnými za tuto službu.

Následný průběh debaty se však soustředil především na situaci současného stavu certifikací, jejich modalit a na otázky, jak dál po certifikacích. Poměrně příbuzná je situace v RATP a STIB, kde linky jsou certifikovány na EN13816 na bázi „Pravidel certifikace“, které vydal francouzský normalizační úřad AFNOR. Na normu ISO 9001 se certifikují opravy, depa a některé terciární činnosti. Zmíněná „Pravidla certifikace“ přináší soubor standardů kritérií, o kterém kolegové hovoří jako o „referenciálu“. Někdy jsem při zmínce o něm použil výraz katalog. Přimlouvám se za „referenciál“, je to soubor povinných kritérií pro metra, pro tramvaje, pro autobusy, pro expresní regionální železnice, k nim jsou připojena tzv. kritéria „specifická, doporučená“.

Můžeme říci, že naším současným „referenciálem“ je Směrnice generálního ředitele č. 10/2004 s definicemi šesti standardů. Kdo ve Francii certifikuje linku na EN 13816 prostřednictvím AFNOR, certifikuje ji na všechna povinná kritéria/standardy, tak jak jsou popsána v „Pravidlech certifikace“ referenčními vzorky, nastavenými úrovněmi náročnosti a nepřijatelnými situacemi, a dále na zhruba 2/3 uvedených kritérií „specifických doporučených“. Takto nastavená kritéria platí pro všechny dopravce, ti certifikací garantují poskytování služeb na úrovních daných „Pravidly“.

V situaci, kdy RATP dosáhlo certifikace přibližně 200 linek metra, tramvají, autobusů a expresní železnice, kdy STIB na konci roku bude mít certifikováno tolik linek, že z plánu 100 % zákazníků, jimž má být poskytována certifikovaná služba, dosáhne zhruba 93 % klientely požívající této garance, je možné zaznamenat posun pohledu na tuto záležitost. Situace je samozřejmě pro dopravce velmi náročná a vyžaduje mnoho úsilí i času. Kolegové hovoří o snahách o integraci různých typů certifikací, kdy se spojují jednotlivé audity, kde



Dobrý technický stav – první z podmínek vysoké kvality.

každý útvar má svoji jednotku na podporu kvality (například v metru v Paříži 6 lidí), kdy před certifikačním auditem probíhá vnitřní, tzv. předběžný audit.

V Bruselu jako v Paříži a Madridu jsou postaveni před novou situací danou rozvojem vztahů mezi dopravci a organizační autoritou. Když se s programy kvality a později s certifikacemi začínalo, bylo to bez požadavků na kvalitu ve smlouvách. Dnes například restrukturalizovaná organizační autorita pařížského regionu STIF, od které převzal po státu otěže vlády region, vyvíjí silný tlak a ve smlouvě požaduje vyšší úroveň náročnosti, než pro jaké byla dosažena certifikace linek. Požaduje přidat i nové standardy, například na opatření při neplánovaných výlukách dopravy a jejich garanci formou vinět. **Certifikace se tak pomalu začíná stávat jakýmsi minimem**, které je však stanoveno zákonem o povinnosti služby certifikovat. Ten ve Francii platí pro všechny poskytovatele služeb.

Přesto je všeobecný souhlas, že jde o užitečný nástroj, který umožnil velký pokrok. Když se jednou dosáhne určité úrovně, hlavní cestou, která zbývá, je zvyšovat úroveň náročnosti. Též o smlouvě, přestože tvrdost požadavků přišla nečekaně, panuje přesvědčení, že je pozitivem v tom, že kolem tématu kvality shromáždila tři hlavní aktéry – provozovatele, organizační autoritu a zástupce spotřebitelů.

Ve Francii tak v této situaci vzniká dělení na certifikaci „veřejnou“ a certifikaci „soukromou“. Certifikace RATP (i STIBu, který rovněž certifikuje dle referenciálu AFNORu), jsou povahy veřejné. Příkladem soukromé certifikace je případ společnosti Air France, která pro svůj program kvality a certifikace vyšla z EN 13816. Uvážila však, že jako společnost na globálním světovém trhu nebude certifikovat prostřednictvím domácího AFNORu a vytvořila si

vlastní referenciál ve spolupráci s Qualicertem. Jde tak o certifikaci „soukromou“.

Standardy/kritéria kvality jsou základem a nosným prvkem dohod SLA – nám známých Service Level Agreement – ve STIB, kde upravují a řídí vzájemné vztahy provozních a servisních (například ředitelství vozového parku metra) útvarů. Řízení těchto dohod SLA od září 2004 bylo z ředitelství strategie převedeno

CYQUAL

do celopodnikové jednotky kvality STIB, protože je plně založeno na požadavcích kvality a „cena“ je pouze fiktivní. Předseda klubu CYQUAL pan Averous upozornil, že kritéria kvality jako stěžejní prvek SLA mohou vést k riziku, že cíl služby cestujícím se může ztratit ze zřetelle s posunem k diskusím interním. Zástupce STIBu pan Liekandovel obhajoval zkušenost s SLA jako pozitivní.

RATP ze 14 linek metra má certifikováno 13 linek na EN 13816. Čtrnáctá, linka 13, jako poslední odolává, zřejmě vzhledem ke skutečnosti, že v severozápadním sektoru Paříže prochází nejbarevnější a nejrizikovější částí města. Management linky rozhodl linku certifikovat ISO 9001, to znamená certifikaci procesů.

Oproti zkušenostem Paříže, Bruselu i Madridu **berlínský BVG** postupuje cestou certifikace činností podniku na ISO 9001. Toto je základem a dalším záměrem je zajistit soulad s normou EN 13816. Jde o projekt, který je iniciativou podniku, a tak jak budou postupně získávat zkušenosti, nabídnou jej berlínské organizační autoritě v souvislosti s přípravou nové smlouvy po vy-





Jízdenkový automat ve stanicích certifikovaných linek metra v Bruselu.

pršení osmileté smlouvy na léta 1997–2005. Nepočítají s certifikací linek na EN 13816, ale požádají některou z auditorských organizací o **vnější audit** s cílem získat

s AENOR – španělským normalizačním úřadem, svůj **vlastní certifikační referenciál**. Ten je založen na 14 kritériích, přičemž „interní“ referenciál jich obsahuje 53. Mezi těmito kritérii jsou též kritéria tzv. pro budoucnost – příkladem je kritérium design stanic, nastavující nároky pro budoucí rekonstrukce. V roce 2006 bude vrcholit modernizace linky 3, kritérium je závazným vodítkem pro ty, kteří rozhodují o nových podobách stanic (podobné kritérium musí respektovat architekti stanic v USA).

Výhodou madridského přístupu je zřejmá flexibilita, nsvázanost povinnými kritérii předepsanými pro celé území státu. Jako příklad lze uvést, že ke dvěma linkám (č. 2 a 8) certifikovaným na 14 kritériových referenciálů přibudou dvě další linky, které však budou již certifikovány na rozšířený referenciál. Přístup madridského metra je charakterizován tím, že je-li dosaženo dlouhodobé hranice definované úrovně, kritérium je eliminováno z dalšího sledování (př. jízdenkových automatů ve stanicích, které umožňují platbu čipovou kartou. Protože kritérium „funkčnost platby“ bylo stále na stoprocentní úrovni, kritérium přestalo být sledováno). MM modifikuje rovněž hranice tolerance, například na základě anket spokojenosti snížili lhůtu odpovědi na stížnosti z 18 na 15 dnů. Mění se i parametry výpočtu jako v případě kritéria „doba jízdy vlakem“. Dříve bylo stanoveno na bázi snímku jednoho pracovního dne, dnes jsou hranice tolerance stanoveny na základě záznamů všech pracovních dnů. Současně to bylo spojeno se zvýšením úrovně náročnosti.

Metro Madrid může konstatovat změny mentality v podniku. Jeho ředitelství je pro kulturu orientace na

zákazníka. Některé jeho odbory však ještě tuto politiku plně nesledují. Úkolem José Nevado Armuny, zástupce MM v CYQUAL, je proto výchova zaměstnanců na podporu této orientace. Chtějí, aby si zaměstnanci kritéria „osahali“ v terénu. Svými šéfy jsou instruováni o hlavních principech akce s tím, že volba v různých hraničních situacích je na nich.

MM, obdobně jako RATP, zavedlo sledování vývoje nároků zákazníků. Ty se za rok vyhodnotí, stanoví se jejich přehled, a ten slouží jako podklad pro upřesnění cílů každého odboru.

Z doporučení i zkušeností uváděných panem Averousem, předsedou CYQUAL, je vhodné na závěr zaznamenat:

- přístup provozovatele v Lyonu je charakterizován pružností: původní sada kritérií dobře fungovala; tam kde se za období pěti- až šestiletého vývoje dosáhlo výrazného zlepšení, se došlo k poznatku, že snaha o další hranice již není efektivní a smysl má spíše zajímat se o ta témata, na která se přesunula nespokojenost zákazníků. V Lyonu se tak stanoví předem pravidla možnosti změny, na základě anket spokojenosti zákazníků se tak některé kritérium zruší, jiné se přidá;

- referenciál je třeba tvořit tak, aby kritéria byla realizovatelná pro management a aby byla v daném rytmu managementu udržitelná, tj. aby přetrvala dobu a neměnila se příliš rychle;

- důležité je interní předávání výsledků měření, vždy zásadně má probíhat nejdříve směrem k terénu, pak teprve nahoru na ředitelství, ne obráceně.

Ing. Zdeněk Došek,
oddělení Oborové vztahy

v Praze

rozhodnutí o konformitě s normou.

I RATP po zřejmě vysoce náročném programu postupného získávání certifikací jednotlivých linek, vždy za přítomnosti jejich předsedkyně představenstva a generální ředitelky paní Idrac, do budoucnosti počítá s globálnější přístupem na základě požadavků smlouvy, která platí pro všechny linky a pro všechny ředitele, kteří se s nimi budou muset srovnat. Jde o představu komplexní atestace na základě EN 13816, s vyššími úrovněmi náročnosti. RATP považuje za důležité, aby to byl vnější prvek, který bude arbitrem kvality (AFNOR, Qualicert, BVQ).

Den druhý

Předem dohodnutým tématem diskusí druhého dne programu byl „vývoj standardů služby, jak a kdy rozvíjet naše standardy, naše referenciály vnitřní, referenciály pro certifikaci aby bylo možno pokračovat v cestě kontinuálního zlepšování?“

Z bohaté diskuze zaměřme pozornost na **zkušenosti Metra Madrid**.

Ve Španělsku není požadováno, aby referenciál byl stanovován na základě shody tripartitní komise. Metro Madrid (MM) přišlo první a stanovilo si, ve spolupráci

Ukazatelé 1a a 1b: vážená doba imobilizace (ve špičkových hodinách a v sedlových hodinách)

Kvalitativní definice ukazatele (popis toho co ukazatel konkrétně měří, co má říkat výsledek a proč měřit?)

Ukazatelé měří počet minut „zablokovaných služeb“ a „přerušení“ provozu souprav metra způsobených závadami na vozovém parku.

Způsob výpočtu ukazatelů (kvantitativní: základ výpočtu, jednotka měření, použité měřítko, zdroj údajů)

Způsob výpočtu ukazatelů (kvantitativní: základ výpočtu, jednotka měření, použité měřítko, zdroj údajů)	Vedoucí výpočtu
<ul style="list-style-type: none"> • Celkový počet minut „zablokovaných služeb“ a „přerušení“ za měsíc se získává na základě zpráv z dispečinku (databáze IRIS) • Tento počet je poté vážen podle kritérií definovaných po společné dohodě (viz komentáře) • V úvahu se berou jenom minuty validované jako „technický problém“ vztažitelný na Vozový park metra <p>Jsou počítány dva ukazatelé:</p> <ul style="list-style-type: none"> • doba imobilizace ve špičkových hodinách (1a): 7:30 h → 9:00 h a 16:00 h → 19:00 h pracovní dny; • doba imobilizace v sedlových hodinách (1b): doba mimo špičku 	J. Verreydt

Dohoda o úrovni služby pro tento ukazatel	Cíl	Možná tolerance	Nepříjemné
	Špička hod.: < 3h Sedl. hod.: < 4h	Špička hod.: 3h až 5h Sedl. hod.: 4h až 6h	Špička hod.: > 5h Sedl. hod.: > 6h

Historické a současné hodnoty ukazatele (2000, 2001, 2002) Průměry 2000 a 2001: nejsou k dispozici
Průměr 2002 (10 měsíců): 9h19

Frekvence a doba měření ukazatele Měsíčně

Doplňující poznámky

Definice

- **Zablokovaná služba:** souprava zastavena více než 3 minuty v jednom směru a na jednom místě linky
- **Přerušení:** „Překážka“ na lince metra vyžaduje objížďku, provizorní terminál a/nebo zavedení náhradní dopravy

SLA – Dohody o úrovni služby – podporují účinné vztahy mezi různými jednotkami (vyjasnění, očekávání a cílů, ukazatele, ...); ukázka jednoho z ukazatelů jednotky vozový park STIB Brusel.

V mezích možností chci přeměnu urychlit

Proto bych chtěl i na tomto místě požádat všechny zaměstnance o aktivní přístup k realizaci transformačního procesu a vyzvat je zároveň k otevřeně a konstruktivní diskuzi o problémech, které se jich dotýkají a které je potřeba co nejrychleji řešit.

Za jednoznačnou prioritu a cíl transformace považují redukcí dalšího růstu nákladů společnosti, samozřejmě nikoli na úkor bezpečnosti a kvality MHD. To musí být cílem optimalizace činnosti všech útvarů společnosti, ať už jde o jednotky nebo odbory, a to na všech úrovních jejich dalšího členění.

Vzhledem k tomu, že největší objem v rozpočtu společnosti představují personální náklady, především se zaměřuji na jejich snížení. Jde jednak o zvyšování produktivity (tam, kde je to možné) a odpovídající sni-

žení počtu zaměstnanců, jednak o zajištění vybraných činností (dosud vlastních) externími dodavateli (tzv. outsourcing). Rozhodnutí o realizaci tohoto kroku však musí bezpodmínečně předcházet důkladná nákladová analýza vytypovaných činností včetně pečlivé rozvahy, zda lze tyto činnosti prováděné vlastními kapacitami zlevnit natolik, aby byly ekonomicky srovnatelné s nabídkami dodavatelů. V opačném případě však dostane outsourcing přednost, to říkám naprosto jednoznačně (znovu zdůrazňuji, že se jedná o vybrané, tzn. pro outsourcing vhodné činnosti).

Tyto dvě oblasti úspor považují za rozhodující a neznamena to však, že jinde nemá význam šetřit. Při velikosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti i drobné úspory v součtu znamenají velké

peníze. Proto chci na závěr tímto apelovat na všechny zaměstnance, aby si minimalizaci nákladů vzali za svou.

DP-K S jakým cílem, mottem či předsevzetím přebíráte Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost?

Moje krédo vychází z toho, co jsem řekl v odpovědích na předchozí otázky.

V provozní oblasti minimalizovat náklady, musí však být zachována bezpečnost a kvalita provozu, v investiční sféře co nejefektivnější využívání dostupných zdrojů ke zvyšování kvality a spolehlivosti nabízených služeb – ať již modernizací stávajících vozů a dopravních cest nebo rozšiřováním sítě metra a nákupem nových vozidel.

-bda-



Na zastávce si můžete přechíst, že tento zbrusu nový nízkopodlažní trolejbus odjede z konečné zastávky za 3 minuty 54 sekund.

Hlavní město Maďarska je domovem dvou milionů lidí, a tudíž se může pyšnit rozsáhlým systémem městské dopravy. Najdete tu skoro všechny dopravní prostředky, které vás napadnou – metro, tramvaje, trolejbusy, autobusy, příměstskou železnici a dokonce také dvě lanovky a jednu ozubnicovou železnici.



Barevně odlišené Ikarusy zajišťují provoz páteřních rychlíkových linek 7 a 173, které v budoucnu nahradí čtvrtá linka metra.

První problém, na který našinec narazí, je jazyková bariéra. Maďarština je oříškem, který jen tak nějaký cizinec nerozlouskne. Naštěstí Budapešťský dopravní podnik (zkratka BKV) tuto situaci chápe a veškeré informační materiály mají i anglickou verzi. V Budapešti nejsou cizojazyčné informace luxusem, ale naprosto normální. V létě probíhá dost zásadní výluky metra v centru, kdy je za úplného vyloučení provozu rekonstruována důležitá část trasy M2, otevřené roku 1970. Díky

Klasické autobusy v klasickém nátěru. I když autobus i řidič odpočívají, můžete nastupovat.



Jak to dělají v Budapešti

kvalitním, srozumitelným a hlavně dvojjazyčným informacím se však ve výlukovém chaosu neztratíte. V některých stanicích metra si dokonce můžete na obrazovkách prohlédnout, jak rekonstrukce pokračuje kupředu.

Velkou odlišností MHD v Budapešti jsou zastávkové jízdní řády. Nejen Praha, ale i Budapešť se topí v záplavě automobilů, takže spoléhat na jízdní řády bývá ošidné. Možná i proto jsou po většinu dne uváděny pouze přibližné intervaly. Pokud je ale na jízdním řádu uveden konkrétní čas, nenechte se zmást. Tato past na neznalé spočívá v tom, že jízdní řády udávají jen odjezdy z konečných a je nutné dopočítat čas konkrétní zastávce. Často je ale problém zjistit, jak se vlastně ta vaše zastávka jmenuje.



Maďarské tramvaje Ganz ze 70. let 20. století. Takto vypadá většina konečných zastávek.

Naštěstí má Dopravní podnik snahu toto řešit. Třeba formou certifikovaných linek. Projekt s názvem BKV Plusz zavádí do budapešťské MHD vyšší kvalitu. Postupně se jednotlivé linky certifikují, a tedy skokově zkvalitňují. Co vlastně znamená BKV Plusz? Z letáků si můžeme přechíst, že jde o přesnější provoz, podrobnější jízdní řády, lepší vybavení zastávek, provoz modernizovaných vozidel, která se denně čistí a podobně. Rozdíl mezi linkou BKV Plusz a běžnou tuctovou linkou je opravdu znát. Jen škoda, že je linek BKV+ zatím tak málo.



Preferenční opatření na modernizované tramvajové trati v centru. Kolem projíždí nízkopodlažní Volvo. Letošní dodávka těchto autobusů už má klimatizaci i pro cestující.

Pro cestování MHD je tu také důležité vědět, že všechny zastávky jsou „na znamení“. A to ve stejném duchu, jako v řadě západních měst Evropy. Tedy pro nástup není nutné mávat, ale stačí stát viditelně na zastávce. Pro výstup je však potřeba stisknout tlačítko. Tuto jedinou nevýhodu bohatě kompenzuje nejen urychlení jízdní doby, ale také zahuštění počtu zastávek dle potřeby, protože alespoň část se stejně projíždí. Také odpadá zbytečné komplikování MHD, kdy se musíte dívat na hodinky, abyste věděli, jestli už máte mávat či ne. A samozřejmě odpadá i náklady na zjišťování, zda zastávka může být na znamení nebo nemůže. Pro tento systém je však nutné hlásit název příští zastávky. A to v Budapešti splňují, i když většina vozového parku už dávno překročila dobu své životnosti a neoplývá moderním informačním systémem. V těchto vozidlech vyhláší zastávky řidič pomocí mikrofону.

Když jsem u řidičů a jejich práce, nemají to tu lehké. Autobusáci kromě hlášení zastávek ještě musí bojovat s tragickým stavem vozovek. Na druhou stranu si za jízdy vesele kouří a díky nezničitelným Ikarusům s automatickou převodovkou si mohou dovolit poněkud ostřejší jízdu. Na konečné zastávce řidič nechá vozidlo



Nejstarší tramvaje typu UV z 50. let 20. století dokazují, že v Budapešti není třeba provozovat historickou linku.

v nástupní zastávce napospas cestujícím, uzamkne kabinu a odchází kamsi na odpočinek. Cestující si tak mohou posedět ve voze i před jízdou. Ti dobíhající si mohou na digitálním panelu na modernějších zastávkách přečíst, kolik minut či vteřin jim ještě do odjezdu zbývá.

Dalším zpestřením, které v Praze také nemáme, je hlášení a zobrazování přestupů nejen u metra, ale u všech linek MHD. Systém také zjednodušuje co nejmenší počet linek a díky tomu i krátké intervaly. Na druhou stranu je číslování linek chaotické a člověk musí často přestupovat. K dobudování sítě metra kompletně chybí čtvrtá trasa. Tu zatím suplují mohutné autobusové linky. Na této páteři se sjíždějí linky 7, 7A, rychlíková 7 a rychlíková 173. Rychlíkových linek je v Budapešti mnoho a mají



Šestivozové soupravy ruského metra na lince M3 se nebojí podívat na denní světlo.

stejně číslo jako jejich pomalejší sestry. Poznáte je podle červeného čísla linky. Rychlíková sedmička je rozeznatelná již z dálky, neboť zde jezdí speciálně upravené červeně zbarvené autobusy. Tento nejrychlejší rychlík je mezi cestujícími oblíbený a není divu. Linka zastavuje jen v těch nejdůležitějších bodech a díky jízdním pruhům vyhrazeným pro autobusy, kterých je v Budapešti daleko více než v Praze, je linka opravdu rychlá. Rychlíkovým autobusům také bohužel nahrávají pomalé a přestárlé tramvaje (od roku 1985 nebyla zakoupena jediná nová tramvaj kromě ojetých z Německa). Všechny tramvaje jsou obousměrné, protože většina linek není ukončena smyčkou, ale pouhým kolejovým přejezdem. Zato se dají tramvajové trati ukončit opravdu kdekoli.

Autobusovou linku potkáte i na pěší zóně, kde se autobus jen o pár centimetrů míjí se sedícími hosty zdejší kavárny. Své místo má v Budapešti i mnoho minibusových linek, rozložených rovnoměrně po celém městě. Na cyklisty město pamatuje daleko více než v Praze – rozsáhlou sítí cyklistických komunikací. Bohužel městská doprava tvoří pro cyklisty ještě větší bariéru než u nás – s kolem se nesmí ani do metra. Celkově by se ale dal systém MHD hodnotit kladně, i když je vidět, že finančních prostředků se tu trvale nedostává. Přesto je 50 nejnovějších kloubových autobusů vybaveno klimatizací, a to nejen pro řidiče.

Filip Drápal, student dopravní fakulty ČVUT v Praze



Třívozové jednotky na nejstarší trase metra na evropském kontinentu. Stanice jsou uzorně opraveny do původní podoby.

Doprava v Mozartově městě – Salzburgu

Salzburg je město, jehož historie je spjata především se jménem hudebního skladatele Wolfganga Amadea Mozarta. S jeho odkazem se zde můžete setkat doslova na každém kroku. Má zde rodný dům, v němž je zřízeno jemu věnované muzeum, můžete zajít na Mozartplatz, přejít přes Mozartsteg, poslouchat hudbu v Mozarteu, pochutnat si na čokoládových bonbónech Mozartkugeln, či se svézt po řece Salzachu, která Salzburgem protéká, lodí jménem Amadeus. Samotné město se nachází na severním okraji Alp na rakousko-německé hranici.

Linka S-Bahnu č. S1 (Salzburg – Oberndorf – Bürmoos – Lamprechtshausen) na konečné stanici Salzburg – Hbf. Výstup ze stanice vede přímo do haly hlavního nádraží.



Dopravní systém je postaven na dálničním obchvatu dálnice A1, který odvádí veškerou tranzitní dopravu mimo město, na regulaci individuální automobilové dopravy a na kvalitní, preferované a propagované veřejné dopravě. Na dopravních prostředcích, na zastávkách, na informačních letáčích, na reklamních panelech – tam všude si můžete přečíst větu: „Salzburg fährt Obus.“

Základem sítě veřejné dopravy je 8 trolejbusových linek, které pokrývají základní přepravní vztahy, a které se paprskovitě rozjíždějí z centra na všechny strany do okrajových částí města. Na všech osm linek jsou nasazeny kloubové vozy a všechny linky mají jednotný interval, tzv. „Stadttakt“, jenž má hodnotu 10 minut, v neděli a celotýdenně večer 20 minut. To je velmi praktické, neboť obě tyto hodnoty jsou periodické v cyklu 60 minut a každou hodinu se opakují (při intervalu 20 minut je každý druhý spoj vynechán). Cestující si díky tomu může velice jednoduše, v podstatě na základě jediného údaje, zapamatovat odjezdy svého spoje z konkrétní zastávky platné po celou dobu rozsahu provozu, tedy denně mezi 5. a 23. hodinou.

V Praze se také tramvajové linky chlubí jednotným intervalem, avšak jeho síla, narozdíl od salzburškého, v jednoduchosti rozhodně není. Hodnoty pražského intervalu mají několik podob, navíc 7,5 a 8 minut je periodických v nevhodných cyklech, které neumožňují jednoduché zapamatování odjezdů. Linkové vedení v Salzburgu je velmi jednoduché, do každého koncového úseku jezdí jedna linka, do tří silnějších směrů ji doplňuje ještě druhá v přepravní špičce. Velkou devizou je také stabilita tras jednotlivých linek, což přispívá významně ke spolehlivosti a atraktivitě celého systému.

Zde tedy zřejmě vědí, že projektování linkového vedení na základě „připravnic prázek“ není efektivní a že stabilita, síťový efekt, jednoduchost a spolehlivost jsou daleko většími kalibry.

Trolejbusové linky doplňuje 10 autobusových linek obsluhujících lokality s nižší poptávkou. Jejich intervaly již nejsou stejné, avšak jsou vždy periodické v cyklu 60 minut. Nenajdete tu žádnou nespolehlivou linku typu „v provozu pouze vybrané spoje“. Městské trolejbusové i autobusové linky provozuje ve většině případů městský dopravce „Salzburger Verkehrsbetriebe“. Do systému však patří také příměstské linky, takové jaké známe ze systému PID pod číselnými řadami 300 a 400. Jednou takovou je i linka č. 24, která jezdí do sousední obce Freilassing, jež se však již nachází v Bavorsku. Lze tedy říci, že místní veřejná doprava má mezinárodní charakter.

Vzhledem k velikosti města se železniční doprava uplatňuje hlavně v příměstské dopravě a není tedy základním prvkem systému. Avšak přesto zde najdeme 4 linky S-Bahnu, které spojují Salzburg s městečky St. Johann im Pengau, Strasswalchen, Lamprechtshausen a Trimmelkam. Všechny jedou přes salzburšké hlavní nádraží.

Preference veřejné dopravy je řešena velmi zajímavým a pro nás možná trochu zvláštním způsobem. Nejrozšířenějším prvkem „klasického způsobu“ jsou vyhrazené jízdni pruhy, které sdílí hromadná doprava s vozy taxi. Mnohde však ve stísněných podmínkách města na tyto pruhy místo nezbývá. Zato tady mají téměř souvislou síť cyklistických stezek, které pokrývají celé území města, díky čemuž je cyklistická doprava, i přes členitý terén, velmi rozšířená. Přeprava jízdnic kol



Zastávky v levém oblouku, jako například zde na konečné zastávce „Itzling – Pflanzmatt“, jsou běžnou věcí. Obratiště je prostorově nenáročné, trolejbus se zde nezdrží déle než jeden interval a cestující mohou nastupovat do vozidla ihned po jeho příjezdu. V prostoru nad okny si můžeme povšimnout dvou číselných orientací na levé straně vozidla.

17

v prostředcích hromadné dopravy na plošině pro kočárky je naprostou samozřejmostí. Lidé v Salzburgu tedy mohou využít nám odepřený druh kombinované přepravy jízdní kolo – MHD. Inu, ne každý dopravce si může dovolit dobrovolně se připravit o část svých potenciálních zákazníků a zároveň odmítnat poskytovat dopravní službu, o kterou je zájem.

Největší preferenci veřejné dopravy, podle mého názoru, je zde její propagace a určitě i díky ní její autorita u řidičů individuální dopravy, jejichž respekt vůči vozidlům hromadné dopravy je značný. Obecně je ohleduplnost místních řidičů s našimi naprosto nesrovnatelná. V Salzburgu se téměř netroubí! Dovedete si to představit v Praze? Chodte na přechodu pustí automaticky první auto. Jezdí se zde totiž pomalu. Pro zastávky se nemusejí zřizovat, a také se nezřizují, žádné záclony, stojí-li vozidlo v zastávce, ostatní řidiči zůstanou, nelez-li je opatrně objet, stát za ním a jednoduše počkají. Zastávky se zřizují tam, kde je potřeba, nemusejí se například odsazovat od křižovatek. Nezřídka se zastávka nachází těsně před křižovatkou tak, že řidič odbavuje cestující a zároveň čeká na signál volno na křižovatce. A propásne-li zelenou kvůli stanicování, prostě počká na další a auta také. To vše přesto, že hustota provozu v Salzburgu je značná a i zde se tvoří kolony. Přesto systém funguje. Je to v lidech.

Také bych se rád zmínil o informování a odbavování cestujících. K označení čísla linky a směru jízdy se používají výhradně digitální orientace, jejichž velikost je srovnatelná s našimi. Na čele vozidla a na pravém boku je kromě čísla linky uváděn i směr a cíl. Rád bych vyzdvihl posloupnost směr a cíl v tomto logickém pořadí. Na horní řádce se obvykle uvádějí dvě nejdůležitější zastávky, na dolní řádce potom svítí tučně název zastávky cílové. Vzhledem k tomu, že tyto informace svítí stále, získává cestující velice rychle již při příjezdu linky základní přehlednou informaci, podle níž se může záhy orientovat. Podrobný seznam zastávek je potom, stejně jako u nás, uváděn u jízdního řádu na zastávkovém sloupku. Na vozidlech jsou umístěny ještě další

orientace, již pouze jen s číselným označením linky. Za zmínku stojí určitě umístění těchto orientací i na levém boku vozidla a umístění speciální trojúhelníkové orientace na střeše vozidla, která je velmi dobře viditelná i v případech, že v zastávce stojí více vozidel za sebou.

Zastávkový sloupek není umístěn na začátku zastávky, nýbrž někde zhruba uprostřed. Díky tomu nedochází ke kumulaci cestujících u předních dveří, které slouží pouze pro nástup těch, kteří si chtějí koupit u řidiče jízdenku. Nutno ovšem podotknout, že tu jezdí výhradně nízkopodlažní vozidla. Dveře vozidla ovládá cestující sám pomocí tlačítka, stejně jako v Praze v metru nebo v tramvajích. Automatické však není pouze otevírání dveří, ale také jejich zavírání. V praxi to funguje tak, že pokud cestující neprochází prostorem dveří zhruba dvě vteřiny, ty se začnou po krátkém zvukovém signálu samy zavírat (systém funguje technicky zřejmě na fotobuňku). Tento systém se jeví jako výhodný jak pro cestující, které „zlý řidič“ nemůže přivít, tak i pro řidiče, který je tak chráněn před případným „nedorozuměním“. Také proto zde jsou naprosto běžné zastávky v levém oblouku (i pro kloubové vozy). Toho se využívá zejména v obratištích, jelikož v Salzburgu nepotřebují prostorově náročná obratiště a manipulační prostory. Přestávky tráví řidiči výhradně mimo vůz, a tak obrátové časy na konečných nepřesahují délku jednoho intervalu. V obratišti se potom nachází pouze jediná zastávka, jež slouží pro výstup i nástup. Cestující mohou do vozidla nastoupit ihned po jeho příjezdu a nemusejí na konečné zastávce čekat venku vystaveni rozmarům počasí koukající přitom na odstavený prázdný vůz. Vzhledem k automatickému otevírání a zavírání dveří se ve vozidle i v zimě udržuje příjemné teplo. Takovýto způsob organizace oběhu vozů na lince šetří velmi mnoho finančních prostředků (je totiž potřeba méně vozidel, když nestojí u obratištích) a zároveň zkvalitňuje služby (zvyšuje komfort cestujícím). Možnost zkvalitnit služby a ještě přitom ušetřit se nenabízí často, proto by nás mohla třeba i inspirovat... Ve vozidle samozřejmě též uslyšíte

hlášení zastávek. Na rozdíl od našich zvyklostí navíc ale dostanete i informaci o přípojích. Například: „Příští zastávka Gaswerkergasse, přípoj ve směru Letiště, Salzburgsee, Hlavní nádraží.“ Ani toto mi nepřipadá jako špatný nápad.

Abych ale jen nechválil, alespoň na jeden nedostatek upozorním. Pokud není na zastávce cestující, zastaví vozidlo pouze tehdy, zmáčknete-li včas před zastávkou tlačítko předvolby dveří. To není příliš praktické, neboť když jedete někam, kde to neznáte, stane se, že nestačíte zareagovat včas a přejedete. Tlačítka navíc jsou umístěna pouze v prostoru dveří, takže nejsou příliš dostupná osobám se sníženou pohyblivostí. Ani na plynulost provozu nepůsobí tento systém příliš blahodárně, poněvadž řidič po pár projetých zastávkách dorovnává předjetí oproti jízdnímu řádu na některé další zastávce, v níž stojí i déle než minutu a jízda tak potom není příliš plynulá. Navíc se potom některé linky takto navzájem zjevně zdržují, čili tím rozhodně trpí i přesnost provozu.

Na závěr ještě jedna personální zajímavost. Salzburgskému Dopravnímu podniku, stejně jako, doufám, tomu našemu, záleží na příjemném vystupování řidičů na veřejnosti a na jejich obecně kvalitním výkonu služby. Proto v současné době přijímá na místa řidičů pouze ženy. Údajně proto, že jsou klidnější a při řešení konfliktních situací mají často větší autoritu než muži. Celkově lze říci, že role řidiče při komunikaci s cestujícími v Salzburgu hraje daleko větší roli než v Praze. Dopravce se nesnaží řidiče od cestujících izolovat, řidiči nejsou nuceni zavírat se do málem hermeticky uzavřených kabin, žádné kabiny ve vozidlech nejsou. Řidič vám ochotně a s úsměvem poradí, jak se kam dostanete, prodá vám jízdenku a popřeje vám šťastnou cestu. To vše klidně i za jízdy. Jelikož je to opravdový profesionál, tak to zvládne bez toho, aniž by nějak ohrozil bezpečnost provozu.

Salzburg je příjemně moderní město s bohatou historií a kulturní tradicí. Je obklopeno nádhernou přírodou, která je nadosah. Každému, kdo je ještě nenavštívil, bych to doporučil. -vlp-



Pohled z nábřeží Franze Josefa na pevnost Hohensalzburg, pod níž se rozkládá staré město, jemuž na tomto obrázku dominuje místní katedrála. Na pevnost se můžete vydat buď pěšky, nebo použít pozemní lanovou dráhu, podobnou té naší petřínské.

Speciální orientace s číslem linky umístěná na střeše vozidla jsou velmi dobře viditelné i v případech, že stojí více vozidel za sebou, jako v tomto případě v zastávce „Zentrum – Ferdinand Hanusch-Platz“.



„Klausentor“ na Müllner Hauptstrasse kdysi stavěli zřejmě přesně na míru budoucím trolejbusům.



Střípky z Pobaltí II – Riga

Jak již bylo zmíněno v první části Střípků z Pobaltí, nalezneme v Rize tramvaje a trolejbusy. Riga, největší a hlavní město Lotyšska, má přibližně 900 000 obyvatel. Rozkládá se u ústí řeky Daugavy do Baltského moře. Historie koňské tramvaje se píše od roku 1882, elektrické od roku 1901. Tramvaje, vypravované ze tří vozoven, se pohybují na rozchodu 1 524 mm. Setkáme se zde s vozy T3SU, nyní modernizovanými s použitím tyristorové výzbroje (foto 4). Druhým typem je vůz označovaný T3M, neboli T6B5. Tato „téšestka“ je však na rozdíl od těch našich výrazně „kredencióznější“ (foto 3). Jestli něco našince opravdu

– Ganz (foto 1). Nejfrekventovanější je nyní linka 15, kde jezdí standardní i kloubová vozidla ve špičkovém intervalu 1 až 2 minuty. Linky č. 2, 6 a 10 v poslední době zanikly. V trase linky č. 2 jezdí autobus „pod dráty“, linka č. 6 byla nahrazena linkou č. 5 a trolejbusy ve stopě linky č. 10 jsou buď odpojeny nebo sнесeny. Znalcům je Riga známa dřívějším provozem „scepek“, což byly dvojice vozů Škoda 9 Tr.

Kromě mnoha autobusových linek jezdí ve městě velké množství žlutých midibusů Ikarus (nám známým z linky č. 291), které se zjevně snaží konkurovat „maršrutkám“. Asi se jim to daří, protože obsazenost

Velice zajímavý je centrální dopravní uzel. Je velmi rozsáhlý, přes kilometr do délky a půl kilometru do šířky. Základem je hlavní železniční nádraží, autobusové nádraží „ČSAD“, autobusové nádraží MHD, dvě tramvajové blokové smyčky, nepřeborné množství trolejbusových stop a blokových smyček. Do toho všeho jsou umístěny dva hypermarkety a všudypřítomné „maršrutky“, včetně velkého množství individuální automobilové dopravy. Zdrucující většina linek různého intervalu zde někde má konečnou. Na jednu stranu je příjemné, že v tomto prostoru je tak říkajíc úplně vše, ale člověk se opravdu nachodí. Skoro by to chtělo



1



2



3



4

zaujme, tak je to používání tyčových sběračů se smyčkádky. Při tamní koncepci trolejového vedení by ani nic jiného nebylo možné. Trolej totiž nezřídka vede úplně jinudy než osa koleje. Zvláštní jsou zejména vzdušné elektricky ovládané rozjezdové výhybky... Kromě tramvajů osobní dopravy se pohybují ve městě kropicí vozy na bázi tramvaje T3. Po jejich shlédnutí v chodu se pozorovatelé vkrádá otázka, zda i Praha něco takového nepotřebuje? (foto 2)

Trolejbusy v Rize jezdí od roku 1947. K dispozici jsou dvě vozovny. Základem vozového parku jsou stále vozy ze Škody Ostrov, tj. 14 Tr a 15 Tr nejen klasické, ale i ve verzi M. Po nepřilíhající úspěšné epizodě s běloruskými trolejbusy probíhá nyní velkorysá obnova vozového parku článkovými vozy Solaris

je poměrně značná. Využití tyto linky mohou i držitelé předplatních jízdenek, kteří poté platí jen přírůžku 0,10 LAT (tj. přibližně 4,50 Kč), kdežto v „maršrutce“ by museli zaplatit plné jízdné.

Prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu zajišťuje průvodčí ve všech vozidlech. Výjimku tvoří některé autobusy (například ve večerním období) a „maršrutkové“ Ikarusy, kde úlohu průvodčího v plném rozsahu přebírá řidič. Získat jízdenku na delší období byl velký problém, nakonec se to však podařilo. Na autobusovém nádraží „ČSAD“ byla prodejna takovýchto jízdenek, z nichž jako nejvhodnější se jevila pětidenní jízdenka na tramvaje, trolejbusy i autobusy za 3,80 LAT.

nějakou místní linku po tomto uzlu nebo zřídit solidní průjezdné diametrální linky...

Riga rozhodně stojí za návštěvu nejen pro zájemce o MHD. Na prospektech se občas objevuje označení „malá Praha“, a něco na tom bude. Historické centrum je rozhodně zajímavé, i když sovětský „architekt“ dokázal mezi památky umístit i běžný panelák. Ten je naštěstí již připravován k demolicí nebo rekonstrukci. Zkuste si jeden hodně ošklivý panelák představit na rohu Karlovy a Jilské... Rozhodně můžeme doporučit návštěvu Muzea okupace Lotyšska, protože jistě, byť výrazně menší, zkušenosti se Sovětským svazem naše země má také.

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph. D.

Oprava

V první části povídání o Pobaltí se objevil nepřijemný překlep. Zmínované rozšíření EU pochopitelně neproběhlo 1. května 2005, ale už o rok dříve. Za upozornění děkujeme panu Aleši Karlovskému. -jaš-



FILM

Doom

Nad třemi díly legendární počítačové hry Doom probdělí nadšení příznivci akčních střileček bezpočet nocí. Nastal čas, aby ve šlépějích hry vykročilo i její filmové zpracování.

Vědecký tým, pracující na odlehle základně na planetě Mars, začal na Zemi posílat čím dál nepříjemnější zprávy. Výsledky experimentů jsou zneklidňující, řady vědců záhadně řídnu, a tak vládě nezbývá, než základnu izolovat do nejpřísnější karantény a vyslat na Mars jednotku rychlého nasazení – po zuby ozbrojené elitní mariňáky, kteří mají za úkol zjistit, co se stalo, a eliminovat jakoukoliv hrozbu. Aspoň takový byl původní plán. Jenže realita překonává nejhorší představy. Výzkumnému týmu se totiž nekontrolovanými pokusy podařilo doslova otevřít brány do pekla, z nichž se vynořily davy hrůzostrašných monster, která slídí po chodbách základny a likvidují vše živé. Je vůbec v lidských silách tuhle strašlivou noční múru zastavit?

Další z filmů inspirovaných úspěšnou počítačovou hrou režíroval Andrzej Bartkowiak a na plátně nechýbí tradiční představitel akčních hrdinů současnosti The Rock, ale ani řada českých herců a kaskadérů. Doom totiž stejně jako řada jiných hollywoodských produkcí využíval zázemí barrandovských filmových ateliérů.

V kinech od 3. listopadu 2005.

Tajemný let

Na cestě z Berlína do New Yorku potká Kyle Pratt (Jodie Foster) ta nejhorší noční můra každé matky – v rozlehlých prostorách moderního Boeingu 474 se beze stopy ztratí její šestiletá dcera. Kyle, která je citově zničená z nedávné ztráty manžela, se zoufale snaží nevěřící posádce letadla, cestujícím a později i sama sobě dokázat, že není šílená. Přestože se kapitán Rich (Sean Bean) i letecký strážník Gene Carson (Peter Sarsgaard) snaží o tvrzení zoufalé vdovy nepochybovat, směřují všechny důkazy ke skutečnosti, že její dcera nikdy na palubě letadla nebyla, což ještě více podněcuje paranoiu a pochyby ostatních cestujících a zbytku posádky. Kyle, která se najednou ocitá úplně sama, zbývá jediné – spolehnout se při pokusu o vyřešení celého tajemství a záchranu dcery pouze na svůj vlastní rozum.

V kinech od 17. listopadu 2005.

DIVADLO

Divadlo na Vinohradech se opět po několika letech vrací k hudebnímu žánru a nabízí divákům jeden z největších hitů současné Broadwaye, muzikál Donaha!

Libreto vzniklo podle scénáře stejnojmenného britského filmu, který v nadšáze a se smyslem pro humor vypráví o partě nezaměstnaných kamarádů a životních smolařů, kteří tak dlouho nemohou zavádět o práci, až se rozhodnou založit si vlastní striptéřskou skupinu. Doufají, že právě jejich show bude nepřekonatelnou konkurencí napomádovaným striptéřům, pravidelně hostujícím v místním klubu, a přinese jim kýžený výdělek. Jenomže cesta k vytoženému úspěchu není

jednoduchá; pro striptézovou produkci v nočním klubu nemají základní předpoklady. Zato mají odhodlání získat zpět sebevědomí a dokázat sobě, svým manželkám, dětem a přátelům, že nejsou v životě zdaleka odepisani.

Režie a choreografie muzikálu Donaha! se ujal mladý, ale zkušený režisér Radek Balaš, jehož inscenace Cikáni jdou do nebe v Divadle bez Zábradlí sklídila v loňské pražské divadelní sezóně velice slušný ohlas. Ve vinohradské inscenaci Donaha! bude hrát a zpívat téměř celý soubor, v hlavní roli se představí jeho nový člen Filip Blažek. Vidět můžete ale třeba i Zlatu Adamovskou, Pavla Rímského, Simonu Postlerovou, Michala Novotného nebo Oldřicha Vlacha.

Podívat se můžete přijít v plánované předpremiéře 29. listopadu.

Balet **Národního divadla** chce navázat na již započatou tradici (v sezóně 2002/2003 byl uveden titul Zkrocení zlé ženy) v uvádění baletů slavného choreografa Johna Cranka. Oněgin patří k vrcholným dílům tohoto autora. Balet, založený na slavném veršovaném románu A. S. Puškina, sleduje příběh znučeného ruského aristokrata, který odmítá lásku mladé dívky Tatány a dává přednost flirtování s její sestrou Olgou. O několik let později si Oněgin uvědomí, že udělal chybu – je už však příliš pozdě. Proslavený Crankův balet vyžaduje expresivní herecké výkony, brilantní taneční techniku a velmi hluboký smysl pro široké emoční vyjádření jednotlivých postav. Při vytváření hudby pro tento balet John Cranko a Kurt-Heinz Stolze pracovali převážně s Čajkovského klavírními skladbami a jeho symfonickou fantazií Francesca da Rimini.

Premiéra 10. listopadu.

HUDBA

V listopadu nás čeká v pražských klubech a dalších koncertních sálech velice slušná porce zajímavé muziky. Stručný exkurz můžeme začít třeba 7. listopadu, kdy v Sazka Aréně vystoupí legendární **Bob Dylan**. Příznivcům rockabilly kapel à la The Cramps, ale i dekadentního berlínského kabaretu 20. let, lze doporučit návštěvu Rock Café, kde 10. listopadu vystoupí němečtí **Sin City Circus Ladies**. Den na to (tedy 11. listopadu) a znovu v Rock Café vystoupí vynikající moravští **Silent Stream Of Godless Elegy**, snoubící ve své tvorbě neobyčejně podmanivým způsobem doom metal s moravskou lidovou hudbou. Na středu 16. listopadu jsou připraveny dokonce hned dvě neopominutelné akce. V klubu Roxy vystoupí finští **The Rasmus** (jejich hit *In The Shadows* snad ani svého času nebylo možné nezaslechnout). Druhou položkou tohoto dne je již zmiňovaná Rock Café na Národní třídě, které chystá velkou oslavu 15 let existence klubu – pod souhrnným názvem akce **15 let Rock Café** se na scéně představí slovenští **Animal Crackers**, **One Season Band** Michala Pavlíčka s Tomášem Hájičkem za mikrofonem a pardubická **Vypsaná fiXa**. Moderátorské duo pak bude mít za úkol kromě průvodního slova v koncertním sále uvést i vzpomínkovou výstavu **RetRock Café** sestavenou z různých dobových dokumentů a článků z celého ob-



dobí fungování klubu. A pro změnu pojďme do Paláce Akropolis, kde 17. listopadu zahraje legenda žánru ska (a vlastně svým způsobem i reggae nebo rock steady), jamajská kapela **Skatalites**. Každý den se něco děje, a tak hned 18. listopadu se v Paláci Akropolis objeví uhrančiví a osobití Švýcaři **The Young Gods** a bude zajímavé sledovat, jaký koncertní program zvolí, protože síla souboru kolem Franze Treichlera spočívá jak v drsné elektronice s až industriálními prvky, tak i v téměř ambientních kompozicích. V Divadle Archa se 19. listopadu představí výteční irští **The Frames**, 20. listopadu pokřtí v Paláci Akropolis své novinkové album „kytarovka“ **November 2nd**, 23. listopadu tamtéž bude nové CD křítit pro změnu mariánskolázeňská formace **100°C**. Zároveň ale 23. listopadu ožije i velký sál Lucerny, kde se představí **Divokej Bill** a britská skupina **The Levellers**. Za zmínku stojí určitě ještě alespoň to, že 26. listopadu hrají v Rock Café finští **Waltari**, 27. listopadu zavítají do prostoru Abatonu jedni z vlajkoňů drsné elektronické hudby, soubor **KMF-DM** a 29. listopadu se prostory klubu Roxy rozezvučí různým soundem německých **Die Happy** s Martou Jandovou za mikrofonem. Takže příjemné zvukové listopadové hodiny. **-mis-**

15 LET ROCK CAFÉ
ANEK NEJSTÁŘŠÍ HUDEBNÍ KLUB V PRAZE SLAVÍ NAROZENINY!

16/11/05 / START V 18:00

VYPSANÁ FIXA ONE SEASON BAND ANIMAL CRACKERS (SK)

DOPROVODNÝ PROGRAM:
WELCOME DRINK, VÝSTAVA „RETROCK CAFÉ“, JIM BEAM BAR A JIM BEAM SOUTĚŽ...
JILSNER BOURBON, JIM BEAM A FRISCO PO CELÉ VEČERĚ
JEN ZA NAROZENINOVÝCH 15...
PŘEDPRODEJ V ROCK CAFÉ OD 11. ZA 150,-
WWW.ROCKCAFE.CZ

PRÁVĚ HUDBA. PRÁVĚ BOURBON
SINCE 1988
WWW.LIBRETO.CZ

Zaměstnanecké jízdenky v roce 2006

Pro rok 2006 budou zaměstnanci, jejich rodinní příslušníci, důchodci a jejich rodinní příslušníci nadále používat stávající zaměstnancké průkazky. K těmto průkazkám budou vydány časové kupony na rok 2006, na které se doplní identifikační číslo uvedené na průkazce. Nárok na poskytnutí jízdenek MHD se řídí Tarifními zásadami pro poskytování jízdenek MHD zaměstnancům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Čtenářům DP-KONTAKTu – zaměstnancům Dopravního podniku připomínáme, jak na jízdenku MHD budeme jezdit v roce 2006 v systému Pražské integrované dopravy. Jízdenka MHD zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí** na všech linkách pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy (v tarifních pásmech „P“ a „0“), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín

a autobusech včetně příměstských autobusových linek. Držitel jízdenky MHD má právo vzít s sebou do vozidla bezplatně zavazadlo, kočárek s dítětem, jízdní kolo (pouze v metru) a psa.

Novinkou je možnost použití zaměstnancké jízdenky (od 1. ledna 2006) na sedleckém přívozu, který zajistí spojení Sedlce a Zámku na severním okraji Prahy. Přívoz byl po dvou desetiletích obnoven 1. července 2005.

Jízdenka MHD **neplatí** ve vnějších tarifních pásmech, to jsou pásma za hranicemi hl. m. Prahy (pásma 1, 2, 3, 4 a 5). Jízdenka MHD **neplatí ve vlcích Českých drah**, a to ani ve vlcích zapojených do systému pražské integrované dopravy a na lanové dráze v ZOO Praha.

Pro jízdu ve vnějších tarifních pásmech je nutno si kupovat buď jízdenky pro jednotlivou jízdu nebo doplňkové kupony pro příslušný počet vnějších tarifních pásem:

a. doplňkové časové kupony Českých drah určené pro vnější pásma – tyto kupony platí pouze v kombinaci s časovým kuponem pro pásma P a 0 (zaměstnancká jízdenka neplatí ve vlcích ČD ani v pásnu P a 0).

b. doplňkové časové kupony pro použití v příměstských autobusích i ve vlcích Českých drah – tyto kupony lze použít i samostatně bez kombinace s kuponem pro pásma P a 0 (zaměstnancká jízdenka neplatí ve vlcích ČD ani v pásnu P a 0).

Podmínkou k nákupu doplňkových časových kuponů je vystavení průkazky pražské integrované dopravy.

Jízdenka MHD neopravňuje držitele k přepravě dopravními prostředky dopravních podniků v rámci Sdružení dopravních podniků ČR.

Ing. Marie Lásková,
odbor jízdních dokladů a tržeb

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Byla již schválena valorizace starobních důchodů pro rok 2006?

Musím potěšit všechny čtenáře DP-KONTAKTU, neboť valorizace pro rok 2006 všech důchodů, tedy starobních, invalidních, částečných invalidních, vdovských, vdoveckých a sirotčích, již byla schválena – viz nařízení vlády č. 415/2005:

- u důchodů, které jsou a budou přiznány do 31. prosince 2005, se od lednové splátky 2006 zvyšuje procentní výměra o 4 %,
- u důchodů, které byly přiznány do 31. prosince 1995 (tzv. starodůchody), se od lednové splátky zvyšuje procentní výměra o 6 %,
- u důchodů, které budou přiznány od 1. ledna 2006 do 31. prosince 2006 bude valorizace zapracována do nových výpočtových koeficientů pro rok 2006,

- u všech důchodů se zvyšuje základní výměra od lednové splátky o 70 Kč – ze 1 400 Kč na 1 470 Kč.

Pro důchody přiznané ještě do 31. prosince 2005 budou hodnoceny roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2004, tedy **19 výdělkových roků**. Pro důchody přiznané v roce 2006 budou hodnoceny výděly od roku 1986–2005, tedy **20 výdělkových roků**.

Důchod pro rok 2006 již lze dle nových výpočtových koeficientů vypočítat!

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2005 nebo 2006, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2004 + leden až říjen, případně listopad 2005, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou

dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na svou adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 193 361, mobil 607 720 871, e-mail: bajerovah@dpp.cz

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

Společné zdanění manželů od roku 2005

Tento institut se poprvé projeví v daňovém přiznání za rok 2005 podávaném ve lhůtě do 31. března 2006. V příloze k přiznání uvede každý z manželů údaje potřebné pro výpočet společného základu daně.

Novinka je přínosem zejména pro rodiny s rozdílně vysokými příjmy manželů, kdy jeden dosahuje příjmu výrazně většího (tedy dostává se do vyšších daňových sazeb) a druhý má příjmy nízké. Společné zdanění mohou manželé uplatnit i v případě, že jeden z nich je bez zdanitelných příjmů například proto, že se věnuje péči o dítě a domácnost. Manžel bez příjmů může také díky tomuto způsobu zdanění uplatnit nezdanitelné částky, které mu v dosavadním systému „propadaly“ díky tomu, že je nebylo od čeho odečíst – neměl zdanitelný příjem.

Podmínky pro uplatnění společného zdanění

Zákonnou podmínkou je, že manželé **vyživují alespoň jedno dítě**, které s nimi žije ve společné domácnosti. Přitom stačí, vyživují-li dítě alespoň k poslednímu dni zdaňovacího období, tj. k 31. prosinci kalendářního roku.

Kdy nelze uplatnit společné zdanění

Společné zdanění nelze využít v případech, kdy má alespoň jeden z manželů

- daň z příjmů stanovenou paušální částkou,
- má povinnost stanovit minimální základ daně (odvést minimální daň),
- vypočítává daň za více zdaňovacích období,
- vypočítává daň jako spolupracující osoba,
- uplatňuje slevu na dani z titulu příslibu investiční pobídky,

- je povinen postupovat podle příslušných ustanovení zákona o daních z příjmů týkajících se konkursního řízení.

Výpočet společného základu daně

Manželé sečtou všechny své dílčí základy daně (ze zaměstnání, podnikání, z pronájmu, ostatní). Základem daně jsou příjmy mínus výdaje. U zaměstnance je výdajem zaplacené pojistné. Od takto vypočteného celkového dílčího základu daně se odečtou uplatňované nezdanitelné částky, tj. základní odpočet na poplatníka, penzijní připojištění, soukromé životní pojištění, dary, odborové příspěvky, úroky z úvěrů a podobně. Takto zjištěný společný základ daně se rozdělí na polovinu. Každý z manželů si „svou polovinu“ uvede do svého daňového přiznání, které podávají oba ve stejné lhůtě. Výpočet daně provádí každý sám ve svém přiznání. Daňové zvýhodnění **na děti** uplatní **pouze jeden z manželů** ve svém daňovém přiznání.

Příklad: Manžel má pouze příjmy ze zaměstnání, manželka na mateřské dovolené pobírá rodičovský příspěvek, 1 dítě ve společné domácnosti.

a. bez uplatnění společného zdanění manželů

hrubé příjmy ze zaměstnání	300 000 Kč
sociální a zdravotní pojištění	-37 500 Kč
základ daně ze závislé činnosti	262 500 Kč
základní odčitatelná položka	-38 040 Kč
manželka bez příjmů	-21 720 Kč
základ daně	202 740 Kč
základ daně na stovky dolů	202 700 Kč

daň před slevou	35 080 Kč
sleva na dítě	-6 000 Kč
daň po slevě	29 080 Kč
čistý příjem	233 420 Kč

b. po uplatnění společného zdanění manželů

hrubé příjmy ze zaměstnání	300 000 Kč
sociální a zdravotní pojištění	-37 500 Kč
základ daně ze závislé činnosti	262 500 Kč
základní odčitatelná položka	-38 040 Kč
manželka bez příjmů	-21 720 Kč
odčitatelná položka manželka	-38 040 Kč
základ daně společný	164 700 Kč
manžel manželka	
základ daně	82 350 Kč
základ daně na stovky dolů	82 300 Kč
daň před slevou	12 345 Kč
sleva na dítě	-6 000 Kč
daň po slevě	6 345 Kč
celková daň za rodinu	18 690 Kč
čistý příjem rodiny	243 810 Kč

Při společném zdanění rodina ušetří 10 390 Kč.

Ministerstvo financí má na svých internetových stránkách (www.mfcr.cz) „daňovou kalkulačku“, kde si každý může orientačně spočítat daňovou úsporu po zadání příslušných údajů o výši příjmu.

Rozhodnou-li se manželé pro uplatnění společného zdanění, nelze tento způsob výpočtu daně po uplynutí lhůty pro podání daňového přiznání již měnit!

Ing. Alena Vaňková,
obchodně-ekonomický úsek,
telefon 296 192 359, email vankovaa@dpp.cz

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Potichu a pokradmu se do našich obýváků vplížila malá revoluce. Nehleďte ji ani za pohovkou, ani pod koberec, ale v televizoru. Revoluce, která nese jméno digitalizace, začíná proměňovat současné televizní vysílání k nepoznání. První výsledky této proměny můžete dnes posoudit i ve svém televizním přijímači.

Digitální televize přináší nejen velmi kvalitní obraz stávajících televizních kanálů (mnohem méně závislý na povětrnostních vlivech než v případě „klasického“ pozemního vysílání), ale také velké množství nových televizních programů a řadu dalších datových služeb dostupných prostřednictvím televizoru. O tom, že nejde pouze o teoretické snění, se může v Praze přesvědčit každý televizní divák, neboť experimentální vysílání v digitálním formátu zde probíhá již několik let. A protože do jeho řádného a oficiálního spuštění zbývá dnes jen pár měsíců, není na škodu se s ním blíže seznámit.

Zasvěcenými informacemi o digitalizaci se internet jen hemží, věnují se jí dokonce speciální servery. Z těch českých lze doporučit stránky www.digizone.cz a www.digitalnitelevize.cz. Oba informačně bohaté servery jsou velmi přehledně zpracovány a do procesu digitalizace vás zavedou během chvilky. Dozvíte

se zde, v čem spočívá podstata digitálního signálu, jak funguje a jaké výhody přináší, které části České republiky již jsou signálem pokryty, a jaké mají diváci s pokrytím zkušenosti. K příjmu digitálního signálu nepotřebujete žádný složitý a drahý aparát, postačí vám obyčejná televizní anténa a tzv. set-top box, přídavné zařízení k televizoru, které mu umožní zpracovávat digitální tok nul a jedniček. Na obou zmiňovaných serverech najdete seznamy těchto přístrojů s cenami a popisy. Proces digitalizace pečlivě sledují také servery Radiotv.cz (adresa www.radiotv.cz) a Parabola (www.parabola.cz), ze zahraničních stojí za návštěvu německé stránky www.digitalfernsehen.de.

Důležité informace o digitální televizi a digitálním vysílání naleznete rovněž na stránkách trojice provozovatelů pozemních digitálních sítí v České republice. Jako vůbec první začaly u nás s experimentálním digitálním vysíláním České radiokomunikace – mapu území, které jejich signál pokrývá, popis digitální technologie a další informace najdete na oficiálních stránkách společnosti na adrese www.cra.cz v sekci Digitální vysílání. Druhým experimentátorem se stala společnost Czech Digital Group, která o historii a současnosti procesu digitalizace informuje na adrese [**cz.** Třetím provozovatelem digitálního vysílání v České republice je pak Český Telecom, o jehož aktivitách na tomto poli se více dozvíte z adresy \[www.telecom.cz/firmy/digitalni_televize\]\(http://www.telecom.cz/firmy/digitalni_televize\).](http://www.digitv.</p>
</div>
<div data-bbox=)

Neprohloupí ani ten, kdo pro informace o digitalizaci zamíří k některým ze stanic, jejichž signál je dnes již v digitálním formátu šířen. Platí to především o České televizi, která vysílá digitálně nejen své „klasické“ kanály ČT1 a ČT2, ale především speciální zpravodajský kanál ČT24. Více se dozvíte na stránkách www.czech-tv.cz/digital, které vynikají přehledností a snadnou orientací.

Digitalizace neznamená revoluci pouze pro televizi, ale také pro rozhlasové vysílání – i v jeho případě dojde ke zkvalitnění signálu a vzniku nových programů. Ostatně veřejnoprávní Český rozhlas podobně jako jeho televizní kolegyně nezahálá a pro digitální vysílání má již připravené tři nové stanice (zpravodajské Rádio Česko, na vědu, techniku, historii a přírodu zaměřeného Leonarda a stanici D-dur věnující se klasické hudbě), které zatím vysílají přes internet. Velmi kvalitní jsou i stránky Českého rozhlasu mapující digitalizaci, naleznete je na jednoduché adrese www.digitalni-rozhlas.cz.



Hlávkův most

Ačkoliv Holešovice a Karlín již od roku 1850 propojoval Negrelliho viadukt (o něm ještě bude v tomto díle pojednáno), měl význam jen pro železnici. Přechod Vltavy v těchto místech byl možný jen pomocí několika dřevěných lávek propojujících jednotlivé vltavské ostrovy, které zde kdysi bývaly, s ostrovem Štvanice. Dál do Buben bylo pak možné dostat se jen přívozem. Jinak bylo možné cestovat jen přes most císaře Františka Josefa, o kterém jsme se zmínili v minulém DP-KONTAKTU. Když byly v roce 1895 dány do provozu v Holešovicích Městské jatky, stala se otázka mostního spojení přes Štvanici velmi naléhavou. Ačkoliv byly jatky vhodně spojeny s bubenským nádražím železniční vlečkou, bylo často zapotřebí hnát jateční dobytek také z nádraží Severozápadní dráhy na Těšnově. Kdysi šlo v Praze o naprosto běžnou (dnes již těžko představitelnou) součást pouličního ruchu. Jednání o definitivním mostu ovšem trvala velmi dlouho, protože současně probíhaly velké úpravy Petrské čtvrti spojené s regulací Vltavy a postupným zasypáním zdejších četných vltavských ramen. Protože ale mostní spojení přes Štvanici mělo zásadní význam, přikročilo město k vybudování dřevěného provizoria, které se nacházelo východně od zamýšleného definitivního mostu, aby nebránilo jeho pozdější stavbě. Na tomto místě je nutné zdůraznit, že ačkoliv

oblouky o světlosti po 46 m. Tramvaje po něm začaly jezdit 3. února 1910, pro ostatní provoz byl otevřen až 6. února. Na Štvanici muselo být postaveno provizorní propojení na severní provizorium.

Po severním provizoriu se přestalo jezdit 1. února 1912 a definitivní severní most byl dán do užívání 7. února 1912, ale protože nebyla ještě dokončena úprava nového Bubenského nábřeží, končila vozovka vlastně slepě na bubenském předmostí. Zde byla i provizorní tramvajová konečná, od které se chodilo po schodech na starou komunikaci. Až 25. června bylo možné jezdit z mostu na nábřeží a teprve od 1. září 1912 byla možná přímá vozba i do Bubenské ulice. Nový most byl postaven z betonu. Nad částí ostrova Štvanice má 4 vetknuté klenby o rozpětí přibližně 17,8 m, přes Vltavu pak má tři trojkloubové klenby o rozpětí 36 + 39 + 36 m. Oba mosty byly na rozdíl od dnešního stavu, v jedné přímce z Těšnova až do Buben a dosahovaly šířky 16,8 m (včetně zábradlí), z toho na vozovku s tramvajovou tratí připadalo 10 m. Na bubenské straně mostu byla na mohutných pylonech instalována slavná sousoší Humanita a Práce od Jana Štursy.

5. ČÁST

Již v padesátých letech se začalo v souvislosti s dlouhou chystaným přemostěním nádraží Praha střed a úvahami o severojižní magistrále hovořit o zásadním rozšíření Hlávkova mostu na celkových 28 m, přičemž jižní z mostů bylo nutné odklonit do nové osy. Pro chodce byla



se i dnes hovoří o jednom mostě, v případě provizoria šlo fakticky o tři mosty, v případě definitivní stavby se jednalo (a jedná dodnes) o mosty dva.

Soustava provizorních mostů byla vybudována v poměrně krátké době v průběhu roku 1900. Od 15. prosince 1900 byly mosty předány do užívání. Nejjižnější, o délce 51 m, spojoval novoměstský břeh na Těšnově s Jeruzalémským ostrovem a měl dvě pole věšadlové konstrukce. Prostřední most spojoval Jeruzalémský a Korunní ostrov se Štvanicí. Měl 6 věšadlových polí a jedno pole trámové konstrukce o celkové délce 172 m. Na Štvanici, kde byl sypaný násep, byl další most (propustek se zděnými pilíři) o světlosti 11 m, kterým vedla cesta propojující obě části Štvanice. Třetí provizorní most vedl přes hlavní rameno Vltavy ze Štvanice do Buben. Dosahoval délky 196 m a měl šest věšadlových a dvě trámové pole. Šířka všech tří provizorií byla 7,9 m, z čehož 5,5 m připadalo na vozovku se špalíkovou dlažbou. Byla zde položena dvoukolejná tramvajová trať, ale pravidelný tramvajový provoz zde byl zahájen až 18. října 1901. Zda byly koleje instalovány hned, či až dodatečně, není zatím zcela jasné.

Výstavba definitivních mostů probíhala od roku 1908 a byla spojena s rozsáhlou úpravou břehů, kdy byly Rohanský, Jeruzalémský a Korunní ostrov spojeny s novoměstským břehem a současně se zde stavěl plavební kanál se zdymadly. Díky rozsáhlým terénním změnám nejjižnější provizorium zaniklo bez náhrady a říční rameno tu bylo zasypáno. Na tomto místě je nutné zdůraznit, že most přes plavební kanál (tj. jižní Hlávkův most) měl odlišnou konstrukci od mostu severního přes hlavní rameno řeky. Byl železný se dvěma

postavena z těšnovského nábřeží na Štvanici provizorní lávka. Náročná přestavba mostu se uskutečnila bez přerušení tramvajového provozu (nepočítaje několik nočních výluk při propojování kolejových provizorií při jednotlivých etapách stavby). Jižní most byl celý postupně snesen. Tramvaje po starém mostě přestaly jezdit 13. října 1960 a byly převedeny na provizorium na části nového mostu. Ten byl železobetonový trámové konstrukce se spojitým nosníkem o dvou polích po 48,5 m. Tramvajová trať tu byla v definitivní podobě od 18. srpna 1961. Severní, betonový most byl rozšířen novým klenbovým pásem širokým 9 m. Při stavbě byla odstraněna obě Štursova sousoší. Tady bylo překládání tramvajových kolejí dokončeno až 7. listopadu 1961, automobilová doprava byla obnovena v plném rozsahu až 15. prosince 1961. Rozšířený Hlávkův most se stal ve své době nejširším pražským mostem.

Realizace severojižní magistrály se uskutečnila ale až mnohem později. Na obou předmostích byly postaveny mimoúrovňové křižovatky (na bubenské předmostí se vrátily sochy). Popis jednotlivých etap těchto staveb se už vymyká z rámce našeho seriálu.

Negrelliho viadukt

Negrelliho viadukt je z dnešních pražských mostů druhý nejstarší. V době, kdy ho Společnost státní dráhy stavěla, to byl třetí pražský most. Jeho význam pro železniční dopravu je nesporný, protože zprostředkoval železniční spojení Holešovic, Bubenče, ale i Sedlce s Prahou (v období Velké Prahy s jejím centrem). Nikdy ale nesloužil ani pěším, takže pro čisté lokální

vztahy – na rozdíl od druhého železničního mostu pod Vyšehradem – neměl význam. Dopravě byl hotový viadukt předán 1. června 1850. Celý kamenný viadukt dosahuje délky 1 100 m! Má šířku 7,6 m a byla na něm postavena dvoukolejná železniční trať. Starší literatura o tomto inženýrském dílu uvádí, že „celý most se skládá z 8 velkých segmentových, 77 polokruhových malých klenb a 2 podchodů pro pěší.“ Všechny osm velkých segmentových otvorů o světlosti 25,29 m překonávalo hlavní koryto Vltavy a rameno jižně od Štvanice s ostrovem Jeruzalémským, a Rohanským. Malé klenby měly nejčastěji světlost 10,75 m (27 oblouků), 6,97 m (22 oblouků), 6,39 m (24 oblouků), dále 6,4 m (3 oblouky) a 11,3 m (1 oblouk). Podchody u Královské (dnešní Sokolovské) třídy měly světlost po 2,45 m. V uvedeném výčtu není zahrnuta odbočná větev směřující z viaduktu na Žižkov. Viadukt překonával nejen Vltavu s jejími rameny a ostrovy, ale také četné ulice a železniční trať Severozápadní dráhy na Rohanském ostrově. Tramvajová doprava procházela později pod třemi oblouky viaduktu. Na Bubenském nábřeží vedla od roku 1900 jednokolejná (po roce 1912 dvoukolejná) trať. V karlínské Královské třídě jezdila pod viaduktem už od roku 1875 koňka a od roku 1900 elektrická dráha. Také další karlínskou ulici – Palackého (Křížkovou) jezdila od roku 1896 tramvaj. Negrelliho viadukt křížil ulici třemi oblouky, přičemž tramvaj jezdila původně jednokolejně krajním, severním. V roce 1910 byla trať zdvoukolejněna a přeložena pod prostřední oblouk. Bylo to právě v místech, kde začínala odbočka na Žižkov, takže viadukt se zde rozšiřoval. Tramvaje tudy jezdily do roku 1927, nejspíše v roce 1932 byly koleje odstraněny. Pilíře viaduktu zde ale po druhé světové válce překážely automobilové dopravě, a tak byla tato část viaduktu nahrazena novou konstrukcí. Podobně byla při rekonstrukci Bubenského nábřeží v souvislosti se stavbou nového předmostí Hlávkova mostu a stanice metra Vltavská upravena nejsevernější část viaduktu, kde byl v roce 1981 jeden oblouk rovněž nahrazen trémovou konstrukcí.

Mosty přes ramena Vltavy v oblasti Rohanského ostrova

Chceme-li být ve výčtu vltavských mostů v karlínské oblasti úplní, nesmíme opomenout celou řadu mostů přes zdejší říční ramena. Nejnámějšími byly železniční mosty Severozápadní dráhy. První byl do 15. října 1875 u nádraží na Těšnově přes rameno Vltavy, kterým po jeho částečném zasypání ještě v letech 1913–1929 odtékala voda tehdejší, dnes už zapomenuté elektrárny. Most o světlosti přibližně 30 m a šířce asi 25 m zanikl pravděpodobně po zrušení elektrárny, kdy rameno v těchto místech ztratilo definitivně význam. V jeho sousedství byl železný most přes ulici, který se přimyká k těšnovskému nádraží. Někdy bývá nesprávně uváděn jako pozůstatek po výše uvedeném říčním rameni. Druhý šikmý železný příhradový most (o světlosti asi 70 m) býval přes ústí karlínské přístavy v těsném sousedství karlínské tramvajové vozovny u železniční zastávky. V provozu byl od 4. října 1873. Zůstal zachován i po zasypání ramene Vltavy až do ukončení nákladního provozu 3. 6. 1984 a byl snesen až v roce 1988. Přibližně v roce 1926 při přeložení vltavského koryta byla přes přístavní rameno zřízena také lávka umožňující příchod k přeloženému holešovicko-karlínskému přivozu. Zanikla zasypáním přístavního ramene v blíže neurčeném období, snad v 50. letech 20. století.

Zajímavý byl parabolický most přes přístavní rameno zbudovaný v roce 1873 z Karlína na Rohanský ostrov, kde bývalo zprvu prozatímní osobní, později nákladové nádraží Severozápadní dráhy. (Patrně měl před zřízením železnice svého předchůdce.) Měl délku 33 m a šířku 10 m. Zanikl asi na přelomu 40. a 50. let 20. století. Dodnes ho připomíná jméno ulice U Nádražní lávky. Kromě toho tu existovaly nejméně 4 další soukromé lávky na jednotlivé ostrovy. I ty už dávno zmizely z plánů města po zasypání říčních ramen.

Text a foto Mgr. Pavel Fojtík

Letní dětská rekreace 2005

zovat za současně nastavených podmínek letní dětské tábory či nikoliv?
Jitka Koubková,
 vedoucí odboru sociální péče a KV

V letošním roce byla poprvé, za stejných podmínek pro všechny zaměstnance společnosti, organizována dětská rekreace v letních dětských táborech, které jsou majetkem Dopravního podniku. Kapacita letního tábora Orlík je 90 dětí a letního tábora Dopraváček Nuzice 180 dětí. V období letních prázdnin proběhly dva třítydenní turnusy v obou táborech. Organizací a programovým zajištěním letního tábora Dopraváček byla na základě smlouvy pověřena odborová organizace Autobusy.

Prvního turnusu letního tábora Dopraváček se zúčastnilo 83 dětí (z toho 20 cizích) a druhého turnusu 63 dětí (z toho 31 cizích). Na Orlíku se v I. turnusu rekreovalo 81 dětí (z toho 11 cizích) a ve II. turnusu 67 dětí (z toho 22 cizích).

Cena poukazu byla stanovena jako 50 % z plánovaných nákladů. Náklady na provoz těchto zařízení jsou hrazeny ze sociálních nákladů a k 30. září 2005 činily pro letní tábor Orlík 414 241 Kč a pro Dopraváček 1 107 059 Kč.

K průběhu letních dětských táborů nebyly ze strany rodičů, ani dětí žádné negativní ohlasy. Je třeba ale otevřít diskusi k otázce letních dětských táborů v rámci právě probíhajícího kolektivního vyjednávání. Provo-



Foto: Petr Malík

NAPSALI O NÁS

Právo (12. 10. 2005)

Palmovka by měla vypadat jinak

Okolí stanice metra Palmovka už zdaleka není pro pěší i dopravu optimální, domnívá se Praha 8, a proto rozjždí proces vedoucí ke změně uspořádání tamní pěší zóny. Osmá část se rozhodla k tomuto kroku mj. na základě častých připomínek řidičů tramvají, kteří pokládají pěší zónu na Palmovce za jedno z nejnebezpečnějších míst v metropoli. Tramvajáci dodnes vlastně nevědí, odkud kam se přesně táhne, protože chybí srozumitelné dopravní značení. V ulici Na Žertvách jim vadí přejezd pro auta a autobusy přes trať, kde nikdo netuší, kdo má přednost, nebo značené přechody pro chodce, přičemž pěší zóna umožňuje lidem neomezený pohyb. Městský radní pro dopravu Radovan Šteiner souhlasí, že Palmovka je problematická. „Projekt vznikl v 80. letech a jeho tvůrci předpokládali, že lidé budou výrazně využívat podchody a vestibuly metra. To se ne vždy děje. Běhají po kolejkách, tramvaje mají občas

problémy. Pěší zóna by v části zachována měla zůstat, na druhou stranu je fakt, že snížení rozsahu by možná přispělo ke zvýšení bezpečnosti.“

Večerník Praha (14. 10. 2005)

Autobusy, hybaj pryč!

Změnou trasy autobusové linky může skončit spor Dopravního podniku s majitelem pozemku v Horní Šárce. Na jeho asfaltovém plácku před hospodou na Jenerálce se otáčejí městské autobusy linky č. 116. A Dopravní podnik za to nechce platit. Majitelé pozemku se zřejmě podaří změnit trasu linky č. 116. Ta je přitom jediným spojem projíždějícím Šáreckým údolím. „Oslovil nás začátkem roku a chtěl, aby s ním Dopravní podnik uzavřel smlouvu o pronájmu,“ vysvětlila místostarostka Prahy 6 Jaroslava Trnková. Čech žijící v Německu, který pozemek získal v restituci, ho totiž nemůže udržovat. Zároveň se bojí, aby nemusel platit, kdyby se tam například v zimě někdo při vystupování

z autobusu zranil. Dnes jezdí autobus číslo 116 z Dejvic ke na Bořislavku. Pokud ale splní majitel pozemku své hrozby a prostor oplotí, mohl by jezdit do Nebušic. A to pochopitelně lidé z Bořislavky nechtějí. Mají strach, že se ještě zhorší už tak špatné spojení s centrem města.

Večerník Praha (17. 10. 2005)

Mladík hrozil bombou

Legrácky už zřejmě přešly teprve osmnáctiletého Jiřího D. z Prahy 4. Za hrozby bombou mu hrozí několikaletý pobyt v kriminále. Poprvé vzal do ruky svůj mobilní telefon koncem září: „V metru je bomba,“ zahrozil po desáté hodině večer na tísňovou linku 112. Kvůli jeho blbosti museli policisté prohledávat celé metro. To samé zopakoval druhý den v půl třetí odpoledne. Možná, že se i bavil, jak kvůli němu lítají. V těchto dnech se moc divil, když jej kriminalisté zatkli a obvinili z trestného činu šíření poplašné zprávy. Stíhají jej sice na svobodu, ale může dostat až pět let natvrdo. Navíc bude zřejmě muset uhradit i škodu několika desítek tisíc korun.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Souprava vagonů; planeta; domácí zvíře; barva v kartách; Turek (knižně). – B. 1. díl tajenky. – C. SPZ Teplic; kdežto (zastarale); český herec; domácí Josef; cetka (zastarale); ten (německy). – D. Ženské jméno; protáhlá boční zeď; pryč; bankrot; zbraň Indiánů. – E. Lékařský nováček; obsah zlata v minci; bezhrbý velbloud; mapa; barevný kov. – F. Spodek nádoby; karetní hra; přístavní hráze; hláška v bridži; závit šroubu; římská šestka. – G. Značka abampéru; listnatý strom; stepní hlodavec; bájný český kníže; hodnota; říkat. – H. Radiolokátor; japonská firma; dveřní závěs; cílová čára; africký pták. – I. Kryt vojáka; peň; hudební nástroj; bicykl; pyšný nadutec. – J. Dědina; kazit; japonský chrám; starší značka vaty; část nohy; iniciály moderátora Rosáka. – K. 2. díl tajenky. – L. Druh karty; pojítko; kopt; trojice (knižně); mužské jméno.

SVISLE: 1. Vyvrtávat; věnovat. – 2. Chňap; ženské jméno; Mauglího druh. – 3. Iničiály herce Delona; letadlo; někdo (knižně); značka erbia. – 4. Otevřený účet; peřej; tibetský kultovní objekt. – 5. Odveta; akr (slovensky); element chůze. – 6. A sice; Sarmat; email. – 7. Korejská dynastie; část svíčky; básník (zastarale); název písmene. – 8. Sjezdit; německý literát; citoslovce pohrdání. – 9. Závodní loď; doušky; karetní žebřák. – 10. Plavidlo; v plné parádě; Priamův syn. – 11. Značka mědi; bomba; pokladna; předložka. – 12. Klystýr; lesní zvíře; jednou (nářečně). – 13. Srbská čepice; ohrada; pyré. – 14. Boltce; skládací cylinder; francouzský malíř. – 15. Hle (nářečně); břevno; komůrka; nebo (anglicky). – 16. Promítací plocha; právo odporu; domácí zvířata. – 17. Listnatý strom;

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 10/2005: Máslo na hlavě jistě není součástí správné výživy. (Peter Gossanyi)

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

trhací nálož; potom. – 18. Zasévat; najatá chůva; značka vozidel. – 19. Římských 1 500; ve velké míře; období; dovednost. – 20. Dědičný základ; poklop; jařmo. – 21. Udeřit; kontura.

Pomůcka: anto, obo, or, Ri, toko.

PaedDr. Josef Šach



Ohlédnutí za třetí sezónou provozu cyklobusu PID

jíždějí vlaky z Prahy, na které spoje cyklobusu navazují, nebo na kole z Prahy, z Dobřichovic a okolních obcí. Odpolední spoje využívají zas cyklisté z mníšeckého regionu pro návrat „domů na kopec“.

V letošní sezoně cyklobus přepravil přes 1 600 jízdních kol, nejvíce využívané spoje byly spoje s odjezdy v 10.35 a 13.05 z Dobřichovic. Počet přepravených osob a bicyklů je výrazně ovlivněn počasím – za krásných dnů párkrát zájem o přepravu převýšil počet úchytů na kola, ale zbývající kola se vždy podařilo do zbylého prostoru umístit a všichni se tak do cíle dostali. Jistá improvizace byla nutná i při přepravě dvojkola. Naopak ve dnech s necyklisticky deštivým a chladným počasím (a těch nebylo letos v létě málo...) byl zájem o přepravu logicky menší, ale protože „jízdní řád není holubník“, spoje pravidelně jezdily. Cyklobus přepravuje i „pěší“ cestující, takže celkový počet cestujících byl téměř dvojnásobkem počtu kol.

Nejoblíbenějšími zastávkami pro výstup jsou „Mníšek pod Brdy, Kaple“ poblíž Malé Svaté Hory a „Kytín“. Z obou zastávek se nabízí řada směrů pro vyjíždky – za všechny zmiňme cestu přes Královu Stolicí do Nového Knína a podél Kocáby do Štěchovic, cestu přes Stožec do Vižiny a dále do Zadní Třebáně či hřebenovou trasu po červené turistické znače s výhledem na Mníšek pod Brdy od kaple na Skalce.

Ohlas cestujících-cyklistů je vesměs velmi příznivý,

nejčastějšími připomínkami je rozšíření rozsahu provozu (například o pracovní dny o prázdninách nebo prodloužení provozu o měsíc říjen) nebo pro Pražany výhodnější trasa začínající v Praze. S ohledem na možnosti financování provozu cyklobusu a dostatečnou kapacitu vlaků není splnění těchto přání v dohledné době příliš reálné. V roce 2006 se předpokládá zahájení provozu cyklobusu 1. dubna, podrobnější informace budou zveřejněny v tisku nebo je hledejte na www.ropid.cz.

Na závěr zmiňme dvě nové webové stránky související s cyklistikou v Praze: od srpna fungují nové stránky Praha cyklistická (www.praha-mesto.cz/cyklo), které poskytují mnoho zajímavých informací a dynamickou mapu s vyznačením cyklostezek a cyklotras (značených i doporučených); od října se můžete virtuálně projít či projet po Praze podél potoků (www.praha-mesto.cz/podelpotoku) – nejlepší je se informacemi inspirovat a vyrazit na skutečný výlet!

Tomáš Prousek, ROPID



V neděli 2. října vyjel naposledy v roce 2005 cyklobus Pražské integrované dopravy. Cyklobus byl v provozu třetí sezónou, za tu dobu se ustálil rozsah provozu od prvního víkendu v dubnu do prvního víkendu v říjnu. Každou sobotu, neděli a svátek tak cyklobus odjel pětkrát od dobřichovického nádraží směrem na Kytín přes Černolice, Řitku a Mníšek pod Brdy.

Provoz linky cyklobusu zajišťuje firma Martin Uher, spol. s r. o., dopravce mníšeckých regionálních linek PID, upraveným autobusem Karosa B 732 – zadní část vozu je vybavena speciálními úchyty pro 25 jízdních kol (přestavěny jsou takto dva vozy, druhý slouží jako záložní). Na lince platí Tarif PID, za jízdní kolo se od 1. července 2005 platí 14 Kč bez ohledu na vzdálenost. Cestující, který se prokáže dokladem o zaplacení přepravy kola vlakem do Dobřichovic, již z cyklobusu za přepravu bicyklu neplatí.

Cyklobus využívají cyklisté pro cestu z údolí Beřounky na brdské hřebeny, kdy překonají výškový rozdíl více než 250 metrů. Cyklisté do Dobřichovic při-

Přišly ranní mrazíky, a tak nám počasí dává jasné najevo, že přichází čas dlouhých nocí. Toto období je už několik let spojeno také s trvalými změnami jízdních řádů.

Dříve to býval zpravidla druhý červenový víkend, kdy se z gruntu měnily jízdní řády, nyní tuto úlohu převzal druhý prosincový víkend. Jde o evropsky uznávaný a dodržovaný termín změn jízdních řádů.

Není to tak dávno, co začala tyto termíny ctít a dodržovat i městská hromadná doprava, potažmo Pražská integrovaná doprava. Zcela jistě i letos dojde 11. prosince k zásadním úpravám tras a jízdních řádů linek, ale překvapilo mě, že stále více dochází k trvalým změnám projektovaných ROPIDem i mimo pevně stanovené a odsouhlasené termíny.

O přechodných změnách způsobených různými, převážně stavebními akcemi se nebavme. Každý živý organismus prochází vývojem a různými změnami, stejně tak je tomu v životě každého města. Proto se během roku setkáme s plným pytle přechodných změn a úprav, ale ty trvalé?

Podle mého by měly probíhat opravdu jen několikrát za rok, maximálně třikrát až čtyřikrát. Jednou

POČTY VLASTNÍMA OČIMA

změníme podmínky v prosinci, další šanci něco upravit máme koncem února či začátkem března, kdy je oficiální termín 1. změn jízdních řádů. Druhá změna je na programu v červnu, navíc městská hromadná doprava může využít termíny začátku a konce prázdnin, kdy stejně nezůstává kámen na kameni. A zbývá nám tři a půl měsíce do další celoevropské změny...

Pokud se podíváte do kalendáře, zjistíte, že od jednoho termínu změn k druhému je to vždy okolo tří měsíců. A tak mě napadá otázka. Opravdu musejí trvalé změny probíhat častěji než po třech měsících? Ještě bych pochopil lokální trvalé změny spojené s ukončením výluky. Doprava stejně jezdila odlišně od normálu, a tak při návratu do pravidelného stavu se vrátí už do nového.

Ale jinak bychom měli ctít, že jízdní řád je zákon, který dopravce ctí a dodržuje.

Druhým zajímavým postřehem začínajícího podzimu je počet odborových organizací působících na půdě Dopravního podniku. Když jsem do podniku přišel, bylo jich šest a já už tehdy pochyboval o tom, zda se mezi sebou

dohodnou a v čem jsou takové rozdíly, že jich je tolik.

Kolektivní vyjednávání na rok 2006 doslova klepe na dveře a já zjistil, že v podniku už působí odborových organizací patnáct. Čistě matematicky mi vychází, že na každou z organizací připadá ani ne 900 členů. Nevím, jaká je v současné době odborová organizovanost, ale pokud by to bylo okolo padesáti procent, tak má každá z organizací přibližně 450 oveček. Najdou se však jistě i takové, které mají i více než tisíc členů...

Zase jsem trochu na rozpacích. Pamatuji si na hodiny dějepisu a pověst o Svatoplukovi a jeho synech. Odbory působící na půdě Dopravního podniku stejnou cestou rozhodně nejdou. Jen by mě zajímalo, čím se tak podstatně liší jednotlivé programy a cíle odborářů, že stále vznikají nové a nové organizace.

Jeden důvod mě napadá, osobní ambice, ale možná se mýlím...

Co vy na to?

Nechte vzlétnout i své ideály, nejen tradiční podzimní draky.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Listopadové vydání naší nejstarší rubriky začínáme omluvou. V říjnovém čísle došlo nedopatřením k změně jména u pracovníka jednotky Provoz Tramvaje. Místo Vladimíra Sobotky jsme uveřejnili Vladimíra Svobodu. Tímto se dotčenému zaměstnanci omlouváme za nepříjemnou chybu.

V listopadu 2005 oslavují 60. narozeniny:

Vladimír Bílek – SvM, odbor prov. technický (32), Jiří Kovařovič – S, jednotka Vnitropod. doprava (38), František Kučera – PA, dispečink (13), Roman Panoš – SvT, prov. Opravná tramvají (38), Drahoslava Pešková – SvA, prov. Kačerov (21), Karel Procházka – SvA, provozovna Hostivař (12),

Nikola Šabev Šuvadžiev – DCM, sl. sděl. a zab. (25), Vladimír Zvelebil – DCT, prov. Vrchní stavba (16).

V listopadu 2005 oslavují 50. narozeniny:

Zdeněk Černý – SvM, prov. oprav vozů (25), Miroslav Barva – PA, provozovna Kačerov (13), Jiří Fait – B, hasičský záchranný sbor (31), Milan Fořt – PA, provozovna Hostivař (17), Zdeněk Lain – SvT, prov. Opravná tramvají (31), Jitka Lipská – E, odbor účetnictví (22), Miroslav Menger – DCM, sl. technolog. zařízení (25), Pavel Menger – DCM, sl. Technolog. zařízení (31), Libor Nepraš – DCM, sl. Technolog. zařízení (16), Eva Radová – SvA, provozovna Řepy (17), Jiří Somov – PA, provozovna Klíčov (14),

Lenka Tomasová – PM, odb. prov. zabezpečení (22), Miloš Vacík – DCM, sl. Elektrotechnika (31), Jiří Vožeh – SvT, odb. technicko-provozní (31).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme!

Do starobního důchodu odešli:

Václav Beránek – SvT, provozovna Hloubětín (10), Jarmila Beránková – E, odbor účetnictví (11), Miroslav Černý – E, odb. manažer. ekonomiky (14), Milan Kubín – D, odb. přípravy provozu (45). Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

1. září nás ve věku 54 let opustil pan Pavel Tesař – DCT, provozovna Měniřny, který v DP pracoval 36 let.