

Tramvaje se vrátí do Karlína 13. září

Naposledy loni v úterý 13. srpna dopoledne jezdily tramvaje Karlínem, čtvrtí, která se stala symbolem loňské povodně v Praze. Po opadnutí vody se hodně diskutovalo o tom, kdy se tramvaje opět vrátí na trať v Sokolovské ulici. Padaly různé termíny, ale záhy bylo jasné, že obnova bude náročnější a delší než se na první pohled zdálo. Podle posledních zpráv tramvaje opět pojedou Karlínem v sobotu 13. září, tedy přesně po 13 měsících.



Foto: Petr Malík

Tři třináctky, pro pověřivé zcela jistě nějaká symbolika, a aby třináctek nebylo málo, přidáme ještě jednu. 13. května letošního roku byla zahájena rozsáhlá rekonstrukce tramvajové tratě naší společnosti. Vzhledem k významu tratě byla přijata opatření, aby rekonstrukce v hodnotě více než 200 milionů korun byla hotova co nejdříve.

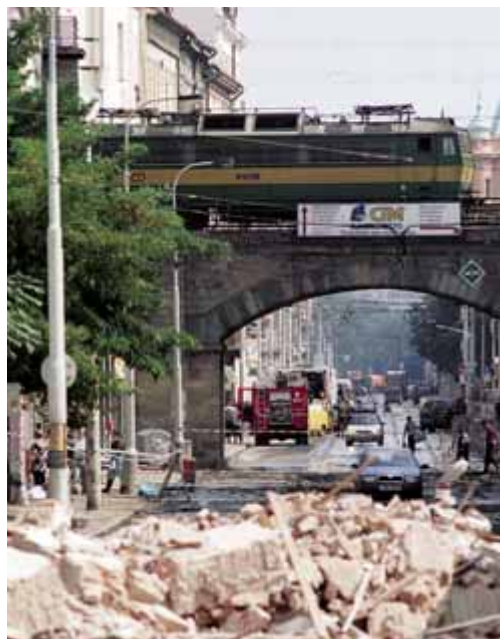
Trať v Sokolovské se od povodně potýká s mnoha problémy. Několik důvodů mělo vliv na odložení termínu zprovoznění. Prvním bylo vydání stavebního povolení, k němuž došlo až 12. května, dalším odkrytí historické stoky mezi ulicemi Ke Štvanici – Šaldova, třetím důvodem byl stav silnoproudých kabelů, na první pohled dobrých, ale po pečlivém prozkoumání byla nutná jejich výměna. V červnu letošního roku byly odkryty další kaverny, nezjištěné původním průzkumem, a poslední překážkou bylo nařízení demolice domu na rohu ulic Thámova – Sokolovská.

Nová trať v Sokolovské ulici je řešena moderním způsobem a bude komfortnější než její předchůdkyně. Mezi Florencí a Urxovou byl využit svršek s tlumícími prvky proti hluku a vibracím, v tomto úseku jsou kolejnice pružně upevněny na betonových pražcích, které jsou uloženy ve šterku a ve „vaně“ z tlumících rohoží. Použitá konstrukce minimalizuje zatížení okolí tratě. Celkové řešení včetně zálivů pro parkování a nově vsazených stromů bude bezpochyby znamenat velký estetický přínos pro postižený Karlín.

Zastávky Florenc, Karlínské náměstí, Křížkova a Urxova jsou nově bezbariérové a u všech jsou podél nástupních hran varovné pásy pro usnadnění pohybu zrakově postižených spoluobčanů.

-bda-

Foto: Václav Holíč



↑ Srpen 2002... ..srpen 2003 ↓

O budoucnosti podniku příště!

Už delší čas se v naší společnosti hovoří o budoucnosti Dopravního podniku. Pro ty co pravidelně sledují články v DP-KONTAKTu a situaci okolo nás, není tato skutečnost žádným překvapením. Poklidné prázdninové dny v podniku rozvířily články publikované v některých médiích, zejména přesný počet propouštěných. Média ráda některá fakta zveličují, o tom jsme se všichni už několikrát přesvědčili, a do této kategorie patří i některé informace o Dopravním podniku z poslední doby.

Koncem prvního pololetí posvětilo diskuse o budoucnosti podniku představenstvo společnosti a nyní probíhají intenzivní jednání, kterých se někteří z vás přímo účastní. Září by mělo přinést výrazný posun v celé problematice a v říjnovém DP-KONTAKTu bychom vás rádi seznámili se záměry, které budou přijaty.

Ing. Milan Houfek,
předseda představenstva a generální ředitel



Obnova pražského metra rok po povodni

8 a 9



Stavba tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov finišuje

12



Představujeme výbory a komise UITP, v nichž působí pracovníci našeho podniku

16 a 17



Financování dopravní infrastruktury

19 a 20

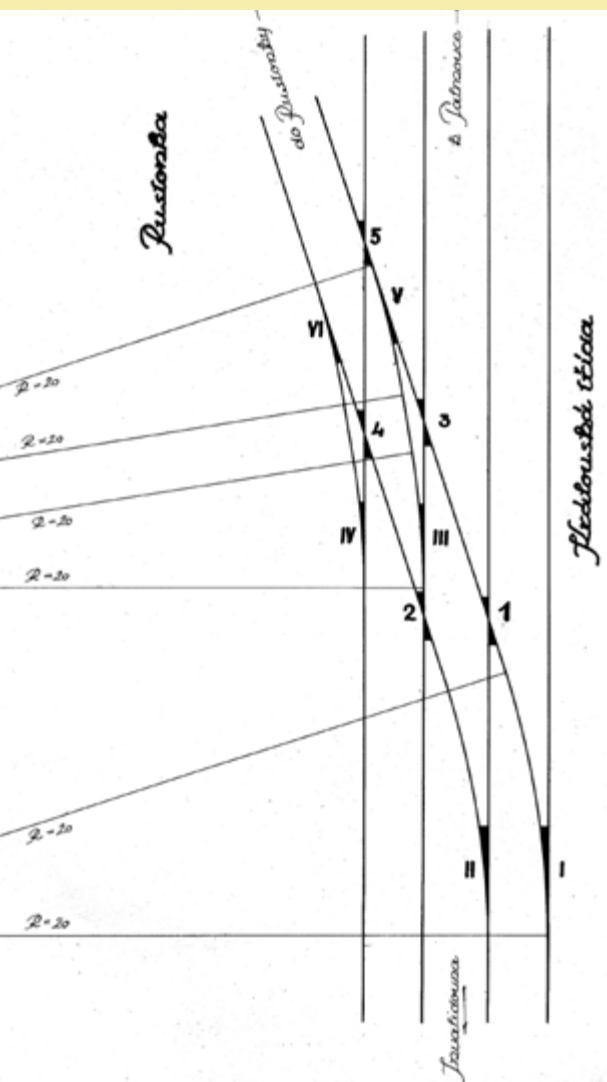
Angličan v Praze

Ne, nenechte se mýlit názvem příspěvku. Nebudeme informovat o návštěvě nějakého důležitého obyvatele ze Spojeného království. Čtenáři, kteří se zabývají historií a současností tramvajových tratí a jejich konstrukcí, už určitě poznali, že předmětem dnešního článku je kolejové zařízení, které známe především ze železničních tratí. Jedná se o křižovatkovou výhybku. Protože se jí v minulosti říkalo často také „anglická výhybka“, je ke slangovému „angličanu“ (úmyslně s malým A) už jen krůček. Proč se zařízení říkalo anglická výhybka, není příliš jasné. Údajně se k nám dostalo z Anglie, ale vyskytují se i názory, že tomu tak není. Zatímco na železnici je křižovatková výhybka samozřejmostí, v našich tramvajových sítích tak častá není. Přesto se objevila i v Praze, byť jen ve velmi malém počtu. Zařízení si nechaly schválit Elektrické podniky král. hlavního města Prahy od vídeňského ministerstva železnic v roce 1913.

Jak vlastně pražský „angličan“ vypadal? Dvě přímé koleje se křížily pod úhlem 18°04' (tj. obvyklé čtyři srdcovky) a byly doplněny čtyřmi výměnami, které umožňovaly přejíždět z koleje na kolej ve směru, kde svíraly tupý úhel. Bylo zde tedy osm jazyků, z nichž čtyři se musely vměstnat do prostoru vymezeného čtveřicí srdcovek. Oblouky, včetně výhybek, měly poloměr 20 metrů. Tomuto klasickému uspořádání se také často říkalo „dvojitá anglická výhybka“. Kromě ní existovala také „jednoduchá anglická výhybka“, která měla o dvě výměny (tj. o čtyři jazyky) méně a provozně tedy poskytovala méně směrových možností. Této jednodušší variantě se také říkalo „poloviční angličan“ nebo „poloangličan“.

Elektrické podniky měly v úmyslu použít poprvé anglické výhybky na vinohradském Purkyňově náměstí (dnešní náměstí Míru). Protože však byla vzhledem k válečným událostem rekonstrukce tratě na náměstí odložena na pozdější dobu, musela si pražská kolejová síť na „angličany“ počkat. Výhoda zařízení se měla

Schéma jednoduché anglické výhybky, „poloangličanu“, u Rustonky.



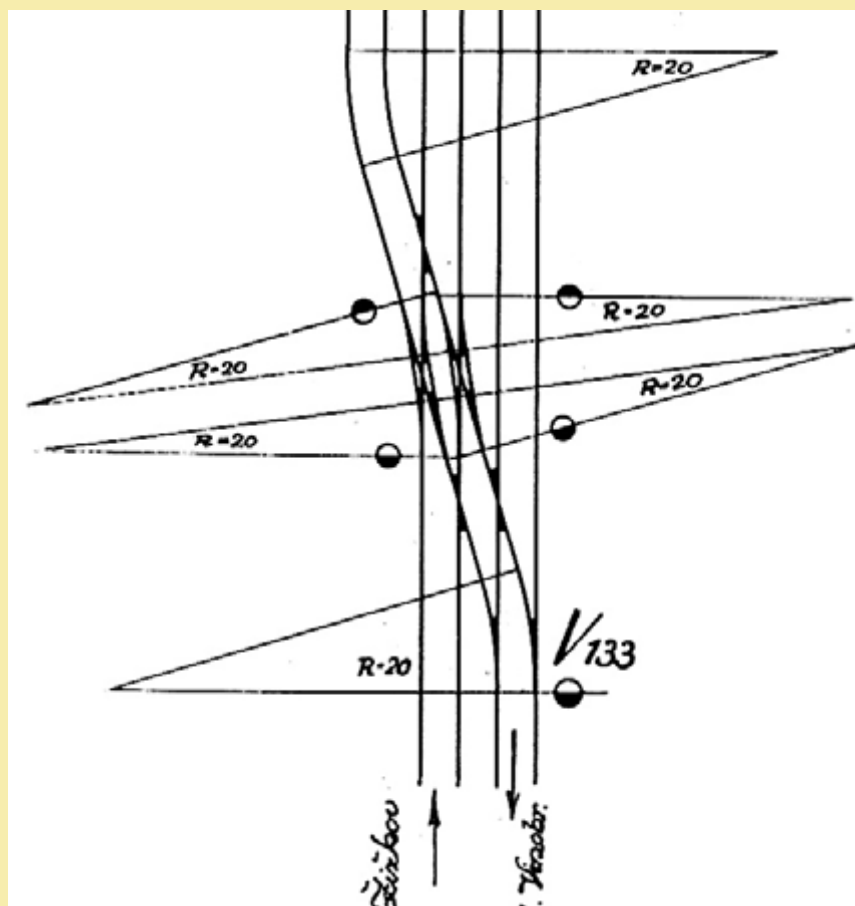
projevit především v místech, kde z různých důvodů odbočovala jedna kolej. Aby totiž bylo možné původní odbočku obsluhovat z obou hlavních traťových kolejí, musela být doplněna ještě o kolejový přejezd, tedy o propojení obou traťových kolejí párem výhybek, umožňujících přejet z koleje na kolej a dostat se tak na správnou kolej ať při jízdě na odbočnou kolej či naopak. Příslušný kolejový uzel, skládající se z přejezdu a odbočné výhybky, byl dlouhý kolem padesáti metrů, instalace anglické výhybky, ať jednoduché či dvojitě, zkracovala délku uzlu zhruba na polovinu. Nejvýznamnější ale bylo, že odpadla zcela jízda v protisměru.

Nejdříve byla v Praze instalována jedna jednoduchá anglická výhybka („poloangličan“). Poprvé se tak stalo na Smíchově při stavbě kolejové odbočky do tehdy nové vozovny v dnešní ulici Na Valentince. Odbočka byla uvedena do provozu 15. prosince 1915. Vozovna byla napojena ve směru k Andělu. Odbočení z dnešní Nádražní ulice pak zůstalo beze změny až do likvidace kolejíště v roce 1938.

Po válce, v roce 1919, se uskutečnila rekonstrukce kolejového uzlu na Floře. Už od roku 1901 zde byla v jižní části Jičínské ulice u křižovatky kusá manipulační kolej s přejezdem, napojená ve směru od Orionky a rovnoběžná s hlavní tratí. Už od roku 1914 na Floře proti sobě obracely dvě linky, z nichž jedna (č. 2) přijížděla od Korunní ulice a druhá (č. 7) ze Žižkova, které využívaly společný kolejový přejezd, přičemž „dvojka“ zajížděla na kusou kolej. Jeden kolejový přejezd a kusá kolej by pro bezpečnou manipulaci nestačily, pokud by bylo zapotřebí vést od Korunní ulice směrem do Strašnic další linku. Proto byla obě stávající zařízení, tj. přejezd a odbočná výhybka, spojeny do jednoho zařízení – dvojitě anglické výhybky. Kusá kolej byla při rekonstrukci zaústěna i na severní straně, až za výhybkami dvoukolejného oblouku u Jičínské do Strašnic. Stavební práce proběhly od 26. května do 7. června 1919 a byly spojeny i s mírným osovým posunem třetí koleje. Po rekonstrukci využívala třetí kolej linka č. 7. V roce 1920 byla linka č. 2 prodloužena na novou blokovou smyčku a po změnách linkového vedení v roce 1924 se třetí kolej přestala v pravidelném provozu jako konečná používat. Zrušena byla na podzim roku 1929 v rámci rekonstrukce tratí v oblasti hřbitovů. V té době byla dvojitá anglická výhybka u Flory poslední svého typu v Praze a od té doby Praha takové kolejové zařízení už neměla. Ale nepředbíhejme.

Zatímco „angličan“ na Floře sloužil jako obrátště, na náměstí Míru (původně Purkyňově; v dalším textu používáme dnešní názvy ulic) byly dokonce dva a tvořily řádnou křižovatku dvoukolejných tratí. V té době tramvaje jezdily z Anglické ulice do Francouzské a z Jugoslávské do Korunní. (Z administrativního hlediska vedla podle staničení a s ohledem na chronologii výstavby trať Praha – Praha – Žižkov – Kr. Vinohrady z Anglické do Korunní a do ní samostatně ústily dvoukolejné tratě Spálená – Purkyňovo

náměstí a Purkyňovo nám. – Vršovice.) Už v roce 1915 byla schválena ministerstvem rekonstrukce tratí na náměstí a v přilehlých ulicích, spočívající především ve zmenšení osové vzdálenosti. Původně zde všude byly sloupy vrchního vedení mezi kolejemi. Právě sem, před kostel sv. Ludmily, měly být instalovány poprvé v Praze dvě dvojitě anglické výhybky. K rekonstrukci kolejí došlo až po skončení války. Práce proběhly od 6. do 20. dubna 1920 a provoz na lince č. 2 zde byl dokonce na několik dní přerušen, což nebylo v té době tak časté. V roce 1928 přikročilo město k nové regulaci komunikací na náměstí a současně bylo rozhodnuto vyřadit



Výřez ze schématu kolejového uzlu na Floře znázorňující umístění anglické výhybky u odbočení na třetí, manipulační kolej.

trvale z provozu tratí v Anglické ulici. Následkem toho už nebylo dál anglických výhybek na náměstí Míru zapotřebí a byly zrušeny.

Podstatné děje vydržely v provozu jednoduché anglické výhybky, „poloangličany“. Kromě již uvedeného případu smíchovské vozovny, byly během jediného roku (1922) instalovány u čtyř dalších tramvajových provozoven – v Karlíně, u Rustonky a na Švábkách, kde začínala odbočka do vozovny Libeň. Tato poslední jmenovaná odbočka měla jednoduchou anglickou výhybku ve směru od Palmovky, do centra byl jednokolejný oblouk. Čtvrtý „poloangličan“ byl instalován u vinohradské vozovny u Orionky, kde umožňoval napojení dolních lodí vozovny a jedné manipulační koleje před první lodí. (Do vozovny vedly z Korunní třídy dvě odbočky. Druhá, dál z centra, napojovala 1. loď o pěti kolejích.)

Jednoduché anglické výhybky se u těchto vozoven velmi osvědčily a vydržely na svých místech velmi dlouho. Jak již bylo uvedeno, odbočka k vozovně Smíchov byla zlikvidována v roce 1938. Dne 17. června 1949 byly rekonstruovány odbočky u Rustonky a na Švábkách, při kterých byly obě jednoduché anglické výhybky odstraněny a nahrazeny jiným řešením. „Poloangličan“ u karlínské vozovny existoval i poté, co byla vozovna vyřazena z pravidelného provozu (1951) a odstraněn



Tak vypadala dvojice „angličanů“ jako součást křížení tramvajových tratí na náměstí Míru v roce 1920, pracovně smontovaná v dílnách kolejových konstrukcí v Rustonce před odvozem na místo určení.

byl až v noci z 6. na 7. prosince 1955. Nejdéle se v provozu udržel „poloangličan“ u bývalé vinohradské vozovny. Po zrušení většiny kolejí v roce 1949 v souvislosti s přestavbou dolních lodí na trolejbusovou vozovnu zůstala napojena na trať v Koruně třídě jen jediná manipulační kolej před první lodí, která sloužila jako stanoviště pro tramvaje určené k mazání trolejového vedení. Až v roce 1959 (přesné datum zatím, bohužel, neznáme) byl nahrazen jednou obyčejnou pravou výhybkou, situovanou blíž k Floře, protože původní odbočení zasahovalo do uliční křižovatky s poměrně živým provozem, včetně trolejbusů. Tím definitivně v Praze skončila éra anglických výhybek v tramvajové síti.

Na závěr si udělejme malou rekapitulaci: Dvojitě anglické výhybky se v Praze používaly mezi léty 1919 – 1929 a byly celkem tři – jedna na Floře a dvě na náměstí Míru. Jednoduché anglické výhybky se v Praze užívaly v období let 1915 – 1959 a bylo jich v Praze celkem pět, všechny u vozoven a dílen (Smíchov, Karlín, Rustonka, Li-beň-Švábky a Vinohrady). Zatím se v archívech nepodařilo najít žádné odůvodnění, proč se v Praze tato kolejová zařízení přestala používat.

Mgr. Pavel Fojtík

Jak jsme hospodařili letos v prvním pololetí?

V prvním pololetí jsme se nevěnovali jen hospodaření roku 2003, ale také ukončení hospodaření roku 2002. Dne 17. března 2003 byl veden společností předán audit účetní závěrky roku 2002 s tím, že „účetní závěrka podává ve všech významných ohledech věrný a poctivý obraz aktiv, závazků, vlastního kapitálu a finanční situace Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti k 31. prosinci 2002 a výsledku hospodaření za rok 2002 v souladu se zákonem o účetnictví a příslušnými předpisy České republiky“.

Podstatnou skutečností, týkající se hospodaření letošního roku, je za rok 2002 vykázaná ztráta v důsledku odstraňování povodňových škod ve výši 2 157 126 000 Kč, se kterou se budeme muset v průběhu roku 2003, případně v dalších letech vyrovnat.

1. pololetí v provozní oblasti

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obdržel od hl. m. Prahy pro rok 2003 dotaci na úhradu nákladů ve výši 6 864 363 000 Kč. To představuje dvoupromocentní snížení proti původní dotaci roku 2002, a to ve výši 140 089 000 Kč. Tuto částku se zavázal Dopravní podnik i přes veškeré obtíže řešit vlastními úsporami a v plánu bylo snížení promítnuto především do položky oprav a udržování.

K 1. dubnu byla dotace hl. m. Prahou zvýšena o 222,2 milionu Kč na dorovnání nárůstu mezd z roku 2002 a na 6,5 % nárůst mezd včetně nákladů na sociální zabezpečení a ostatních sociálních nákladů v roce 2003. Další částka ve výši 180 milionů Kč byla ponechána v rezervě města.

Na povodňové škody byla dotace zvýšena o účelovou částku 351,48 milionu Kč 29. května. Poslední úpravou dotace tohoto pololetí bylo navýšení z 26. června o 214 929 000 Kč, z toho navýšení dopravních výkonů o 34 929 000 Kč a uvolnění rezervy dle usnesení ZHMP č. 06/02 ve výši 180 milionů Kč s účelovým určením pro pokrytí nárůstu mzdových nákladů v roce 2003.

Dotace na úhradu nákladů Dopravního podniku z rozpočtu hl. m. Prahy tak pro rok 2003 dosáhla částky 7 652 972 000 Kč. Největším problémem však zůstává dotací nepokrytá část nákladových položek odpisů a odložené daně, vyčíslená na 456 milionů Kč.

V průběhu 1. pololetí byla pro o. z. Autobusy poskytnuta dotace v celoroční výši 29,5 milionu Kč na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy (pásmo 0), 4 838 000 Kč na linky na vnější pásma 1 a 2 od obcí a 5 596 000 Kč na linky na vnější pásma 1 a 2 od Krajského úřadu Středočeského kraje.

Pro 1. pololetí bylo plánem rozepsáno z dotace na úhradu nákladů na provoz MHD do výsledku hospodaření 3 403 589 000 Kč.

Za 1. pololetí letošního roku bylo dosaženo ztráty 2 780 506 000 Kč, což je oproti výše zmíněným 3 403 589 000 Kč o 623 083 000 Kč méně. Výsledek hospodaření výrazně ovlivnila likvidace následků srpnové povodně roku 2002, která ve skutečnosti 1. pololetí 2003 dosáhla vlivem přidělení dotace ze státního rozpočtu ve výši 2,8 miliardy Kč ve výsledku hospoda-

ření výše 644 891 000 Kč.

Z hlediska zdrojů financování povodňových škod obdržel Dopravní podnik v roce 2003 dotaci k úhradě nákladů na odstranění následků povodně z Ministerstva dopravy ČR ve výši 2,8 miliardy Kč, která byla plně vyčerpána a k 30. červnu zúčtována do výnosů. Dalším zdrojem určeným na provedení rekonstrukce a obnovu metra v důsledku povodně je dotace ve výši 1 251 480 000 Kč od hl. m. Prahy, rozdělená na investiční část ve výši 900 milionů Kč a provozní část k úhradě nákladů ve výši 351 480 000 Kč. Tyto dotace jsou zúčtovány zálohově, záloha na provozní náklady byla vyčerpána a z investiční části nebylo k 30. červnu vyčerpáno přibližně 77 milionů Kč.

Finanční situaci naší společnosti ovlivňují v letošním roce dvě mimořádné skutečnosti.

První z nich jsou opravy metra po loňské povodni, kdy začátkem roku byly opravy ve velké míře hrazeny z vlastních zdrojů, a došlo proto k přechodnému snížení finančních prostředků Dopravního podniku. Ve druhém čtvrtletí byly uvolněny a čerpány dotace na obnovu metra ze státního rozpočtu a část pražské dotace. To znamenalo opětovné zlepšení finanční situace podniku. Po uvolnění a vyčerpání druhé části dotace hl. m. Prahy a z fondu solidarity bude zbylá část oprav hrazena již z vlastních zdrojů, což bude mít vliv na finanční situaci naší společnosti v letošním i v příštím roce.

Druhým zásadním faktorem ovlivňujícím finanční situaci Dopravního podniku je čerpání úvěru na nákup vlaků metra, který postupně narůstá. K 30. červnu 2003 byl vyčerpán úvěr (po přepočtu na CZK) ve výši 2 152 milionů Kč. Do konce roku 2003 lze předpokládat zvýšení čerpání úvěru na přibližně 3 miliardy korun.

Úkoly v naší společnosti zajišťovalo 13 019 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav (z toho řidičů MHD 4 130), na mzdách těchto zaměstnanců (bez OON) bylo vyplaceno celkem 1 479 022 000 Kč. Průměrná mzda bez OON činila 18 934 Kč.

Dopravní výkony městské hromadné dopravy na území hl. m. Prahy byly celkem v porovnání se smlouvou splněny v přepočtených vozových km na 100,41 %, v místových km na 99,99 %. Důvodem odchýlného plnění v porovnání se smlouvou je posílení tramvajové a autobusové dopravy nahrazující omezený provoz metra v důsledku povodně.

Celkem bylo přepraveno v pásmu P+O a ve vnějších pásmech 565 975 554 osob, z toho ve vnějších pásmech 11 485 729 osob.

Čisté tržby pravidelné dopravy včetně přírážek k jízdnému byly ve výši 1 341 215 000 Kč, z toho tržby za přírážky 71 869 000 Kč. Za zmínku stojí propad v plánovaných tržbách ve výši 63 161 000 Kč v důsledku nižšího rozsahu a kvality přepravy po povodních počátkem roku, především u jednotlivého jízdného.

Investiční výstavba

Vlastní zdroje:

Plán investic na rok 2003 byl schválen představenstvem naší společnosti 3. března. Vlastní zdroje rozepsané v plánu činí 2,675 miliardy Kč.

Plán tvorby odpisů na 1. pololetí 2003 byl zpracován ve výši 905 390 000 Kč, skutečná tvorba odpisů za 1. pololetí činí 1 008 643 000 Kč.

Plnění plánu tvorby odpisů za období leden – červen 2003 činí 111,4 %.

Skutečné čerpání vlastních zdrojů na investiční výstavbu za 1. pololetí činí 581 566 000 Kč.

Z půjčky na nákup nových vlaků M1 (nový kontrakt) od České spořitelny, a. s. a ČSOB bylo za 1. pololetí 2003 profinancováno 873 707 000 Kč.



Foto: Petr Malík

Finanční prostředky z rozpočtu hl. m. Prahy:

Zastupitelstvo hl. m. Prahy (ZHMP) na zasedání 19. prosince 2002 schválilo usnesením č. 03/03 návrh rozpočtu hl. m. Prahy na rok 2003. Na základě tohoto usnesení ZHMP byla pro Dopravní podnik na rok 2003 schválena dotace na pořízení dlouhodobého majetku ve výši 1 437 611 000 Kč.

Další změny rozpočtu byly provedeny na základě usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 06/02 a č. 06/03 z 27. března, č. 07/19 z 24. dubna 2003 a č. 08/11 z 29. května. Finanční plán Dopravního podniku k 30. červnu je ve výši 3 591 227 500 Kč.

Dne 26. června schválilo Zastupitelstvo hl. m. Pra-



Foto: Petr Malík

hy usnesením č. 09/03 další navýšení rozpočtu hl. m. Prahy. Finanční plán Dopravního podniku nebyl k 30. červnu o toto navýšení upraven.

Jedná se o následující položky:

- stanice Depo Hostivař 50 milionů Kč
- prověření TT Václavské náměstí 3 miliony Kč
- nákup 30 kusů nízkopodlažních autobusů 188,73 milionu Kč

- nákup 30 kusů autobusů standard sólo 122,250 milionu Kč
- Rekonstrukce tram. tratě Českomoravská 19,600 milionu Kč
- Rekonstrukce tram. tratě Českomoravská 229,549 milionu Kč
- autobusový terminál u stanice Českomoravská 12,65 milionu Kč
- IV. provozní úsek trati C metra -1. etapa 1,02 miliardy Kč
- IV. provozní úsek trati C metra - 2. etapa 10 milionů Kč
- RTT Chotkova - převod fin. prostředků na RTT Senovážné nám. -81,500 milionu Kč
- RTT Senovážné náměstí 81,5 milionu Kč
- rekonstrukce metra po povodni 500 milionů Kč
- RTT Sokolovská (dočasná půjčka z výnosu EMTN programu) 210 milionů Kč

celkem 2 365 779 000 Kč

Finanční prostředky z rozpočtu hl. m. Prahy, přidělené Dopravnímu podniku k 30. červnu 2003 mají následující skladbu:

- dotace HMP 2 662 718 000 Kč
- obligace II. emise 88 473 000 Kč
- obligace v rámci EMTN programu 842 251 000 Kč

- dočasná půjčka z výnosu EMTN programu 210 000 000 Kč
- finanční prostředky z návratné výpomoci MF ČR 242 199 000 Kč
- EIB 1 911 365,500 Kč
- celkem 5 957 006 500 Kč**

K 30. červnu 2003 byly finanční prostředky z rozpočtu hl. m. Prahy čerpány ve výši 1 850 444 000 Kč.

Státní dotace:

Ze státního rozpočtu byly přiděleny na rok 2003 dotace na následující položky:

- IV. provozní úsek trati C metra - 1. etapa 485 milionů Kč
- nákup 8 kusů autobusů kloubových nízkopodlažních 24 milionů Kč
- nákup 1 kusu autobusu kloub standard 0,9 milionu Kč
- celkem 509,9 milionu Kč**

K 30. červnu byla čerpána dotace ze státního rozpočtu pouze na stavbu IV. provozní úsek trati C metra - 1. etapa, a to ve výši 373,078 milionu Kč. Ostatní státní dotace nemohly být v 1. pololetí čerpány, neboť nebyly ze strany Ministerstva financí ČR uvolněny.

Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně-ekonomický ředitel

Sdělovat polopravdy novinářům. Komu to prospívá?

K článku uvedenému v Mladé frontě Dnes 29. července se vyjádřila Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy.

Z dopisu tiskového mluvčího Marka Uhlíře vybíráme následující:

„V článku MFD ze dne 29. 7. „Dispečeri selhali při infarktu řidiče autobusu“ se objevila následující věta: „Podle mluvčího záchranné služby Marka Uhlíře mluvila sestra na dispečinku s dispečerkou Dopravního podniku velmi dlouho, tři minuty. Ta nebyla schopna říct, na kterém místě se nachází nemocný řidič.“ Napřed tvrdila, že ten řidič zkolaboval někde na Farkání, a nějakou dobu trvalo, než nahlásila správné místo,“ řekl Uhlíř.“

Toto mé vyjádření neodpovídalo plně skutečnosti, což jsem tehdy nevěděl. Kámen úrazu je v tom, že dispečink DP předával během hovoru sestře na terminálu linky 155 dva případy najednou, přičemž v počítačové databázi hovorů na lince 155 je prostě jeden hovor,

začínající v 10.59 a vyhodnocený v 11:02.

Samotný telefonní hovor trval 1 minutu 50 sekund, přičemž dispečink DP se o infarktu řidiče dovídá až v průběhu hovoru a tento případ předává rovnou také, v 11.01. Zbylá necelá minuta připadá na počítačové zpracování dvou tísňových výzev najednou a jejich paginové rozeslání výjezdovým skupinám v 11.02.“

Následně se k případu vyjádřil i ředitel Zdravotnické záchranné služby MUDr. Zdeněk Schwarz.

„Dne 8. července 2003 v 11.01 obdrželo naše zdravotnické operační středisko (ZOS) od dispečinku výzvu o pádu staršího muže na ulici, kterou vzápětí následovalo doplnění o další výzvu k řidiči autobusu DP v Praze 4 - Modřany, kterému se udělalo nevolno a nejspíš má infarkt.“

V 11.04 vyjíždí nejbližší situované vozidlo rychlé zdravotnické pomoci (RZP), které je na místě v 11.06, tj. 5 minut od nahlášení. V zápětí je v 11.05 předána výzva i vozidlu rychlé lékařské pomoci (RLP), které

ukončilo práci v Praze 7 u nádraží Holešovice v 11.04. Jiný a blíže lokalizovaný lékař bohužel nebyl k dispozici, protože všechny posádky RLP byly v terénu a řešily jiné naléhavé případy. Lékař dojíždí na místo v 11.19, tj za 14 minut od přijetí požadavku, a to přes celou Prahu.

Z GPS záznamu je patrné, že vozidlo RLP jelo průměrnou rychlostí 60,5 km/h, s maximální rychlostí 135 km/h.

Pacient tak byl včas diagnostikován (již na místě stanovena správná diagnosa akutního infarktu myokardu), zajištěn, vyšetřen, ošetřen, transportován a předán do příslušného zdravotnického zařízení, kterým v tomto případě byla koronární jednotka IKEM. Zde byl třetí den, již stabilizovaný, předán na standardní oddělení a během týdne propuštěn do domácího ošetření.

Z našeho pohledu na celém případě neshledávám žádná pochybení ani jiné nedostatky a oproti mediálním

a jiným ohlasům jej hodnotím jako vysoce profesionální, a to i z hlediska standardů státních odbornými společnostmi.

Spolupráce ZOS a dispečinku DP je na vynikající úrovni, veškeré výzvy a požadavky jsou obousměrně předávány v co nejkratší době přímými spoji a nedochází k žádným komplikacím.“

-red-

Dispečeri selhali při infarktu řidiče autobusu

Praha (jaz) - Dispečeri nechávají jezdit autobusy s nebezpečnými závadami, a když řeší nějaký problém, jsou pomalí. Tvrdí to alespoň odborový šéf Dopravního podniku. „Oni by nejraději neřekli vůbec nic. Nedávno na to málem doplatil řidič od nás, který za volantem dostal infarkt,“ řekl šéf odborového sdružení OSPEA, jehož členy jsou i řidiči autobusů. Jiří Toušek. Sami dispečeri hovořit nechcejí, mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová za ně tato obvinění odmítá. Toušek poukazuje na případ ze začátku července, kdy řidič autobusu linky 189 Robert Bríxy hlásil na

dispečink, že je mu moc zle a pálivá bolest stihl z jeho hrudníku do ramena. „Stihl jsem dojet na konečnou na Novodvorské a zavolat jsem na dispečink, že mám asi infarkt. Připadalo mi, že sanitka dlouho nejede, tak jsem dispečink musel volat znovu,“ tvrdí Bríxy. „Kdybych tušil tyto komplikace, volal bych záchrannku raději sám,“ dodal. Sanitka přijela na místo asi za deset minut, ale podle mluvčího záchranné služby Marka Uhlíře mluvila sestra na dispečinku s dispečerkou Dopravního podniku velmi dlouho, tři minuty. Ta nebyla schopna říct, na kterém místě se nachází

Co vyčítají odboráři dispečerům

- dlouho trvalo, než přivolali sanitku nemocnému řidiči
- dispečerů se prý brání výměně autobusů s technickou závadou

nemocný řidič. „Napřed tvrdila, že ten řidič zkolaboval někde na Farkání, a nějakou dobu trvalo, než nahlásila správné místo,“ řekl Uhlíř. I tak kritická doba je však u srdečního záchvatu otázkou přežití. „Při infarktu záleží na vteřinách,“ potvrdila kardi-

oložka Michaela Hořkoviá.

„Problém je víc. Je naprosto normální, že nechají řidiče jezdit s rozbitými dveřmi, což ohrožuje bezpečnost lidí, a to jen proto, aby nemuseli měnit autobus,“ tvrdí Toušek.

Mluvčí Kuchařová však tvrdí, že dispečeri zavolali při Bríxyho infarktu sanitku hned po ohlášení. Odmítá také možnost, že by nechávali jezdit autobusy s vážnou technickou závadou. „Řidič, který hlásí poruchu, musí na dispečinku podrobně vysvětlit, co se stalo. A pokud by závada ohrožovala bezpečnost cestujících, je povinnost dispečera další jízdu řidičovi zakázat,“ dodala.

Oprava

Dne 29. 7. jsme informovali o údajném selhání dispečerů Dopravního podniku. Článek vycházel mimo jiné z informací mluvčího pražské záchranné služby, který však později oznámil, že se změnil. Dispečeri DP se tak oproti původním informacím mluvčího ve zmíněném případě žádného pochybení nedopustili. Za chybu se jim omlouváme. (red)

Deník „Mladá fronta Dnes“ popisoval 29. července letošního roku v článku „Dispečeri selhali při infarktu řidiče autobusu“ případ našeho řidiče R. B. Samo o sobě je to smutná záležitost, týkající se konkrétního člověka. Stejně tak smutná, navíc ale zavádějící, pomlouvačná a lživá, jsou tvrzení v tomto článku. Nechci zde polemizovat s autorem článku (jaz) ani s odborovým šéfem Dopravního podniku (jak je v příspěvku titulován pan Jiří Toušek), který poskytl novinářům údaje o tomto případu. Nehodlám ani přesvědčovat čtenáře o kvalitě práce kteréhokoliv zaměstnance DP, neboť to přísluší jeho nadřízenému. Rád bych však touto cestou některé uvedené „údaje“ zaměnil za informace (údaj je obvykle jen „surovinou“, z níž je nutno pracně vytěžit informace, které jako přírůstek znalostí snižují příjemcovu neznalost):

Dispečeri versus odboráři???

1. Nepřesnosti v článku lze dokázat záznamem rádiových a telefonních hovorů během této události (žádná dispečerka DP v době události nemohla být v telefonním spojení s dispečinkem záchranné služby, neboť na pracovišti byli pouze muži, k časovému prodlžení nedošlo, lokalizace místa události a informace o zdravotním stavu řidiče byly jednoznačné).

2. První hodnocení ze strany mluvčího záchranné služby nebylo v článku interpretováno přesně. Důkazem je písemné vyjádření ředitele záchranné služby k tomuto případu.

3. Redakce zmínovaného deníku ve svém subjektivním článku rovněž pochybila a dne 14. srpna 2003 se

dispečerům omluvila (na webových stránkách odborového sdružení jsem však tuto opravu nenašel...).

V tomto případě nelze dispečerům (ale ani záchranné službě) opravdu nic vytknout. Panu řidiči R. B. přejeme brzké uzdravení a zveze ho k nám na návštěvu. Má totiž právo slyšet i druhou stranu, posoudit celou situaci a vytvořit si svůj názor.

Hodnotit práci dispečerů není vůbec jednoduché pro nadřízené pracovníky - přesto se o to pokusil novinář, respektive odborový šéf. Ten první se omluvil, ten druhý zatím ještě ne. Toho prvního zveze tedy také...

Ing. Jan Cibulka, vedoucí dispečinku MHD

Platnost „starých“ průkazek bude ukončena ke konci listopadu

Jak jsme vás již v DP-KONTAKTu informovali, zákon č. 101/2000 Sb. o ochraně osobních údajů zavedl přísné podmínky pro shromažďování osobních údajů a nakládání s nimi. Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost to znamenalo, že musel zabezpečit, aby jízdní doklady a údaje nutné pro jejich vydávání byly v souladu s uvedeným zákonem. Od konce února 2001 zahájil Dopravní podnik výrobu průkazek pražské integrované dopravy nového typu, kde jako identifikátor již není rodné číslo cestujícího. Současně probíhala i postupná výměna dosavadních kmenových listů všech druhů za tyto průkazky. Ke všem typům průkazek je možné zakoupit 30denní a 90denní jízdenky s volitelnou dobou platnosti i klasické – standardní kupony.

Z dosavadního prodeje je zřejmý převládající zájem o tyto nové průkazky a rovněž jízdenky s volitelnou dobou platnosti jsou cestujícími hodnoceny velice kladně a tyto jízdenky jsou postupně využívány ve stále větším rozsahu.

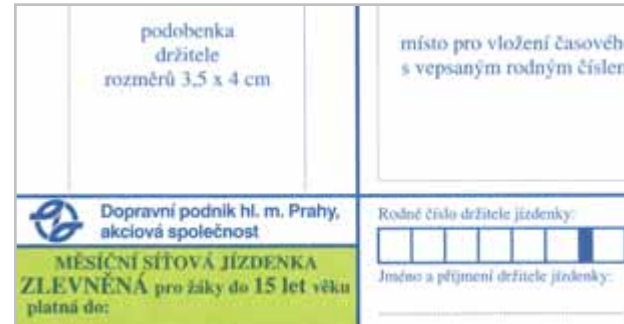
Vzhledem ke stále častějšímu výskytu padělků kuponů rozhodl Dopravní podnik o přechodu na jednotný formát všech typů jízdních dokladů, na formát ID1. Z tohoto důvodu bude ukončena platnost „starých“ průkazek odlišného formátu. Platnost „starých“ studentských kmenových listů pro studenty středních



a vysokých škol byla ukončena k 31. březnu letošního roku. Platnost „starých“ kmenových listů (s rodným číslem) ostatních kategorií cestujících (děti, občanské) bude ukončena k 30. listopadu letošního roku. Všechny typy důchodcovských průkazek zůstávají v platnosti, neboť tato kategorie přešla na formát ID1 již v roce 1998.

Výměna průkazek probíhá v prodejní síti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ve stanicích metra kromě stanic Luka, Lužiny a Nové Butovice. Nejvýhodnější je využít kapacitní prodejní místa na Centrálním dispečinku Na Bojišti 5, Praha 2 a ve stanicích metra Roztyly.

Odbor odbytu a tarifů MHD



Co se postavilo ve vozovně Pankrác?



Koncem měsíce června byla uvedena do zkušebního provozu hala denního ošetření a mytí tramvají. Po 75 letech existence provozovny se z původní pětিলodní haly depa vozovny Pankrác stala šestilodní. Nová hala je z montované ocelové konstrukce s cihlovými vyzdívkami, ve vnějším provedení shodném s původní koncepcí vzhledu z roku 1927. Hala denního ošetření má délku 100 metrů a šířku 18,5 metru. Na vjezdové části ze dvora provozovny má dvoje vrata, jimiž vedou koleje číslo 24 a 26. Mezi nimi je umístěna vestavba, ve které je v přízemí čistička odpadních vod, sklad chemikálií a úklidové techniky, místnost s kuchyňkou pro zaměstnance a velín. V horním podlaží vestavby jsou šatny se sociálními zařízeními. Na koleji č. 24 je instalován mycí stroj Christ Car Wash C3000 T s vysokotlakým mytím, předmyvacím obloukem s aktivní pěnou a střešními dělenými kartáči. Za mycím strojem je výhybka s roz-

bočením na pokračující 24. kolej a 25. kolej. Na těchto kolejích je prováděna vnitřní očista tramvajových vozů, v budoucnu bude toto pracoviště osazeno centrálním vysáváním interiérů vozů. Celá kolej 26 je určena na provádění denního ošetření tramvají, to znamená přejímky tramvajových vozů zatahujících do vozovny. Toto pracoviště z důvodu dočasného kolejového napojení pouze z výjezdové strany nelze zatím využívat. Po zprovoznění tohoto stanoviště budou na 26. koleji osazeny následující technologické celky: pneumatické doplňování sypačů tramvajových vozů, laserový měřič náloží tramvajových vozů, polohovatelné pracovní plošiny, zavěšené za ocelovou konstrukci haly, vně kterých je již nyní instalovaná odklopná trolej. Toto zařízení je na trolejových vedeních ojedinělé. Bylo vyvinuto firmou Elektroline a slouží k měření přítlaku pantografů. Veškeré trolejové odpojovače v nové hale jsou motorické a ovládané dálkově z velína. Hala je osazena automatickými vraty od firmy Trido s. r. o. Na 26. koleji jsou ve vratech umístěny vzduchové clony pro zabezpečení lepších pracovních podmínek při provádění denního ošetření za nepříznivých klimatických podmínek.

V suterénních prostorech haly denního ošetření a mytí tramvají (po bývalé kotelně pod původním objektem umývárny tramvají) vznikly nové skladovací prostory, které budou využívány, mimo jiné, jako archiv, sklad barev, sklad stavebního materiálu a sklad CO. Hala je vytápěna plynovými zářiči, místnosti v hale plynovým kotlem umístěným ve vestavku.

Přes veškeré problémy v průběhu výstavby bylo stavební dílo provedeno ve velmi dobré kvalitě.

Zprovozněním nového objektu vstoupila péče o tramvajové vozy do nové, kvalitnější etapy. Nezbyvá než věřit, že brzkou rekonstrukcí dvora dopravní provozovny Pankrác bude umožněno plně využít celého objektu.



Uživatel:	Dopravní provozovna Pankrác
Zahájení výstavby:	prosinec 2001
Dokončení stavby:	červen 2003
Vydání rozhodnutí ke zkušebnímu provozu haly:	25. června 2003
Vydání kolaudačního rozhodnutí čistírny odpadních vod:	16. května 2003
Stavby zbourané v průběhu výstavby:	původní objekt umývárny, sklad závodní jídelny, trafo-stanice, tovární komín, garážové přístavky

Pavel Tetliak, Jiří Habart a Petr Hloch,
o. z. Elektrické dráhy
Foto: o. z. Elektrické dráhy

Fakta ze stavby	
Investor:	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost
Obstaravatel stavby:	Inženýring dopravních staveb, a. s.
Zhotovitel stavby:	Navatyp, akciová společnost
Zhotovitel technologie mytí:	Christ Car Wash, s. r. o.
Zhotovitel kolejové konstrukce:	o. z. Elektrické dráhy, provozovna 12500
Zhotovitel trolejového vedení:	o. z. Elektrické dráhy, provozovna 12830
Projektant:	Interprojekt s.r.o.



Minulý měsíc uplynulo už čtvrt století od doby, kdy byl zahájen provoz na prvním provozním úseku tratě A pražského metra z Dejvic na Vinohrady. Nechceme zde opakovat obvyklé a známé údaje o historii a stavbě. Protože má metro nejen dopravní, ale také velký urbanistický význam, rádi bychom připomněli, jak vypadalo

Na tomto snímku je stejný úsek ulice Obránců míru (dnes Milady Horákové), avšak při pohledu směrem do centra. Byl pořízen 28. dubna 1974 v posledních dnech provozu starých tramvají, tedy těsně před tím, než začal jezdit první úsek „ččka“. Nárožní dům vlevo už nestojí (na předchozím snímku je ještě vidět). Pokud si chcete připomenout, jak vypadal v dobách své největší slávy, podívejte se do brožury Vozovna Vokovice 1933 – 2003 na str. 4.

Foto: Ing. Ivo Mahel



V listopadu 1974 byla dána do provozu provizorní dvoukolejná tramvajová přeložka, která umožnila zahájení stavby vestibulu budoucí stanice metra. Tramvaje tehdy projížděly mezi ohradami z vlnitého plechu, automobilový provoz tu byl zcela vyloučen. Snímek je z roku 1975. Toto uspořádání vydrželo do ledna 1976, kdy zde byla až do září 1977 přerušena tramvajový provoz. V té době odtud zmizely i domy z našich snímků. Dominantou těchto míst se stala těžná věž.

Foto: Mgr. Pavel Fojtík



...než se postavila Hradčanská?

jedno místo, které se při jeho stavbě velmi proměnilo. Jedná se o oblast dnešní stanice Hradčanská. Z lokalit na trati A zaznamenala právě část Prahy, kdysi zvaná Bruska, největší proměny. Pamatujete si ještě, jak to nedaleko Špejcharu vypadalo?

Každý, kdo cestoval z této části města tramvají, měl v zásadě dvě možnosti, kde nastoupit a vystoupit. Buď na „kulaťáku“, čili na náměstí Říjnové revoluce (dnešním Vítězném náměstí), anebo na Špejchaře, resp. u nádraží Dejvice; název zastávky se měnil podle toho, kde zrovna byla. Ještě na počátku 70. let 20. století to byla typická městská ulice, jako na tomto snímku z 8. prosince 1971. Byly zde četné obchody a také velmi známá vinárna Lověna.

Foto: Ing. Ivo Mahel



Také jedním starším snímkem chceme připomenout, že ulice mezi Špejcharem a Prašným mostem bývala mnohem užší. Určité rozšíření doznala například v roce 1948, kdy byly do nové polohy přeloženy i tramvajové koleje. (Právě z této stavby je tato fotografie.) Další čtvrtstoletí, až do zahájení stavby metra, se tu toho už moc nezměnilo.

Foto: Archiv autora



Budiž pochváleno milované i proklínané léto

V průměru se v ČR vyskytuje až 14 tropických dní za rok (na stanici Brno–Žabovřesky). Zajímavější však je statistika maximálních hodnot počtu tropických dní v jednotlivých letech. Z tohoto pohledu byl nejteplejším rok 1994, kdy bylo zaznamenáno 37 tropických dní na stanici Brod nad Dyjí a 35 dní v Brně–Žabovřeskách a na dalších 84 stanicích minimálně 25 tropických dní v tomto roce. V roce 1994 jsme zaznamenali zatím nejdelší souvislé období tropických dní (Brno–Žabovřesky a Šumperk celkem 20 dní od 21. července do 10. srpna 1994). V tomto srovnání je zatím rok 2003 ne tak extrémní.

Do 12. 8. 2003 bylo na pěti meteorologických stanicích zaznamenáno více než 30 tropických dní (nejvíce Brno–Žabovřesky 34 dny) a pouze na dalších 7 stanicích 25 a více tropických dní.

Nejvyšší zaznamenaná teplota na území ČR je 40,2°C (Praha – Uhřetěves 27. července 1983). V letošním roce byl prozatím nejteplejším dnem rovněž 27. červenec (37,5°C v Netvořicích, okr. Benešov,

37,2°C v Českém Brodě – Liblicích, okr. Kolín a dalších 14 stanic s maximem více než 35°C). V letošním roce se maximální denní teploty několikrát přiblížily a dokonce i přesáhly dosud nejvyšší naměřenou maximální teplotu daného dne, absolutní extrém však překonán nebyl.

Dlouhotrvající extrémní vedra způsobují dočasnou výrazně zvýšenou zátěž termoregulačního systému lidí i zvířat. Zejména lidé vyššího věku a lidé s chorobami oběhového systému by se měli vyhýbat teplotně exponovaným místům. Rovněž rychlé přechody z klimatizovaných prostor na prudké slunce jsou rizikovým faktorem pro vznik zdravotních komplikací (kolapsy, nachlazení, angíny), stejně tak déletrvající ochlazování jen určitých částí těla (nachlazení, angíny). Nezbytné je pít dostatečného množství tekutin s příměsí solí, ale o tom byl podrobný článek našeho závodního lékaře v srpnovém čísle našeho časopisu.

Článek je psán v polovině srpna, tudíž s vědomím toho, že počasí v tomto roce může podstatně ovlivnit dosažené statistické výsledky.

I v tomto létě naši řidiči ve spolupráci s dispečery zajišťovali přivolání Rychlé zdravotnické služby pro celou řadu cestujících, kterým se v důsledku horka udělalo při cestě nevolno. Také několika našim řidičům musela být ze stejných příčin přivolána pomoc.

Chtěl bych touto cestou za vedení odštěpného závodu poděkovat všem zaměstnancům, především však řidičům autobusů, kteří ve ztížených klimatických podmínkách tohoto léta poctivě vykonávali a ještě budou vykonávat službu našim klientům. Velmi si toho vážím a chci je zároveň ubezpečit, že ve spolupráci s vedením naší společnosti se snažíme co možná nejvíce urychlit i finančně náročnější kroky směřující ke zlepšování pracovních podmínek (například klimatizací a chladničkou bude do konce roku vybaveno téměř 200 autobusů – viz článek v červnovém čísle DP-KONTAKTu). Těm zaměstnancům, kteří ještě nebo teprve budou čerpat zaslouženou dovolenou, přeji, aby si ji ve zdraví a podle svého užili, a hezké zážitky při obnově duševních i fyzických sil.

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o.z. Autobusy

Léto ve střediscích dopravních informací

Létní sezóna má pro střediska dopravních informací své určité charakteristické poznávací znaky. V první řadě je to zvýšený počet zahraničních turistů, kteří si do středisek přicházejí pro nejrůznější informace, jízdenky, mapy Prahy, ale i pro informační a propagační publikace o pražské dopravě. Dalším, již tradičním, jevem je pak například zájem Pražanů o tištěné zastávkové prázdninové jízdní rády MHD na přelomu června a července. Lze říci, že s výjimkou loňského roku, který byl do značné míry ovlivněn povodněmi, jsou si statistická čísla vcelku podobná.

	květen – červenec	srpen
2001		
telefonické dotazy	24 192	9 736

osobní návštěva SDI	96 780	49 412
2002		
telefonické dotazy	24 829	50 816
osobní návštěva SDI	97 570	18 968
2003		
telefonické dotazy	22 509	
osobní návštěva SDI	95 530	

Atypičnost loňského roku je z tohoto přehledu vcelku jasně patrná. V srpnu 2002 byla v provozu vlastně jen střediska Muzeum a Letiště Ruzyně a bylo zřízeno speciální telefonické informační středisko. To se v době povodní osvědčilo natolik, že na telefonním čísle 296 19 18 17 poskytuje informace i v současnosti. Největší zájem zákazníků je především o informace

o časech odjezdů jednotlivých spojů (43%), dále pak o informace o spojení z místa A do místa B (33%). Zbytek tvoří informace o tarifu a jízdenkách, aktuálních výlukách a další.

Pokud bychom se měli ještě zastavit u struktury návštěvníků středisek, pak je z nadpoloviční většiny tvoří lidé hovořící česky (54%), anglicky mluvící hosté představují zhruba 29%, německy hovořící zákazníci 12% a zbylých 5% tvoří ostatní cizinci.

Informační střediska sehrávají svou důležitou úlohu v nabídce služeb cestujícím i v létě a pomáhají tak turistům a návštěvníkům Prahy lépe se orientovat v systému pražské městské hromadné dopravy.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Výtahy ve stanici Muzeum

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme popisovali současný stav bezbariérového zpřístupňování stanic metra. Tento článek chceme věnovat jednomu z technicky a investičně nejnáročnějších bezbariérových vstupů, a to výtahům ve stanici Muzeum na trati A. Stavba řeší přístup do stanice tratě A pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, vzhledem k umístění vstupu v území však zároveň dvojice výtahů bude sloužit i jako přímý vstup od Vinohradské ulice do stanice metra.

Stavba rozšiřuje stávající objekty metra, je v jeho ochranném pásmu a zájmovém území. Okrajově se stavba dotýká vedení kabelovodu TELECOMu. V rámci přípravných prací byl proveden dendrologický průzkum a kopaná sonda. Před zahájením vlastní realizace stavby bude nutné v předstihu provést geologickou sondu v místě budoucí šachty; hloubka sondy se předpokládá přibližně do 12 metrů.

V rámci stavby budou realizovány dva nové výtahy pro invalidy. Přístup k výtahům bude na povrchu od budovy Národního muzea, kde je při Vinohradské ulici vedena pěší komunikace do podchodu pod magistrálou směrem k budově Českého rozhlasu. Na tuto komunikaci navazují parkové cesty vedené podél budovy muzea k Čelakovského sadům. Celek doplňuje parková zeleň a prvky drobné architektury.

V úrovni nástupiště je přístup k výtahům projektován v pokračování střední lodi stanice, která bude prodloužena a v jejím pokračování bude umístěn tlakově plynotěsný předěl. Za předělem je navržena výtahová šachta pro dva výtahy. Předěl je navržen obdobně jako u eskalátorových tunelů. Bude použit atypický (zúžený) eskalátorový uzávěr výsuvný zespodu.

Výtahy budou zajišťovat přístupnost stanice pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, jsou ale také fakticky dalším vstupem do stanice metra, který je vybaven standardním odbavením cestujících na úrovni nástupiště včetně jízdenkového automatu. Výtahy splňují podmínky vyhlášky č. 369/2001 Sb. Vzhledem k umístění výtahu na terénu je na jeho kiosku instalován akustický naváděcí majáček pro nevidomé.

Návrh výtahové šachty byl proveden na základě zkušeností, odborných znalostí a vnějších okrajových podmínek daných vzájemnou polohou stanice

Muzeum A a kabelovodu Telecomu. S ohledem na dopravní výšku přibližně 35 metrů je nutné splnit požadavek čl. 5.2.2.1.2 ČSN EN 81-1, podle kterého musí být provedena zvláštní úprava u výtahů, jejichž vzdálenost po sobě jdoucích prahů šachetních dveří je větší než 11 metrů. U vzdálenosti větší než 11 metrů musí být mezi nimi umístěny nouzové šachetní dveře tak, aby vzdálenost mezi prahy dveří nebyla větší než 11 metrů. Pokud jsou v sousedních klecích výtahů nouzové dveře k přestoupení a vodorovná vzdálenost mezi klecemi je menší než 0,75 m, nevyžadují se tyto nouzové šachetní dveře.

Při vlastní realizaci stavby bude na nástupišti tratě A provedena ochrana dlažeb překližkou a folií PVC a následně bude ohrazen prostor staveniště tak, aby nemohlo dojít k poranění cestujících. Po dobu bouracích prací bude ohrazení doplněno závěsy z plachtoviny zamezující vznik průvanu, a tím šíření prachu do prostor přístupných veřejnosti.

Nově vybudovaná část stanice pro veřejnost bude obložena bílým mramorem, který je použit na čele střední lodi a částečně bude zasahovat do přístupové chodby. V chodbě bude pokračovat obklad vlnitým nerezovým plechem, dveře ve stěnách budou také nerezové. Dlažba chodby bude korespondovat se stávající dlažbou, a to jak stejným typem kamene, tak shodným spárořezem. Osvětlení chodby bude zapuštěnými svítidly v podhledu. Rozebíratelný podhled bude vytvořen z kazet shodné barvy. Šachetní dveře dvojice výtahů budou z nerezů a ve středním sloupku mezi výtahy bude zapuštěný automat na jízdenky a ovládací tlačítka výtahu v antivandalském provedení.

Jak již bylo výše uvedeno, na povrchu ústí výtahy do zeleně při pěší komunikaci vedené podél Vinohradské ulice mezi Národním muzeem a podchodem pod magistrálou směrem k budově Českého rozhlasu. Kiosky výtahů je navržen z prosklené ocelové konstrukce, před zadními a bočními stěnami jsou umístěny panely z dřevěných latí. Jejich smyslem je rozčlenit relativně velké plochy stěn a ztížit možnost poškození vandaly. Latě budou z tvrdého dřeva, které bude časem přirozeně patinovat, což přispěje k lepšímu začlenění nového objektu do parku.

Nad prosklenými vstupními dveřmi výtahů budou umístěny stříšky z bezpečnostního skla, jejichž funkcí

bude navést chodce ke vchodu a částečně je ochránit před deštěm. V nadpraží je umístěno liniové svítidlo, které pomáhá k lepší orientaci. V blízkosti kiosku bude umístěn znak o. z. Metro, jehož konstrukce zároveň slouží pro upevnění barevné kamery televizního dohledu. K výtahům je navržen chodník z pražské mozaiky, navazující na stejné provedení v dolní části pěší komunikace mezi muzeem a podchodem. Před kioskem jsou navrženy dvě lavice a odpadkové koše, podél východní hrany chodníku je nízká kamenná zídka, která by měla zamezit chůzi přes trávník.

Vlastní výtahy budou lanové trakční s nosností 1200 kg, obsaditelností 16 osob, rychlostí 1,6 m/s a dopravní výškou 34,9 m. Kabina výtahu bude celokovová v provedení nerez s automatickými dveřmi. Po ukončení provozu metra budou výtahy dálkově vypnuty a bude možné výtah používat pro zaměstnance metra pouze po odemknutí klíčem jako nákladní výtah s řidičem pro přepravu materiálu. Požární odolnost šachetních dveří bude EW 45D1. Dodavatelem výtahů byla z výběrového řízení vybrána firma VVS České výtahy, s. r. o., Bubenská 1, Praha 7.

Součástí dodávky výtahů bude dorozumivací zařízení (interkom) mezi kabinou výtahu a pracovištěm trvalého dozoru, tj. přepravního manipulanta. Ve výtahové kabině bude skrytá instalována barevná kamera, aby byl dohled nad cestujícími během jízdy ve výtahu. Kabely od kamery budou ukončeny v rozvaděči a signál bude vyveden na pracoviště trvalého dozoru k přepravnímu manipulantu. Ve výtahové kabině bude instalován reproduktor pro udílení pokynů pracovníka trvalého dozoru cestujícím. Veškeré kabelové vedení bude v provedení bezhalogenovém nebo ohniodolném.

Investorem akce je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, obstaravatelem IDS a. s. a projektantem Metroprojekt Praha, a. s. Dodavatelem stavební části je Metrostav, který má oprávnění k důlní činnosti, neboť výtahová šachta v tomto rozsahu je důlní dílo. Investiční náklady jsou propočteny na 49,9 milionu Kč. Zahájení výstavby se předpokládá v listopadu tohoto roku, přičemž ukončení ražby výtahové šachty se předpokládá po 3 až 4 měsících. Následovat budou stavební práce ve stanici a montáž technologických zařízení. Zprovoznění výtahů pro veřejnost se předpokládá na podzim roku 2004.

Josef Dotlačil, provoz transportních zařízení o. z. Metro, Ing. Rudolf Pála, odbor strategie říditelství





Foto: Petr Malík

Katastrofální povodeň, která v srpnu loňského roku postihla téměř celé povodí Vltavy, způsobila v pražském metru úplné nebo částečné zaplavení téměř 40% stanic a tratí metra. O příčinách této situace bylo již napsáno mnoho, rozhodujícími důvody se podle závěrů dosavadních šetření, jak v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, tak mimo naši společnost, ukázaly technické nedostatky pocházející z období výstavby jednotlivých provozních úseků. V návaznosti na

Rok po povodních

to lze i následující obnovu rozdělit do několika oblastí. Jednoznačnou prioritou bylo plné obnovení dopravní funkce metra. Důležitá byla samozřejmě také sanace všech prvků a objektů zajišťujících protipovodňovou ochranu a to včetně jejich zkvalitnění a posílení tak, aby nemohlo dojít opět k jejich selhání. Poslední oblastí, která zatím na komplexní obnovu a dokončení čeká, je ochranný systém metra, který nebyl před loňskými záplavami ani celý dobudován.

Z hlediska funkce MHD je metro páteří celého systému. Proto bylo veškeré úsilí v období po povodních zaměřeno především na co nejrychlejší – i když postupné – obnovení provozu poškozených úseků. Málokdo ví, že z mnoha firem, jež se o práce na obnově metra ucházely, bylo jen málo těch, které byly ochotny a schopny akceptovat mimořádně krátké lhůty realizace a „šibeniční“ termíny zprovoznování jednotlivých stanic a tratí. Řada dalších (a ne právě bezvýznamných) společností raději od těchto zakázek ustoupila. Uvedený časový tlak kladl samozřejmě velké nároky i na naše zaměstnance, kteří se na obnově metra a zajištění funkce MHD podíleli. Myslím, že lhůty, ve kterých byla obnova metra zabezpečena, jsou téměř na hranici možného, a že můžeme všichni být hrdí na to, že jsme je dokázali zajistit.

Postupně byla obnovována i funkce všech prvků a zařízení protipovodňové ochrany. Vzhledem k tomu, že v tomto případě musí dojít i k jejich posílení a dostavbě, práce na přípravě a realizaci stále probíhají. V současnosti byla dokončena kompletní projektová dokumentace a byla zahájena i realizace těchto opatření. Jejich cílem je zabezpečit takovou ochranu stanic, aby odolaly s jistotou povodni na úrovni loňského roku.

Je jasné, že jde o práce náročné nejen technicky, ale i investičně. Proto je nezbytné jejich rozložení do několika let. Hlavní objem by mohl přesto být realizován do konce příštího roku, ovšem za předpokladu, že se podaří tyto práce finančně pokrýt.

Obnova a dostavba objektů a provozních souborů ochranného systému metra je v tuto chvíli předmětem jednání mezi městem a státními orgány, protože se jedná o akci finančně velmi náročnou a není v možnostech Prahy její rozpočtově krytí. Samozřejmě prvky ochranného systému, které jsou součástí protipovodňové ochrany, případně objekty a zařízení, které jsou využívány při normálním provozu, byly již v nezbytné míře opraveny.

Samostatnou kapitolou je zabezpečení celkových oprav poškozených eskalátorů, a to hlavně extrémně dlouhých ramen typu ET z bývalého Sovětského svazu, které musí být provedeny, aby bylo dosaženo dostatečné provozní spolehlivosti. Tyto práce budou probíhat také ještě relativně dlouhou dobu.

Rád bych nakonec opět poděkoval naprostě většině pracovníků naší společnosti za to, že v celém dotčeném období dokázali i v tak mimořádné situaci zajistit dopravní obsluhu Prahy na nejvyšší možné úrovni. Odborná veřejnost, a to nejen v České republice a v Evropě, ale i jinde ve světě, naši společnost mnohokrát vyjádřila obdiv a uznání za to, jak jsme se dokázali s následky loňských povodní vyrovnat. To je pro mě nejlepším potvrzením toho, že jsme mimořádnou situaci v srpnu loňského roku včetně obnovy standardního provozu v následném období dokázali dobře zvládnout.

Ing. Tomáš Jílek,
technický ředitel

Obnova pražského metra rok po povodni

Povodeň v srpnu 2002 zvedla hladinu Vltavy po celém toku. 13. srpna došlo postupně k zaplavení 18 stanic a 17,217 kilometru mezilehlých, případně navazujících traťových tunelů na tratích A, B a C pražského metra. Vlivem hlubokého vedení ražených tras v centrální části města došlo pak vlivem vysokého hydrostatického tlaku k značnému poškození u velké části technologického vybavení, mnohdy i neopravitelnému.

Zaplaveny byly následující stanice a traťové tunely:

Trať A:

Stanice: Malostranská, Staroměstská, Mústek a Muzeum. Traťové tunely v úseku staničení 520 metrů před stanicí Malostranskou až 450 metrů za stanicí Muzeum.

Trať B:

Stanice: Anděl, Karlovo náměstí, Národní třída, Mústek, Náměstí Republiky, Florenc, Křižkova, Invalidovna, Palmovka, Českomoravská a Vysočanská. Traťové tunely v úseku od stanice Smíchovské nádraží až do stanice Kolbenova.

Trať C:

Stanice: Florenc C, Vltavská a Nádraží Holešovice. Traťové tunely v úseku 550 metrů před stanicí Florenc až obrátové koleje za stanicí Nádraží Holešovice.

Všichni si jistě vzpomenou na velice obtížnou situaci v pražské dopravě, zejména MHD. Tramvaje a autobusy musely na dlouhou dobu nahradit z provozu vyřazené tratě a stanice metra, situaci komplikovaly neprůjezdné úseky komunikací a tramvajová trať v Karlíně je díky narušení nebo podloží Sokolovské ulice neprůjezdná dodnes. Prvotní úkol proto zněl obnovit provoz metra v co nejkratší době.

Bezprostředně po ustálení hladiny vody v zaplavené části sítě metra byly proto zahájeny záchranné práce a rekonstrukční práce. Po stránce věcné byly pro obnovení provozu metra stanoveny tyto hlavní zásady:

- Obklady a podhledy ve veřejné části, pokud nejsou poškozeny, budou omyty, dezinfikovány a vráceny zpět.

- Vyměněny musí být všechny nasákové hmoty, tj. akustické polštářky SIPRAL a další materiály.

- Osvětlení v tunelech, včetně nouzového, musí být osazeno novými ohniodolnými kabely a novými svítilny. Tyto práce byly na tratích C a A zahájeny již dříve v rámci rekonstrukcí a předpokládalo se jejich pokračování.

- Nutno provést výměnu osvětlení ve stanicích (ponecháno budou sdružené nosiče velkého typu, ve kterých bude vyměněna elektroinstalace).

- Výměna některých obkladových materiálů ve stanicích, jejich nahrazení materiály současnými, které vyhovují všem stávajícím kvalitativním a bezpečnostním požadavkům.

- Obnova energetických zařízení, zejména transformoven, měničů, trakčních rozvodů.

- Obnova zabezpečovacího zařízení v kolejišti, rozvodnách, vlakového zabezpečovače Matra na trati C.

- Obnova sdělovacího zařízení (telefony, kamerový systém, radiostanice, EPS, výměna optokabelů).

- Obnova silnoproudého zařízení, výměna přístrojů, rozvaděčů a kabelů.

- Obnova dálkového ovládání.

- Obnova eskalátorů a výtahů.

Vzhledem k velké časové náročnosti na provedení výše uvedených výměn, oprav a úprav jak stavební, tak technologické části, byly stanoveny časové zásady obnovy. Prvořadým hlediskem, z něhož se musel postup prací odvíjet, byly přepravní priority, které ovlivňovaly celkovou dopravní situaci ve městě.

Pro zlepšení celkové dopravní situace v automobilovém provozu bylo rozhodující zkrácení a následné zrušení autobusové linky X-C. Proto byly prioritně uváděny do provozu stanice Hlavní nádraží (12. října), Florenc/C (19. října) a Nádraží Holešovice (18. listopadu) na trati C metra.

Z hlediska přepravních výkonů v koridorech tratí A a B bylo rozhodující alespoň postupné odlehčení a zkrácení náhradních tramvajových linek.

Trať A, která byla relativně méně poškozena, byla způsobilá 21. prosince 2002. V první fázi nebyly pro cestující k dispozici stanice Malostranská a Staroměstská, byla však v provozu stanice Mústek A a v předstihu (kvůli zajištění přestupu mezi linkami A a C) stanice Muzeum A (26. října 2002). Tento postup umožnil zrušení linky X-A.



Foto: Marie Jílková

Trať B byla do konce loňského roku nezprovoznitelná, neboť jediné obrátové koleje v centrální oblasti města jsou ve stanicí Florenc. Nejkritičtější dopravní situace na náhradní tramvajové lince X-B byla v oblasti Anděla a Smíchovského nádraží. Proto byla v předstihu (k 9. prosinci) zprovozněna stanice Anděl a Karlovo náměstí. Na východním okraji města byl o týden později (k 16. prosinci) zprovozněn úsek Vysočanská – Palmovka, i když zčásti také jen v provizorním uspořádání. Tak byla zajištěna tolik potřebná přímá vazba metro – tramvaj v oblasti Palmovky. Stanice Českomoravská byla uvedena do provozu s cestujícími k 31. lednu 2003. Celá trať B byla způsobilá k 17. únoru letošního roku s tím, že stanice Národní třída, Náměstí Republiky, Křižkova a Invalidovna byly dočasně průjezdné. Stanice Náměstí Republiky a Národní třída byly uvedeny do provozu s cestujícími 1. března a zbývající stanice na trati B, tedy Křižkova a Invalidovna pak 22. března. K tomuto datu byla tedy opět uvedena do provozu celá síť pražského metra, neboť byly dokončeny veškeré práce nutné k zajištění jejího bezpečného provozu.

Tím však práce na obnově ještě neskončily. Bylo nutno dokončit práce v technologických prostorách

a služebních místnostech. Od dubna letošního roku byla definitivně zprovozněna vzduchotechnická zařízení a probíhá dosoušení těchto prostor, aby mohly být dokončeny definitivní nátěry, malby a pokládka podlahových krytín.

Některá zařízení byla zprovozněna provizorně nebo pouze repasována a v dalších letech budou podléhat celkové rekonstrukci. To se týká například eskalátorů a hlavního větrání (2004 až 2005). Po výběru nového systému průmyslové televize bude staniční zařízení rozšířeno na původní počet kamer včetně policejního dohledu a bude zprovozněn dálkový přenos

obrazů z jednotlivých kamer na dispečinky MHD, bude nově realizován informační systém pomocí panelů IKV (informace o konečné vlaku), do konce roku 2003 bude provedena výměna zařízení vlakového zabezpečovače PA 135, které bylo zprovozněno původní a nyní bude provedena výměna za nové. V průběhu roku 2004 budou dokončeny práce na telefonní síti o. z. Metro včetně dohledového systému pro ústředny Ericsson.

Rok po povodni je metro v původně zatopených částech opravené, mnohé prvky jsou nové, zmodernizované. Vždyť v energetické části byla v provozu některá zařízení, například měničny a transformovny, od doby

své původní instalace roku 1978.

Z hlediska provozu s cestujícími bylo metro zprovozněno v celém rozsahu za sedm měsíců. Uvědomíme-li si rozsah prací, které musely být provedeny pro jeho bezpečný provoz, zdají se uvedené termíny až neuvěřitelné. Je třeba proto poděkovat všem, kteří se na obnově podíleli – představitelům města Prahy, úředníkům Magistrátu a městských částí, pracovníkům Dopravního podniku, dělníkům a technikům zhotovitelských organizací a všem ostatním.

**Ing. Josef Kutil a Ing. Milan Jindra,
Inženýring dopravních staveb, a. s.**

Obnova funkce povodní poškozených pohyblivých schodů v metru

Povodni v roce 2002 bylo ve stanicích pražského metra poškozeno celkem 107 ramen pohyblivých schodů všech typů a výrobců (viz tabulka). Pohyblivé schody tuzemské výroby typu Transporta (37 strojů) byly opravovány vlastními silami o. z. Metro. Opravy ostatních poškozených pohyblivých schodů zahraniční výroby typu Schindler, Thyssen a Kone, včetně pohyblivých schodů ruské výroby typu ET, byly zajištěny dodavatelsky.

Největší problém při obnově funkce pohyblivých schodů z hlediska počtu, umístění, délky schodových pásem, okamžité dostupnosti náhradních dílů a potřebného personálního zajištění představovalo poškození staničních pohyblivých schodů ruské výroby typu ET na trati B, které na většině zatopených stanic zajišťují jediný možný výstup cestujících z nástupiště na povrch.

Pohyblivých schodů ruské výroby typu ET bylo poškozeno celkem 43 ramen, z toho bylo 19 ramen zaplaveno kompletně (včetně strojovny s pohonnou jednotkou, elektrickými rozvaděči a kabelovými rozvody) a 24 ramen bylo zaplaveno částečně v rozsahu mezi 40 až 70 % jejich dopravní výšky.

Vzhledem k rozsahu poškození zařízení se při prvním zjišťování rozsahu škod po opadnutí a vyčerpání povodňové vody předpokládalo, že bude nutno některé nejvíce poškozené (tzn. převážně kompletně zaplavené) pohyblivé schody vyměnit. Vzhledem ke snaze co nejdříve zprovoznit stanice metra pro cestující veřejnost, možnost dodavatelů nových zařízení, finanční náročnosti a zejména k dlouhým časovým termínům pro tyto výměny (přibližně 6 měsíců pro jednu stanici), bylo rozhodnuto, že všechny pohyblivé schody typu ET budou v první etapě urychleně zprovozněny a následně opraveny již za provozu stanic s cestujícími až ve druhé etapě.

Dále bylo rozhodnuto, že opravy pohyblivých schodů ruské výroby typu ET budou provedeny dodavatelsky za součinnosti a spolupráce o. z. Metro, služby technologických zařízení. Pro provedení oprav byla vybrána firma Energomašimex s. r. o. Praha disponující možnostmi zajistit provedení prací specialisty z Ruska včetně dodávek originálních náhradních dílů. Původním záměrem při zadání oprav pro uvedenou firmu bylo zajistit zprovoznění pohyblivých schodů s použitím dostupného množství nových dílů tak, že u každé trojice pohyblivých schodů ve stanici nebo vestibulu (respektive čtveřice ramen na nástupu mezi tratěmi

vedeny dodatečně ve druhé etapě, již za provozu stanic s cestujícími, a to formou mimořádných a generálních oprav.

Situaci při zprovozňování pohyblivých schodů typu ET po povodni od počátku možného zahájení prací do otevření všech stanic pro cestující veřejnost k 31. březnu letošního roku komplikovaly zejména tyto okolnosti:

a. Opravy pohyblivých schodů nemohly být zahájeny bezprostředně po odčerpání povodňové vody. Přístup do stanic byl vybranému zhotoviteli umožněn až po hrubé očištění a prvotní desinfekci zasažených prostor a technologií, po zajištění náhradního osvětlení, případně po statickém zajištění a podobně. Vlastní opravy pohyblivých schodů mohly být zahájeny až po zajištění náhradního zdroje elektrické energie o dostatečném výkonu, který byl většinou zajišťován mobilními dieselelgregáty.

b. Demontáže schodových pásem pohyblivých schodů nemohly být zahájeny dříve, protože pohyblivé schody byly jedinou přístupovou cestou do stanic pro pracovníky zajišťující opravy stanic a pro transport materiálu ostatních dodavatelů. Současně se nad nimi prováděla z lešení demontáž poškozených podhledů a ostatního zařízení v eskalátorovém tunelu.

c. U kompletně zaplavených pohyblivých schodů se prováděla úplná výměna elektrického zařízení, včetně elektrických rozvaděčů, které bylo nutno nechat vyrobít v tuzemsku podle nové projektové dokumentace. Prováděly se rychlé opravy celého poháněcího soustrojí, včetně unikátních převodových skříní, provozních brzd, hlavních a pomocných elektromotorů, hlavních hřídelí, aj.

d. Potřebné náhradní díly, které byly zajišťovány i dovozem z Ruska, nemohly být v potřebném množství včas k dispozici a okamžitá potřeba náhradních dílů přesáhla i výrobní možnosti obvyklých tuzemských dodavatelů. To se týká především tažných řetězů, stupňů schodového pásma, hlavních a pomocných kladek stupňů, dílů balustrád, pohyblivých pryžových madel, aj.

e. V eskalátorových tunelech probíhaly souběžně dokončovací práce při opravách dalších zařízení zde umístěných (osvětlení, ozvučení, montáž podhledů a podobně). Tyto práce prováděly další dodavatelské organizace, převážně z lešení postavených na schodovém pásmu pohyblivých schodů.

Vzhledem ke stanoveným krátkým termínům zprovoznění stanic a úseků metra nebyly tedy provedeny celkové opravy pohyblivých schodů, které by rozsah poškození vyžadoval. Obnova funkce pohyblivých schodů po povodni byla proto uskutečněna pouze formou jejich rychlého zprovoznění. Termíny zahájení a postup zprovozňování byly ovlivněny zejména omezenou dostupností náhradních dílů a situací při obnově ostatních zařízení na jednotlivých stanicích, kam

musel být umožněn vstup po pohyblivých schodech jako jediné přístupové komunikaci do stanice, na některé pohyblivé schody byly současně namontovány šikmé plošiny a používány pro dopravu materiálu, prováděly se nad nimi montážní práce, apod. Skutečný čas vymezený uvedenými okolnostmi na opravy samotných pohyblivých schodů byl jen zlomkem průměrného technologického času na opravu jednoho ramena pohyblivých schodů v rozsahu generální opravy, který za normálních okolností činí 10 až 11 týdnů.

Po obnově provozu zaplavených stanic s cestujícími se rychle zprovoznění pohyblivých schodů projevilo a i nadále projevuje jejich zvýšenou poruchovost, mající za následek omezení provozu stanic, v krajních případech i jejich uzavírání. Poruchovost pohyblivých schodů je zaviněna vysokým počtem závad dílů, které nebyly při zprovozňování vyměněny, nebo nebyly opraveny v plném rozsahu.

Přehled pohyblivých schodů poškozených při povodni [počet ramen]

Stanice	Typ pohyblivých schodů				
	ET	TRA	Schindler	Thyssen	KONE
Traf A					
Malostranská			6		6
Staroměstská					3
Můstek – A		6		6	12
Muzeum – A				4	4
Traf B					
Anděl	6				6
Karlovo náměstí	6	6			12
Národní	3				3
Můstek – B	3	3			6
Nám. Republiky	6	3			9
Florenc – B	10				10
Křižíkova	3				3
Invalidovna	3				3
Palmovka		7			7
Českomoravská	3				3
Vysočanská			6		6
Traf C					
Nádraží Holešovice		2			2
Vltavská		3			3
Florenc – C		7		1	1
Celkem	43	37	12	11	4
					107

Po zprovoznění většiny ramen realizovaném jen s nenutnějšími výměnami nových dílů je nezbytné uskutečnit druhou etapu oprav vyššího rozsahu s cílem zvýšit jejich spolehlivost, tj. uvést dotčená ramena pohyblivých schodů minimálně do technického stavu před povodní. Tyto finální opravy proběhnou formou generálních oprav prováděných vlastními prostředky o. z. Metro (službou technologických zařízení) a souběžně formou mimořádných oprav zajišťovaných dodavatelsky. V současné době probíhá příprava mimořádných oprav (upřesnění harmonogramů, stanovení rozsahu prací, řešení otázek materiálního a finančního zabezpečení). Snahou všech zainteresovaných stran je zajistit spolehlivost pohyblivých schodů s ohledem na potřeby provozu metra s cestujícími, a tedy i provedení druhé etapy oprav v nejkratším možném termínu.

**Ing. Miloslav Černý,
služba technologických zařízení o. z. Metro**



Současná organizace nočního tramvajového provozu není nepodobná tomu, který byl praktikován na sklonku II. světové války. Linky byly označeny jinak než linky denní, tehdy písmeny A, B, C, D, E, F a měly, dnešní terminologií, centrální čekací bod. Protože kolejová síť v centru města byla o poznání hustší než dnes, vlaky všech šesti linek se setkávaly v zastávce Hyberské nádraží (dnes Masarykovo nádraží), odkud se rozjížděly do všech směrů. Po válce pak byly v provozu celonoční linky s běžným označením z číselné řady denních linek 1 až 32. V různém období byl i různý počet linek (8 až 11) v intervalu 43 minuty, později pak 40 minut. Noční období bylo odlišeno i zvláštním tarifem. Od roku 1969 jsme se pak mohli setkávat na nočních linkách pouze se čtyřnápravovými vozy řady T. Jedinou výjimkou byla linka X-14, na níž jezdil sólo motorový dvounápravový vůz. Protože tramvaje typu T nesměly být provozovány na trati Budějovické náměstí – Kačerov, noční „čtrnáctka“ jezdila na Ryšánku a noční dopravu na Kačerov zajišťovala právě linka X-14.



Foto: Petr Malík

Druhou zajímavostí tohoto období byl bezesporu provoz noční linky č. 9. Ta, právě kvůli „tékům“, byla z Motola (tady trať končila kolejovým přejezdem) zkrácena jen do vozovny Motol. Ve dne pak na „devítce“ jezdily dvounápravové tramvaje. První spoj z Motola byl však zajišťován ještě nočním vozem. A tak vůz T3 byl obrácen na trojúhelníku před vozovnou a do nástupní zastávky Motol musel nacouvat.

V období následujícím, zejména při stále pokračujícím rušení tramvajových tratí v centru města, se začalo linkové vedení denního provozu značně odlišovat od potřeb noční dopravy (vzpomeňme například na „dvojkou“, která ve dne jezdila z Divoké Šárky do Podbavy, zatímco v noci z Divoké Šárky k branickému nádraží). A tak v souvislosti s uvedením třetí linky metra do provozu v roce 1985 byly vlaky nočních tramvajových

Noční provoz tramvají

linek označeny zvláštní číselnou řadou 51 až 58. Jezdily v intervalu 40 minut, centrální čekací bod byl umístěn v zastávkách Lazarská. Byla zvažována možnost, aby se vlaky všech linek ve všech směrech sjely v Lazarské každých čtyřicet minut. Nakonec zvítězila varianta, kdy se sjížděla pouze polovina tramvají, a to každých 20 minut (přesněji ve čtyřicetiminutovém cyklu vždy po 18 a 22 minutách). Sestava vlaků na všech linkách byla 2xT až do roku 1991. V poprázdňinovém provozu se noční vlaky rozpráhlly a linky 51 – 58 začaly jezdit pouze sólo. Protože však noční vozy vyjížděly do polonočního provozu ještě na denní linky kolem dvacáté hodiny, nastal by kapacitní problém u spojů velmi vytižených, jako je například dvaadvacítka, devítka a podobně. A tak byl zaveden provoz kombinovaný. Některé noční vlaky vyjely jako spřažená dvojice a při přejezdu na noční linku u své mateřské vozovny řízený vůz pracovníci depa odpojili a zatáhli do vozovny, zatímco řídicí vůz pokračoval dále až do ranního zatažení. Tento systém byl praktikován u vozoven Strašnice, Střešovice a Žižkov. Protože však nebyl příliš vhodný, od podzimu 1991 do ulic vyjíždějí na noční provoz výhradně vlaky 1xT. Pouze o „výjimečných nocích“, na Štědrý den či Silvestra, jezdí vlaky 2xT, případně KT8D5. Stejným způsobem je noční doprava posilována při mimořádných společenských událostech, jako jsou například koncerty.

Intervaly i linkové vedení jsou v nočním provozu velmi stabilní. Za necelých šestnáct let (1985 – 2001) kromě prodloužení nočních linek na nově otevřené tratě do Řep a Modřan a několika dílčích úprav (převedení dopravy ze Sokolovské ulice do ulice Na Žertvách nebo z náměstí bratří Synků do ulice Na Zámecké) bylo nejzávažnější změnou linkového vedení přesměrování linky číslo 55 z Palmovky přes Krejčířek, Olšanské náměstí Seifertovou ulicí do Jindřišské. Do té doby jezdila jako dvaapadesátka Karlínem.

Se zahájením poprázdňinového provozu (od 1. září 2001) byl na všech nočních tramvajových linkách interval zkrácen na 30 minut a rovněž částečně změněno linkové vedení. V současné době tedy má každá linka 9 spojů, přestupy na centrálním čekacím bodě v zastávce Lazarská jsou uskutečňovány po čtvrt hodinách od 0.30 do 4.45 hodin. V bezvylukovém stavu je od 30. srpna letošního roku vypravováno do sítě elektrických drah celkem 46 nočních vlaků. Ty vyjíždějí na polonoční výkony denních linek (tam, kde je kapacitně únosný sólo vůz) mezi dvacátou a dvaadvacátou hodinou. Na denních linkách je bezpečně poznáme podle pořadových čísel, neboť mají přiděleno číselnou řadu od 31. Bez nočních linek zůstávají tratě do Podbavy (tady je noční frekvence zajištěna autobusem číslo 502), do Laurové, kolem Pražského hradu a mezi Dělnickou a Vltavskou. Noční tramvaje na sebe nenavazují jenom v Lazarské, ale i na lokálních čekacích bodech, například na Hradčanské, Palmovce, Otakarově a dalších

místech. Stejně tak noční autobusové linky jsou navázány na Lehovci, v Divoké Šárce, u Anděla, ale i jinde. Každou noc je ještě vypraven jeden záložní vlak stojící v zastávce Myslíkova, který je podobně jako ve dne připraven vyjet při jakékoliv mimořádné situaci.

Současné linkové vedení:

- 51 Divoká Šárka – Dejvická – Hradčanská – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Lazarská – I. P. Pavlova – Orionka – Želivského – Vozovna Strašnice – Nádraží Strašnice (6 pořadí, 19,05 km)
- 52 Lehovec – Harfa – Palmovka – Karlínské náměstí – Masarykovo nádraží – Lazarská – Palackého náměstí – Nádraží Braník – Sídliště Modřany (5 pořadí, 22,12 km)
- 53 Sídliště Dáblice – Ke Stírce – Trojská – Strossmayerovo náměstí – Staroměstská – Lazarská – Albertov – Otakarova – Vozovna Pankrác (5 pořadí, 15,93 km)
- 54 Lehovec – Špitálská – Palmovka – Maniny – Osadní – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Lazarská – Palackého náměstí – Anděl – Hlubočepy (6 pořadí, 18,55 km)
- 55 Vozovna Kobyličky – Ke Stírce – Bulovka – Palmovka – Krejčířek – Olšanská – Hlavní nádraží – Lazarská – Albertov – Otakarova – Průběžná – Ústřední dílny DP (7 pořadí, 21,29 km)
- 56 Petřiny – Vozovna Střešovice – Hradčanská – Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Masarykovo nádraží – Lazarská – I. P. Pavlova – Otakarova – Spořilov (5 pořadí, 16,82 km)
- 57 Bílá Hora – Vozovna Střešovice – Hradčanská – Malostranská – Újezd – Lazarská – I. P. Pavlova – Ruská – Průběžná – Nádraží Hostivař (6 pořadí, 21,32 km)
- 58 Spojovací – Vápenka – Želivského – Hlavní nádraží – Lazarská – Újezd – Anděl – Vozovna Motol – Sídliště Řepy (6 pořadí, 18,43 km)

A jaké změny můžeme očekávat v nejbližším období? Po zprovoznění tramvajové trati do Sídliště Barrandov sem z Hlubočep bude prodloužena linka č. 54 bez nárůstu počtu vypravených vlaků. Vyprojektována je i devátá noční linka označená číslem 59, která by měla jezdit ze Sídliště Řepy přes Anděl, Újezd, Lazarskou, I. P. Pavlova, Ruskou, Průběžnou k Nádraží Hostivař proložená s linkami č. 57 a 58 tak, aby rozpůlila interval v jejich nejzatíženějším úseku. Konkrétní datum jejího zahájení však není zatím známo.

Na závěr je třeba připomenout, že za celou historii nepřetržitého provozu pražských tramvají utichlo jejich cinkání v noci jen dvakrát – na konci druhé světové války a v srpnu 1968. Zcela opačný případ nastal v noci z 31. prosince 2000 na 1. ledna 2001, kdy vlaky nočních linek nevyjely vůbec, ale po celou noc byl zachován denní provoz.

Miroslav Dyk, dopravní úsek o. z. Elektrické dráhy

Noční provoz, jeho zvláštnosti a specifika

Noční provoz je do určité míry jistě odlišný od denního. Proto se na něj podíváme z hlediska jeho pravidelnosti a likvidace mimořádných událostí, které při něm vzniknou.

V nočním provozu, tedy v době od 0.00 do 5.00 hodin, dosahujeme pravidelnosti 85 až 95%. To lze konstatovat na základě výstupů řídicího systému Doris z pohledu standardů kvality. Pochopitelně je tato hodnota ovlivňována pohybem cestujících a dopravní situací ve městě; častější je jízda se zpožděním, nadjetí je výjimečné. Roli v tom má samozřejmě i systém přestupů mezi jednotlivými nočními tramvajovými linkami, kdy zdržení jednoho spoje automaticky způsobí i zpoždění navazujících spojů. Avšak tato zdržení tvoří pouze malou část vyhodnocované pravidelnosti.

Mimořádné události v nočním provozu (MU) lze rozdělit na provozní a na ty, které způsobí cestující. Jejich množství je pochopitelně menší než ve dne, specifictvostí jsou si však podobné. Střety s druhými účastníky silničního provozu jsou i v noční době – jak s motoro-

vými vozidly, tak i s chodci. K nočnímu provozu však patří i druhý fenomén, který je během dne nevýrazný, a to spící cestující unavení společenským životem, kteří jsou vysazováni na konečných buď přímo řidičem nebo přivolaným dispečerem, případně i policisty. S tím souvisí i mnoho bezdomovců, kteří v tramvajích během noční doby cestují – zvláště v zimním období. Vyskytne se i napadení řidiče agresivním cestujícím, který je pod vlivem alkoholu – tedy věc, jež je během dne velmi řídká. Toto se řeší okamžitým požadavkem na zásah policie ČR (zásah pohotovostní motorizované jednotky – PMJ) a vysláním dispečerského vozidla. Každá mimořádná událost je však svým způsobem specifická a likviduje se způsobem, který je v dané chvíli nejvhodnější s maximálním úsilím minimalizovat narušení tramvajového provozu při dodržení platných předpisů.

Mezi MU, které jsou způsobeny cestujícími, patří mimo jiné poškození vozu (rozbitá okna, utržené zádržné systémy, posprejované či pomalované vozy – tzv. graffiti, různé druhy zdemolované interiéru vozu

a další). Tyto MU se řeší rovněž individuálně, v drtivé většině případů se jedná o pachatele, který z místa činu uprchně dřívě, než je ho možno zajistit. V takovém případě se přihlíží k výši škody, na jejímž základě se požaduje účast policie na šetření nebo se událost podle své povahy pouze zaznamená bez zjištění přímého účastníka. Kromě samotného poškození tramvají se likvidují i případy demolování zastávkového zařízení (sloupky, majáčky, přístřešky). Obecně lze říci, že tyto případy nejsou tak časté, ale čas od času se vyskytnou, zejména v souvislosti s větším pohybem skupin v nočních hodinách a v konkrétní dny (Silvestr, sportovní akce, koncerty).

Luboš Vacek, o. z. Elektrické dráhy

Poznámka na závěr: Závěr je tedy vlastně neradostný: dosahujeme sice vysoké pravidelnosti provozu, ale za cenu vystavování provozních pracovníků a nakonec i slušných cestujících agresivnímu, v lepším případě vulgari-tám a nepostížitelnému porušování předpisů.

-zjs-

Změny v pražské MHD (nejen) od 30. srpna

S obnovením plného provozu městské hromadné dopravy po letních prázdninách došlo od soboty 30. srpna k řadě větších či menších změn jak v tramvajové, tak i v autobusové dopravě.

Tramvaje

Podle požadavku Městské části Praha 7 na zlepšení vnitroobvodového spojení se zřizuje **linka č. 15** v trase **Vypich** – Malovanka – Vozovna Střešovice – Hradčanská – Strossmayerovo náměstí – Nádraží Holešovice – Dělnická – Palmovka – Ke Stírce – **Střelná**. Linka je v provozu v pracovní dny přibližně od 5.30 do 20.00 hodin, o sobotách od 7.00 do 20.00 hodin a o nedělích od 12.00 do 20.00 hodin.

V souvislosti s vyhodnocením změn platných při vyloučeném provozu metra po záplavách v roce 2002 jedou z důvodu lepšího spojení Prahy 6 a Prahy 8 s centrem města linky č. 5, 8, 14 a 25 v nových trasách:

- **linka č. 5 Výstaviště** – Nádraží Holešovice – Dělnická – Vltavská – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – Flora – **Olšanské hřbitovy**
 - **linka č. 8 Podbaba** – Vítězné náměstí – Hradčanská – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Florenc – Invalidovna – Palmovka – **Nádraží Vysočany/Vysočanská**
 - **linka č. 14 Vozovna Kobylisy** – Ke Stírce – Nádraží Holešovice – Výstaviště – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Václavské náměstí – Karlovo náměstí – Palackého náměstí – Anděl – **Laurová**
 - **linka č. 25 Bílá Hora** – Malovanka – Vozovna Střešovice – Hradčanská – Strossmayerovo náměstí – Vltavská – Tusarova – Palmovka – Ke Stírce – **Vozovna Kobylisy**
- Na linku č. 14 budou nasazeny vlaky 2xT, na linky č. 5, 6, 15 a 25 vlaky 1xT. Změny týkající se linek č. 5 a 14 nastanou až po obnovení provozu na Senovážném náměstí.

Autobusy

Podle požadavku Městské části Praha-Čakovice jedou linky č. **140** v trase Palmovka – Čakovice a č. **195** v trase Avia Letňany – Jesenícká. Linka č. 140 je v provozu celodenně včetně sobot a nedělí, naopak je omezen rozsah provozu **linky č. 233** (Palmovka – Červený mlýn). Zároveň se zkrátily intervaly **linek č. 210** (Nádraží Holešovice – Čakovice) a **274** (Palmovka – Avia Letňany – Palmovka) V návaznosti na tyto úpravy se mění i provozní parametry **linek č. 122** (Chodov – Nádraží Hostivař – Léčiva) a **177** (Chodov – Poliklinika Mazurská).

U **linky č. 163** (Skalka – Štěrboholy – Bezděkovská) se mění v době od 7.00 do 22.00 hodin trasa přes zastávku Obchodní centrum Štěrboholy.

Zřizují se nové zastávky:

- na lince č. 103 mezi zastávkami Květnová a U spoju

- zastávka **Liběchovská** (v obou směrech),
- na lince č. 164 mezi zastávkami Bavorská a Bílý be ránek druhá zastávka **Bavorská** (jen ve směru Bílá Hora),
- na lince č. 167 mezi zastávkami Kotlářka a Klamovka zastávka **Kavalírka** (jen ve směru Na Knížecí),
- na lince č. 291 mezi zastávkami Apolinářská a Katerinská zastávka **Na Bojišti** (jen ve směru I. P. Pavlova),
- na linkách č. 306 a 357 mezi zastávkami Hostivice, Sportovců, respektive Hostivice, Staré Litovice a Hostivice, stadion zastávka **Hostivice, Litovice** (též ve směru Zličín),
- na lince č. 508 mezi zastávkami Sídliště Jinonice a Nové Butovice zastávka **Stará Stodůlecká** (v obou směrech),
- na lince č. 562 mezi zastávkami Smržovská a Blatov zastávka **Újezd nad Lesy** (jen ve směru Horní Počernice).

Podle požadavku organizační autority ROPID je linka č. 203 (Vavřena – Jižní Město) v provozu pouze v pracovní dny ráno a odpoledne, prodlužují se intervaly linek č. 102 (Nádraží Holešovice – Staré Bohnice – Zámky) a 175 (Nádraží Holešovice – Ke Stírce – Šimůnkova) v pracovní dny a linek č. 102, 144 (Nádraží Holešovice – Poliklinika Mazurská), 152 (Nádraží Holešovice – Sídliště Čimice), a 200 (Nádraží Holešovice – Sídliště Bohnice) o sobotách a nedělích.

Z důvodu nutnosti snížit náklady na provoz městské hromadné dopravy se prodlužují intervaly v různých denních obdobích u linek č. 126 (Smíchovské nádraží – Pražská čtvrť), 128 (Smíchovské nádraží – Klukovice), 131 (Hradčanská – Bořislavka), 137 (Na Knížecí – U Waltrovky), 156 (Nádraží Holešovice – Avia Letňany – Nádraží Holešovice), 164 (Nové Butovice – Bílá hora), 167 (Na Knížecí – Nemocnice Na Homolce), 181 (Sídliště Čimice – Nádraží Hostivař), 187 (Nádraží Holešovice – Palmovka), 216 (Špejchar – Bořislavka – Nové Vokovice) 222 (Černý Most – VÚ Běchovice), 250 (Černý Most – Sídliště Rohožník) a 271 (Skalka – Háje).

Na základě požadavku Městské části Praha 5 a v souvislosti se zprovozněním tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov (předpoklad v závěru letošního roku) se mění názvy zastávek Högerova na Lipského a Kinského zahrada na Švandovo divadlo.

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov

V závěru letošního roku se předpokládá zprovoznění tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov se zastávkami Geologická, Lipského, Chaplinovo náměstí, Poliklinika Barrandov a Sídliště Barrandov.

Z tohoto důvodu budou zrušeny linky č. 105 (Smíchovské nádraží – Filmové ateliéry – Smíchovské

- nádraží), 126 (Smíchovské nádraží – Pražská čtvrť), 128 (Smíchovské nádraží – Klukovice) a 501 (Smíchovské nádraží – Pražská čtvrť) a změni se trasy linek č. 6, 12, 14, 20, 54, 192, 246 a 247:

- **linka č. 6 Laurová** – Na Knížecí – Anděl – Újezd – Národní třída – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova – Bruselská – Otakarova – Koh-i-noor – **Kubánské náměstí** (ke změně dojde až po obnovení provozu v Radlické ulici)
- **linka č. 12 Palmovka** – Libeňský most – Osadní – Nádraží Holešovice – Strossmayerovo náměstí – Malostranská – Újezd – Anděl – Hlubočepy – **Sídliště Barrandov**
- **linka č. 14 Vozovna Kobylisy** – Ke Stírce – Nádraží Holešovice – Výstaviště – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Václavské náměstí – Karlovo náměstí – Palackého náměstí – Anděl – Smíchovské nádraží – Hlubočepy – **Sídliště Barrandov**
- **linka č. 20 Divoká Šárka** – Červený Vrch – Dejvická – Vítězné náměstí – Hradčanská – Malostranská – Újezd – Anděl – **Smíchovské nádraží** – Hlubočepy – **Sídliště Barrandov** (v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov bude jezdit jen v pracovní dny v ranní a odpolední přepravní špičce)



Foto: Petr Malík

- **linka č. 54 Lehovec** – Hloubětín – Kolbenova – Nádraží Vysočany – Palmovka – Osadní – Nádraží Holešovice – Strossmayerovo náměstí – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Václavské náměstí – Karlovo náměstí – Palackého náměstí – Anděl – Hlubočepy – **Sídliště Barrandov**
 - **linka č. 192 Budějovická** – Rosečská – Pod Ryšánkou – Přístaviště – Barrandovská – Filmové ateliéry – Poliklinika Barrandov – **Pražská čtvrť**
 - **linka č. 246 Smíchovské nádraží** – Lihovar – Filmové ateliéry – Na vrškách – Poliklinika Barrandov – Nový Slivenec – Slivenec – Lochkov – Cementárna Radotín – **Nádraží Radotín**
 - **linka č. 247 Chaplinovo náměstí** – Poliklinika Barrandov – Nový Slivenec – Slivenec – **Lochkov**
- Současně se zkrátí intervaly linek č. 246 a 248 (Smíchovské nádraží – Holyně) v pracovní dny dopoledne.
- Od 14. prosince letošního roku se podle požadavku Městské části Praha-Čakovice změni název zastávky Červený mlýn na Obchodní centrum Čakovice.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek ředitelství

Školní linky 2003/2004

Ve školním roce 2003/2004 jsou provozovány školní linky č. 551, 552, 554 – 568 a 570 – 573. V porovnání s minulým školním rokem byla od 10. září 2002 zrušena linka č. 553 Hostivařská – Záběhlická škola a od 1. září 2003 se na lince č. 562 mezi zastávkami Smržovská a Blatov zřizuje zastávka **Újezd nad Lesy** (jen ve směru Horní Počernice). Nadále jsou v provozu linky č. 572 Lyčkovovo náměstí – Třebenická/Šimůnkova a 573 Molákova – Na Korábě, zřízené na podzim 2002 v důsledku zaplavení škol v Karlíně a na Invalidovně. Linku č. 557 neprovozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

V závorce za názvem zastávky jsou uvedeny časy odjezdů nebo příjezdů.

- 551 Opatov (7.40) – Brechtova (7.44)
- 552 Náměstí Míru (7.40) – Karlov (7.47)

- 554 Ronešova (7.50) – Sídliště Lehovec (7.55)
- 555 Jenerálka (7.21) – Žákovská (7.38)
- 556 Za horou (7.35) – Škola Kyje (7.40)
- 557 Hostavice (7.29) – Jahodnice II (7.32) – Škola Kyje (7.38)
- 558 Bazovského (7.17) – Břevnovská (7.29) – Nádraží Veleslavin (7.43)
- 559 Jahodnice II (7.34) – Škola Kyje (7.43) – Žárská (7.47)
- 560 Bílá hora (7.30) – Na okraji (7.42)
- 561 Sídliště Zbraslav (7.17) – Velká Chuchle (7.40)
- 562 Sídliště Rohožník (7.04) – Smržovská (7.13) – Čertousy (7.33) – Horní Počernice (7.41); Horní Počernice (14.05) – Čertousy (14.12) – Smržovská (14.32) – Sídliště Rohožník (14.41)
- 563 Divoká Šárka (7.35) – Červený vrch (7.40)

- 564 Sídliště Rohožník (7.15, 7.23, 7.28, 7.30) – Hulická (7.23, 7.31, 7.36, 7.38); Polesná (12.45, 12.50, 13.10, 13.40, 14.02) – Sídliště Rohožník (12.51, 12.56, 13.16, 13.46, 14.08)
- 565 Stadion Strahov (7.25) – Košířské náměstí (7.35) – Weberova (7.41)
- 566 Škola Kolovraty (7.28) – Picassova (7.39)
- 567 Habrová (7.33) – Olšanské náměstí (7.41)
- 568 Sídliště Zličín (7.34) – Za Slánskou silnicí (7.43)
- 570 Sídliště Petrovice (7.30) – Picassova (7.45)
- 571 Správa soc. zabezpečení (7.30) – Škola Radlice (7.40)
- 572 Lyčkovovo náměstí (7.30) – Třebenická (7.54); Šimůnkova (15.32) – Lyčkovovo náměstí (15.52)
- 573 Molákova (7.30) – Na Korábě (7.41); Na Korábě (13.30) – Molákova (13.40).

Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování a jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol.

Ing. Jan Přívora



Stavba tramv - Bar

Neuplynou ani tři měsíce a budeme se moci svézt tramvají po nejmladší pražské tramvajové trati z Hlubočep na Barrandov. Uprostřed srpna jsme tramvajovou trať navštívili s fotoaparátém a nyní vás zveme na malou procházku, ještě dříve než se na trati rozjedou první zkušební vozidla. Ta by měla vyrazit 20. září.

-bda-

◀ Právě jsme opustili podjezd Lamačovy ulice a před sebou máme zastávku Chaplinovo náměstí, která pomalu začíná nabírat charakteristickou červenou barvu.

◀ Do cíle cesty schází pouze několik metrů. Od sídliště odděluje tramvajovou trať protihluková stěna a po kolejích jezdí první nezávislá vozidla.



Za zády necháváme konečnou Hlubočepý a zastavujeme v první zastávce nové trati, která nahradí současnou konečnou.



Pokud vyjde počasí, jsou výhledy z tramvajové tratě úchvatné. Stoupáme po estakádách směrem k Barrandovu.



V některých úsecích už byly položeny koleje, v jiných probíhaly přípravné práce.



Barrandovské sídliště máme na dohled, právě jdeme po estakádě překonávající Růžičkovou rokli.

Zastávka Geologická, dříve V Bokách. Žluté přístřešky už září do dál, ale práce ještě zbývá udělat dost a dost.

Prostor budoucí zastávky Lipského, těsně před podjezdem Lamačovy ulice. Zde ještě konstrukce přístřešků chybí, ale už se tyčí lávka pro pěší.



ajové tratě Hlubočepy randov finišuje



Projeli jsme podjezd pod Tréglovou ulicí a zastavujeme v zastávce Poliklinika Barrandov. Zelená koresponduje s lesním porostem za zastávkou.

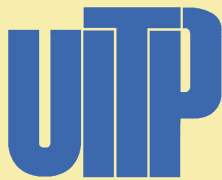


Sídlíště Barrandov, konečná zastávka, prosíme vystupte. Toto hlášení budou slyšet cestující v poslední zastávce nové tratě, která bude také zahalena do bílé.

Zasedání Výboru pro Evropskou unii UITP v září v Praze

Na pozvání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se ve dnech 22. a 23. září 2003 uskuteční v Praze zasedání Výboru pro Evropskou unii a Výboru pro evropskou integraci UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy.

Před vstupem České republiky do Evropské unie v květnu příštího roku tak bude Praha hostitelem jednání významného autonomního orgánu UITP, který se zabývá záležitostmi Společenství v zájmu jeho evropských členů. Zástupce



pražského Dopravního podniku se od roku 1998 účastní zasedání výboru v roli pozorovatele za Českou republiku. Od příštího roku bude mít naše země ve výboru svého stálého zástupce.

Den 22. září 2003 bude symbolickým nejen z toho důvodu, že jde o evropský Den bez automobilů, ale i proto, že k účasti na zasedání Výboru pro EU byli jeho novým prezidentem, panem Robertem Cavalieri, prezidentem a generálním ředitelem ATAC Řím, přizváni i všichni členové dosa-

vaného Výboru pro evropskou integraci.

Nejdůležitějším bodem na pořadu jednání bude společné stanovisko k Nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na veřejné služby a udělování smluv o veřejných službách v osobní dopravě, přípravu- jícímu podmínky liberalizace našeho sektoru.

Dalšími body budou doporučení k alternativním pohonným hmotám pro autobusy, Akční program pro bezpečnost silniční dopravy v EU a priority politiky veřejné místní dopravy v Evropské unii.

-zded-

Měničrny Elektrických drah rok po záplavách

Čtenáři DP-KONTAKTu se v loňském zářijovém čísle dočetli, jaké škody na objektech, technologiích a kabelové síti způsobily záplavy. Sešel se rok s rokem a můžeme konstatovat, že až na ten nešťastný Karlín je všechno v normálním provozním stavu. Objekty jsou opraveny včetně okolního terénu, technologické vybavení je opraveno nebo částečně nahrazeno novými komponenty a závady na kabelových trasách jsou rovněž odstraněny.

Co se týká Karlína, tak kabelová síť napájecího systému tramvajů se v plném rozsahu vyměňuje v rámci celkové rekonstrukce části Sokolovské ulice společně s výměnou ostatních inženýrských sítí a kolejí. Stabilní měničrny situovaná mezi ulice Pobřežní a Sokolovskou (naproti Delvité) musela být z důvodu nevyhovujícího stavu nahrazena mobilními jednotkami kontejnerového typu, a to včetně rozvodny 22 kV. Znamená to, že i když bude obnovena tramvajová doprava v Sokolovské ulici, nebude to stále ještě normální provozní stav, a to až do doby postavení nové stabilní měničrny.

Na pozemcích, kde stojí stávající měničrny připravená k demolicí, a kde jsou rozmístěny kontejnerové mobilní měničrny a rozvodny 22 kV, by měl v blízké budoucnosti stát „Palác Těšnov“.

Nejdříve však musí být vyřešeno napájení tramvajových tratí v této oblasti. Protože se stále nedaří najít vhodný pozemek pro výstavbu nové stabilní měničrny, bude patrně na určitou dobu nezbytné zachovat napájení z mobilních kontejnerů, i když je možná bude nutno přemístit do jiného prostoru. To by samozřejmě vyžadovalo předstihové vybudování potřebných přeložek kabelů, nejlépe již v koordinaci s přípravou výstavby nové měničrny tak, aby je bylo možno následně využít.

Věříme, že se všechny potřebné fáze přípravy a realizace nové měničrny podaří zajistit v co nejkratších termínech, protože je to v zájmu všech a my budeme mocí říci, že i v Karlíně je opět normální provozní stav.

Josef Pik, o. z. Elektrické dráhy (redakčně upraveno)



Foto: o. z. Elektrické dráhy

Hostivař se připravuje na Den otevřených dveří

Jak jsme již psali v minulém čísle DP-KONTAKTu, čeká nás v sobotu 20. září Den otevřených dveří. Konat se bude od 10 do 16 hodin v Hostivaři, jelikož tamní areál je ideální pro představení všech tří druhů dopravy. Návštěvníci tak budou mít možnost bez časově náročných přesunů nahlédnout pod pokličku práce v zájmu městské hromadné dopravy.

Co nás všechny během zářijového sobotního dne čeká? V první řadě dostatečný prostor k prohlídce jednotlivých pracovišť a kompletní-



Víte, kde začíná městská doprava?

ho vozového parku včetně pracovních techniků v depu metra, v opravě autobusů i tramvajů. Abychom se však mohli seznámit také s dalšími činnostmi a zázemím, jsou připraveny výstavy týkající se nejen historie a budoucnosti městské dopravy v Praze a profesí v Dopravním podniku, ale například také promítací místnosti, kde bude možné shlédnout širokou škálu krátkých filmů s dopravní tematikou.

K odreagování a zábavě je připravena soutěž procházející celým areálem, které se budou moci

zúčastnit děti i dospělí. Disciplíny jsou zaměřeny na okruhy známé již z výstavek tak, aby si všichni soutěžící vyzkoušeli na vlastní kůži jak asi funguje „škola hrou“. Za každou splněnou disciplínu dostane dětský účastník drobnou odměnu. Dospělým snad bude prvotní odměnou vlastní pocit z dobře odvedené „práce“, budou mít však možnost stát se výherci hlavních cen. Vyhlášení soutěže proběhne v závěru dne.

Po celý den bude programem provázet zkušený moderátor, pro dobrou zábavu zahraje na podiu umístěném v areálu Elektrických drah Ivan Hlas a skupina Neřež, budeme moci shlédnout ukázkou výcviku slepekých psů a znovu připomínáme – jako návodek na nás čeká překvapení!

Referát marketingu

Linka č. 291 pomáhá Pražanům a žije svým běžným životem

tější pro její dobré jméno je, jak jsou spokojeni naši zákazníci. Karlov je doslova protkáán pracovišti Všeobecné fakultní nemocnice (VFN), a tak nejvýznamnější skupinou cestujících jsou lékaři, medicí a pacienti. Další naše kroky vedou do nemocnice k asistentce ředitele Šárce Snížkové, která se na vzniku linky také podílela. „Ze všech skupin uživatelů máme pozitivní ohlasy. Zavedení linky č. 291 bylo dobrým tahem.“

O slovech Šárky Snížkové svědčí i anketa, kterou nemocnice uspořádala po čtvrt roce fungování linky.

• Co si myslíte o zřízení autobusové linky č. 291?

Jaroslava Holakovská, vrchní sestra, Stomatologická klinika VFN: „Je to dobře. Využijí ji pacienti i personál pracující mimo hlavní areál.“

Ing. Zdeňka Rozslívalová, vedoucí oddělení marketingu, obchodní úsek VFN: „Skvělý tah, využívám linky, když doprovázím maminku do nemocnice, nebo když jdu na vzdálenější kliniku.“

Primář MUDr. Petr Popov, oddělení léčby závislostí VFN: „Zřízení linky 291 je jednoznačně pozitivní krok.“

Bc. Martina Vacková, vrchní laborant: „Byl to skvělý nápad. Pro náš areál je to velký přínos – pro špatně pohyblivé pacienty i maminky s kočárky a vlastně i pro zaměstnance v areálu.“

• Jezdíte touto linkou?

Bc. Martina Vacková: „Denně. Do práce z I. P. Pavlova a z práce na Karlovo náměstí. V průběhu dne, když musím do hlavního areálu nebo zpět.“

Primář MUDr. Petr Popov: „Sám linkou nejezdím, ale řada pacientů a kolegů ano.“

Jaroslava Holakovská: „Zatím ne, ale určitě ji využiji v zimních měsících a v případě nepříznivého počasí.“

• Uvítali byste nějakou změnu či doplnění této služby – jaké (například rozšíření jízdního řádu dříve či později a v kolik hodin)?

Jaroslava Holakovská: „Zatím nemohu posoudit.“

Bc. Martina Vacková: „Není přímé napojení z metra B – Karlovo náměstí k našemu areálu (zpáteční trasa vede přes Kateřinskou ulici a končí na I. P. Pavlova. Tam se musí vystoupit a 15 minut čekat na ten samý autobus, kterým se přijelo.“

Primář MUDr. Petr Popov: „Pomohlo by nám, kdyby autobus stávil blíže našemu oddělení – tj. poblíž křižovatky Viničné a Apolinářské ulice (ve směru jízdy od křižovatky Viničné s Lípovou).“

Ing. Zdeňka Rozslívalová: „Jízdní řád mi vyhovuje.“

Může nás těšit, že všichni, jimž je „dvěstědevadesátjednička“ určena, hodnotí provoz linky kladně. Vysvětlí za první čtvrtrok máme výborné, ale to nás nesmí ukloubat, zvláště když by si zástupce zákazníků dovedl představit i rozšíření provozu. „Ve Studničkově ulici máme rehabilitační pracoviště, kam převážně směřují osoby se sníženou možností pohybu, tam by nám autobusová linka s nízkopodlažními vozidly hodně pomohla,“ vyslovuje přání Šárka Snížková. Pro nás je to další výzva, jak vyjít našim klientům vstříc.

Nejmladší pražskou autobusovou linkou se po Karlově pohyboval Petr Malík

Midibus přijíždí do stanice Apolinářská.

Zastávkový sloupek nové linky, která vznikla díky projektu Evropské unie Trendsetter.

Velké očekávání ze strany cestujících, ale také provozního personálu, provázelo v dubnu vznik nové autobusové linky v pražských ulicích. „Dvěstědevadesátjednička“ si dala za cíl přiblížit zdravotnická zařízení rozestát po Karlově (například Dětský areál Karlov nebo kliniky v Kateřinské ulici, či Gynekologicko-porodnická klinika v Apolinářské ulici) Pražanům. Docházka z Karlova náměstí nebo od stanice I. P. Pavlova je velmi dlouhá, a to zejména pro osoby se sníženou možností pohybu není ideální.

Nová linka přivezla do pražských ulic i nový typ autobusu. Kratší, který nemá problémy s průjezdností v úzkých historických ulicích městské části Prahy 2. Zprávy z prvních dní provozu a ohlasy cestujících byly veskrze pozitivní, což provozovatele, kterým je naše společnost, potěšilo.

Je všechno skutečně tak ideální, jak hovoří ohlasy? Pro řidiče jízda ulicemi Prahy 2 žádným medem není. „Jízda je náročnější než na jiných linkách, stále musíte být ve střehu a dávat pozor,“ říká Jiří Khun z kačerovské garáže, která midibusy na linku vypravuje. „Dříve jsme jezdili na lince celý týden, teď nám změnili turnus a linku č. 291 budeme jezdit společně s nočními linkami a vyjde na nás dvakrát týdně.“

Již při zřizování linky byly velké problémy se špatně parkujícími automobily. Při jedné ze zkušebních jízd až odtah pomohl autobusu dokončit plánované kolo. „Neposlušní řidiči jsou stále velkým problémem,“ přemítá Khun. „Mnozí si pletou značku zákaz zastavení s parkovištěm, zejména v Kateřinské ulici.“ Navíc řidiči autobusů jsou znevýhodněni oproti dalším řidičům zákazem couvání, což snižuje možnost manipulace v úzkých ulicích.

Je čas odjezdu a vyrážíme se proplétat ulicemi. Jen krátký úsek po magistrále je bezproblémový, další cesta více než co jiného připomíná slalom. Tyče známé z lyžařských svahů nahrazují automobily nebo rekonstrukční práce. „Výborná je spolupráce s dispečinkem,“ pochvaluje Khun. „Kratce po tom, co se obrátíme na dispečery, už se nám snaží pomoci, stejně jako policie, která neustále odtahuje špatně parkující vozidla.“ Řidičova slova se potvrzují v ulici Ke Karlovu, kde je odtahové vozidlo v pohotovosti. Musíme chvíli počkat na naložení, než můžeme pokračovat do cíle cesty.

Během cesty je vozidlo zaplněno pěti až patnácti cestujícími. Nikdo nemusí stát. „Nejvíce lidí jezdí ráno v prvních spojích, dokonce už nás zaměstnanci nemocnic prosili, zda by linka nemohla začít jezdit dříve, okolo šesté hodiny,“ přibližuje vytížení autobusu Jiří Khun. Podle jeho slov už poslední spoje po 17. hodině jezdí prázdné.

Provozní problémy má každá linka, ale nejdůleži-



Ulice U Nemocnice je pro řidiče zpravidla slalomovou drahou mezi špatně zaparkovanými automobily.



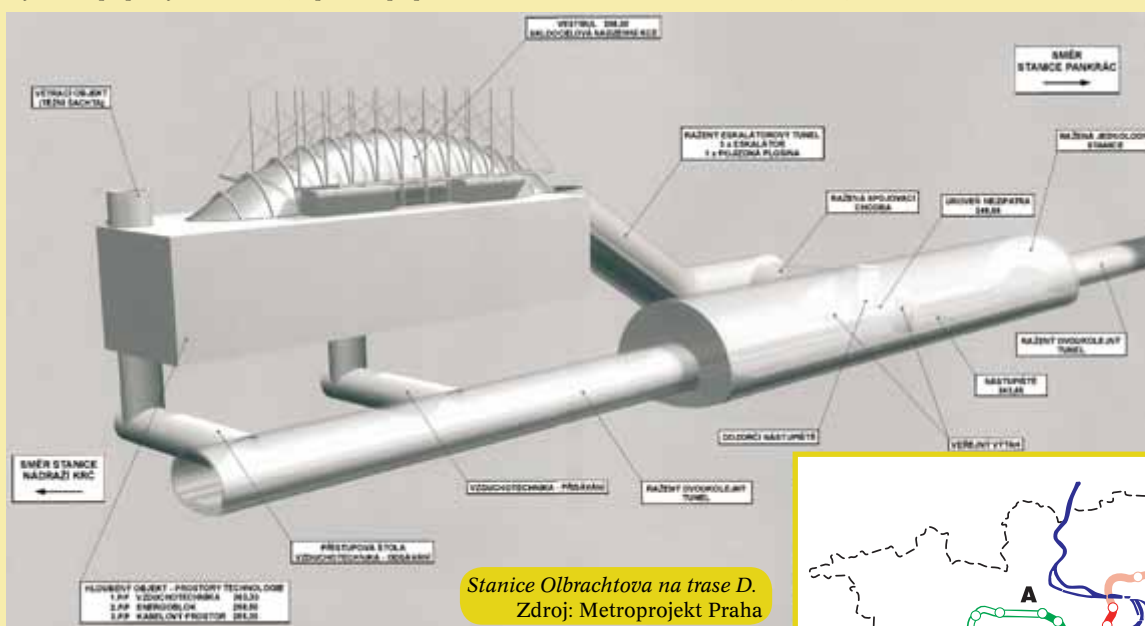
Prověřovací studie na koncové body metra

Rozhodujícím, páteřním prvkem systému pražské MHD je metro, pokrývající nejsilnější radiální a diametrální přepravní vztahy na území města. Tomu odpovídá i mimořádná pozornost, která je rozvoji sítě metra věnována ve všech zásadních koncepčních materiálech a samozřejmě i v základním rozvojovém dokumentu města, jímž je jeho územní plán. V Územním plánu hl. m. Prahy (dále ÚPn HMP), schváleném Zastupitelstvem hl. m. Prahy v září 1999, je závaznou formou zakotven rozvoj metra do roku 2010 (konkrétně provozní úseky IV. C1, IV. C2, I. D), směrně jsou zahrnuty i výhledové provozní úseky metra pro realizační období po roce 2010. Vzhledem k dlouhodobosti jednotlivých fází přípravy ÚPn HMP (například příprava

pokračování metra za stanicí Dejvická. U tratě C kde má být sledován rozvoj za stanicí Letňany, a to ve variantách prodloužení k železniční stanici Praha Čakovice nebo do prostoru Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Dále bude řešen i rozvoj tratě D ve směru Basilejské náměstí/Vysočanská, včetně přestupních vazeb mezi tratěmi B a D.

■ v jižním sektoru města má být nově prověřeno propojení tratě D s depem Písnice včetně jeho lokalizace a uspořádání technického zázemí.

■ po roce 2020: pro uvedené realizační období bude variantně prověřeno možné pokračování všech tratí metra z jeho koncových bodů, konkrétně ze stanice Nádraží Hostivař, ze Štěrbohol (trať A), ze stanic Zličín



zahájena v letech 1991/1992, koncept dokončen v roce 1995) je však skutečností, že vedení výhledových tras metra v něm podchycených vychází z podkladů v dané době dostupných, tedy ze studijních prověření různé kvality a podrobnosti, jejichž výsledky vlivem vývoje již v mnohých případech neodpovídají soudobým technickým, ekonomickým a územním požadavkům na rozvoj sítě metra.

Z tohoto důvodu Rada hl. m. Prahy svým usnesením č.1469/2000 iniciovala zpracování Prověřovací studie na koncové body metra. Zadavatelem studie byl určen MHMP – Sekce Útvar rozvoje města, zpracovatelem se stal Metroprojekt Praha, a. s. Cílem předmětné studie je aktualizace dokumentace, týkající se rozvoje sítě metra, jakož i konkretizování technických podmínek pro nedostatečně prověřené nebo dosud neprověřované (a z hlediska vývoje přitom žádoucí) nové provozní úseky metra pro vzdálenější realizační období. Jako výchozí podklady byly vedle vlastního ÚPn HMP určeny zásadní studie z posledního období, zejména pak vybraná varianta Studie obsluhy hlavního města Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou, zpracovaná Metroprojektem Praha, a. s. v roce 2001.

Náplň studie je koncipována jako postupné prověření možnosti rozvoje sítě metra pro tři časové horizonty, konkrétně:

■ do roku 2010: provozní úseky metra IV. C1, IV. C2, I. D jsou již dostatečně prověřeny (případně v realizaci), námětem pro aktuální studijní prověření je zde jen variantní prodloužení tratě A ze stanice Dejvická.

■ 2010 až 2020: pro toto realizační období se jedná o prověření pokračování tratě A východním směrem, a to severní větví ze Skalky přes průmyslovou oblast Malešice-Hostivař do rozvojového území Štěrbohol i jižní větví Strašnická – Zahradní Město – Hostivař. Má být prověřena i možnost prodloužení metra za stanici Depo Hostivař a za koncový bod vybrané varianty

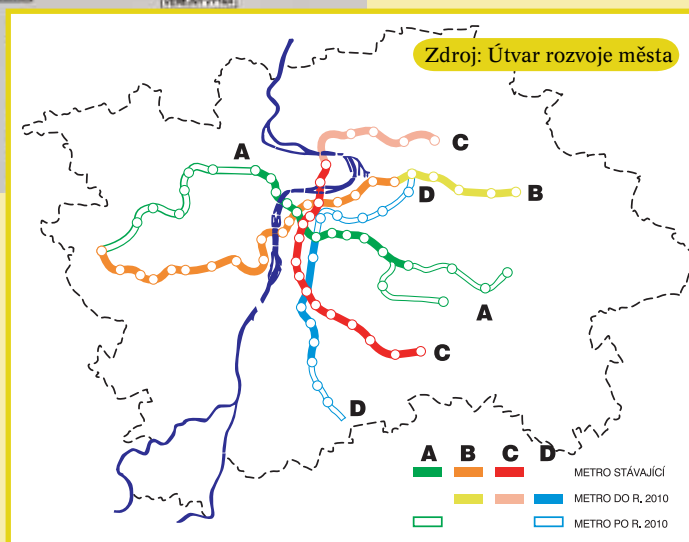
a Černý Most (trať B), ze stanice Háje a z koncového bodu vybrané varianty pokračování za stanicí Letňany (trať C), jakož i ze stanic Vysočany a Písnice, eventuálně z depa Písnice (trať D).

Z výše uvedeného výčtu vyplývá mimořádný rozsah a zpracovatelská náročnost Prověřovací studie na koncové body metra. Pro úplnost je třeba dodat, že jednotlivé záměry budou podloženy situacemi tras metra, podélnými řezy, dopravně-inženýrským posouzením, vyhodnocením dopadů do urbanistických záměrů v území, u variantních řešení bude doporučena výsledná varianta k dalšímu sledování a podobně. Zpracování tak bude rozděleno do řady fází, tedy dílčích studií, jejichž výsledky budou vždy předloženy k veřejnému projednání a při odsouhlasení využity jako podklad pro změnu ÚPn HMP.

Do současné doby proběhly tzv. 1. a 2. fáze prací na studii, respektive došlo k prověření dvou z výše uvedených záměrů. Tím prvním, vzhledem k zaměření velmi aktuálním, je prodloužení tratě metra A ze stanice Dejvická západním směrem. Předmětné studijní prověření (dokončeno v dubnu 2002) vychází z předpokladu zajištění obsluhy letiště Ruzyně železniční rychlodráhou, což umožnilo klást důraz na optimalizaci trasování metra z hlediska potřeb celého severozápadního sektoru města. Výsledné prodloužení tratě A se utvářelo na řadě výrobních výborů za účasti zástupců všech zainteresovaných orgánů a institucí, výchozí síť zvažovaných variant brala do úvahy dopravní obsluhu Suchdola, letiště Ruzyně, Pražského hradu, Strahova, pravého vltavského břehu i vlastního centrálního pásu severozápadního sektoru města.

Konečná varianta trasy, předložená k projednání, zčásti respektuje již v minulosti zpracované náměty, její nezanedbatelná část je však v podstatě průlomová. Jedná se o sedmistupňový úsek délky přibližně 11 km, upřednostňující prvotně obsluhu kapacitních sídlištních celků a v neposlední řadě i nemocnice Motol. To konečně vyplývá i z lokalizace jejich stanic: Dejvická (mimo) – Červený Vrch – Veleslavín – Petřiny – Motol – Bílá Hora – Řepy – Zličín. Je však skutečností, že navržené řešení je samozřejmě pojímáno jako varianta k řadě subjektů akcentovanému trasování metra na letiště Ruzyně a vývoj v dané záležitosti, cílený k urychlenému zohlednění prodloužení tratě metra A v ÚPn HMP, nelze jednoznačně odhadnout.

Druhou fází Prověřovací studie na koncové body metra bylo rozpracování prodloužení tratě metra A ze stanice Strašnická, dokončené v listopadu 2002. Tento dopravní vztah je sice v ÚPn HMP zohledněn podchycením dvoustaničního úseku Strašnická (mimo) – Zahradní Město – Hostivař, ale vzhledem ke změnám v demografickém potenciálu, potřebě definitivního nasměrování trasy a dalším vývojovým aspektům byla i zde, v souladu se zadáním studie, provedena koncepční revize daného záměru. Opět byla prověřována a porovnávána řada variant využití předmětného prodloužení metra k dopravní obsluze různorodé škály lokalit, konkrétně Dolních Měcholup, Štěrbohol, Petrovic, Spořilova, Košíku, Zahradního Města, Záběhlic a dalších. Jako výsledná varianta provozního úseku metra IV. A-jih bylo doporučeno trasování Strašnická (mimo) – (Nádraží Strašnice) – Zahradní Město – (Záběhlice) – Na Groši – Hostivař. Stanice Zahradní Město, Na Groši,



Hostivař jsou základními stanicemi trasy, stanice Nádraží Strašnice je koncipována pro možnost dodatečné realizace. Stanice Záběhlice není součástí základního řešení, je pouze nepřímě akcentovaným námětem na rozšíření působnosti trasy v území. Novým prvkem je vytvoření směrůvých předpokladů pro možnost výhledového pokračování tratě metra A do Petrovic. Provozní délka úseku IV.A-jih činí přibližně 5,8 km.

Zpracování „Prověřovací studie na koncové body metra“ bude pokračovat postupným prověřením všech výše uvedených úseků metra. Celý projekt lze hodnotit jako mimořádně přínosný. Dochází k žádoucí aktualizaci trasování výhledových úseků metra, která se v řadě případů nesporně promítne do změn ÚPn HMP. Významná je rovněž skutečnost, že studie bude ve všech fázích obsahovat předpokládané plošné nároky prověřených staveb (tzv. nezastavitelná území), což vytvoří podmínky k ochraně území pro budoucí výstavbu metra.

Patrně nelze vyloučit některá překvapení v koncipování koncových úseků dalších tratí metra, takže po zpracování dalších částí studie bude vhodné danou problematiku na stránkách DP-KONTAKTu opětovně otevřít.

O aktivitách Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP) vás informujeme takřka se železnou pravidelností. Je známo, že svaz sdružuje více než 2000 členů z osmdesáti zemí celého světa a má velmi propracovanou a členitou strukturu s množstvím odborných výborů a komisí. V šesti z nich pracují také zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

Výbory a komise se scházejí obvykle dvakrát až třikrát ročně. Výsledky jejich činnosti jsou zveřejňovány buď ve formě stručných zpráv (Core Briefs) věnovaných specifickým tématům, nebo jako tzv. Focus Papers, které zaujímají oficiální stanoviska UITP k otázkám dopravní politiky. Jednou za dva roky pořádají jednotlivé výbory a komise vlastní konference.

Pracovníci naší společnosti působí ve Výboru pro metro, Autobusové komisi, Výboru pro městskou (příměstskou) kolejovou dopravu, Komisi pro dopravu a město, Komisi pro informační technologie a inovace a ve Výboru pro Evropskou unii. Zajímá vás, čím přesně se tyto výbory a komise zabývají? Jak vypadá jejich práce? A které problémy řeší v současné době? O představení jednotlivých výborů a komisí jsme požádali přímo ty, kteří se podílí na jejich činnosti.

První část

UITP Metropolitan Railways Committee – založen v roce 1957. V současnosti v něm působí 83 členů z devětatřiceti zemí. Za Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost zde od roku 1997 působí ing. Josef Němeček, věnující se problematice vozů metra.

DP-K: Výbor pro metro patří v rámci UITP k vůbec největším. Jak vypadá organizace jeho práce?

Výbor se skládá z pěti podvýborů, věnujících se pěti oblastem: provozu, vozům, technickému zázemí, elektroinstalaci a bezpečnosti, financím a obchodu. Při zpracovávání jednotlivých úkolů se nejprve u každého ze členů zjišťuje, jakým způsobem řeší danou problematiku jeho podnik. Z odpovědí a jejich srovnávání vznikají dílčí zprávy a z nich pak doporučení pro všechny členy.



Souprava řady 8000 na lince č. 12 madridského metra.

DP-K: Jaké jsou hlavní klady účasti pražského Dopravního podniku na práci tohoto výboru?

Obrovským pozitivem je pro nás už jen fakt, že výbor problémy členů skutečně řeší. Máme ještě v živé paměti, jak se problémy jezdily konzultovat do Ruska, kde byly obvykle zbagatelizovány a zameteny pod koberec. Nyní se dozvíte o všech nehodách či mimořádných akcích, rozeberou se dopodrobna jejich příčiny a připraví se doporučení, jak tyto události řešit a jak jim předcházet. Díky práci ve výboru se dostaneme ke spoustě nápadů a podnětných myšlenek našich partnerů a můžeme sledovat, jakým směrem se dnes metro ubírá – například v oblasti úspor energie, služeb pro občany se sníženou pohyblivostí. V poslední době se ve výboru také rozebírala aktuální problematika

Představujeme výbory v nichž působí pracovníci

Třetí část

UITP Light Rail Committee – založen v roce 1978. V současnosti v něm zasedá 48 členů, pozorovatelů a hostů z dvaceti zemí. Za Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost v něm od roku 1999 působí ing. Michal Pospíšil.

DP-K: O Light Rail Committee se nejčastěji mluví a píše jako o výboru pro tramvajovou dopravu. Anglický výraz „light rail“ má ale poněkud širší význam.

Městská kolejová doprava prodělává po celém světě bouřlivý rozvoj a řada dnešních vozidel je značně odlišná od klasických „tramvajů“. Myslím, že výstižnější překlad názvu výboru by zněl „Výbor pro městskou (příměstskou) kolejovou dopravu“.

DP-K: Jaká je pracovní náplň výboru?

Problematika městské kolejové dopravy je velmi široká a tomu odpovídá i spektrum témat, jimž se výbor věnuje. Zpracováváme například statistiku kolejové dopravy, která srovnává ekonomické a provozní podmínky na různých místech světa, zabýváme se analýzami nehodovosti, konstrukcí a technikou vozidel a rovněž vývojem moderních dopravních prostředků jako jsou třeba dvousystémová vozidla (známá jako „vlakotramvaje“) nebo tramvaje na pneumatikách. Já se ve výboru zabývám především studiem metodiky údržby a oprav vozidel a jejich dělby mezi uživatele a výrobce. Velmi složitou problematikou, které je nyní ve výboru věnována značná pozornost, je srovnávání zadávacích podmínek pro veřejné soutěže na koupi nových vozidel. Jde vlastně o analýzu možnosti standardizace tramvajových vozidel, která ukáže, co by mělo patřit ke standardnímu vybavení vozidel a co je naopak již nadstandardní a tudíž ne vždy nutně potřebnou výbavou. Tato iniciativa by měla pomoci dopravcům při kupování a provozování vozů a posílit jejich pozici ve vztahu k výrobcům vozidel.

DP-K: Praha je městem s dlouhou a bohatou tramvajovou historií. Je o naše zkušenosti z této oblasti ve světě zájem?

Tramvajový provoz v české metropoli má mnohá specifika: funguje ve starém městě s úzkými uličkami, zdolává velmi strmá stoupání. Díky tomu je o naše zkušenosti v zahraničí velký zájem, zejména při stavbách nových tratí. Já se naopak snažím získávat co nejvíce informací o tramvajových opravách a dílnách ve světě a tyto pak uplatňovat u nás. Je ale nutno podotknout, že členstvím ve výboru získáváme určitě více než jen tyto jednotlivé poznatky. Máme totiž možnost seznámit se s komplexním obrazem stavu současné tramvajové dopravy a s trendy, kterými se její rozvoj ubírá.

Výstavba systému městské kolejové dopravy v anglickém Nottinghamu.



teroristických útoků, které provoz metra buď výrazně ovlivnily (útok na World Trade Center v New Yorku) nebo se přímo v podzemní dráze odehrály (útok plynem sarin v tokijském metru), a samozřejmě se řešilo také to, jak v podobných situacích reagovat.

DP-K: Co naopak můžeme nabídnout ostatním my?

S velmi dobrou odezvou se na mezinárodní scéně setkává modernizace starých ruských vozů a také naše zkušenosti z „ostrého“ a po všech stránkách náročného pražského provozu. Těší mě, že tak jako my těžíme z nápadů a zkušeností ostatních, mohou i ostatní využít našich znalostí. Výměna informací je nesmírně důležitá, protože díky ní se můžeme vyvarovat spousty hloupých a zbytečných chyb.

Druhá část

UITP Bus Committee – založena v roce 1961. Dnes se její práce účastní 25 členů z devatenácti zemí. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost ve výboru zastupuje od roku 1995 Ing. Jiří Šubrt.

DP-K: Autobusová komise UITP vznikla původně jako ryze technicky orientované uskupení. Dominuje tato technická orientace práci komise i dnes?

Problematika technického řešení vozidel patří stále mezi hlavní témata, jimž se komise věnuje, mnohem více se ale dnes také sledují ekonomické a provozní aspekty autobusové dopravy. Úkol, který před námi stojí, je zřejmý: učinit dopravu autobusy natolik atraktivní, aby ji lidé využívali raději než dopravu osobními automobily. Zabýváme se proto i řadou otázek týkajících se kupříkladu cestovního komfortu autobusů, přístupnosti vozů lidem se sníženou pohyblivostí, odbavovacích systémů nebo preference autobusové dopravy.

DP-K: Vy osobně se zaměřujete především na záležitosti technické a konstrukční. Jakou problematikou z této oblasti se výbor zabývá v současnosti?

Samozřejmě, že sleduji celou širší řešené problematiku, avšak pokud budeme hovořit o konstrukci vozidel, velká pozornost je nyní věnována pohonům autobusů – alternativním palivům, emisím motorů a dalším záležitostem. Naše komise po podrobných analýzách této problematiky dospěla k závěru, že dnes občas velmi propagovaný plynový pohon autobusů není pro většinu měst perspektivním řešením. Tím by naopak pro nejbližší léta měly být buď naftové motory s katalyzátory a filtry pevných částic nebo tzv. hybridní pohony. Prvním směrem se vydává pařížské RATP, druhým například New York. Budoucnost pak bude patřit především palivovým článkům, tedy vodíkovému pohonu, který je testován již v řadě evropských i amerických měst. Jednou z nejdůležitějších prací výboru v poslední době byl rovněž projekt SORT, zabývající se měřením exhalací přímo na vozidle a standardizací celého zkušebního cyklu. Rád bych zde také připomněl činnost mezinárodní pracovní skupiny „Moderní řízení a organizace autobusových dílen“, které jsem měl možnost předseda, a s jejímiž výsledky se mohli čtenáři DP-KONTAKTu seznámit v letošním červnovém čísle. Pro ilustraci bych chtěl z tohoto materiálu zmínit zavádění progresivního on-line přenosu dat o technickém stavu autobusu a přechod od plánované údržby k ekonomické údržbě v závislosti na aktuálním technickém stavu vozidla.

DP-K: V čem spatřujete hlavní přínos naší účasti v Autobusové komisi UITP?

Na jedné straně je to nesporně přínos odborný, na straně druhé je aktivní práce v komisi důležitá i proto, že se díky ní postupně dostáváme do povědomí ostatní Evropy a zapojujeme se do jejích struktur. Stáváme se pro evropské kolegy rovnocennými partnery, a to rozhodně není málo.

ory a komise UITP, vníci našeho podniku

Čtvrtá část

UITP Commission on Transport and Urban Life – založena v roce 1956. V současnosti v ní působí 33 členů, pozorovatelů a hostů ze šestnácti zemí. Jako zástupce naší společnosti pracuje v komisi od roku 1996 ing. Marie Hosnedlová.

DP-K: Loňské podzimní zasedání Komise pro dopravu a město se uskutečnilo na sklonku srpna ve vodou poničené Praze. Jak hodnotili jeho účastníci činnost naší společnosti v této mimořádné situaci?

Zasedání bylo připravované dlouho dopředu a když se náhle v pražských ulicích objevila voda, velmi jsem váhala, zda od jeho pořádání neodstoupit. Zasedání nakonec proběhlo podle plánu a jeho účastníci hodnotili reakci našeho podniku v krizové situaci jako skutečně profesionální. Měla jsem poté i možnost o pražské po-



Bezkontaktní čipové karty typu Octopus v Hong Kongu.

vodní a souvisejících dopravních opatřeních publikovat článek v časopise Public Transport International. Naše řešení povodní se tak může stát inspirací pro všechny členy UITP, kteří se někdy v podobné situaci objeví. A právě toto předávání zkušeností je smyslem fungování komise. Nejde o soutěžení, ale o kooperaci, jejímž cílem je zlepšovat dopravu a život ve městech. Všichni se snažíme aplikovat to, co se jinde osvědčilo.

DP-K: Jaká jsou aktuální témata, jimž vaše komise věnuje pozornost?

Tato témata vycházejí z celkového zaměření komise, jejímž stěžejním úkolem je plánování měst a regionů a jejich rozvoje ve vazbě na veřejnou dopravu. V poslední době jsme se zabývali například vyhrázkováním jízdních pruhů pro autobusy nebo obsluhou nákupních a zábavních center veřejnou dopravou, vydali jsme rovněž prakticky zaměřenou publikaci „Mobilita ve městě a okolí“. Nyní zpracováváme problematiku telematiky ve veřejné dopravě a také se věnujeme závažnému tématu bezpečnosti dopravy ve večerních hodinách. Této problematice bude v příštím roce věnována samostatná konference.

DP-K: Plánování měst a jejich dopravy je do značné míry záležitostí politickou. Usiluje Komise pro dopravu a město o prosazování výsledků své práce mezi evropskou politickou reprezentací?

Toto není úkolem pro komisi, která je tvořena odborníky a hodnotí záležitosti z odborného hlediska. Předseda každé z komisí je ale zároveň členem představenstva UITP, které se snaží o prosazování našich doporučení do evropské dopravní politiky.

Pátá část

UITP Commission on Information Technology and Innovation – založena v roce 1963. Dnes se na její činnosti podílí 23 členů a 3 pozorovatelé z patnácti zemí. Od května loňského roku je členem této komise zástupce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Jan Pastrnek.

DP-K: Máte za sebou první rok práce v komisi zabývající se sférou, pro niž je charakteristický bouřlivý rozvoj. Jaké téma zaměstnává její členy nejvíce?

Největší pozornost je dnes soustředěna na oblast tzv. elektronického ticketingu, tedy využití elektronických čipových bezkontaktních karet jako multifunkčních jízdních dokladů nahrazujících tradiční papírové předplatní časové jízdenky. Systémy elektronického ticketingu jsou používány již v řadě měst evropských zemí a jihovýchodní Asie, kde zažívají obrovský rozmach. Komise jako poradní orgán jednotlivé systémy analyzuje, vyhodnocuje a poskytuje podkladové materiály pro nové projekty EU v této oblasti. Jedním z cílů evropských přípravných prací je, aby jednou měl cestující jeden univerzální jízdní doklad, s nímž bude moci cestovat všemi hlavními dopravními prostředky nejen ve velkých městech své země, ale i v ostatních velkoměstech Evropské unie.

DP-K: Pro zákazníky vypadají elektronické jízdenky lákavě. Neznamená ale tento systém pro dopravce spíše přítěž a příliš vysoké finanční zatížení?

Z elektronického ticketingu neprofitují pouze cestující, ale samozřejmě i dopravci. Díky těmto elektronickým systémům mohou například dynamicky upravovat cenovou nabídku až na úroveň nazývanou „best price“, neboť přesně vědí, kolik zákazník nejede za dané období a jak jsou zatěžovány jednotlivé spoje z hlediska přepravy. Provozované systémy i studie prokazují snížení nákladů přepravců, zlepšení konkurenceschopnosti MHD vůči individuální dopravě a zvýšení počtu stálých pasažérů. Je ale pravda, že problém nasazení elektronického ticketingu není dnes již ani tak technického jako spíše finančního rázu. Připravují se i další způsoby využití moderních informačních technologií – ve Skandinávii již provozují ve spolupráci s mobilními operátory tzv. virtuální jízdenky, tedy jízdenky pro jednotlivou jízdu, které mají podobu SMS zprávy a cestující si je „kupují“ prostřednictvím svého mobilního telefonu.

DP-K: Pražané si zřejmě na elektronické jízdenky budou muset ještě nějakou chvíli počkat...

Patrně ano, oproti jiným velkoměstům jsou náročnost a rozsah takového řešení v Praze obrovské a bude nutné vykonat nejdříve řadu přípravných kroků nejenom v technologické, ale zejména v legislativní a daňové oblasti. Přesto vidím takové řešení optimisticky. Praze může být vzorem evropský projekt sdružení „CALYPSO Networks“, který je dnes rutinně používán nebo připravován ve více než 38 velkých městech. V oblasti elektronického ticketingu probíhají v Evropě i další IT projekty, které jsou dnes již většinou ve fázích zkoušek a testů. O to důležitější je práce komise jako platformy pro výměnu zkušeností, informací a představování nových trendů v této oblasti. Velmi významné jsou zde i další současné informační technologie, které dopravci běžně využívají – internet pro on-line přímé prodeje a on-line informační systémy pro cestující a v neposlední řadě nová řešení zabezpečovacích systémů dopravních prostředků a přepravních prostorů.

Šestá část

UITP European Union Committee – založen v roce 1968. V současné době sdružuje 38 členů a 6 pozorovatelů z dvaadvaceti evropských zemí. Jako pozorovatel naší společnosti se od roku 1998 účastní práce výboru ing. Zdeněk Došek.

DP-K: Jaké je hlavní poslání Výboru pro Evropskou unii?

Nejdůležitějším úkolem Výboru pro EU je hájit zájmy dopravců a provozovatelů převážně městské a příměstské dopravy v institucích Evropské unie. V praxi to znamená, že výbor sleduje evropskou legislativu a poskytuje svým členům informace o vývoji této oblasti unijní politiky, která by mohla mít vliv na jejich činnost. K této politice zaujímá výbor stanoviska vyjadřující společné zájmy jeho členů. Dalšími tématy jsou výzkum a rozvoj, energie a životní prostředí a sociální dialog v našem sektoru dopravy. Výbor pro EU požívá v rámci UITP značné autonomie; má vlastní výkonný výbor (sekretariát) nazvaný EuroTeam, jenž se zabývá lobbiováním v evropských politických strukturách – v Evropské komisi, Radě a v Evropském parlamentu.

DP-K: V poslední době je o práci Výboru pro EU nejvíce slyšet v souvislosti s návrhem Nařízení Evropského parlamentu a Rady týkajícího se požadavků na veřejnou službu. V čem tkví závažnost tohoto dokumentu?

Toto Nařízení, jehož cílem je zajistit vyšší účinnost a lepší kvalitu služeb veřejné dopravy, by mělo vytvářet jasná pravidla pro postavení konkurence ve



Autobus Mercedes-Benz Citaro s palivovými články.

veřejné dopravě členských států EU. Unie tak reaguje na vývoj v sektoru veřejné dopravy, který se v průběhu devadesátých let minulého století začal výrazně otevírat a liberalizovat a pro který není již stávající evropský právní rámec vhodný. Dříve v Evropě platilo, že veřejnou dopravu provozovaly výhradně národní, regionální nebo místní podniky s monopolním postavením na uzavřeném trhu. Vedle strategie uzavřeného trhu, kdy jsou provozovatelé chráněni výhradními právy a nejsou vystaveni konkurenci, jsou ale dnes v zemích EU užívány také strategie deregulace (nejsou žádná výhradní práva) a regulované konkurence (výhradní práva platí během stanoveného období a jsou udělována cestou výběrových řízení).

DP-K: Ke kterým z trojice zmiňovaných strategií se přiklání návrh Nařízení Evropského parlamentu a Rady?

Jde zatím skutečně pouze o návrh, navíc návrh, který v posledních dvou letech doznal značných změn a diskuse kolem něj není stále uzavřena. Je však zřejmé, že evropské instituce se přiklání ke strategii regulované konkurence (kontrolované soutěže), vyjma těch odvětví veřejné dopravy, kde jsou provozovány velké a složité systémy s vysokými bezpečnostními standardy. Hlavním argumentem je skutečnost, že oproti uzavřenému trhu vede regulovaná konkurence k atraktivnějším službám za nižší ceny (deregulované služby jsou sice ještě lacinější, ale zřetelně horší z hlediska atraktivity veřejné dopravy). Tento argument ale některé svazy a dopravci zpochybňují a zasazují se o to, aby kompetentní úřady měly možnost volby mezi přidělováním provozování veřejné dopravy prostřednictvím výběrových řízení a jejím zajišťováním přímo vlastními provozovateli (tzv. podmíněná vlastní produkce). V současné době se hledá kompromisní řešení, nicméně je evidentní, že veřejná doprava se stává konkurenčním prostředím a nároky na kvalitu služeb evropských dopravců se budou nadále zvyšovat.

Marek Šebeš

Ilustrační foto: Archiv DP

Touto větou začíná nový dokument „Focus“ z dubna 2003, přinášející oficiální stanovisko UITP k financování provozu veřejné dopravy.

DP-KONTAKT otiskuje významnou část tohoto stanoviska k otázce, jež je alfou a omegou pro každého provozovatele veřejné dopravy, stejně tak jako pro jeho nadřízené orgány. Dokument poukazuje na existující širokou škálu možných zdrojů financování. Přináší rovněž nový úhel pohledu na tzv. dotace, které by dle doporučení Mezinárodního svazu veřejné dopravy měly být posuzovány a kalkulovány jako platby za poskytované služby, za které by měl být dopravce plně odměněn, aby splnil stanovené cíle politiky...

Potřeba dalšího rozvoje veřejné dopravy je spojena s otázkami financování dopravní infrastruktury. Na toto téma otiskujeme přehled z pera ing. Miroslava Pence, který byl předmětem jeho prezentace na česko-německé konferenci na počátku června letošního



Foto: Petr Malík

roku v Liberci. Vysoký potenciál uváděných zdrojů dokreslují příklady, jakým byla informace o Madridu, ve kterém značná část rozvoje metra v posledních letech – MetroSur a prodloužení linky 8 na letiště – byla financována z 87% z evropských fondů.

Článek přinášející informace zásadní důležitosti vychází z budapeštského semináře UITP z počátku března tohoto roku na téma „Jak vytvářet úspěšné projekty mobility financování ze strukturálních fondů?“ a autor je doplnil rešeršemi z dalších zdrojů. -zded-

Financování provozu

Financování provozu veřejné dopravy je obecně založeno na kombinaci:

- tržeb z jízdného,
- dalších komerčních příjmů (reklama, pronájem majetku a podobně),
- specifických kompenzací za koncesionářské jízdné a sociální/regionální závazky a
- jakékoli další odměny požadované od veřejné autority, aby bylo možné zajistit dosažení požadovaných úrovních služby.

Financování provozu (a bez investic) veřejné dopravy obecně nemůže být plně kryto tržbami z jízdného. Výše výdajů na veřejnou dopravu pokrytá tržbami z jízdného se může lišit podle konkrétní situace, případ od případu. Totéž platí pro obsah výdajů, který je účtován provozujícím společností v závislosti například na tom, zda dopravce vlastní či nevlastní infrastrukturu, na odpisových metodách, alokaci finančních nákladů, zda jsou poplatky použity na využití takového majetku jako jsou autobusová nádraží. Výsledkem jsou rozsáhlé rozdíly v požadavcích na veřejné financování a formu veřejného financování.

Skutečnost, že je nezbytná finanční pomoc k vyplnění mezery mezi příjmem z jízdného a náklady na provoz, sama o sobě neznamená, že společnost je neefektivní nebo nerentabilní. Pouze odráží skutečnost, že úrovně jízdného a služeb jsou stanoveny se zohledněním cílů konkrétní politiky. Vlády, místní autority a další orgány, včetně soukromého sektoru, tedy poskytují finance veřejné dopravě z ekonomických, sociálních, dopravních a ekologických důvodů.

Účelem tohoto dokumentu je nastínit různé formy, které může externí financování mít, posoudit opatření

nutná k zajištění dosažení maximálního přínosu z takového financování a dát doporučení ohledně budoucí politiky financování.

Důvody pro doplňkové financování provozu

Provozní podpora může být určena k umožnění vyšších úrovních služby nebo specifických doplňkových služeb (noční provoz, služby pro tělesně postižené osoby, služby ve venkovských oblastech a další) a/nebo nižšího jízdného, než by bylo jinak možné.

Taková opatření mohou mít za cíl:

a. obnovit konkurenční rovnováhu mezi veřejnou dopravou a osobní automobilovou dopravou (bezplatné používání silniční sítě, externí náklady) a tím podpořit posun poptávky směrem od osobních automobilů;

b. umožnit přístup k důležitým službám (nakupování, vzdělávání, zdravotnictví a další) pro ty občany, kteří nemají přístup k automobilu. To zahrnuje koncesionářské cestování, buď zdarma nebo se slevou, pro určité skupiny osob jako jsou starší lidé, osoby s fyzickým handicapem nebo poruchami učení a děti.

Alternativní zdroje financování

Alternativy k přímému financování uživatelem lze posuzovat v rámci tří tematických okruhů:

■ **Platí znečišťovatel ovdušit:** ti, kteří způsobují problém, kompenzují náklady vznikající společnosti. Uhrazená kompenzace může být potom použita na financování alternativních, méně ekologicky škodlivých forem dopravy – například využití výnosů z německé daně z minerálních olejů (Mineralölsteuer) k financování veřejné dopravy, ekologické daně z užívání a vlastnictví automobilů a parkovacích poplatků (pokud jsou použity k financování veřejné dopravy).

■ **Platí ten, kdo profituje z veřejné dopravy:** ti, kteří mají prospěch ze služby, hradí její náklady. Jak zaměstnavatelé, tak maloobchodníci profitují z poskytování služeb veřejné dopravy, které jim dávají přístup k širšímu trhu práce, respektive maloobchodním trhům. Francouzská dopravní daň (Versement Transport) požaduje na zaměstnavatelích s více než devíti zaměstnanci, aby přispěli na investice do veřejné dopravy a na provoz veřejné dopravy (a navíc v oblasti Paříže také hradí zaměstnancům polovinu ceny dlouhodobých jízdenek MHD). V Hong-Kongu je výstavba nové infrastruktury metra částečně financována z nájemného a prodejní hodnoty nemovitostí postavených v blízkosti stanic metra.

■ **Platí obecná veřejnost:** prostřednictvím státního a lokálního zdanění, ať je či není uživatelem veřejné dopravy. To je běžně základní zdroj externího financování.

V rámci těchto obecných mechanismů lze identifikovat širokou škálu možných zdrojů financování. Centrální, regionální a lokální vlády mohou být všechny zapojené do financování veřejné dopravy. Každá země má tendenci mít své specifické granty a fondy.

V praxi může financování veřejné dopravy zahrnovat kombinaci mechanismů. Jedině tak lze „získat“ přínosy pro další strany prostřednictvím daňových opatření (například Versement Transport). Programy platby mýtného za užívání komunikací mohou obsahovat prvky principů „Platí znečišťovatel“ a „Platí ten, kdo profituje z veřejné dopravy“. Vozidla způsobující kongesci pla-

„Financování veřejné dopravy lze posuzovat na základě dvou širokých témat: na jedné straně financování infrastruktury a na druhé straně financování provozu“.

ti poplatků za užívání komunikací. Také tím získávají přínos z méně zatížených komunikací. Výnosy z mýtného mohou ve zvýšené míře zajistit zdroj příjmů pro investice do dopravy. Také nabízejí přínos tím, že jsou „hnacím“ opatřením pomáhajícím povzbudit přesun v dělbě přepravní práce směrem k veřejné dopravě, a tím zvýšit příjmy z jízdného veřejné dopravy.

Maximalizování hodnoty z externího financování

Základním zřetelem autorit a dopravců musí být snaha zajistit, aby externí financování bylo využito k maximálnímu efektu.

Musí být zavedeny přesně definované a chápané struktury pro platbu a příjem finanční podpory.

Hlavní základní principy jsou:

■ Pokud k nákladům dochází z politických důvodů, jako jsou vyšší úrovně služby nebo nižší výše jízdného, než by bylo běžně odůvodněno na výhradně komerční bázi, musí ti, kteří jsou odpovědní za tyto náklady, převzít odpovědnost za jejich platbu.

■ Takzvané dotace by měly být tedy posuzovány a kalkulovány jako platby za poskytované služby, za které by měl být dopravce plně odměněn, aby splnil stanovené cíle politiky do té míry, aby zahrnovaly výdaje a riziko mimo to, co může být financováno z příjmů z jízdného. To zahrnuje odměnu požadovanou k motivování poskytovatele služby a umožnění odpovídající investice.

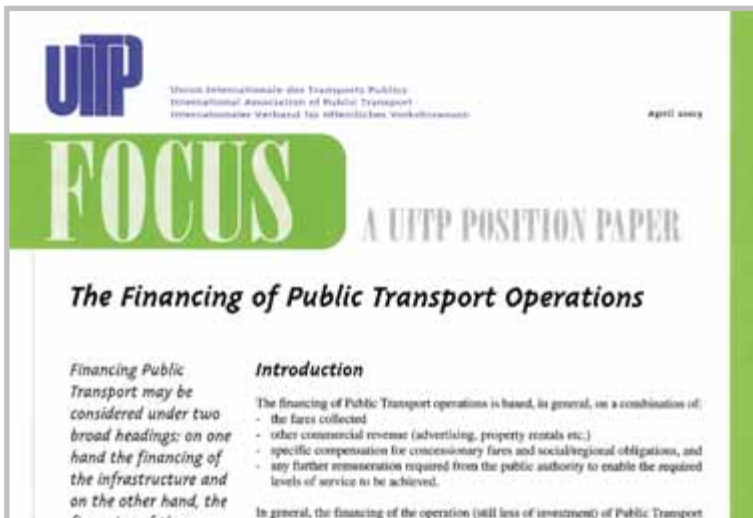
■ Úrovně financování musí být předem dohodnuty mezi autoritami a dopravci. To je mnohem lepší než situace, kdy dochází k neplánovaným deficitům, a tyto deficity jsou příležitostně odepisovány.

■ Využívání smluv na poskytování služby, které jasně definují povinnosti každé strany. Tyto smlouvy by měly počítat s inflací a specifikovat, že dopravci mohou být kompenzováni za oprávněná zvýšení cen – například zvýšení cen pohonných hmot nebo mzdových nákladů, které nebylo možné přiměřeně předem odhadnout, a další velká nepředvídatelná zvýšení nákladů, které nemůže dopravce nijak ovlivnit. To pomůže vyhnout se neplánovaným zvýšením jízdného nebo deficitům či snížením kvality služby.

■ Takové smlouvy by měly obsahovat finanční stimuly formou bonusu/penále, aby zajistily pobídku ke zvýšení počtu cestujících a kvality poskytované služby. Touto cestou jsou dopravci povzbuzováni k nabízení lepší služby za nejnižší náklady a autority k zajištění lepších podmínek pro provoz veřejné dopravy.

■ Tam, kde se dosahují zisky a dochází k ztrátám, je potřeba dobré pochopení, i když oddělení ziskových služeb od ztrátových nesmí být na škodu cílům politiky nebo komerčním cílům.

■ Měla by být učiněna opatření umožňující jasně prokázat, že autorita dostává hodnotu za peníze. Tato opatření mohou zahrnovat benchmarking, výběrová řízení a získávání externích dodavatelů.



dopravy

Financování dopravní infrastruktury

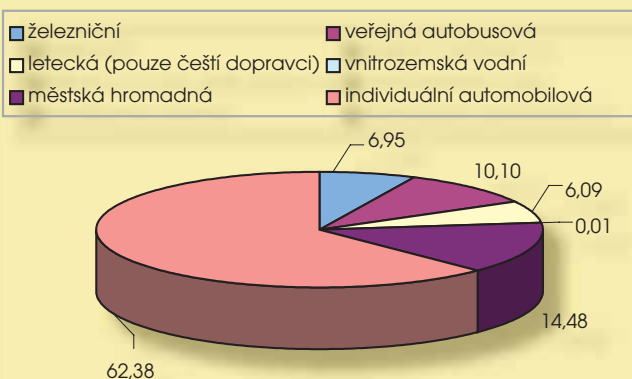
U tohoto tématu mám dojem, že se mu nevěnuje příliš velká pozornost. Jakoby možnosti financování byly předem pevně dány silně omezeným rámcem, ze kterého není úniku. Což, alespoň u menších dopravních staveb, není vůbec pravda. Od dob plánovitého hospodářství se možnosti financování dopravní infrastruktury zpočátku příliš neměnily; velké dopravní stavby celostátního významu financoval nebo na ně přispíval státní rozpočet, zatímco stavby lokálního významu financovaly městské nebo místní rozpočty. S nástupem krajského uspořádání se situace mění k lepšímu, a to



zejména vzhledem ke stavbám regionálním, které však nemají celostátní význam. Příklady rozsáhlého regionálního dopravního systému v Karlsruhe, ale i (zatím) menších regionálních systémů v Chemnitz, Zwickau, Saarbrückenu a jinde naznačují i možnosti, které nabízejí zdroje z fondů a programů rozvoje v Evropské unii. Když už jsem zmínil SRN, tak bych rád poznamenal, že zde také dochází velmi často ke sdružování investičních prostředků místních, českých a celostátních.

Přeprava osob v České republice je realizována individuální a hromadnou dopravou. Mezi hromadnou dopravu patří letecká, železniční, autobusová linková,

Přepavní výkon 2001 (mil. osobokm - údaje v %)



lodní a městská hromadná doprava. Graf přibližuje rozdělení trhu osobní dopravy podle přepravních výkonů v milionech osobokm (se zohledněním délky cesty). Z grafu vyplývá, že v roce 2001 byla městská hromadná doprava v celostátním měřítku druhým nejsilnějším druhem dopravy s celkovým podílem na trhu osobní dopravy ve výši 14,5 %. Bez zohlednění délky cesty (pouze podle počtu přepravených osob) je na trhu osobní dopravy v ČR městská hromadná doprava nejsilnější. Tomu příliš neodpovídá investiční politika státu, která je v posledních letech realizována pomocí **státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI)**. Převážnou většinu zdrojů tohoto fondu tvoří příjmy z privatizace státního majetku, v současné době jde spíše o náhodně velké finanční objemy v různých časových odstupech.

Výdaje jsou rozdělovány mezi výstavbu dálniční sítě a rozvoj ostatních silničních tahů a modernizaci páteřních železničních tratí (tzv. koridorů). V roce 2001 měl SFDI k dispozici celkem 1 359,7 milionu euro, z nichž mezi silniční a železniční infrastrukturu rozdělil celkem 1 250,7 milionu euro. Ostatní dopravní systémy musí hledat zdroje jinde.

Jednou z možností je využití již dříve zmíněných zdrojů Evropské unie. Tyto zdroje jsou vždy koncipovány pro spolufinancování, je zde proto nutná finanční účast příslušného zájemce o podporu. Protože orientace v podmínkách přidělení finančních zdrojů z jednotlivých fondů je nesnadná, klade si tento článek za cíl přispět k lepšímu celkovému přehledu o jednotlivých fondech. Článek si neklade nároky na úplnost, fondů a podpůrných programů Evropské unie je celá řada a jejich zaměření je často velmi široké.

Jedním z nejznámějších programů podpory Evropské unie je program **PHARE**. Jeho podpora pro Českou republiku činila od roku 1990 dohromady 136,2 milionu euro. Kromě již ukončených **mnohonárodních programů**, ze kterých byl v ČR financován rozvoj infrastruktury (především rekonstrukce a modernizace hraničních přechodů), rozvoj lidských zdrojů a proces harmonizace legislativy, jsou v současné době aktivní **národní programy**, jež přispívají na rozvoj silnic, rozvoj železnic a jejich integraci do evropských železničních systémů, a **programy přeshraniční spolupráce (PHARE - CBC)**, jejichž cílem je potlačení negativních vlivů hranice na životní podmínky obyvatel v pohraničních regionech. V rámci programů přeshraniční spolupráce byly budovány cyklostezky, modernizovány silnice, rozšiřována veřejná doprava a rekonstruovány železniční stanice.

Dalším z podpůrných programů je program **ISPA (Nástroj předvstupních strukturálních politik)**, který bude po vstupu do EU nahrazen fondy soudržnosti. Tento program je zaměřen na velké infrastrukturální projekty v oblasti životního prostředí a dopravy. Minimální celkové náklady projektu (nebo stejnorodé skupiny projektů) musí dosahovat 5 milionů euro. Na rozdíl od většiny ostatních programů lze financovat nejen vlastní stavbu, ale i předběžné a přípravné studie, pomoc při hodnocení výběrových řízení, řízení projektů, dozor a monitorování staveb. Pro ČR je v rámci tohoto programu k dispozici ročně 57,2 - 83,2 milionu euro.

Program **SAPARD** je specializován na rozvoj malých sídel s 3000 až 10 000 obyvateli. S jeho pomocí lze financovat rozšiřování nabídky veřejné dopravy, zavádění nových organizačních a technických systémů veřejné dopravy, rekonstrukce místních komunikací včetně silnic III. třídy a účelových komunikací, rekonstrukci a výstavbu přístupových, cyklistických a pěších cest. Tuto podporu je třeba využít jako nástroj ekonomického rozvoje, rozvoje cestovního ruchu, zlepšování životních podmínek obyvatel, případně vůbec k zajištění existence obce (v místech, kde se obce vyliňují).

Program **CIVITAS II** navazuje na CIVITAS I. Jde o skupinu drobnějších projektů v rámci tzv. šestého rámcového programu (FP 6). Nyní je zaměřen na středně velká města s počtem obyvatel do 500 000. Jeho cílem je zavádění ekologicky čistých a energeticky efektivních dopravních prostředků. Termín přihlášek projektů na nejbližší období je však již uzavřen. Pro

tento program bylo vyčleněno celkem 48 milionů euro. V rámci programu CIVITAS I (projekt TREND-SETTER) byla v Praze v oblasti dříve obtížně přístupné pro MHD zřízena linka č. 291, obsluhovaná malými městskými autobusy.

Kromě těchto podpůrných programů je možné rozvoj veřejné dopravy financovat pomocí úvěrů od **Evropské investiční banky (EIB)** nebo od **Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD)**. Tyto banky mají k dispozici specializované týmy na oblast dopravní infrastruktury. Podnikají na běžném tržním principu, v případě státních nebo obecních garancí přizpůsobu-



ji úrokovou sazbu této snížené míře rizika. V případě EIB činil objem půjček na investice do dopravy v letech 1996 - 2000 celkem 41 miliard euro.

Již velmi známou možností financování jsou **Strukturální fondy EU**. Jde o několik programů, mimo jiné určených pro rozvoj infrastruktury, průmyslu a podnikání. V této době je možné přihlašovat projekty s předpokládaným zahájením prací v letech 2004 až 2006 a s nejzazším termínem ukončení v roce 2008. Vyčleněná částka pro ČR na toto období činí 173,1 milionu euro. Podporu mohou získat pouze projekty v regionech s menším hrubým národním produktem, než je 75 % průměru EU. V takovém případě činí spoluúcast EU 75 % ceny projektu. Pokud má však současně členská země hrubý národní produkt menší než 90 % průměru EU, spoluúcast Unie na projektu činí 80 %.

Dalším, velmi významným zdrojem pomoci mohou být **Fondy soudržnosti (Cohesion Funds)**. Z nich lze mimo jiné financovat dopravní infrastrukturu a projekty podporující zdravé životní prostředí. Projekty, ucházející se o tuto podporu, musí splňovat podmínku minimálních celkových nákladů ve výši 10 milionů euro. Podporu mohou získat všechny členské země s hrubým národním produktem nižším než je 90 % průměru EU. Spoluúcast EU činí 80 až 85 % ceny projektu. Pro nejbližší období bude pro ČR k dispozici (výsledný čerpaný objem financí závisí na spoluúčasti EU pro schválené projekty) vyčleněno celkem 740,5 - 932,1 milionu euro.

Podpora a úspěch přihlášeného projektu závisí na ekonomické situaci daného regionu a na prokazatelném přínosu projektu. Za prokazatelný přínos se považuje zvýšení zaměstnanosti (jak během realizace,

20





19

tak i po dokončení projektu), kladné dopady na životní prostředí, zvýšení mobility obyvatel, zvýšení kvality života v regionu. Mezi obvyklá rozhodovací kritéria patří vnitřní míra návratnosti (IRR), která nesmí být ani příliš nízká (stavba je neefektivní), ani příliš vysoká (stavbu lze realizovat na komerční bázi), a zejména analýza zisků a nákladů (B/C). Důležitou podmínkou je nutnost zveřejnit konání výběrového řízení na vlastní stavbu v Evropském věstníku, což je ovšem nutné i při finanční pomoci v rámci snad všech programů Evropské unie. Vychází z úvahy, že jestliže občané Evropské unie tyto prostředky vynakládají, mají firmy z Evropské unie právo se účastnit výběrových řízení na takto financované stavby. EU zpravidla předpokládá spolupráci, doporučení nebo částečné rozhodování o výběru projektů na národní úrovni. V České republice se těmito záležitostmi zabývá ministerstvo pro místní

rozvoj, na jehož internetových stránkách (částečně také na internetových stránkách MD ČR) naleznete další potřebné informace. Poskytnuté finanční prostředky lze samozřejmě kombinovat s bankovními úvěry. Pokud bude využita jedna z bank, uvedených v tomto článku, lze se v případě vyřazení projektu z podpory ujmout financování pouze z vlastních zdrojů s pomocí bankovních úvěrů s tím, že vypracované podklady je možné použít pro potřeby přidělení úvěru. Výše uvedené banky nejsou samozřejmě jedinou možností, jejich výhodou je velký základní kapitál. Další možností je vyčkat na následující období a projekt přihlásit znovu.

Na závěr je třeba zdůraznit, že zaměření fondů je zpravidla obecné a často se zaměřují na životní prostředí. Z jednoho fondu, podporujícího zlepšení životního prostředí, lze financovat například rozvoj kanalizační sítě stejně dobře jako výstavbu nové tramvajové tratě.

Předkládaný projekt musí přesvědčit posuzovatele, že právě navrhovaným způsobem lze přinést danému regionu značný užitek, zlepšit životní prostředí, snížit nezaměstnanost, zvýšit mobilitu osob a zvýšit kvalitu života obyvatel vůbec. Veřejná hromadná doprava jako významný přispěvatel ke zlepšení životního prostředí měst i regionů, šetrná svými minimálními územními nároky, měrnou spotřebou energie na přepravenou osobu, jako významný urbanistický prvek kladně ovlivňující rozvoj svého bezprostředního okolí, má nejlepší předpoklady získat významnou část podpor pro svůj rozvoj. Není zpravidla dobré se omezit jen na vlastní infrastrukturní stavbu, ale doplnit ji např. pěšími a cyklistickými stezkami, zpřístupňujícími vlastní stavbu co největšímu počtu obyvatel, kvalitním informačním systémem podle potřeb lokality tak, aby došlo k celkovému zlepšení kvality života v místě a k co největšímu využití dané stavby. Je jen na dopravních podnicích a odborech dopravy jednotlivých měst (případně krajů), jakou část si díky své aktivní účasti a kvalitě předkládaných projektů „vybojují“ pro rozvoj dopravního systému svého města nebo regionu.

Text a foto: Miroslav Penc (text je volným přepisem přednášky z konference Veřejná doprava v regionech, konané 2. až 3. června 2003 v Liberci)



Je to už pět let co jsme vám na stránkách DP-KONTAKTu představili drážďanský Dopravní podnik. Od té doby jsme ještě nabídli informaci o tamním světovém hitu, nákladní tramvaji zásobující „skleněnou“ továrnu firmy Volkswagen.

Uprostřed prázdnin jsme Drážďany a jejich dopravní podnik navštívili opět. Bylo k vidění opět mnoho zajímavého a z našeho pohledu inspirativního.

Drážďanské střípky po pěti letech

kurenceschopní na trhu městské hromadné dopravy.

Navíc obě města spojuje i společná loňská zkušenost s povodní. Drážďanskou výhodou bylo, že ve městě nejedí metro. Zatopeny byly „pouze“ některé podpo-

všiml, že se do města valí voda, zavolal na energetické závody, a ty okamžitě vypnuly proud. Tramvaje zůstaly v ulicích, a tak následně došlo k jejich zatopení. Síla na odvoz zpět do zovozen nebyla...

Druhou vlnou bylo Labe, kulminující 17. srpna a poslední ráno bylo vzednutí podzemní vody, vstupující do ulic kanalizací.

Škody byly také obrovské, v přepočtu se vyšplhaly až k 2 miliardám korun. Dnes stejně jako u nás systém městské hromadné dopravy v Drážďanech spolehlivě funguje.

Chcete další paralelu? V Praze velmi často zehráme na množství prázdninových výluk, v době naší návštěvy bylo v Drážďanech šest přerušení provozu. Pět dlouhodobých a jedno čtyřdenní. Že by se zrodil náš významný konkurent v pomyslné soutěži?

Pokud jsme před pěti lety psali, že se v Drážďanech na každém kroku staví, tak se nic nezměnilo. Dříve rozestavěné je již dokončeno, ale přišly ke slovu další objekty, aby město bylo skutečnou pýchou Saska, jehož je hlavním městem.

Není žádným tajemstvím, že od devadesátých let minulého století prochází drážďanský Dopravní podnik výraznými vnitřními změnami. Stále dochází ke snižování počtu zaměstnanců. V roce 1991 měl podnik 4200 lidí a ani dnešní stav 1800 ještě není konečný. „Abychom byli konkurenceschopnými potřebujeme se dostat na počet 1650 pracovníků. Toho můžeme dosáhnout jen vyšší produktivitou,“ sdělil nejvyšší představitel podniku Frank Müller-Eberstein, velký milovník Prahy. V Drážďanech tak dochází k prodlužování týdenní pracovní doby z 38 na 40 hodin a zkrácení dovolené o jeden týden. Číslo vyvolává doslova údiv, ale podniková rada (zástupci zaměstnanců) s tvrdými a nepopulárními kroky souhlasí, což je překvapivé, ale konkurence je příliš blízko.

Stejně tvrdá opatření jsou připravována i v oblasti mezd. Zaměstnanci drážďanského Dopravního podniku mají ve srovnání s konkurencí nejvyšší hodi-



Z mnoha úhlů pohledu je pro nás město 30 kilometrů severně od našich hranic a jeho dopravní podnik zajímavé. Do začátku devadesátých let minulého století nás spojovala socialistická realita. Poté Drážďany vyrazily pod ochrannou rukou západního „bratra“ k nové současnosti, zatímco my musíme spoléhat sami na sebe. Naše cesta je klopýtavější, ale cíle máme stejné. Být kon-

Drážďany, pohled na město z vyhlídkové terasy na střeše strojovny jedné z dvou lanových drah.

vrchové měnirny. Jinak se voda na městě s proslulým Zwingerem (ani jemu se povodeň nevyhnula) podepsala hned třikrát. První vlna přišla již v noci z 12. na 13. srpna. To se rozlily říčky a potoky přicházející z Krušných hor. Průtok v nich byl až stokrát větší než za normální situace. Pokud do Drážďan pojedete přes Cínovec, při klesání si zcela jistě všimnete, co dokázal jindy neškodný potok.

Kuriózní na první vlně bylo vypnutí elektřiny. V ranních hodinách 13. srpna si vrátily na okraji města





Továrna budoucnosti, montážní závod VW v Drážďanech. Bohužel v interiéru není možné fotit, a tak jen snímek zvenčí.

nové mzdy (v některých případech až o třetinu), a tak vedení rozhodlo jednoznačně. Do roku 2008 bude v Drážďanech stejná platová úroveň jako u ostatních dopravců v regionu Horního Labe. Proto bude dalších 150 propuštěných a u zbytku zaměstnanců zůstanou platy na dnešní úrovni. U konkurence se předpokládá pozvolný nárůst mezd.

O tom, že kroky vedení jdou správným směrem, svědčí další čísla. Stoupá počet stálých zákazníků, v loňském roce vlastnilo předplatní jízdenku 87 500 ekonomicky aktivních občanů a 32 tisíc studentů. Tolik zákazníků neměla drážďanská městská hromadná doprava ani v roce 1991, kdy byla ekonomická situace ve městě a jeho okolí podstatně jiná. V současnosti se ve městě pohybuje nezaměstnanost na hranici 15 procent a v okolí dosahuje dokonce dvaceti. Nemluvě o tisících lidí, kteří se odstěhovali západním směrem za vidinou lepších podmínek.

Drážďany už jsou typickým západoevropským městem, alespoň co se týče cen jízdného. Cestu na jednotlivou jízdenku si musíte pořádně rozmyslet. Stojí jeden a půl eura (cca 45 korun), ale denní jízdenka vás přijde „jen“ na 4 eura (cca 120 korun). V celém regionu Horního Labe (od našich hranic až do Míšně či Riesy) můžete celý den jezdit za 8,50 euro, tj. 260 korun. Pokud se v Drážďanech zdržíte déle, například týden, připravte si 12 euro (cca 360 korun), pro celý region s množstvím přírodních zajímavostí to bude 40 euro.

Ptáte se, jak významné jsou tržby pro naše drážďanské kolegy? Jedna z variant odpovědi může znít, že rok od roku významnější. Na začátku devadesátých let kryly tržby necelých 20 procent nákladů, v minulém roce to bylo už 62,3 %, když ještě před pěti lety byla velkou výzvou hranice padesáti procent.

Vozový park se mění postupně. Na tramvajových kolejích spatříte ještě na Smíchově vyrobené vozy T4, ale stále více se prosazují nízkopodlažní kloubové vozy,

Informační panely ve vozidlech tvoří perfektně čitelné obrazovky počítačů.



mezi kterými je hitem 45 metrová „houseska“ s pěti dveřmi. Rovněž u autobusů je znatelný příklon k nízkopodlažnosti. O bezproblémové cestování se starají Mercedesy a Many.

V Praze si můžete v mobilním telefonu najít spojení. Napíšete nástupní a výstupní zastávku a za chvíli můžete vybírat z trojice nalezených možností. V Drážďanech máte k dispozici jinou vymoženost moderní techniky. Stojíte na zastávce a nemůžete se dočkat své linky, tak odešlete z mobilního telefonu zprávu SMS a do 15 vteřin si čtete, kdy nejbližší spoj skutečně přijede.

Každá tramvaj, ale i autobus je v celé síti, zatím pouze městské, pečlivě sledován. Dispečer na mapě města přesně vidí, kde se libovolné vozidlo pohybuje, dokonce s přesností na jednotlivé výhybky. Pokud je znázorněno v barvě červené, jede s náskokem, v zelené dodrží jízdní řád (v Drážďanech platí tolerance plus minus minuta) a žluté je zpožděno.



Nákladní tramvaj právě odjíždí z areálu „skleněné“ továrny do logistického centra v blízkosti hlavního nádraží.

Drobných inspirací jsou Drážďany plně, stačí mít oči otevřené a během krátkého pobytu získáte několik zajímavých námětů do naší činnosti.

Než město opustíme proti proudu Labe, zastavme se ještě na chvíli v budoucnosti. Netýká se přímo městské hromadné dopravy, ale to pro jednu nevaří.

Výlet do budoucnosti

Pamatujete si na závěrečnou scénu ze staršího českého filmu „Marečku, podejte mi pero“? Průměrná tuzemská továrna se změnila na závod třetího tisíciletí. V Drážďanech se do takové skutečně můžete podívat a nikoliv pouze na filmovém plátně. Není známo, jak vzdálenou budoucnost navštívíte, ale pokud vstoupíte do „skleněné“ továrny, montážního závodu firmy Volkswagen, budete si připadat jako při natáčení populárního seriálu Návštěvníci.

Zapomeňte na hluk, prach a špínu tuzemských strojírenských firem. Budete si přidat jako v hale právě otevřeného nákupního centra, kde může okamžitě začít prestižní módní přehlídka či setkání předních světových státníků. Návštěvníkům je přístupná hala, kde se konala divadelní představení nebo ve třetím (nejvyšším) patře můžete zasednout do kruhové zasedací místnosti, kde své diskusní pořady natáčela stanice ZDF (druhý kanál německé veřejnoprávní televize).

Z nejvyššího patra máte přehled po celém závodě, kde místo pracovníků ve špinavých montérkách uvidíte montéry ve sněhobílých kombinézách s rukavicemi stejné barvy. Podlahy jsou ve všech patrech parketové, stejně tak i pohyblivý pás, na kterém jedou různé vy-

strojené automobily. Vozíky s materiálem se pohybují bez dotyku lidské ruky, neboť v podlaze je na 24 tisíc magnetů, které pohyb zásobovačů řídí.

Některá stanoviště jsou už plně automatická, roboty pracují naprosto automaticky a samozřejmě. Lidé jen kontrolují, při pomýšlení na další vývoj mrazí v zádech... Z návštěvnické haly můžete část výrobního procesu vidět, neboť všechny provozy jsou prosklené.

Dispečink městské hromadné dopravy v Drážďanech, i ten může být pro nás inspirací.



Ani administrativní veřejné kontrole nevyhne, i její kanceláře mají skleněné stěny.

Právě tuto továrnu obsluhuje ve čtyřicetiminutovém intervalu drážďanská specialita, nákladní tramvaj v blankytně modrých barvách.

Drážďanské novinky a změny sledoval Petr Malík

Jak jistě cestující veřejnost zaregistrovala, v Praze probíhá průběžně obnova i nová výstavba čekáren na autobusových zastávkách MHD. Největší podíl na výstavbě má firma JC Decaux, se kterou má hlavní město exkluzivní smlouvu. V okrajových částech Prahy zajišťuje výstavbu Dopravní podnik z vlastních prostředků. Jedná se o dva typy čekáren. Jednak o starší typ z ocelových profilů natřených na černo a se zasklením drátosklem a jednak o novější typ, který má ocelovou konstrukci také z ocelových profilů, ale již povrchově upravených, s výplněmi z kaleného skla a se zastřešením z akrylátových oblouků. Čekárny jsou montovány z modulů po 1,5 metrech podle velikosti místa a počtu čekajících cestujících.

Čekárny lze stavět jednak jako pevné, založené na patkách, anebo jako přenosné v délce 3 nebo

Čekárny na autobusových zastávkách MHD

4,5 metru, smontované na základovém panelu, které se celé vyrobí v dílně a po odvozu na místo se přímo osadí na upravený terén. Jejich výhodou spočívá v tom, že je lze kdykoliv v případě nutnosti opět naložit na valník a odvézt. Firma, která pro Dopravní podnik tyto čekárny vyrábí a montuje, si dokáže poradit i ve velmi složitých podmínkách, o čemž svědčí třímodulová přenosná varianta čekárny, která byla například použita v autobusové zastávce Rtyňská, kde jedna čekárna je dokonce z důvodů velkého výškového rozdílu terénu postavena na ocelové konstrukci (viz foto).

V letošním roce bylo zatím vyrobeno 17 čekáren v obou variantách a do konce roku bude vyrobeno a osazeno ještě deset dalších.

Vzhledem k tomu, že jsou čekárny na autobusových zastávkách plánovány a stavěny zejména na základě požadavků Úřadu městských částí, požádal Dopravní podnik v loňském roce všechny pražské městské části o jejich požadavky na příštích přibližně 7 let. Dopravní podnik tak získal

hrubou představu o tom, kolik a hlavně kde bude třeba v příštích letech vystavět nebo rekonstruovat další čekárny. Celkově se jedná o 331 čekáren, z toho bude 189 nových a 138 se rekonstruuje nebo vymění. S ohledem na finanční možnosti Dopravního podniku, kdy je možno ročně realizovat přibližně 20 čekáren, budou z uvedených požadavků v nejbližších letech vybudovány novými čekárnami jen ty nejnáléhavější lokality.

Jiří Schwarzer, technický úsek ředitelství

Foto: o. z. Autobusy



Péče o autobusové zastávky není právě jednoduchá

Oddělení zastávkové péče zajišťuje svojí činností dobrý stav zastávkového zařízení na území hl. m. Prahy. Zastávkovým zařízením se rozumí označnický zastávek a případně přístřešky pro cestující. Zastávková péče nepečuje o atypické přístřešky, vybudované v minulosti jednotlivými městskými částmi, dále pak o přístřešky typu Dambach a JC Decaux, kde si zajišťuje péči sama firma JC Decaux. Označnický zastávek, které jsou tvořeny z převážně části dvojími sloupky typ TSK, dále jednotčými sloupky a konzolami na přístřešku nebo sloupu veřejného osvětlení, je po Praze přibližně 2 500 kusů, přístřešků celkem 1 200, z nichž zhruba 850 je v péči o. z. Autobusy. Péče o označnický spočívá v udržování jejich čistoty, zejména pak čitelnosti informačních prvků a vyprazdňování odpadkových košů, kterými jsou povinně vybaveny. Aktuálnost informačních prvků je v náplni jiného oddělení o. z. Autobusy. Vyprazdňování odpadkových košů, stejně jako ostatní úklidové práce, je smluvně zajištěno u dvou firem, které mají Prahu rozdělenou podle obvodů. Průběhem doby byl na základě empirie vypracován harmonogram četnosti vyvážení jednotlivých lokalit

podle potřeby, takže například terminály metra jsou vyváženy i několikrát denně. Naopak jsou některé lokality, kde jsou koše vyprazdňovány toliko každý druhý i třetí den.

Povinnost umístit odpadkový koš do zastávkového sloupku vyplývá z povinnosti organizace likvidovat odpad, vzniklý vlastním provozem, tedy zejména jízdny, drobný odpad pro cestující a další. Vyskytují se ovšem četné případy, kdy jsou do košů odkládány tašky s domovním odpadem, odpady ze zahrádek i jiné. Jako perličku můžeme uvést případ, kdy občan doslova obložil poblíž svého bydliště koš v přístřešku, vlastně naplnil celý kout přístřešku, jakými domácí archívem korespondence včetně obálek s adresou. Pak se nelze divit, že pracovníci úklidové firmy řešili celou věc řeckně radikálně – vysypali „archív“ do zahrádky podle adresy na obálkách.

Leč zpět k vážnému tématu. Dalším objektem péče předmětného oddělení jsou přístřešky, a to jejich mytí a zasklívání a vyprazdňování košů tam umístěných. Mytí se provádí 1x měsíčně přístrojem WAP a byla by to bezproblémová činnost, nebýt nepovolené inzerce,

kdy jsou různé plakáty přilepeny vodou nerozpustným lepidlem. Vyprazdňování košů probíhá stejně jako u označnických zastávek. Finančně nejnáročnější je pak doplňování neustále vytluokaných výplní z drátoskla, které se provádí periodicky přibližně 2x měsíčně, jak je dodavatelská firma schopná objet území Prahy.

Vzhledem k finanční situaci v Dopravním podniku, kdy byly začátkem 2. čtvrtletí omezeny fondy na údržbu v celém o. z. Autobusy, se toto dotklo opatření snížením rozpočtu i Zastávkové péče. Z toho důvodu byly pozastaveny některé činnosti Zastávkové péče, jako je mytí a zasklívání přístřešků a u zastávek, kde je koš umístěn na zastávkovém sloupku, byly koše z přístřešků odstraněny. Dále byla toliko činěna opatření k zabezpečení proti zraněním cestujících zbytky skla a zajištěn odvoz střepů. Vzhledem k neutěšenému stavu přístřešků a z něj vyplývajících stížností občanů i městských částí bylo rozhodnuto k 1. srpnu obnovit činnost Zastávkové péče v plném rozsahu s tím, že odpadkové koše se do přístřešků vrátily k 1. září.

Za technický úsek o. z. Autobusy zpracoval Richard Kukla

Foto: Petr Malík



Kolik nás je?

Pro každou firmu jsou zaměstnanci tím nejcennějším, čím disponuje. Zaměstnanci – lidské zdroje – jsou nepostradatelní pro fungování a pro úspěch kterékoliv organizace. Naši zaměstnanci navíc podstatně ovlivňují chod našeho hlavního města a jejich pracovní výkony a chování vůči cestujícím působí denně na pohodu Pražanů.

V akciové společnosti je zaměstnáno okolo třinácti tisíc zaměstnanců. Počet a skladba zaměstnanců na jednotlivých odštěpných závodech vychází především z potřeb k zabezpečení úkolů městské hromadné dopravy. Nejsou to jenom řidiči povrchové dopravy a strojvedoucí metra, jejichž počet roste s rozvojem této dopravy, ale i provozní a obslužní zaměstnanci (opraváři, údržbáři, provozní dělníci). V kategorii technickohospodářských pracovníků (THP) pak zejména mistři, dispečeri a dal-

ší provozní zaměstnanci a v rámci ředitelství pak i 132 přepravních kontrolorů.

Pro vaši informaci předkládáme situaci v zaměstnanosti za první pololetí letošního roku uvedenou v tabulce.

Profesní kategorie	M	ED	A	Ř	Celkem
Dělníci	2 130	1 716	947	31	4 824
THP	1 363	780	593	529	3 265
POP	648	1 520	2 747	15	4 930
Celkem	4 141	4 016	4 287	575	13 019
Z toho řidiči MHD	472	1 269	2 389		4 130

Personální úsek ředitelství

Vážená redakce,

rád bych reagoval na článek z červencového čísla DP-KONTAKTu, který byl otištěn na poslední straně v rubrice „Vlastníma očima“ pod názvem „Příklady“. V posledním odstavci je popsán zážitek, kdy do autobusu nastoupila slečna se zmrzlinou v ruce a v zápětí byla vyzvána řidičem k výstupu z vozidla. V tomto případě vše dopadlo tak, jak bychom si asi všichni představovali – slečna situaci pochopila a opravdu vystoupila. Takto ovšem končí bohužel jen zlomek všech přestupků. V drtivě většině případů pouhé připomenutí přepravního řádu nepomůže. Kladu proto řečnickou otázku: „Jak se tedy zachovat?“

Předem bych rád ještě podotknul, že za neuposlechnutím cestujících vždy nemusí být „nevhodné chování provozních zaměstnanců“, jak by se zřejmě nabízel. Tato varianta je z jiného soudku a svědomí nechť zpytuje každý sám. Mám ovšem na mysli případ, kdy provozní zaměstnanec zjistí přestupek proti přepravnímu řádu a v dobrém úmyslu, v souladu se svými pravomocemi a povinnostmi, jde sjednat nápravu. Podívejme se na konkrétní situaci, například z metra (podobně ovšem bohužel zažíváme ve všech vozidlech MHD a je jich početně mnoho...):

Strojvedoucí metra zastaví ve stanici a otevře dveře pro výstup a nástup cestujících. Při jejich „odbavování“ si všimne, že do prvního (!) dveří nastoupí muž a žena se psem. Oba drží v ruce zmrzlinu, pes nemá košík, a tak následuje klasický scénář: „Dobrý den, nezlobte se prosím, musím Vás ale upozornit na přepravní řád, ve kterém je napsáno, že ve vozidlech MHD je konzumace potravin zakázána, navíc přeškrtnutá zmrzlina je zvlášť vyznačena speciálním piktogramem u vstupů do metra a dále pes musí mít v celém přepravním prostoru nasazen košík“. Žena na to: „My ale máme košík, v tašce!“ „Tak ho prosím nasadte psovi na čumák, jinak si budete muset

bohužel vystoupit.“ Muž do toho vstoupí: „Do toho ti nic není, seš tu vod toho abys řídil a neotpravoval!“ Ostatní cestující se tváří zcela nezúčastněně, maximálně mlčky přihlížejí. V tuto chvíli ale měla souprava již odjíždět do další stanice, a tak strojvedoucí nemá na výběr – ti dva evidentně nevystoupí. Co teď? Mlčky se vrátí do kabiny a pokračuje dál, aby si na konečné ještě vyslechl několik urážek na svůj účet. No jistě, jak by ne, vždyť ti dva se přepravili, kam potřebovali, tak už si troufají...

Jak byste řešili situaci vy na jeho místě? Napovím. Můžete zavolat pomocí vysílačky vlakového dispečera a vyžádat si policii. Čekat na ni ovšem nemůžete – metro musí jezdit, nikoliv stát a navíc ostatní cestující spěchají a čas je pro ně v tuto chvíli přednější, než myslit na nebezpečí představující kousnutí psem. Zvlášť jednali se o malého „hafička“ – nikomu totiž nevyšvětlíte, že přirozená obrana psa, pokud mu třeba někdo šlápe na packu, nebo se jen prostě cítí ohrožen či podrážděn (a to psi v metru obvykle jsou), je kousnutí. On neumí mluvit, a tak nemůže někomu vynadat, jako člověk. Na místě není ani to, když majitel tvrdí, že jeho mazlíček „...je přeci hodňounkej!“ – i malinký psík může vážně poranit třeba dítě.

Vraťme se ale zpět k myšlence. Čekat na příchod policie tedy nelze a hlídka v této situaci potkáte nejspíš náhodou. Když však budete pokračovat v jízdě, ti, co spěchají, jsou spokojeni, ti, co žádají pořádek, se obrátí proti vám – a nedej bože, aby se něco přihodilo...

Provoz jste tedy zachránili, předpisy už ale skrípou. Nemá cenu ani přivolávat policii s tím, že by se dostavila cestou v jiné stanici. Provinilec často vystoupí dřív, než hlídka dorazí a nepřál bych vám zažít ty vyčítavé pohledy – kvůli vám jeli zbytečně – a co když se někde stalo něco vážnějšího, než je zrovna porušení přepravního řádu...

Samotnou kapitolou, i když velmi podobnou, je přeprava jízdních kol. Ta se směřuje přepravovat jen v metru na zadní plošnině posledního vozu. Spousta cyklistů si přepravní řád špatně vykládá a chtějí kola přepravovat i na přední plošnině – přeci plošina, jako plošina – a navíc je v rekonstruovaných soupravách každá označena piktogramem symbolizujícím kolo. Neuvědomují si však, že v konkrétních případech potřebuje mít strojvedoucí volný přístup z kabiny přímo do prostoru pro cestující a lézt v přeplněném voze navíc přes kola je vskutku dobrodružné – o bezpečnosti ani nemluvě. Když si navíc uvědomíme, že jedna souprava smí přepravovat celkem jen dvě kola a nesmí být současně přepravována s dětským kočárkem, ani se nedivím, že se tak děje často. Na prázdnou ploštinu by totiž cyklisté mohli čekat celý den, obzvláště pak v létě. Zde bych rád učinil menší návrh: Co třeba vypravovat v sezóně alespoň o víkendech posilovou soupravu, která by jezdila na krátký interval za předchozím spojem a přepravovala by zejména cyklisty. Potom by v ostatních soupravách stačilo ponechat současný stav – maximálně 2 kola na zadní plošnině posledního vozu.

Co říci na závěr? Pokud se přesně nestanoví, jak v uvedených situacích postupovat, bude špatné jakékoli řešení – vždy jen záleží, z čí pozice se na věc díváme. V tomto případě se ale prosím nedivte, že většina provozních zaměstnanců v uvedených situacích raději dělá, že nic nevidí. Snaha sjednat nápravu obvykle končí jen jako laciná atrakce zúčastněnému obecnstvu – není totiž dostatek pravomocí. Samozřejmě jen do okamžiku, než se něco přihodí – ať už by se třeba jednalo o kousnutí psem, nebo „jen“ o znečištění vozidla. Mrzí mě však, že za neřešením problému většina lidí vidí pouze laxnost nás, provozních zaměstnanců. Nezbyvá mi tedy než doufat, že po přečtení tohoto článku se alespoň budete umět dívat na zmíněný problém z jiného úhlu.

Tomáš Blajda, o. z. Metro, provoz 11 173

Malá sázka o velké pivo

Přečetl jsem si článek „Nepřesnosti v tisku“ v červencovém čísle DP-KONTAKTu z letošního roku podepsaný personálním ředitelem ED ing. Ďurišem – zvedl jsem telefon a požádal pana inženýra o rozhovor. Jsem jedním z těch, kdo se podíleli na přípravě Zpravodaje FRT č. 2 a odtud byly údaje pro kritizovaný článek (*Haló novin*) převzaty. Protože jsme vycházeli z materiálů poskytnutých nám právě ing. Ďurišem, a protože jsem si nebyl vědom toho, že bychom kdekoli kolokolí zkruslili nebo pozmenili, požádal jsem pana inženýra, aby mi vysvětlil, kde jsme se zmýlili, kde jsou ty *tendenční nebo přímo nepravdivé údaje* a co která čísla doopravdy znamenají. Ten rozhovor se uskutečnil – z plánované dvacetiminutovky se stala dvouhodinová debata. Pan personální ředitel mi vyložil, oč jsem ho požádal, vyslechl si i můj názor a v mnohém se mnou souhlasil. Je jenom škoda, že se s ostatními zaměstnanci DP o svůj náhled na věc nemohu stejně jako ing. Ďuriš prostřednictvím podnikového časopisu podělit i já, posteskli jsem si. *Proč ne?* Zareagoval personální ředitel. Protože můj článek DP-KONTAKT nikdy neotiskne. *Otiskne*, tvrdí ing. Ďuriš, *vsadte se!*

A tak jsme skončili. Sázkou – o pivo. Čtete-li tyto řádky, potom jsem prohrál.

O nepřesnostech v tisku, o kolektivních smlouvách i o Federaci řidičů tramvajů, většinových odborech a o vedení Dopravního podniku

Pokud se sociálních nákladů týče – a my jsme si s panem personálním ředitelem vyjasnili, co jaká položka a co jaké číslo znamená – shodli jsme se, že celá záležitost je pouze hra s čísly. Záleží pouze na tom, z jakého pohledu se na tuto problematiku podíváme.

Jenomže problém je jinde a pan personální ředitel od něj ve svém příspěvku úspěšně utíká. Hovoří-li o **určitých diferencích** mezi odšedpnými závody a ředitelstvím, je třeba říci, že ony difference nejsou určité, ale dramaticky rozdílné. Použijme tedy ta *správná* čísla a pro lepší orientaci je přepočteme na procenta:

	Sociální náklady na 1 zaměstnance	To je (v %)	Rozdíl (v %)
Ředitelství	6 561,- Kč	100	-
Metro	5 125,- Kč	78,1	21,9
Autobusy	4 690,- Kč	71,4	28,6
Elektrické dráhy	4 150,- Kč	63,2	36,8

Problém, jak je zřejmé, není v nepřesných číslech, ale v **určitých diferencích**. Mezi ředitelstvím a o. z. Elektrické dráhy totiž dosahují téměř 40 %!

Totéž platí i o vitamínech a příspěvcích na dovolenou pro ředitelství, o 250,- Kč pro metro – ing. Ďuriš vidí problém v otištění těchto informací v tisku; skutečným problémem ale je, že ředitelství má kolektivní smlouvu jako bohatá, prosperující firma a odšedpný závod Elektrické dráhy se jeví jako nuzná společnost těsně před vyhlášením konkurzu. Jenomže tohle všechno existuje v rámci jedné akciové společnosti! Kde se takové rozdíly vzaly? Jak je možné, že podnik určitá zvýhodnění jedněm zaměstnancům poskytuje a jiným nikoli?

Existují dva důvody (a velmi úzce spolu souvisí) – zatímco ředitelství má rádodajné šéfy, tak vedení Elektrických drah na svých lidech skrblí. Za další je pan Stecher jako odborář pravděpodobně kadet, Šindelář je drobet slabší, Havrlík je nový – počkejme rok, dva, co z toho bude (ale přebral tu příčku nad tramvajáky) a konečně Ježkovi lidé hynou v křečích.

A víze budoucnosti? Půjdem-li takto dále, budou mít zaměstnanci ředitelství o týden dodatkové dovolené víc než ostatní, k tomu stravenky za 120,- Kč a na penzijní připojištění dostanou trojnásobek toho, co tramvaják nebo autobusák.

To jsou orgie naturalních i finančních někohozvyhodnění – a neexistuje pro ně opora ani v zákoníku práce a nekorespondují ani s legislativou Evropské unie.

Na tom všem jsme se s Ing. Ďurišem shodli.

Na dinosaury rozdíly v čerpání sociálních nákladů, na mamutí rozdíly v kolektivních smlouvách FRT

poukazuje od začátku své existence. Donedávna nám vedení podniku tvrdilo, že vše je rozdělováno spravedlivě. Dnes je možná ochotno jednat o napravení špatně nastaveného systému.

Cesta je, myslím si, velmi jednoduchá: rozdíly v čerpání sociálních nákladů v řádu několika málo procent a nikoli jejich desítek a jediná kolektivní smlouva, stejná pro všechny zaměstnance Dopravního podniku.

Vyčítá-li pan personální ředitel federaci, že vnitřní problémy Dopravního podniku řeší v tisku, měl by vědět, že FRT se už několikrát pokusila vyjádřit své názory prostřednictvím DP-KONTAKTu, ale vesměs jí to nebylo umožněno. Pokud by tomu bylo naopak, je velmi pravděpodobně, že článek *Tramvajáci nesouhlasí s diskriminací v DP* by se v denním tisku nikdy neobjevil. Naopak podnikový časopis by se jistě i díky FRT a článkům, jež vycházejí na stránkách jejich Zpravodajů, mohl stát kolbištěm mnohobarevných názorů, stát se doopravdy Listem pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, jak je uváděno pod čarou, což – nezlobte se – dosud pravdou není.

Pavel Ďuran, člen výboru Federace řidičů tramvajů

Stanovisko redakce: Redakce podnikového měsíčníku se nemůže vyjádřit k merituu věci, to je záležitost odborné diskuse. Rádi bychom však na pravou míru uvedli poslední odstavec, ve kterém autor sděluje, že se Federace řidičů tramvajů několikrát pokusila sdělit své názory pomocí DP-KONTAKTu, ale nebylo jí to umožněno. Bohužel musíme sdělit, že se toto tvrzení nezakládá na pravdě. K omezení došlo jedinému, v počátcích existence Federace řidičů tramvajů v roce 2001, ale od té doby DP-KONTAKT několikrát prezentoval činnost této odborové organizace. Stačí nalistovat květnové nebo říjnové číslo loňského roku. Od loňského podzimu se na nás nikdo z Federace řidičů tramvajů neobrátil s žádným příspěvkem. Na jaře letošního roku se na nás obrátila Federace řidičů autobusů s článkem o návštěvě francouzských kolegů (publikováno v dubnovém čísle letošního roku) a pří osobní návštěvě jsme se domluvíli na pravidelných zprávách z odborového dění. Ještě do květnového čísla dorazila informace o letním dětském táboře v Kamenickém Šenově, ale od té doby jsme žádný příspěvek od některé z odborových organizací nedostali.

-red-



Odborářský týdeník *Sondy* přinesl v jednom z prázdninových čísel (č. 29/2003) zajímavý pohled na únorovou stávku organizovanou Federací řidičů tramvají. Článek přetiskujeme bez nejmenších zásahů. -red-

Roztříštěnost, někdy i sobecké zájmy, neochota vyslechnout kolegu jiné profese, rivalita, neodborná příprava, to jsou chyby, které podle předsedy ČMKOS Milana Štěcha stály za neúspěchem únorové stávky Federace řidičů tramvají (FRT).

Její předseda Antonín Dub hnal tramvajáky do stávky, i když si musel být vědom, že jeho federace zastupovala pouze 400 z 1400 řidičů tramvají pražského Dopravního podniku (DP). Nepochopil, že protest bez podpory většiny zaměstnanců nemá smysl a naopak škodí odborům v očích veřejnosti. A nejen to. A. Dub vyhlásil nepochopitelně a hlavně protizákonně stávku v době, kdy ještě běželo řádné kolektivní vyjednávání, kdy každý odstěpný závod – Elektrické dráhy, Autobusy a Metro – kolektivně vyjednával.

Prohraná stávka však má další důsledky. Zaměstnavatel – Dopravní podnik hlavního města Prahy – se cítil být stávkou poškozen a podal soudní žalobu s tím, že stávka byla nezákonná. Městský soud v Praze rozhodl v těchto dnech podle očekávání a prohlásil únorovou

I úžasné komunikační prostředky moderní doby mají své nedostatky, a tak se v nepravých rukou mohou stát zneužitelné či dokonce nebezpečné. Ostatně tak tomu bývá i u jiných zdrojů informací a informovanosti. Je ale na každém z nás, jak s informací naložíme.

V nedávné době napomohl internet zveřejnění příspěvku obsahujícího nesprávnou informaci, která se týká doby řízení vozidel a bezpečnostních přestávek, a to následujícího znění (doslovný přepis):

„Dále bych chtěl připomenout, že zákon stanovuje, že řidič musí řídit vozidlo 4 hodiny včetně 30minutové přestávky a nikoliv jak Vám všem tvrdí odborníci z dispečinku, že musíte jezdit 4,1/2hodiny.

Knihovna informuje

V technické knihovně je k dispozici CD z konference „Veřejná doprava v regionech“, která se konala ve dnech 2. až 3. června letošního roku v Liberci. CD obsahuje celý program konference a texty všech přednášek, které na ní byly předneseny. Ing. Jan Urban

Stávka a její důsledky pohledem odborářů

stávku FRT za nezákonnou. Podle právníků tramvajáci podají určité odvolání a o celé záležitosti bude muset rozhodnout Vrchní soud v Praze. Lze očekávat, že potvrdí rozhodnutí Městského soudu a prohlásí stávku za nezákonnou. To však zdaleka nebude konec celé kauzy. Jak *Sondy* zjistily na právním oddělení DP, v případě potvrzení rozsudku je DP připraven podat další žalobu a žádat uhrazení škod způsobených stávkou ve výši asi pěti milionů korun.

Abyste se tomuto osudu vyhnuli, tramvajáci 27. května 2003 podali návrh na evidenci nové odborové organizace s názvem Odborové sdružení pracovníků elektrických drah a autobusové dopravy (OSPEA). Sdružení má strukturu odborového svazu. Jeho členem se stala FRT, ale již pouze jako organizační složka svazu. Další složkou je Federace řidičů autobusů, která vznikla asi před rokem z iniciativy FRT a která zastupuje nepatrnou část řidičů autobusů. Právníci DP jsou toho

názoru, že jde jednoznačně o snahu FRT vyhnout se případnému finančnímu postihu, která možná bude korunována úspěchem.

Skutečnost, že FRT bude nadále fungovat pouze jako organizační složka OSPEA, však nezodpovídá otázku, zda tedy v podstatě zanikla a jestli v případě prohraného soudního sporu bude povinna uhradit DP škody vzniklé nezákonnou stávkou. Při zániku odborové organizace je třeba počítat s tím, že je právníkou osobou a že pro zánik právnických osob platí pravidla, na něž odkazuje i zákon č. 83/1990 Sb., o sdružování občanů. Proto je třeba na odborovou organizaci vztáhnout § 12 a 13 citovaného zákona. Odborová organizace může zaniknout dobrovolným rozpuštěním, případně sloučením s jinou organizací. Při zániku se provede majetkové vypořádání a je třeba při tom postupovat podle občanského a obchodního zákoníku. Petr Kolev

Pozor na nesprávné informace!

Nezakládá se to naprávdě, tak v tomto případě se s níma klidně můžete dohadovat. Když jsme toto od vedení žádali písemně nikdo nám to nechtěl dodat. Tuto věc jsme chtěli předat právníkům.“

Nedostatek počítá vidím v tom, že není schopen (možná pouze prozatím) toho, aby takovou informaci autorovi sám opravil nebo ji prostě nepustil dál. S ohledem na její závažnost si ji tedy dovlím uvést na pravou míru sám.

Ustanovení odstavce 4, § 10, zákona č. 475/2001 Sb., o pracovní době a době odpočinku zaměstnanců s nerovnoměrně rozvrženou pracovní dobou v dopravě, zní:

„(4) Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby doba řízení zaměstnance městské hromadné dopravy byla nejdéle po 4 hodinách řízení přerušena bezpečnostní přestávkou v trvání nejméně 30 minut, následuje-li nepřetržitý odpočinek mezi dvěma směny nebo nepřetržitý odpočinek v týdnu. Tato přestávka může být rozdělena do několika přestávek v trvání nejméně 10 minut.“

Je bezpochyby chválné, že různí autoři, skrývající se pod rozličnými pseudonymy, chtějí

zvýšit informovanost laskavých čtenářů různých webových stránek, např. o závažných prvcích organizace práce řidičů autobusů městské hromadné dopravy, jakými doba řízení a bezpečnostní přestávky zcela jistě jsou. Zarážející však je, že zveřejňují nesprávné a tudíž zavádějící informace, a vnášejí tak zmatek a nejistotu do hlav svých kolegů, především řidičů autobusů MHD. Věřme tomu, že to nedělají cíleně, ale jen z neznalosti. Autor patrně není řidičem autobusu, protože ten by správné znění jistě znal z povinného proškolení, kterým pravidelně prochází.

Takže kolegové a spolupracovníci, pozor prosím na nesprávné nebo zkrácené informace. Máte-li pocit, že nemáte přesné informace, že něčemu nerozumíte, že někde je něco neseriózně vykládáno, neváhejte prosím, a využijte osobního kontaktu s přímým nadřízeným nebo některé z dalších standardních cest, které jsou i pro tyto účely každému v naší firmě k dispozici (například služební hlášení, provozní komise, školení).

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o.z. Autobusy

KULTURNÍ TIPY NA ZÁŘÍ

FILM

Želary

Film režiséra Ondřeje Trojana s Anou Geislerovou v hlavní roli se ve svém ději vrací do čtyřicátých let minulého století, doby protektorátu. Eliška, toho času z důvodu uzavření vysokých škol nedostudovaná lékařka, pracuje jako zdravotní sestra v městské nemocnici. Má milostný poměr se sympatickým a úspěšným chirurgem Richardem. Eliška i Richard, stejně jako jejich společný přítel, doktor Chládek, jsou zapojeni do tajného domácího odboje.

Jedné noci přivezou na chirurgickou kliniku těžce poraněného muže, venkovana ze vzdálených pohraničních hor. Muž potřebuje nutně transfúzi. Má stejnou krevní skupinu jako Eliška. Ta mu svým dárcovstvím zachrání život. Tak se krví naváže pouto, které v našem příběhu vyústí ve zvláštní, neobyčejně silný milostný vztah mezi moderní, městskou, vzdělanou Eliškou a barbarským, přírodním mužem s dětskou duší – Jozou.

Odbojová skupina, v níž jsou lékaři zapojeni, je dekonspirována a pronásledována gestapem. Všem hrozí smrt. Zatímco vedoucí skupiny, primář

Richard, milenec Elišky, přes noc zmizí do ilegality, pro Elišku její spolubojovníci za jejími zády narychlo vymyslí jiný, zdánlivě bezpečný úkryt. Dohodnou se s pacientem Jozou, aby Elišku ukryl ve své dřevěnici daleko v horách. S falešnými dokumenty, s novou identitou je Eliška, nyní Hana, donucena ze dne na den opustit městský život a stát se ženou horala. Žít uprostřed divoké přírody, v horské vesnici, kde se zastavil čas před sto padesáti lety. Vesnice má tajemné jméno Želary...

Kromě Ani Geislerové se ve filmu představí například György Cserhalmi, Jaroslava Adamová, Miroslav Donutil, Jaroslav Dušek, Iva Bittová, Ivan Trojan, Jan Hrušínský, Svatopluk Beneš, Zita Kabátová nebo Jan Tříska.

V kinech od 4. září 2003.

Jedna ruka netleská

Další film režiséra Davida Ondříčka, o kterém se v kuloárech mluví jako o Samotářích č. 2. Černá komedie ze žhavé současnosti, kde se na pozadí originálního, chvílemi kriminálního příběhu odvíjejí jednotlivé humorné situace a absurdní dialogy, včetně nových zapamatovatelných „hlášek“. Hrají

Jiří Macháček, Ivan Trojan, Marek Taclík, Klára Trojanová a další.

V kinech od 19. září 2003.

HUDBA

Po Rolling Stones se v září (konkrétně 20. září) na svůj koncert na Letenské pláni připravuje slovenská legenda – skupina **Elán**. Připravuje se zhruba šestihodinový program, ve kterém vystoupí v roli hostů i někteří známí interpreti. Budou zde například Miro Žbirka, Peter Nagy, kapela Lojzo nebo (za českou stranu) skupina Katapult.

DIVADLO

Divadlo Bez zábradlí připravuje na pondělí 22. září premiéru hry známého maďarského autora Istvána Örkényho **Rodina Tótt**. Lehce absurdní příběh z války přibližuje groteskní a zároveň tragický osud příslušníků maďarské rodiny Tóttů, kteří tváří v tvář násilí a moci ztrácejí lidskou důstojnost. Režie se ujala vynikající maďarská režisérka Enikő Eszenyi a do hlavních rolí obsadila Evu Holubovou, Kateřinu Janečkovou, Bohumila Klepla a Oldřicha Kaisera. V dalších rolích se představí Jana Šulcová, Jitka Smutná a Jiří Krytinář.

-mis-

Důchodová problematika

Přinášíme vám další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Obdržel jsem z České správy sociálního zabezpečení potvrzení o dobách mého pojištění. Chybí mi tam však doba mého denního studia na průmyslové škole – ale jen částečně, dále celá doba vojenské základní služby, která navazovala hned na studium a ještě 4 měsíce, kdy jsem byl bez zaměstnání v evidenci na Úřadu práce před nástupem k Dopravnímu podniku. Komu mám doklady na tuto chybějící dobu předložit? Nebo je mám zaslat přímo na Českou správu sociálního zabezpečení? Do důchodu bych chtěl odejít až příští rok.

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

Každý zaměstnavatel je ze zákona povinen pro své zaměstnance (1 – 2 roky před vznikem nároku na starobní

důchod) požádat na předepsaném tiskopise ČSSZ o výpis těchto pojištěných dob. ČSSZ zaslá pak výpis přímo občanovi (nikoliv zaměstnavateli) na adresu jeho trvalého bydliště. V tomto výpisu je uveden přehled dob pojištění, které má ČSSZ ve své evidenci, a též přehled neprokázané doby, t. j. doby, kterou ČSSZ ve své evidenci nemá. Na základě tohoto výpisu by si každý měl zajistit potřebné doklady a potvrzení o chybějící době, která je ve výpisu uvedena jako doba neprokázaná. Výpis je třeba uschovat, neboť se přikládá k žádosti o starobní důchod.

Získané doklady a potvrzení o neprokázané době, která vám na výpisu chybí, ve vašem případě maturitní vysvědčení, potvrzení o základní vojenské službě (výpis nebo vojenská knížka) a potvrzení z Úřadu práce o vedení v evidenci nezaměstnaných, se v žádném případě nezasílají na ČSSZ, ale každý si je ponechá u sebe do doby, než si bude žádat o starobní důchod – přikládají se až k vlastní žádosti o starobní důchod.

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

O problematice tzv. Předstihového důchodového řízení“ bylo zmíněno již v č. 7/2002 DP-KONTAKTU.

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

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

Helena Bajerová, zaměstnavatelský odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@r.dp.cz

Studentské brigády a zdravotní pojištění

Studenti se sjednáním pracovní právního vztahu stávají zaměstnanci. Pro účely zdravotního pojištění se student stane zaměstnancem až dnem zahájení práce, nikoliv dnem uvedeným v pracovní smlouvě. Je-li podle smlouvy sjednán vznik pracovního poměru na den, který je například svátkem, nevznikne v tomto dni účast na nemocenském pojištění a student není plátcem zdravotního pojištění. Plátcem se stane až dnem, kdy skutečně nastoupí do práce, tj. v našem případě až druhého v měsíci. V případě, že by onemocněl, tak až dnem skutečného nástupu k výkonu práce.

Za studenta – brigádníka je zpravidla plátcem pojistného stát (jedná se o nezaopatřené dítě podle zákona o státní sociální podpoře č. 117/1995).

Pokud tedy stát pojistné za tohoto zaměstnance platí po celý kalendářní měsíc, je vyměřovacím základem pro odvod pojistného částka **přesahující 3 458 Kč** pro rok 2003. Jde o tzv. odpočet, který jde u jedné osoby realizovat pouze jedenkrát během kalendářního měsíce, a to buď v zaměstnání nebo ve své samostatně výdělečné činnosti.

Odečíst částku 3 458 Kč od dosaženého příjmu lze například i v situacích, kdy student – brigádník:

- pracuje pouze část měsíce,
- část měsíce je nemocen,
- má sjednaný pracovní poměr na nepravidelný výkon práce.

Poskytne-li zaměstnavatel studentovi-brigádníkovi neplacené volno, pojistné se z tohoto neplaceného volna neplatí.

Aby mohl zaměstnavatel uplatnit nárok na odpočet 3 458 Kč, musí student doložit potvrzení o studiu. Studenti, kteří po prázdninách pokračují ve studiu na střední nebo vysoké škole, zůstávají pro účely zdravotního pojištění nezaopatřenými dětmi (tedy těmi, za které je plátcem pojistného stát) po celou dobu prázdnin bez ohledu na skutečnost, zda vykonávají výdělečnou činnost či nikoliv. Naopak studenti, kteří po prázdninách již nebudou pokračovat ve studiu, jsou nezaopatřenými dětmi v měsících červenci a srpnu za předpokladu, že zaměstnání, které zakládá účast na nemocenském pojištění (například dohoda o pracovní činnosti, pracovní poměr) **netrvají po**

celý kalendářní měsíc.

Dohoda o provedení práce nezakládá účast na nemocenském pojištění, z příjmu se neodvádí žádné pojištění, proto může trvat i celý kalendářní měsíc a student je stále v kategorii „nezaopatřené dítě“.

Příklad: Student gymnázia ukončil školu maturitou v květnu. Po prázdninách nebudou dále studovat. V červenci půjde na brigádu (dohoda o pracovní činnosti od 1. do 31. července včetně). Celý srpen bude mít volno a do stálého zaměstnání nastoupí až 18. září.

Jaký bude odvod zdravotního pojištění?

Do konce června platí za tohoto studenta pojistné stát. Brigádou v červenci vzniká studentovi účast na nemocenském pojištění – tedy vzniká povinnost platit pojistné. Účast na nemocenském pojištění trvá celý kalendářní měsíc, proto se bývalý student stává zaměstnancem a v červenci není nezaopatřeným dítětem.

Jelikož v srpnu výdělečnou činnost vykonávat nebude, stává se opět nezaopatřeným dítětem, tedy osobou, za kterou je plátcem pojistného stát.

Se vstupem do zaměstnání vznikne tomuto bývalému studentovi účast na nemocenském pojištění dne 18. září, kdy za něj začne být plátcem pojistného zaměstnavatel.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

Protože opět začíná školní rok, je dobré se zmínit o tom, jak probíhá vzdělávání zaměstnanců – zvyšování, prohlubování nebo udržování kvalifikace pracovní síly.

V současnosti se v celé společnosti individuálně pro odštěpné závody provádějí kurzy profesního vzdělávání pro z kvalifikační úroveň znalostí a dovedností především u dělnických profesí, na ředitelství se pokračuje v provádění výcviku asertivního chování zaměstnanců, přicházejících do přímého kontaktu s našimi klienty – cestující veřejností. Jsou to přepravní kontroloři a zaměstnanci informačních středisek, kterým tato školení pomáhají řešit nejenom pracovní problémy, ale přispívají i k osobnímu rozvoji zaměstnanců.

Celopodnikově je organizován personálním úsekem ředitelství ve spolupráci s naší „dceřinou“ akcíovou společností Střední průmyslovou školou dopravní, Středním odborným učilištěm a Učilištěm, a. s. vzdělávací program

Vzdělávání zaměstnanců Dopravního podniku

středního managementu Dopravního podniku. Tento již tradiční školící proces, řešící aktuální problematiku zejména v neustálé se měnící legislativě, se stal v duchu směrnice GR č. 14/1999 základním prvkem zvyšování růstu kvalifikace zaměstnanců naší společnosti.

Novinkou druhého pololetí letošního roku bude realizace jednorozhodného pilotního projektu studia liniového managementu, jehož úkoly a strukturu připravil personální úsek ředitelství opět ve spolupráci se Střední průmyslovou školou dopravní, Středním odborným učilištěm a Učilištěm, a. s., kde bude také probíhat. Projekt tohoto studia při zaměstnání je projednán a schválen

paradou vedení společnosti.

Studium je určeno skladbou obsahu a náplní pro vybrané zaměstnance odštěpných závodů ve funkci vrchního mistra nebo mistra, případně pro zaměstnance, s nimiž se na tuto liniovou funkci počítá. Každý úspěšný účastník získá certifikát osvědčující specializační kvalifikační studium, které má platnost v rámci naší společnosti a bude v budoucnu nutné pro výkon této funkce.

Závěrem vás chceme informovat, že témata a termíny školení středního managementu jsou uveřejněny na intranetu ředitelství v rubrice Personální informace.

Personální úsek ředitelství

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Pokud jste z letní dovolené ještě stále naladěni na cestovatelskou notu, možná vám dnešní díl internetového seriálu přijde vhod. Je totiž cestovatelský, lépe řečeno dopravně-cestovatelský. Vyšli jsme se po datových dálnicích do dvou asijských a dvou jihoamerických měst a navštívili tam jejich podzemní dráhy. Již teď můžeme prozradit, že výlet rozhodně stál za to.

Nejprve zamíříme do iránského metropole Teheránu. Webovou prezentaci místního metra, provozovaného společností Tehran Urban & Suburban Railway Company, naleznete na adrese **www.tehranmetro.com**. Možná bude leckterý návštěvník poněkud zaskočen, ale stránky teheránské podzemky jsou jedním slovem výborné. Grafika je precizní a „čistá“ (tedy bez jakýchkoli rušivých prvků), orientace na stránkách naprosto bezproblémová. A textová část? Vedle zcela samozřejmého informačního servisu stran

dopravního spojení, tarifu a podobně, se zájemci mohou seznámit i s detailními informacemi o konstrukci tunelů či vybavení dispečinku, prohlížet si fotografie v bohaté obrazové databázi nebo se potěšit pohledem na umělecká díla, s nimiž se lze setkat ve stanicích metra. Máte zkrátka dojem, že tady si zákazníka opravdu váží.

Zákazníka si ale váží i jinde – třeba v metru v indickém New Delhi, jehož stránky se nacházejí na adrese **www.delhimetrorail.com**. Hned na úvodní stránce věnujte pozornost ceduli s nápisem „Cestujete s námi poprvé? Průvodce krok za krokem“. Po kliknutí se otevře samostatné okno, v němž můžete absolvovat rychlokurz cestování metrem: nejprve jste seznámeni se systémem metra v New Delhi, poté dostanete instrukce ohledně jízděnek (které se vyplatí, kde je koupit, jak je označit ve strojků), následuje vstup do metra, správné chování se

za jízdy a další. Zní to možná banálně, ale pro Evropana neznalého indických poměrů to může být skutečně užitečný rádce.

Brazilská velkoměsta jsou proslulá obrovskými kontrasty mezi luxusními rezidencemi a chudinskými čtvrtěmi. Internetové stránky metra v Sao Paulu na adrese **www.metro.sp.gov.br** a webová prezentace této dopravního prostředku v Rio de Janeiru na adrese **www.metrorio.com.br** patří svým vzhledem rozhodně do první jmenované kategorie. Oba weby jsou lekcí z moderního a progresivního designu a jejich jediná stinná stránka tkví v absenci anglické verze – v případě Sao Paula je nefunkční, v případě Ria není vůbec a nebo je vskutku důmyslně skryta. Ale co naplat, i bez znalosti jediného portugalského slovíčka lze stránkami bez pocitu újmý listovat, neboť oko si zkrátka přijde na své. —mš.

Neočekávejme za jménem Strašnice místo, kde se straší. Bývala to „vesnice lidí Strašnových“. Starobylé a dnes už zapomenuté osobní jméno Strašen mělo údajně odstrašovat zlé demony a ochraňovat tak jeho nositele. První zmínka o Strašnicích sahá až do roku 1185, kdy zdejší pozemky z větší části patřily vyšehradské kapitule. Ve 14. století zde existovaly tři dvory, jejichž majitelé se poměrně často střídali. Postupně se ves sjednotila pod správou Nového Města pražského, kterému ji v roce 1547 zabavil Ferdinand I. Už za dva roky ji přenechal Starému Městu, ale teprve v roce 1562 bylo staroměstské vlastnictví Strašnic stvrzeno zápisem do zemských desek. V roce 1662 se Strašnice staly součástí libeňského panství a jako většina vsí v okolí Prahy se po schválení obecního zákona 17. března 1849 staly samostatnou obcí v politickém okrese Karlín. Pokud jde o příslušnost k soudnímu okresu, spadaly Strašnice zpočátku také pod Karlín, od roku 1878 do soudního okresu Královské Vinohrady a od roku 1899 do soudního okresu Žižkov.

Jádro obce se nacházelo v prostoru mezi dnešní stanicí metra Strašnická a smyčkou Radošovická. Z původní zástavby dnes zůstala jen bývalá usedlost patřící k tzv. Bečvářově velkostatku; někdy je nazýváno strašnickým zámečkem. Od roku 1791 se vesnice jmenovala Staré Strašnice, protože při parcelaci zdejších pozemků vznikla ve východní části katastru malá osada Nové Strašnice se 14 domky. Kromě Nových Strašnic k obci Staré Strašnice patřily také vzdálené usedlosti Direktorka (Červený dvůr) a Vápenka. Strašnické katastrální území původně zahrnovalo celou oblast, kde je dnes nákladové nádraží Žižkov, i větší část dnešní Olšanské ulice s přilehlými pozemky.

Po připojení ku Praze od 1. ledna 1922 se Staré Strašnice staly součástí správního obvodu Praha XIII, kam patřily ještě Vršovice, Záběhlice a Hostivař. Od 1. ledna 1947 byly strašnické katastrální hranice upraveny téměř do současné podoby. V roce 1947 vytvořily Staré Strašnice, Hostivař a Zahradní Město (které katastrálně patřilo k Záběhlicím) městský obvod Praha XX-Strašnice, stejná území po reorganizaci správního členění Prahy v roce 1949 vytvořila obvod Praha 10, ke kterému v roce 1960 při další reorganizaci přibyla četná okolní katastrální území nebo jejich části a současně malé části strašnického katastru byly začleněny do obvodu Praha 3 (část Třebešína a malé území západně od hotelu Don Giovanni s někdejšími izraelským chudobincem). Z území, které bylo pod správou ONV Praha 10, v roce 1990 vznikla stejnojmenná městská část.

Po připojení ku Praze se na strašnickém území rozvinul čilý stavební ruch, díky kterému se někdejší zemědělská obec, která byla prakticky bez významnějšího průmyslu, začala měnit v atraktivní rezidenční čtvrť hlavního města. Vznikaly zde četné soubory rodinných domků, které navázaly na první náznaky vilové zástavby z doby krátce před první světovou válkou (Vinice, Nad Primaskou). Nově byly postaveny například Masarykova kolonie (dnešní Bylanská ulice), Skalka, Třebešín a další. Z dvacátých let 20. století pochází i družstevní kolonie Zborov. Především v oblasti Průběžné a Starostrašnické bylo postaveno několik městských činžovních domů. Také těsně po druhé světové válce se ve Strašnicích intenzivně stavělo. Už v letech 1946 až 1949 byla postavena Solidarita – 600 řadových rodinných domků s 1260 byty. V letech 1958 až 1960 bylo postaveno sídliště Rybníčky pro 4850 obyvatel a v letech 1967 až 1977 sídliště Skalka. Za své vala postupně i původní zástavba Starých Strašnic a na počátku 21. století vznikl moderní obytný a administrativní komplex na Vinici.

Ve Strašnicích nenajdeme mnoho památek. Kromě bývalého Bečvářova velkostatku se často vzpomínají

některé vily, které navrhovali přední čeští architekti. Z mnoha domů vzpomeňme alespoň Trmalovu vilu na nároží ulic Vilové a U Nových vil, která byla postavena podle návrhu Jana Kotěry, který na mnoho let vtiskl charakteristickou tvář pražským tramvajím. Mezi zajímavé stavby současnosti patří kostel Neposkvrněného početí Panny Marie, vysvěcený v roce 1994. (K tomu dodejme, že v minulosti patřily Strašnice k olšanské farnosti.)

S Prahou spojovala Strašnice v polovině 19. století černokostelecká či kutnohorská silnice (Vinohradská), vedoucí ke Koňské bráně. Od Vinice do vlastní obce vedla silnice strašnicko – záběhlická (Starostrašnická a V Korytech; část v někdejších Starých Strašnicích zanikla a připomíná ji ulice a pěší cesta Ke Strašnické).

Přes jižní část strašnického území vedla od 14. prosince 1871 železnice – dráha císaře Františka Josefa, ale 35 let neměla pro Strašnické žádný význam. Teprve od 1. května 1906 byla ve Strašnicích zřízena zastávka, a obec tak poprvé získala s Prahou pravidelné spojení veřejnou dopravou. Železniční síť se ve Strašnicích rozrostla ještě v roce 1919, kdy sem zasáhlo seřadovací nádraží a vzniklo nákladíště Praha-Strašnice. Tyto železniční stavby ale pro osobní dopravu neměly význam.

Už od roku 1898 pražské Elektrické podniky připravovaly stavbu tramvajové tratě do oblasti Vinohradských hřbitovů. Když v roce 1907 došlo k její realizaci, podařilo se strašnickým činitelům přesvědčit správní radu EP o výhodnosti rychlého prodloužení tratě až na křižovatku Vinice, kde nabídli pozemek pro velmi potřebnou tramvajovou vozovnu. Ve čtvrtek 17. října 1907 mohli jet obyvatelé Strašnic poprvé do Prahy tramvaj, museli si však ještě dojít až do stanice Evangelické hřbitovy (dnešní křižovatka Vinohradská – Počernická). První strašnická linka se v duchu tehdejších zvyklostí označovala červenými reflektory a červenými tabulkami na červených vozech a písmenem F na jízdenkách. Od 1. srpna 1908 tramvaje jezdily až na Vinici a měly už číselné označení linky – 11. Pokud někdo chtěl jet až na opačnou konečnou linky, do Štřešovic, trvala mu cesta 51 a půl minuty. Až do roku 1919 jezdily tramvaje po strašnickém katastru jednokolejně.

V roce 1925 postavily Elektrické podniky krátké prodloužení Starostrašnickou ulicí ke škole a na dlouhá léta byl v tramvajové dopravě ve Strašnicích opět klid. V každém případě zajištění tramvajové dopravy přispělo k velkému stavebnímu rozvoji obce.

Od 1. května 1927 vyjel poprvé po strašnickém území městský autobus Elektrických podniků. Jednalo se o linku D, která byla prodloužena z Malešic na Vinici. Protože Černokostelecká ulice byla ještě prakticky bez zástavby (a v Nových Strašnicích bydlelo jen asi 155 obyvatel), nebyl provoz v tomto úseku rentabilní a v roce 1929 byl zastaven. V témže roce (7. prosince 1929) získal koncesi na provozování autobusové dopravy soukromý podnikatel Ing. Vladimír Vlček. Zahájil provoz na lince od konečné tramvaje přes Staré Strašnice ulicí V Korytech do vznikajícího Zahradního Města. V roce 1934 se vzdal koncese a v podnikání ho vystřídal se dvěma autobusy Josef Aleš.

Podruhé se autobusy EP ve Strašnicích objevily až v roce 1932 při zavedení noční autobusové linky A, kterou bylo možné cestovat až do roku 1939 na náměstí Republiky. Po Černokostelecké ulici jezdily i dálkové autobusové linky, soukromé i státní. Pro spojení Strašnic s Prahou ale neměly praktický význam, protože obvykle měly ve Strašnicích jen jedinou zastávku na Vinici a nejezdily příliš často, takže tramvajím nemohly konkurovat.

Zásadní proměnu dopravní obsluhy Strašnic přinesla druhá polovina třicátých let 20. století. Doslava v polích byla postavena nová tramvajová trať od Vršovic, ke které se záhy přidala i vozovka pro automobily. Tak byl položen základ dnešní Vršovické ulice. Začala tudy jezdít linka č. 4, která končila

na křižovatce s Průběžnou ulicí. Současně byla do téže stanice prodloužena od strašnické školy i linka č. 11. V říjnu následujícího roku byla postavena trať Průběžnou ulicí do Zahradního Města a současně skončilo autobusové podnikání Josefa Aleše. Během téhož roku byla provedena reorganizace zdejších linek. Místo „jedenáctky“ se ve Strašnicích objevila linka č. 22 a na Vinici začala dojíždět ještě linka č. 16, která byla v následujícím roce prodloužena Černokosteleckou ulicí do stanice Nové Strašnice.

Linkové vedení tramvajů se ve Strašnicích během dalších let několikrát změnilo. Posílit dopravu umožnilo i zřízení smyčky u „nádraží“ Strašnice. Na tomto místě je nutné uvést, že Strašnice patřily mezi první části Prahy, ve kterých jezdily nové tramvaje řady T.

Autobusy DP zajišťovaly po válce dlouho především návaznou dopravu od konečné na Černokostelecké do průmyslových oblastí hostivařsko-malešické a vysočanské (linky č. 111 a 115).

V letech 1950 – 1968 mohli obyvatelé Strašnic ke svým cestám využívat také trolejbusy. Jezdily ze smyčky v ulici Pod Rapidem. Ta však už formálně ležela na katastru Vršovic.

Plošný rozvoj městské hromadné dopravy ve Strašnicích znamenala především výstavba sídliště Rybníčky, kam jako první jezdila od 2. května 1963 autobusová linka č. 111. Během dalších let, i v souvislosti s pokračující výstavbou sídliště Skalka, se ve Strašnicích začaly objevovat četné další autobusové linky. Paralelně s tramvajemi jezdily také některé linky tzv. překryvné autobusové sítě (především 135 od roku 1964 a 136 od roku 1965). Východní část sídliště Skalka (konečná Skalka, Hájecká) začala od roku 1972 obsluhovat jako první linka č. 128. V pozdějších letech docházelo k poměrně častým změnám v linkovém vedení.

Zásadní vliv na dopravu ve Strašnicích mělo pochopitelně metro. Když byl v roce 1980 zahájen provoz linky A až do stanice Želivského, začaly se především autobusové linky z tzv. připojených obcí soustřeďovat do nového terminálu. Od roku 1985 bylo v provozu druhé pražské depo metra (Hostivař); spojovací trať od stanice Želivského vedla celá pod územím Strašnic. V té době se už stavěla za manipulačního provozu stanice Strašnická. Dodatečně bylo rozhodnuto zřídit ještě další stanici v sídlišti Skalka v místech, kde ma-



Foto: Petr Malík

nipulační spojka do depa křížuje ulici Na Padesátém. Stanice Strašnická byla dána do provozu 11. července 1987 a stanice Skalka 4. července 1990. Prodloužení linky A metra do Strašnic významně urychlilo spojení s centrem Prahy i s protilehlými čtvrtěmi. K novým stanicím byly přeměrovány četné autobusové linky, ale významné postavení si nadále zachovávají i tramvaje.

Na závěr této „strašnické“ části Pražského dopravního zeměpisu ještě připomeňme, že krematorium Strašnice nikdy ve své historii, a to slouží od 4. dubna 1932, neleželo v katastrálním území Strašnice (tramvajová zastávka od změny hranic v roce 1947 ano). Naproti tomu zmíněné depo metra Hostivař by se správně mělo jmenovat „depo Strašnice“, protože se nachází (a vždy nacházelo) ve Strašnicích. K názvoslovným nepřesnostem ještě připomeňme, že ve Strašnicích leželo od svého zřízení až do změny katastrálních hranic v roce 1947 nákladové nádraží Žižkov. **-pf, -fp-**



Muzeum a nostalgická linka budou fungovat i na podzim

Je léto, horký vzduch se dá téměř krájet. Máte žízeň a bolí vás nohy... A vy jste ještě neukázali vašim přátelům (příbuzným, dětem... a určitě i mnoha dalším...) ty krásy našeho hlavního města, které chtějí vidět a které jste plánovali jim ukázat. Co teď? Zřejmě se pohybujete někde v historickém centru Prahy a tady jezdí tramvaj. A ne ledajaká tramvaj, ale tramvaj histo-

rická, s číslem 91. Počkáte tedy, až pojedete kolem, což dělá každou hodinu, nasednete a už se necháte unášet českou historií, kterou v Praze potkávejte na každém kroku. Není divu, že z tramvaje můžete vidět Národní divadlo, Václavské náměstí, Hradčany, Malostranské náměstí a dojedete i na Výstaviště. A to vás ani nebolí nohy, protože si v tramvaji můžete sednout, na rozdíl od nových tramvají zde může i profukovat. Tak co vám chybí? Teď jste si určitě mysleli, že řeknu jídlo a pití. Samozřejmě, i to vás na konečně ve střešovické vozovně může čekat, ale já měla na mysli stravu naprosto jinou, totiž duševní. Určitě se vám zalíbila „jedenadevadesátka“, ve které jste strávili cestu Prahou, ale to není nic ve srovnání s tím, co můžete vidět v Muzeu městské hromadné dopravy, které se nachází ve vozovně Střešovice. Pod střechem dvou hořejších lodí vozovny, která sama je historickou památkou, najdete bohatou unikátní kolekci historických vozidel, které už dávno v pražských ulicích nemůžete vidět, například trolejbusy, autobusy RTO a ŠM, tramvaje z první poloviny i z počátku 20. století. A to nemluvíme o voze pražské koňky z roku 1886 a velkém počtu pracovních vozů. Stejně jako vozovna i tato sbírka je uznána Minister-

stvem kultury historickou památkou. Některá vozidla se nedochovala, ve vitrínách si ale můžete prohlédnout jejich modely. A na panelech je nepřehledné množství fotografií a písemných materiálů, které mohou uspokojit i náročného fanouška městské dopravy. A proč vám to říkám teď, když už léto končí?

Protože potěšení z jízdy historickou tramvají si můžete vychutnat i na podzim, a pod střechem našeho podnikového muzea se můžete před podzimní plískanicí, bude-li jaká, schovat až do poloviny listopadu. Tak se na vás těšíme.

-MJ-



NAPSALI O NÁS

Hospodářské noviny (14. 8. 2003)

Metro by rozlité Vltavě letos ještě nedolalo

Ani po roce oprav povodňových škod není pražské metro podle Dopravního podniku hl. m. Prahy (DP) zabezpečeno tak, aby rozvodněné Vltavě plně odolalo. Rozsah škod by však byl menší než loni, kdy bylo zatopeno 18 stanic a 17 kilometrů tunelů. „Všechny ochranné prvky uvnitř metra byly opraveny, vnější ochrana u nejhroženějších stanic se nyní projektuje,“ uvedla mluvčí DP Michaela Kuchařová. Právě nedostatečně chráněnými stanicemi voda do metra loni natekla. Proto se mají u nejhroženějších stanic postavit pevné nebo mobilní zábrany, které budou o 20 až 60 centimetrů převyšovat úroveň loňské povodňové vlny.

Blesk (16. 8. 2003)
Autobus řídil opilý

Skoro půl promile alkoholu v krvi měl řidič autobusu MHD. Toho včera ráno kontrolovali policisté. Musel autobus okamžitě odstavit a nemohl pokračovat v jízdě. Podle policejních zdrojů šlo patrně o tzv. zbytkový alkohol. Na šokující zprávu, že řidič nastoupil do služby pod vlivem alkoholu, zareagoval pražský Dopravní podnik okamžitě. Muž dostal nejvyšší možnou pokutu a podnik se s ním domluvil na rozvázání pracovního poměru. „Naštěstí jde o ojedinělou záležitost. Řidiči jsou na alkohol kontrolováni. Každý den jich podstoupí zkoušku zhruba deset procent. To se týká také řidičů tramvají a strojvedoucích metra,“ uvedla mluvčí DP Michaela Kuchařová.

Dnes (16. 8. 2003)

Vozíčkáři chtějí lepší autobusy

Člověk vyjede na vozíčku ze svého speciálního bytu v Rotavské ulici, po pár metrech dorazí na autobusovou zastávku. Tady najede do nízkopodlažního autobusu, který ho doveze na bezbariérovou stanici metra. Toto je však bohužel zatím jen pouhý sen zdejších vozíčkářů. V domě na sídlišti Velká Ohrada v Praze 13 nedávno postavili dělníci deset nových bytů pro handicapované občany, kteří však odtud těžko cestují do centra. Na dvou autobusových linkách, které do této oblasti zajíždějí, jezdí jen klasické autobusy se schůdky, do nichž se lidé na vozíku obtížně dostávají. „Chceme, aby sem jezdily nízkopodlažní autobusy a vozíčkářům se snadněji cestovalo. Je na nich, aby sami navrhli, na kterých spojích linky 174, která vede ke stanicí metra Luka, by jim nízkopodlažní vozy vyhovovaly,“ řekl starosta Prahy 13 David Vodrážka.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Pucciniho opera; pojátko; zdánlivě. – B. 1. díl tajenky. – C. Asijské území; silný provaz; opadání (knižně); panečku; SPZ Rožňavy. – D. Umělecký tanec; cíl střelby; pásovec třípásý; lavice (nářečně); deska sloupu. – E. Zvykové právo; úder; humno; krátké kabáty; ruská opera. – F. Ledvína (anatomicky); hudební značka; stará zbraň; prací potřeba; lesní bylina; zkratka airplane. – G. SPZ Martina; šedesát kusů; klep; postava z Prodáné nevěsty; staroegyptský bůh; babička (německy). – H. Hořké léky; orgán vidění; dvoukolák; mrštný pohyb; obarvená látka. – I. Nicka; schůzka; vada čoček; peřej; kazití. – J. Typ Fordu; nápor; promoční síň; svobodný statek; starci. – K. 2. díl tajenky. – L. První latinský překlad bible; promítací plocha; lupenka.

SVISLE: 1. Čiřník v baru. – 2. Skok na ledě; český zpěvák. – 3. Český básník; klobouk (z maďarštiny). – 4. Spojovací čárka; skryš jezevce; číslovka. – 5. Pcháč; nafta; sokolský sraz. – 6. Stovky; otec; podvod. – 7. Pádová otázka; sibiřská řeka; bájný mořský živočich; název písmene. – 8. Druh papouška; had; druh pepře. – 9. Plemeno zakrslých psů; oblak; samostříl. – 10. Oč; asijský sokolík; strojní součást. – 11. Iniciály herečky Klukové; protiklad; členka rodiny; iniciály Ravela. – 12. Bloudit; nekovový prvek; judský král. – 13. Arabský chalífa; umělecké dílo; africký savec. – 14. Předložka; český malíř; český herec. – 15. Značka hliníku; stepní hlodavec; střední stupeň kambria; spojka. – 16. Starost; palivo; sedlina. – 17. Parková květina; zuřivost;

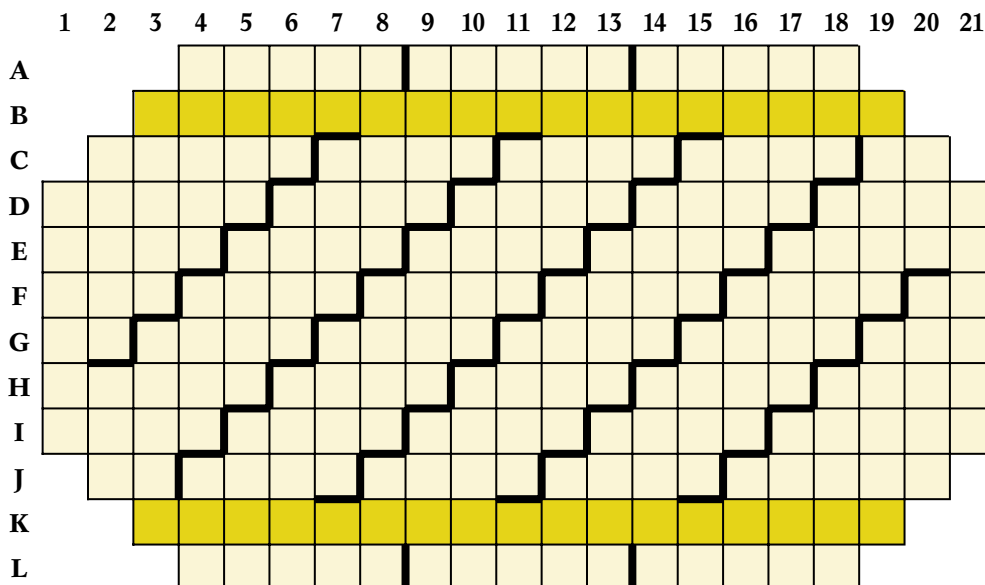
sibiřské město. – 18. Části vozů; Sarmat; ženské jméno. – 19. Autor Kytice; velmi nápadná. – 20. Pytel; italský houslař. – 21. Okopávati.

Pomůcka: Omsk.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 8/2003: Člověk má velkou sílu, jen když chce.





Prohlídka zříceniny hradu Krakovce.

Foto: Pavel Valocký

V srpnovém DP-KONTAKTu se objevila poměrně rozsáhlá reportáž o jednotlivých táborech, které slouží dětem zaměstnanců Dopravního podniku. Rád bych se teď blíže věnoval táboru Dopraváček, na který již dlouhá léta jezdí děti autobusů.

Letošní Dopraváček byl trochu jiný než všechny předchozí. Místo obvyklých pěti autobusů nás z Prahy odvážely jen dva. Děti bylo zhruba o stovku méně než v minulých letech. Takový rozdíl byl pochopitelně znát. Na každodenních nástupech nás bylo strašně málo. Měli jsme k sobě nějak blíž a víc jsme se znali.

Po loňských povodních jsme bohužel nemohli jet do Nuzic. Já sám jsem si jiné místo neuměl představit, ale musím říci, že rekreační středisko Kočkův mlýn v Čisté u Rakovníka posloužilo také dobře. Důvěrně známé prostředí jsme vyměnili za neprobádané. Mnoho času jsme tak strávili hledáním vhodného místa pro různé činnosti.

Zároveň jsme ale měli možnost poznat nádherný

Letní tábor Dopraváček trochu jinak

kout Čech. Především krásnou přírodu. Chyběla nám řeka, ale zato jsme si mohli ve velké míře užívat vycházky lesem, na kterých si člověk občas musel důkladně procvičit svůj orientační smysl. Podívali jsme se do Rakovníka a do železničního muzea v Lužné, navštívili jsme Křivoklát, zříceninu hradu Krakovce a keramičku v Kožlanech. Myslím, že všichni máme na co vzpomínat.

Žádný tábor se nemůže obejít bez celotáborové hry. Ani ten letošní proto nebyl výjimkou. Vzhledem k tomu, že nám loni spousta věcí uplavala, museli jsme hru „Rok zálesáka“ připravit dost skromně. Přesto se v ní mohly děti naučit orientovat v přírodě, zacházet s ohněm, pracovat se dřevem a další věci. Protože bylo méně oddílů, nebyl boj o stupně vítězů tak urputný. Radost z každého etapového vítězství byla ale i tak velká.

Vítaným zpestřením táborového života byly dvě diskotéky nebo olympiáda. V té soupeřilo osm družstev, přičemž v každém byli zastoupeni mladší i starší. Z mnoha disciplín mě napadá především překážkový běh, šplh nebo slalom na kánoích. Mnoho dětí se těšilo také na celotáborovou rozcvičku s hudebním doprovodem, při které vedoucí a praktikanti předvedli v různých převlecích. Některé oddíly měly možnost přespávat mimo tábor v malých stanech, popovídat

si večer u ohýnku a ráno si na něm připravit dobrou snídani. Došlo pochopitelně i na různé hry, střelbu ze vzduchovky a koupání.

Myslím si, že většine z nás se na táboře líbilo. Důležité je, že jsme ty tři týdny přežili ve zdraví a děti se mohly něco naučit od nás dospělých. A my se mohli něco naučit od nich. Dobrým znamením je, že se řada těch lidiček chce na tábor vrátit i příští rok. Jen doufáme, že se budeme moci vrátit do Nuzic. Tam se totiž cítíme doma. I děti často říkaly, že „v Nuzicích je to lepší“.

Petr Janáč, vedoucí 6. oddílu (o. z. Autobusy)

Celotáborová rozcvička.

Foto: Petr Janáč



Není to tak dávnou, co jsem psal o práci revizorů. O tom, jak stačí jet jen několik málo stanic metrem, tramvají či městským autobusem a najdete někoho, kdo nemá platnou jízdenku.

Mezitím se na stránkách DP-KONTAKTu objevila statistika, která hovoří o tom, že se zvýšená aktivita přepravních kontrolorů pozitivně projevuje. Díky za to, že se morálka cestujících zlepšuje, ale stále to není ideální, jak svědčí můj nedávný postřeh.

V neděli dopoledne nastoupím do metra a těsně vedle mne vypisuje revizor slečnu stvrzenku, aby mohla přijít zaplatit „přirážku“ k jízdnému. Dívka se snaží muže obměkčit, ale není jí to nic platné. Je vidět, že má naši průkazku, ale platná jízdenka chybí. Za několik vteřin podepisuje dokument a je na ní vidět, že ji pokuta hodně štve. Nechybějí ani slzy. Kontrola slečnu natolik rozrušila, že ani nemůže číst knížku a příští stanici zdrcená vystupuje.

Slečna si bude dlouho pamatovat, že se načerno v městské hromadné dopravě nejedná. Na rozdíl od mladíka, který se kontrole pohybné po voze vyhnul. Když viděl, že revizor končí s vyřizováním agendy u slečny, vstal a stoupl si ke dveřím, že bude vystupovat. Vůz ve

KONTROLA VLASTNÍMA OČIMA

stanici skutečně opustil, ale jen počkal než vystoupí revizor a potom opět hbitě nastoupil, posadil se a v klidu pokračoval v cestě zamýšleným směrem.

Podle vzhledu a chování se jednalo o zkušeného „černého“ pasažéra. Pokud si někdy kupuje jízdní doklad, měl bychom to slavit. Věřím, že by se pořádně vykrucoval i při kontrole. Zcela jistě by neměl peníze a s občankou by to bylo podobné. Jedině kdyby byli poblíž policisté, tak by byla šance na úspěch.

Zde se opět vynužuje otázka, také už mnohokrát položená, kdy budeme moci daleko účinněji zasahovat proti „stálým“ neplatícím. Aby i oni si zapamatovali, že se bez jízdenky nejedná.

Další zkušenost nevím kam zařadit. Jestli ji dát na pranyř nebo naopak vychválit, že jedeme cestou známou v městské na západ od nás.

Horký den, jako mnoho v tomto létě, a regionální autobusová linka najednou zastavuje mimo zastávku. Otvírají se přední dveře a vystupuje starší paní s ob-

jemnými nákupními taškami. Cesta z předcházející zastávky je nemožná a z té následující by to nebylo také nic příjemného. K domovu by se dostala minimálně o čtvrt hodinu později. Mimořádným zastavením byla paní doma ve chvíli.

Pokud se nemýlím, současná provozní předpisy zastavování mimo zastávky zakazují, proto by popsaná zkušenost měla být pranýřována. Na druhou stranu vyjít cestujícím vstříc zvláště v mimořádných klimatických podmínkách je gesto, které může zvýšit naši prestiž v jejich očích. A tak by neměla chybět pochvala a pro ostatní by to měl být příklad hodný následování.

Vždyť v některých západoevropských městech se v určitých hodinách právě ženám mimo zastávky běžně zastavuje.

Půjdeme stejnou cestou i my?

Příjemný zbytek léta a nekonfliktní vstup do „školního“ roku!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Společenská kronika už téměř tři roky nevzniká právě jednoduchým způsobem, a tak se občas přihodí nějaká chyba, která nás velmi mrzí. Opomenutí se vždy dotkne někoho ze zaměstnanců, které chceme potěšit a ne je rozesmutnit. Tentokrát naše omluva míří k panu Petru Růžičkovi z garáže Kačerov, který v srpnu oslavil 60. narozeniny a více než polovinu svého života spojil s Dopravním podnikem. Věříme, že i přes horké srpnové dny byla oslava příjemná a s omluvou se řadíme k dlouhé řadě gratulantů.

V září 2003 oslavuje 70. narozeniny:
Josef Sedlák – Ř, odd. dopravních průzkumů (10).

V září 2003 oslavují 60. narozeniny:
Josef Čumpelík – M, služba ochr. systému (26),
Václav Dučeček – A, garáž Klíčov (38),
Oldřich Jedlička – A, garáž Kačerov (23),
Pavel Konvalinka – M, sl. sděl. a zabezpečovací (25),

Jan Korbel – M, služba ochr. systému (10),
Miloš Pelda – ED, odbor Doprava a JŘ (33),
Václav Plecitý – A, garáž Klíčov (38),
Stanislav Růžička – M, sl. technolog. zařízení (27),
Jaroslav Schnajberk – M, technický úsek (28),
Jaroslav Suchý – A, garáž Klíčov (40),
Mirko Svoboda – Ř, odb. infor. technologie (11),
Milan Šimek – A, garáž Řepy (39),
Jaroslav Škoudlín – M, technický úsek (13),
Jiří Táborský – ED, prov. vrchní stavba (26),
Karel Valášek – M, dopravní úsek (25).

V září 2003 oslavují 50. narozeniny:
Milan Foltým – ED, provozovna Motol (13),
Luděk Kodrle – M, dopravní úsek (22),
Jaroslav Kostříž – A, DOZ Hostivař (31),
Jiří Pavlík – M, sl. elektrotechnická (32),
Ladislav Sarnovský – ED, prov. vrchní stavba (30),

Miloslav Šilingr – A, garáž Řepy (12),
Petr Tvrdlý – M, služba staveb a tratí (26),
Roman Uchytíl – M, služba ochr. systému (11),
Jiří Vála – ED, provozovna měničny (31),
Jiří Veverka – M, služba ochr. systému (32),
Vladimír Vokrouhlik – A, garáž Vršovice (11).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:
František Petřík – ED, provozovna měničny (19),
Richard Romolini – Ř, odb. int. auditu a kontroly (39),
Jaroslav Syrový – ED, výrobní odbor (10),
Karla Tesařová – ED, provozovna Střešovice (29).

Do invalidního důchodu odešel:
Karel Čaban – ED, provozovna Kobylisy (20).
Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.