



Už rok probíhá přeměna Dopravního podniku

Už více než dvanáct měsíců pracují desítky zaměstnanců Dopravního podniku na jeho přeměně. Mnoho bylo vykonáno, vždyť už bylo zřízeno deset nových jednotek, další změny se připravují k 1. červenci a další na podzim letošního roku.

Rok Transformačního projektu je zcela jistě důvodem k malému ohlednutí za tím, co se už podařilo a také k nastínění dalších kroků, které nás v rámci Transformačního projektu čekají. Oslovili jsme proto ředitele jednotlivých úseků a také vedoucí jednotek vzniklých z původních divizí Autobusy a Elektrické dráhy s dvojicí otázek:

1. Organizační struktura Dopravního podniku se poměrně zásadním způsobem v uplynulých dvanácti měsících došlo? Čekali jste takový vývoj událostí?

2. Na jaře příštího roku už by měl být Transformační projekt ve finále, budou se doladovat poslední nejasnosti. Jak bude podle vás celý podnik vypadat v té době a jaké změny čekají váš úsek nebo jednotku v nadcházejících měsících?

Zde jsou jejich odpovědi.

Ing. Tomáš Jílek,

technický ředitel, v zastoupení generálního ředitele

1. Myslím, že v průběhu posledních let docházelo v Dopravním podniku k řadě poměrně významných změn, které však zásadním způsobem neovlivnily organizační strukturu. Například soustředění investiční činnosti vedle úspory v počtu zaměstnanců umožnilo důsledné oddělení provozních a investičních prostředků, řada činností obsluhého charakteru byla převedena do dodavatelské sféry, zásadní změnou byla i přeměna odštěpných závodů na divizní uspořádání. Dá se říci, že těmito kroky byla transformace připravována, ale rozhodující fáze nastala až spuštěním vlastního transformačního projektu. Následný průběh přeměn potvrdil, že restrukturalizace tak velké společnosti je velmi složitý proces. Proto si myslím, že tempo, kterým transformace společnosti probíhá, je na hranici možného. Musíme si uvědomit, že nejsme podnik, kde lze provést jakoukoli „výrobní“ vyluku. Provoz městské hromadné dopravy nesmí být narušen ani na jediný den. Za to, že se to daří (i když někdy s obtížemi), bych chtěl všem, především však provozním pracovníkům, poděkovat. Na druhou stranu musím poznamenat, že se někdy setkávám s názorem, že za všechny problémy může transformace. To však rozhodně není pravda, ve větší části případů je příčinou tvrdá restriktivní finanční politika, ke které hlavní město muselo vůči všem svým subjektům přistoupit. To je naopak i důvod, proč je třeba v transformaci s nezmenšenou dynamikou postupovat. Pokud naši činnost zásadním způsobem neefektivníme a tam, kde je to možné, výrazně nezvýšíme produktivitu, nepodaří se udržet vyrovnané hospodaření společnosti.

2. Z hlediska organizační struktury by Dopravní podnik měl mít základní skelet postavený k 1. lednu 2006. V současnosti již ve většině nově koncipovaných jednotek probíhá optimalizační fáze a ta by měla vyvrcholit v celé společnosti právě v průběhu příštího roku. Její výsledky považuji já osobně za rozhodující pro to, zda bude základní cíl transformace – dosažení významných úspor – naplněn. Optimalizační proces, respektive jeho výsledek, přitom bude v každé jednotce či útvaru záviset především na jejich vedoucích i na zaměstnancích samotných. Proto se budu snažit pomoci vytvořit všem takové podmínky, především z hlediska jasně stanovených pravidel a motivace, aby si optimalizaci mohl vzít každý opravdu za svou, aby každý dopředu věděl, co pro něho dosažené úspory znamenají.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

1. Myslím si, že na tak velký podnik, jakým Dopravní podnik je, postupují změny opravdu rychlým tempem a je jich poměrně dost. Postupné změny v organizační struktuře podniku, které se musí odehrávat za běžného chodu, s sebou nesou samozřejmě vždy i určitá období, kdy je třeba seznámit se s novým aktuálním stavem a případně dořešit některé záležitosti s tím související. Kladně hodnotím fakt, že se podařilo nastavit vše tak, aby byl provoz povrchové dopravy (tramvají a autobusů) řízen jednotně. Povedlo se tím odstranit určitou nevyváženost vzájemných kompetencí mezi ředitelstvem a bývalými odštěpnými závody (či později divizemi).



Foto: Petr Malík

Na druhé straně ale v souvislosti s tím, že dopravní úsek ředitelství zabezpečuje v současné době mnohem širší okruh činností od vztahu s mimopodnikovými subjekty až po úroveň provozního personálu, přibyl i okruh problémů, jimiž se dříve zabývaly samostatně odštěpné závody. Objevují se tak i záležitosti, které nebyly dosud řešeny, nebo jejich řešení bylo pouze odsouváno. Ty musíme vyřizovat operativně, protože provoz, bohužel, neskýtá čas a vlastně ani možnosti na jiné než rychlé operativní řešení. Provoz prostě nemůžete zastavit s tím, že teď potřebujeme něco dořešit a až to bude hotovo, zase se všechno rozjede. Trochu mě mrzí, že se zatím nepovedlo do nové organizační podoby začlenit už i metro, a tak musíme zatím fungovat v určitém provizorním pracovním vztahu. Je ale jasné, že nejde udělat všechny organizační změny najednou.

6



**Vzpomínky
na padlé**

4



**Bezpečnost veřejné
dopravy proti
vnějšmu napadení**

14



**Financování
veřejné dopravy
potřetí**

16 a 17



**Transformační
projekt – 12**

Příloha

**Z
obsahu**



Zničený motorový vůz č. 350 na barikádě u Zahradního Města. Zajímavé je, že „šestnáctka“, na kterou byl ten den nasazen, do těchto míst normálně vůbec nejezdila. (Její pravidelná trasa vedla do Nových Strašnic, ale z úsporných důvodů mimo špičku každý druhý vlak obracel už u Olšanských hřbitovů.)

„Všem. Brněnská tramvaj nejezdí, plzeňská ani budějovická nejezdí, ostravská jezdí jen částečně, ale pražské elektrické dráhy jezdí! Za jakých podmínek se to podařilo? Zatím co většina obyvatel Prahy vyšla po příchodu Rudé armády do ulic vítatí rudoarmějce, shlédnutí škody napáchané SS, vyhledatí příbuzné a známé, přivítatí naši armádu i presidenta dr. Beneše, pražští elektrikáři bez ohledu na počasí a na pracovní dobu upravovali síť pražských tramvajů, aby vozy el. drah mohly vyjet. Avšak tyto vozy nejsou ze železob-



Rozmačkaná „třistapadesátka“ byla jediným zcela zničeným vozem, který již nebylo možné opravit, a proto byl vyřazen. Na snímku před strašnickou vozovnou.

tonu, za povstání se jich používalo i k posílení barikád, byly vyplněny dlažebními kostkami a chránily nás a naši Prahu před německými tanky. A proto četné naše vozy rozbité děly nebo prostřílené kulomety SS nemohou vyjet a chybí na tratích. Rozbité vedení, sloupy, zničená a jen provizorně upravená dlažba, to vše musíme odstranit, to vše nám brání v zahájení pravidelného provozu. Na 70 našich řidičů a průvodčích položilo své životy ve dnech povstání za svobodu nás všech, za svobodu Prahy. I ti nám chybí do počtu a nikdy na ně nezapomeneme. Zbytečně se nevyptávejte, kdy pojedeme normálně, hlasťe se sami o jízdenky, usnadněte práci našim průvodčím, našim ženám, které pro první čas musí zůstatí ve službě. Připomínáme, že naše ženy-průvodčí za povstání ošetřovaly své soudruhy na ošetřovnách...“

Zažloutlý cyklostylovaný leták, který pražští tramvajáci v květnových dnech 1945 distribuovali mezi veřejností, je jedním z mála písemných dokumentů týkajících se pražské MHD té doby, které se zřejmě dochovaly. Vystihuje ale atmosféru, která tehdy v hlavním městě panovala.

Před šedesáti lety pražští tramvajáci bojovali na barikádách i obnovovali provoz

Ohlédněme se do těch dnů. Nejdříve pár všeobecně známých dat: Sobota, 5. května 1945, poledne. V Praze vypuklo po výzvě rozhlasu povstání. Vlaky, které v té době byly na tratích, začaly být stahovány do vozoven, ale ne všem se podařilo dojet. Během krátké doby na území dnešní Prahy vyrostlo přes 2 000 barikád. Základem mnoha z nich se staly tramvaje. Vlaky byly rozpojeny, motorové i vlečné vozy vykolejeny a postaveny napříč ulicemi. Kolem nich i do nich se dávalo všechno možné, od kusů nábytku, přes dlažební kostky, až po nákladní i osobní automobily. Mnozí z nás si zřejmě pamatují filmy režiséra Otakara Vávry (například Němá barikáda), ve kterých se symbolem budování barikád stalo vyvracení tramvajových vozů na bok. Neznáme ale zatím žádnou fotografii, která by takový postup dokládala. Jedinou tramvaj, která byla už při stavbě barikády prakticky zcela zdemolována, byl motorový vůz č. 350. Byl podle pamětníků použit v železničním podjezdu u Zahradního Města, kde na něj byl s mostu svržen železniční vagón, který ho doslova rozdrtil. Ale ani vlaky, které stačily zatáhnout, neměly příliš klid. Prakticky u všech vozoven totiž vyrostly barikády. Jedna z nejznámějších byla barikáda na Vinici, kde se podařilo vytlačeními vlečňáky zatarasit celou křižovátku. Jen přes Černokosteleckou ulici bylo vybudováno 10 barikád.

Ponechme stranou průběh bojových operací, kte-



Pražští tramvajáci v květnu 1945... Snímek zřejmě také pochází ze Strašnic.



Tramvajáci, kteří přežili boje na barikádách, si u „třistapadesátky“ na dvoře strašnické vozovny rádi zapózovali. Škoda, že dobová fotografie byla vyhotovena na rastrovaném papíru, který sice vypadá efektně, ale pro reprodukce v tisku není příliš ideální.

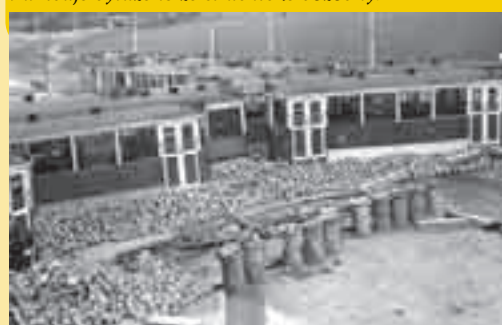
rých se aktivně zúčastnili i zaměstnanci Elektrických podniků, a podívejme se na úplný konec války, kdy bylo zapotřebí v Praze obnovit veřejnou dopravu. Bylo nutné zprůjezdnit tratě (za cenu, že dlažební práce probíhaly za provozu) a odtáhnout z barikád tramvajové vozy, aby na nich bylo možné provést nejdůležitější opravy. Na četných místech města se muselo obnovit strhané trolejové vedení.

Nejdříve se přes všechny nesnáze s nedostatkem pohonných hmot a náhradních dílů kupodivu podařilo zahájit provoz na autobusové lince A od Chodovské silnice přes Záběhlice do Hostivaře, na lince C v Kobylisích a na lince P k Masarykovým domovům v Krči.

Bez tramvajů byla Praha 10 dní. Obnovení prvních tramvajových linek bylo oznámeno 16. května 1945,

ale jak naznačují některé dobové rukopisné poznámky (mapa se zakreslovanými změnami), jezdilo se už o den dříve. Následující údaje, ačkoliv zcela nekorespondují se třemi oběžníky oznamujícími obnovování provozu, je možné považovat za věrohodné. Naznačují, jak byl v květnových dnech obnovován provoz. To, které úseky byly postupně dávány do provozu, naznačuje, kde dlouho probíhaly opravy, ať již vlastní tratě či odstraňování trosk poničených domů. Následující údaje v této podobě dosud nebyly zveřejněny.

Barikáda na křižovatce Vinice, jejímž základem se staly tramvaje vytažené ze strašnické vozovny.





Květen 1945 na střeše Ústřední budovy Elektrických podniků. Zaměstnanci podniku vztyčují státní vlajku na znamení svobody.

15. května: Jako první vyjely linky č. 5 (v zásadě v pravidelné, ale zkrácené trase Západní nádraží – Újezd – Mústek – Náměstí Republiky – Palmovka – Hloubětín) a 16 (v zásadě v pravidelné trase Západní nádraží – Palackého náměstí – Karlovo náměstí – Mírové náměstí – Flora – Vinice – Nové Strašnice; některé vlaky obracely na křižovatce Průběžná). Stejný den začala jezdit i trolejbusová linka W k jinonické Waltrovice.

16. května: Přibily linky č. 4 (polookružní Průběžná – Otakarova – Výtoň – Národní divadlo – Perštýn – Karlovo náměstí – Nádraží Vyšehrad – Průběžná), 9 (ve zkrácené polookružní trase Zámečnice – Anděl – Palackého náměstí – Národní divadlo – Perštýn – Karlovo náměstí – Nádraží Vyšehrad – Výtoň – Palackého náměstí – Zámečnice) a 15 (Vozovna Motol – Anděl – Újezd – Mústek – Náměstí Republiky – Kolbenova továrna). Trasy linek městské dopravy se měnily v té době prakticky každý den a stále přibývaly nové a nové obnovené úseky.

17. května: Začala jezdit linka č. 8 v upravené trase Vojenská nemocnice – Špejchar – Hlávkův most – Těšnov – Palmovka – Kolbenova továrna a linka č. 14 v upravené trase Na Veselí – Otakarova – Výtoň – Národní divadlo – Mústek – Náměstí Republiky – Těšnov – Hlávkův most – Dělnická – Prosecká.

18. května: Přibily další dvě linky, č. 11 (byla zpočátku rozdělena na dvě části: Vozovna Střešovice – Strossmayerovo náměstí – Hlávkův most – Těšnov – Náměstí Republiky – Mústek – Muzeum – Vinice – Průběžná a Vozovna Vokovice – Šolínova ulice) a 13 (Vozovna Pankrác – Otakarova – Tylovo náměstí – Muzeum – Mústek – Těšnov – Hlávkův most – Prosecká – Bulovka). Obnovením linky č. 11 bylo možné zrušit větev linky č. 16 k Průběžné. Ta se stala první tramvajovou linkou jezdící zcela ve své pravidelné trase.

19. května: Linka č. 11 byla sjednocena do své

pravidelné trasy Vozovna Vokovice – Průběžná. V poledne vyjždí i linka č. 22 ve zkrácené trase Bílá Hora – Pohořelec – Brusnice – Vozovna Střešovice – Malovanka – Bílá Hora. Linka č. 13 byla prodloužena na Ryšánku.

22. května: Zahájila provoz linka č. 10 v trase Vápenka – Ohrada – Židovské hřbitovy – Muzeum – Hlavní nádraží – Masarykovo nádraží – Těšnov – Palmovka – Harfa. Linka č. 13 byla prodloužena k vozovně Kobylisy, linka č. 14 do Čimické ulice. Zahájila provoz linka č. 17 ve zkrácené trase Rudolfinum – Výtoň – Ledárny. Linka č. 22 byla prodloužena do náhradní trasy Bílá Hora – Špejchar – Strossmayerovo náměstí – Hlávkův most – Těšnov – Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – Muzeum – Olšanské hřbitovy. Provoz obnovila i petřínská lanovka.

24. května: Linka č. 9 začala jezdit v pravidelné trase Vozovna Motol – Újezd – Prašná brána – Bulhar – Ohrada – Vozovna Žižkov. Linka č. 10 byla zkrácena na Ohradu, linka č. 15 byla zkrácena na Zámečnici.



Tato fotografie patří mezi všeobecně známé, ale zatím zřejmě nikdo nekomentoval, že na ní jsou zachyceni i zaměstnanci Elektrických podniků opravující trolejové vedení. Snímek vystihuje leták Elektrických podniků z úvodu článku. Lidé se dívají na trosky, tramvajáci pracují...

Byla obnovena linka č. 18 v pravidelné trase Podbaba – Strossmayerovo náměstí – Hlávkův most – Jindřišská – Myslíkova – Anděl – Radlice. Do Jindřišské se vrátily i linky č. 14 a 15. Obnoveny byly linky č. 19 (Kolbenova továrna – Mústek – Muzeum – Mezibranská – Tylovo náměstí – Chodovská) a 21 Vozovna Žižkov – Bulhar – Jindřišská – Myslíkova – Výtoň – Ledárny.

25. května: Linka č. 5 byla prodloužena do Hlubočep a zavedena byla ve zkrácené polookružní trase linka č. 20 Čechovo náměstí – Mírové náměstí – Karlovo náměstí – Jiráskovo náměstí – Národní divadlo – Perštýn – Karlovo náměstí – Čechovo náměstí.

K uvedenému datu ještě nebyly v provozu úseky Malovanka – Brusnice – Chotkovy sady, Špejchar – Chotkova – Klárov, Újezd – Malostranské náměstí – Klárov – Čechův most – Strossmayerovo náměstí, trať přes Mánesův, Čechův, Štefáníkův a Trojský most, úsek Strossmayerovo náměstí – Výstaviště – Dělnická, trať přes Staroměstské náměstí, úsek Bulhar – Nákladové nádraží Žižkov (resp. Flora), trať do Hrdlořez, na Karlov, Kačerov, Spořilov a do Zahradního Městka.

Bohužel, tímto datem končí dobové rukopisné poznámky, které se týkají obnovení provozu, a tak se data obnovení zbývajících úseků již zřejmě nedozvíme. Zpráva o činnosti Dopravního podniku za rok 1951, která zahrnuje i hlavní události z let 1945 až 1950, jen stroze u data 2. června 1945 uvádí „Jsou téměř všechny trati již v provozu. (Nejezdí trať č. 6 – nejsou vozy). Víme, že „šestka“ zahájila provoz 29. srpna, což je zatím všeobecně považováno za dokončení obnovy denního provozu. Víme ale, že situace jistě nebyla tak jednoduchá, protože odstraňování škod probíhalo i po tomto datu. Například od 31. srpna do 4. října 1945 byla (opět) vyloučena doprava přes Trojský most a v Holešovičkách z důvodu větší opravy mostu, poškozeného během květnových bojů.

Obnovení tramvajového provozu, který tvořil základ pražské MHD, byl po Pražském povstání mimořádně náročný úkol, který všichni zaměstnanci podniku zvládli se ctí. Po bojích na barikádách to jistě byl neméně těžký úkol. Fotografie z květnových dnů jsme většinou již publikovali, myslím si však, že i přesto stojí opět za shlédnutí.

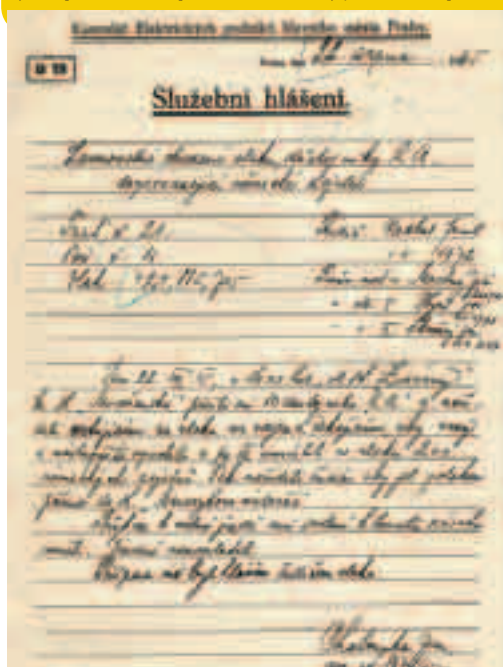
Mgr. Pavel Fojtík
Foto: Archiv DP



Výřez jedné z dobových mapek, do které se kdosi pokusil zaznamenat postup obnovy provozu tramvají v květnu 1945.

Únos tramvaje Rudou armádou v srpnu 1945

Služební hlášení, které o obsazení vlaku sovětskými vojáky v srpnu 1945 napsal dozorcí vozby Jan Chaloupka.



Konec války přijali před šedesáti lety obyvatelé hlavního města Prahy s radostí i úlevou. Osвобоzení ale přinášelo větší či menší projevy určité nadřazenosti vítězné velmoci. Příběh, který se stal v srpnu 1945, je typickou ukázkou, jak si sovětské vojáky někdy vykládali svá „práva“.

Když ve středu 22. srpna 1945 nastoupila čtyřčlenná „žičkovská“ osádka službu na 11. pořadí linky č. 21, jistě netušila, jaké dobrodružství zažije. Řidič František Nedbal řídil motorový vůz č. 424, ve kterém sloužil i průvodčí Jiří Mastný, a měl připojené vlečné vozy č. 885 a 715, kde byli průvodčími Josef Hyř a Jan Skružný. Byly tři minuty po čtvrté hodině odpolední a plně obsazený vlak se právě chystal odjet z konečné stanice u branických ležáren, když k vlaku přišla skupina sovětských důstojníků doprovázející dvě stě německých zajatců. Nařídili cestujícím, aby okamžitě vystoupili, a uvolněný vlak obsadili zajatci. Pak nařídili řidiči, aby je odvezl na Wilsonovo nádraží. Námitky řidiče i průvodčích byly zbytečné, a tak se vlak, jehož vchody byly obsazeny ozbrojenými vojáky, nedobrovolně vydal směrem do centra. Jak uvedl později ve služebním hlášení dozorcí vozby (dnes bychom řekli dispečer) Jan Chaloupka, „Průkaz k volné jízdě ani svo-

lení k tomuto zásahu neměli. Jízdné nezaplátili.“ V jeho služebním hlášení byla malá chyba; uvedl, že vlak jel k Masarykovu nádraží. My ale věříme protokolu, který podepsala osádka vlaku.

Nikomu se nic nestalo, ale pražští tramvajáci museli celý případ nahlásit, protože vlak pochopitelně nedodržel jízdní řád a sjel z pravidelné trasy. A jak věc vyřešily nadřízené orgány?

„Není možno přímo zakročiti proti viníkům, ale v obdobném případě neuposlechnouti a žádat o zakročení posádkové velitelství, plk. Janovského.“ (Z poznámky tužkou na spisu se dozvídáme, že plk. Janovský byl styčný důstojník.) Zkuste ale neuposlechnout ozbrojenou sílu... Možná si řeknete, vždýt se nic nestalo. Jen cestující si počkali na další vlak. Přesto tato událost z poměrně krátce osvobozené Prahy je zajímavou epizodkou v historii pražské městské hromadné dopravy. Vždýt se zřejmě jednalo o jediný únos tramvaje v Praze. Připomínám, že název v titulku zcela neodpovídá historické skutečnosti. Ozbrojené síly SSSR se v té době již nazývaly Sovětská, nikoliv Rudá armáda. V dobovém hlášení je ale použit starší název, proto jsem se k němu přiklonil také.

-pf-



Vzpomínky na padlé

Je tomu dávno, co utichly poslední výstřely druhé světové války. Tak dávno, že nikdo z aktivních zaměstnanců Dopravního podniku tyto události nepamatuje. I těch pár nejstarších z nás bylo tehdy malými dětmi a uvízlo-li jim vůbec něco v paměti, pak jen útržky, zlomky, torza vzpomínek. Události největší válečné katastrofy v dějinách lidstva tak známe jen z knížek, filmů nebo vyprávění pamětníků. I těch je čím dál méně – dnes jsou to stařenky a stařečkové s tvářemi zbrzděnými vráskami.

Připomínáme si v těchto dnech 60. výročí konce 2. světové války – stalo se tak bezpodmínečnou kapitulací Německa na začátku května 1945. Svou jistě ne

bezvýznamnou roli v událostech těchto válečných let sehrálo také někdejší Československo, jeho hlavní město Praha a v ní i náš Dopravní podnik.

Hrdinství našich předchůdců připomínají pamětní desky a pomníčky rozseté po jednotlivých provozovnách. Denně je míváme, občas na nich spočineme očima, někdy si přečteme na nich uvedená jména – a nevíme o nich nic. A tak je snad právě v tuto chvíli čas se na chvíli zastavit: připomeňme si společně alespoň v krátkosti některé z těch našich spoluzaměstnanců, kteří před šedesáti lety přinesli oběť nejvyšší: za svou bodu vlasti položili své životy.

Text a foto: Pavel Ďuran



Pamětní deska v bývalé Ústřední budově v Bubenské ulici.

Vozovna Pankrác.
Foto: Petr Malík



Vozovna Kobylisy.



Pamětní deska pracovníků
strašnické vozovny v Minské ulici.



Vozovna Hloubětín.



Vozovna Střešovice.



Památník umístěný
v Rustonce.

Vozovna Žižkov.
Foto: Petr Malík



Vozovna Motol.



Vozovna Strašnice.



Vozovna Vokovice.



Dva roky provozu linky číslo 291

V pondělí 18. dubna uplynuly dva roky od zahájení provozu na autobusové lince č. 291, která zabezpečuje základní dopravní obsluhu rozsáhlé oblasti Karlova – území s velkým počtem nemocnic a klinik – v návaznosti na nejbližší důležité dopravní uzly I. P. Pavlova a Karlovo náměstí.

Linka byla zavedena v rámci plnění jednoho z úkolů Projektů Trendsetter (Setting Trends for Sustainable Urban Mobility, tj. stanovení trendů pro udržitelnou městskou mobilitu). Tento projekt byl v roce 2001 schválen Evropskou komisí jako jeden z osmi projektů programu Civitas. Projekt je zaměřen k vyššímu využití veřejné dopravy, ke zdokonalení systémů nákladní dopravy, automobilů a infrastruktury a k používání nových služeb, umožňujících zachovat přijatelné životní prostředí ve městech. Pod vedením města Stockholmu se jich zúčastňují partneři ze Stockholmu, Lille, Grazu, Prahy a Peci.

Opatření spočívalo ve zřízení pravidelné autobusové linky pro uspokojení základní dopravní obsluhy v oblasti Karlova s akcentem na osoby se sníženou pohyblivostí, nemocné či jinak handicapované. Ve zmíněné lokalitě je soustředěna řada nemocničních zařízení a pracovišť Všeobecné fakultní nemocnice. Zdejší uliční síť neumožňuje provoz běžných autobusů, používaných standardně v městské hromadné dopravě, takže základní dopravní obsluha oblasti do doby zavedení citybusové linky prakticky neexistovala. Pacienti, návštěvníci i zaměstnanci zdravotnických zařízení byli odkázáni na pěší docházku ze vzdálených stanic (zastávek) MHD. Tyto vzdálenosti činí v některých případech až jeden kilometr.

Nejprve byl zpracován návrh trasy nové linky, umožňující propojení nejbližších významných dopravních uzlů, tj. Karlova náměstí (s možností přestupů na linku metra B, 11 tramvajových linek a 1 autobusovou linku) a I. P. Pavlova (s možností přestupů na linku C metra a 7 tramvajových linek) a obsluhující pomocí vhodně rozmístěných zastávek celé předemné území se zřetelem na snadnou dostupnost zdravotnických zařízení. Návrh byl zpracován v několika variantách, které byly konzultovány s příslušnými územními správními úřady a se zástupci Všeobecné fakultní nemocnice. Po diskusích byla zvolena optimální varianta, která splňovala požadavky účelné dopravní obsluhy a současně byla v souladu s provozně technickými předpoklady pro pravidelnou autobusovou dopravu. Vzhledem k uličnímu půdorysu obsluhovaného území s převážně úzkými komunikacemi bylo zřejmé, že novou linku je nutné vybavit vozidly menších rozměrů (tzv. midibusy) s bezbariérovým přístupem. Z existující nabídky, která byla předmětem veřejné obchodní soutěže, bylo vybráno nízkopodlažní vozidlo s plošinou typu Karosa-Ikarus E 91.

Před vlastním zahájením provozu proběhlo několik místních šetření a dalších jednání, na kterých bylo upřesněno rozmístění zastávek, dopravních značek a podobně. Bylo rozhodnuto, že v zájmu zvýraznění

specifičnosti nové linky budou zastávky vybaveny typickými světelnými zastávkovými sloupky. Uskutečnila se rozsáhlá informační kampaň v tisku (deník Metro, ostatní deníky, časopis DP-KONTAKT, časopis Prahy 2 a další). Současně byla připravena letáková kampaň – informativní letáky byly rozmístěny ve vozidlech, na zastávkách, v informačních střediscích. Jako ústřední slogan bylo zvoleno heslo: „Centrem Prahy rychle a pohodlně“ doplněné logy „Trendsetter“, Evropské unie a hl. m. Prahy. Uvedená grafika byla uplatněna na všech letáčích, informativních materiálech a na zastávkových sloupcích nové linky a karosériích vozidel, zajišťujících její provoz.

Po splnění všech potřebných náležitostí a vydání platné licence byl na lince zahájen provoz 18. dubna 2003.

Před zahájením provozu panovaly jisté obavy z nedocení nového dopravního spojení ze strany veřejnosti a z nízkého využívání nabízené přepravní kapacity. Tyto obavy se nenaplnily, naopak zavedení linky se setkalo s příznivým přijetím a linka je od prvních dnů provozu přiměřeně využívána a stala se přirozenou součástí dopravního systému Pražské integrované dopravy. Další obavy pramenily z nepříznivých parametrů komunikační sítě na trase linky, z časté neprůjezdnosti některých problematických úseků a z nekázně motoristické veřejnosti (nesprávné parkování, blokování průjezdu a podobně). Tyto obavy se zčásti naplnily, provozní překážky však byly operativně odstraňovány koordinovanými zásahy dispečerského aparátu Dopravního podniku s orgány dopravních složek Policie ČR a Městské policie, které neváhaly přikročit i k restriktivním opatřením proti neukázněným řidičům. V současné době je situace v průjezdnosti trasy linky již stabilizována při pokračující spolupráci s policejními složkami.

Po dvou letech provozu lze oprávněně konstatovat, že zavedením nové linky se zásadním způsobem zkvalitnila dopravní obsluha většiny zdravotnických zařízení v oblasti Karlova.

Maximální obsazenost vozidla se pohybuje mezi 25 až 30 cestujícími. Největší zájem je o úseky I. P. Pavlova – Dětská nemocnice – Apolinářská, neboť tato zdravotnická zařízení jsou nejvíce vzdálena od dopravního uzlu I. P. Pavlova. Vysoké využití je rovněž ze zastávky „U nemocnice“ (tj. od hlavního vchodu do areálu Všeobecné fakultní nemocnice) ve směru k I. P. Pavlova a z Karlova náměstí do celé oblasti Karlova, zejména v ranních a dopoledních hodinách (zaměstnanci – nástup do práce, pacienti – návštěvy ambulancí).

Obecně pozitivním ekonomickým aspektem z hlediska dopravce je nárůst počtu pravidelných i nepravidelných cestujících na nové lince. Vzhledem k propojenosti dopravního systému se však s největší pravděpodobností nejedná o větší části o absolutní nárůst nových klientů, neboť výchozí bod cest většiny cestujících na nové lince je mimo její dosah a zákazníci v naprosté většině přestupují z metra a tramvají v uzlech Karlovo náměstí a I. P. Pavlova.

Významným pozitivem z hlediska cílů dopravní politiky města je zvýšení prestiže veřejné hromadné dopravy. Byla zavedena služba nového typu do dosud neobsluhované a z hlediska cílů vyhledávané oblasti. Nová dopravní služba při své specifičnosti (co do cílové skupiny uživatelů) současně nemá charakter exkluzivity (jen pro někoho), naopak je přirozenou součástí systému Pražské integrované dopravy, tedy přístupná každému za tarifních podmínek platných v celé dopravní síti.



Možností rozšíření tohoto systému dopravní obsluhy existují, předběžné návrhy jsou zpracovány. V současných ekonomických podmínkách města a v rámci hierarchie priorit pražského dopravního systému však nejsou otázkou nejbližší doby.

Základní parametry okružní autobusové linky č. 291:

Sled zastávek:

I. P. Pavlova – Dětská nemocnice Karlov – Apolinářská – Větrov – U Nemocnice – Karlovo náměstí – U Nemocnice – Větrov – Apolinářská – Na Bojišti – Kateřinská – I. P. Pavlova

Dopravní návaznost:

- v dopravním uzlu I. P. Pavlova na linku C metra a tramvajové linky č. 4, 6, 10, 11, 16, 22 a 23.
- v dopravním uzlu Karlovo náměstí na linku B metra, tramvajové linky č. 3, 4, 6, 10, 14, 16, 18, 22, 23 a 24 a na autobusovou linku č. 176.

Rozsah provozu:

- Pracovní dny: cca 6.45 – 18.30
- Soboty, neděle, svátky: cca 7.45 – 17.30
- Interval: pracovní den – celodenně: 15 minut; soboty, neděle, svátky – celodenně: 30 minut.
- Tarif: PID (běžný městský tarif používaný na všech linkách)

Vozidla: nízkopodlažní midibusy, které umožňují i přepravu vozíčkářů pomocí plošiny.

Zpracovalo oddělení Rozvoj a preference dopravy Dopravního úseku

Foto: Petr Malík



1 2. Tak jako mnohé jiné úseky, čeká i nás teď, kromě jiného, řešení jmenovitých transformačních úkolů (od optimalizace procesů přes nastavení vnitřního ekonomického řízení nebo upřesňování vzájemných vazeb s ostatními útvary podniku až třeba k redisolakaci jednotlivých útvarů dopravního úseku). Já osobně od tohoto období do jara příštího roku očekávám zejména to, že by už měly být doladěny věci, o kterých jsem mluvil již u první otázky. Ty problémy, které z různých důvodů na své vyřešení stále čekaly. Tím by odpadlo množství v podstatě mimořádné operativy, která nyní přispívá k urychlenému vykonání potřebných kroků v plnění takových úkolů, a vytvoří se více prostoru pro koncepci a časově náročnější práce, které by měly přispívat v konečném důsledku ke zlepšování úrovně městské dopravy v Praze.

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

1. Práce vedoucí ke sdružení procesů vrcholového řízení i řízení v obchodně-ekonomickém úseku (tempo i počet změn...) probíhaly a probíhají v souladu s daným harmonogramem. Změnou v tomto případě rozumím optimalizaci daných procesů. Dynamický vývoj událostí jsem očekával a doufám, že i moje spolupráce v rámci Řídicí rady je přínosná.

2. V příštích měsících dojde k pře-stavbě informačního systému, který bude ještě lépe vyhovovat z hlediska manažerského řízení a umožní efektivní rozhodování s cílem dát do souladu kvalitu dopravy a vynakládané prostředky na ni.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

1. Hodnotit tempo a míru probíhajících změn je velmi ošidné a není jednoduché najít správný úhel pohledu, ale když srovnám stav před rokem a nyní, tak je posun markantní. Loni touto dobou probíhaly přípravné fáze projektu, dnes po změně organizačního uspořádání nastupuje fáze optimalizace, což znamená hledání konkrétních úspor, které budou výsledkem transformace. Čili, abych odpověděl na otázku – tempo i míru změn považuji za adekvátní a dá se říci, že jsem takový vývoj očekával.

2. Období, které máme před sebou, považuji rozhodně za složitější než to uplynulé. Bude bolestnější proces snižování počtu zaměstnanců i redukce nákladů budou výraznější než nyní) a porce úkolů, které je třeba řešit, se nijak netenčí, spíš naopak. I personální úsek projde zeštíhlovací kúrou a změnou zajištění některých činností. Již během prvního roku transformace byl snížen stav pracovníků personálního úseku o 10. Očekávám rozvoj koncepčních programů a strategické oblasti, což již bylo nastartováno. Velkou pozornost budeme věnovat i analytické činnosti a rozborům příčin negativních jevů v oblasti ekonomiky práce. Věřím však, že i toto období společně zvládneme a budeme kvantifikovat a sumarizovat dosažené výsledky.

Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel

1. Práce na dobudování bezpečnostního úseku je prakticky u konce. Přes veškeré potíže, které vznik bezpečnostního úseku provázely (jak objektivní, tak subjektivní), chybí doladit několik drobností, aby systém v jednotlivých útvarech bezpečnostního úseku mohl pokračovat. Protože se transformují stále nové, další útvary a jednotky, sledujeme tuto práci a hledáme rozhraní, kde se nutně musíme při plnění úkolů střetnout. Říkám-li střetnout, vyjadřuji tím společné zájmy, které povedou ke konečnému cíli – dobrému fungování provozních jednotek a rovněž dobrému a kvalitnímu zabezpečení podpůrných, servisních činností. A tady čeká úsek, který řídím, ještě hodně práce.

2. Změny nás ještě čekají a budou charakterizovány změnami, které se uskuteční v dalších fázích transformace. Jak bude vypadat celý podnik na jaře příštího roku, si netroufám říci. Vím však jistě, že pokud se spoj-

Už rok probíhá př

a nebudou se třístit názory všech, kteří na transformaci pracují, nemůžeme očekávat, že by jaro příštího roku z pohledu podniku bylo neúspěšné.

Ing. Ladislav Urbánek, ředitel divize Metro

1. Organizační struktura Dopravního podniku odpovídá časové fázi postupu jednotlivých etap aktuálních subprojektů transformačního procesu. Za uplynulé období se vykonalo velké množství práce ve všech subprojektech i v nově ustavených jednotkách. Došlo i k určitým časovým korekcím některých postupů, ale ty se daly předpokládat s ohledem na velikost našeho podniku. Většina ustavených jednotek prochází v této době zelenou optimalizační fází, která bude rozhodující pro celkové hodnocení úspěšnosti transformace.

2. V divizi Metro probíhají v současné době závěrečné práce na přípravě přeměny v nové jednotky. V prvním čtvrtletí letošního roku byla provedena hloub-

a poté rozběhnout podnik v nové podobě.

Na všech proběhlých změnách musíme pozitivně vnímat jednu skutečnost – byly provedeny našimi zaměstnanci, s jejich znalostí fungování a zajišťování jednotlivých činností uvnitř společnosti. Pokud by nebyla transformace provedena tímto způsobem, musíme si uvědomit, že postupem času by byla provedena „zvenčí“ a pravděpodobně bez těchto znalostí.

2. Na jaře příštího roku bude v našem podniku dokončen proces překlopení do nové organizační struktury, ve které budou činnosti seskupeny do útvarů buď bez rozdílů trakce (personální, právní a podobně), nebo shodně organizovaných útvarů podle druhů dopravy (jednotky Provoz, Správa vozidel a další). Organizační struktura by měla získat logickou přehlednost. V té době se budou dočišťovat poslední detaily rozhraní mezi jednotlivými útvary a vyhodnocovat kroky z optimalizace jednotlivých útvarů a jednotek. Jaro příštího roku s definitivní platností ukáže, zda cesta nastoupená generálním ředitelem ing. Milanem Houfkem byla správná.

Jednotku Provoz Tramvaje čeká do té doby ještě mnoho práce a úkolů. Připomeňme ty základní: dokončení optimalizace počtu pracovních míst v jednotce, optimalizace vazeb na ostatní útvary podniku, vnitřní nastavení a sjednocení fungování jednotlivých provozoven a útvarů jednotky, přepracování soustavy norem převzatých z divize Elektrické dráhy a mnoho dalších. Je nutno se zaměřit na veškeré činnosti uvnitř jednotky a zhodnotit jejich efektivitu a v některých případech i smysluplnost. Bude to ještě mnoho náročných práce nejen pro vedoucí pracovníky, ale pro všechny zaměstnance jednotky.

Václav Jelínek, vedoucí jednotky Provoz Autobusy

1. Někdo by jistě rád viděl ještě rychlejší tempo transformace. Já osobně, s ohledem na velikost našeho Dopravního podniku a rozsah uskutečňovaných změn, považuji i to současné za úctyhodné. Podobné tempo jsem očekával a po určitém zaváhání po známé smutné události letošního roku jsem přesvědčen, že bude pokračovat.

2. Předpokládám, že na jaře již bude zavedena nová organizační struktura v celé společnosti, budou jasně stanovena pravidla financování, budou zavedeny nové vazby mezi jednotlivými útvary a u vybraných budou uplatněny plně funkční SLA. Tomuto stavu bude v nadcházejících měsících v jednotce Provoz Autobusy předcházet probíhající proces optimalizace.

Z mnoha úkolů bych rád uvedl alespoň dvě následující oblasti, které směřují k trvalým úsporám nákladů. Čekají nás analýzy v oblasti ekonomiky, které povedou nejen k vlastním úsporám, ale také k „vyjasnění“ přiřazení nákladů správným jednotkám a útvarům. Zde očekáváme významnou úlohu a spolupráci útvaru obchodně-ekonomického ředitele. Již byla provedena analýza a zpracován návrh optimalizace činností v celé jednotce. Výsledkem je předložený návrh na snížení počtu pracovníků ve všech úsecích. Po jeho schválení a detailním projednání s odborovými organizacemi, které již byly rámcově informovány na pravidelném setkání s vedením, nás čeká jeho realizace nejdříve do konce letošního roku. V této souvislosti je nutno poznamenat, že z tohoto důvodu již nebyla řada uvolněných pracovních míst v poslední době obsazována, nebo byla obsazena pracujícími důchodci na dobu určitou.

Ing. Jan Doubek, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje

1. Změny v Dopravním podniku probíhají hodně rychle, ale co je zásadní, na řadě důležitých míst se objevují nové tváře. Tento stav umožňuje řešit i problémy, které byly v „ustálených strukturách“ podniku neřešitelné. Jednoduše řečeno, noví lidé, nové nápa-



ková procesní analýza všech technických služeb, tj. elektrotechnické, sdělovací a zabezpečovací, staveb a tratí, technologických zařízení a ochranného systému metra. Tyto útvary zajišťují činnosti na dopravní cestě dráhy speciální. Analýza potvrdila vstupní údaje, které jsme předkládali při prvních jednáních konzultantům. Odpovědnost za celkovou koncepci a funkčnost dopravní cesty musí být zajištěna z jednoho centra při spojení správy i výkonu činností. K 1. dubnu 2005 byl z divize Metro vyčleněn ekonomický úsek a právní odbor do sdružených činností odborných útvarů. K 1. červenci by měla být ustavena jednotka Správa vozidel Metro a na podzim letošního roku jednotky Provoz Metro a Dopravní cesta Metro.

Petr Hloch, vedoucí jednotky Provoz Tramvaje

1. Před rokem asi žádný z našich zaměstnanců nevěřil, že koncem roku nebudou existovat divize Autobusy a Elektrické dráhy. Musím se přiznat, že i já jsem patřil k lidem, kteří nevěřili v takovou rychlost změny, která se za krátký čas stala skutečností. Vývoj událostí, v souvislosti s transformací, nabral v naší společnosti v průběhu roku rychlý spád a vyvrcholil zrušením divize Autobusy k 1. říjnu loňského roku a k 1. lednu 2005 divize Elektrické dráhy. Domnívám se, že razance a množství organizačních změn uskutečněných v souvislosti s probíhající transformací nemá v dlouhé historii našeho podniku obdoby. Toto velké množství změn s sebou přináší i některé nežádoucí jevy. Jde především o skutečnost, že zaměstnanci, a to nejen řadoví, se přestali v organizačních změnách orientovat.

Tempo a objem změn, které v naší společnosti proběhly, byly nevyhnutelné. Musíme si uvědomit, že změna probíhá za stálého fungování organizace, jejíž chod není možno zastavit, připravit novou strukturu

eměna...

dy, nové pohledy na věc. Pochopitelně někdy dojde i k problémům z neznalosti. Ale to je při tak rozsáhlých změnách normální. Přesně podle hesla, kdo nic nedělá, nic nezkaží a naopak. Důležité je zjistit příčiny selhání a přijmout nápravu nebo, jak učeně praví CS Project, provést optimalizaci. Většina problémů totiž vzniká ze špatné komunikace mezi novými útvary, čili lidmi. A v této chvíli je optimalizace komunikačních kanálů v Dopravního podniku asi ten nejdůležitější krok k vylepšení a zefektivnění organizace práce.

2. Největší úkoly nás v dalším období čekají při rozklíčování finančních toků. Musím říci, že informační systém Dopravního podniku nám dává slušný globální přehled o finanční situaci, ale pro jednotku je nutné průběžně získávat přehled nejen o jednotlivých úctech, ale konkrétně o nákladech na vozidla a zařízení,

včetně vlivu jednotlivých pracovníků. A v této oblasti je mnoho a mnoho práce. Příklad bych to asi k osobnímu účtu zdravotního pojištění. Pokud nebude mít každý vedoucí finanční on-line kontrolu svěřeného úseku, těžko hledat úspory při zachování bezpečnosti a kvality poskytované služby. A to považují za největší a nejsložitější úkol dalšího vývoje transformace.

Ing. Jiří Pilař,

vedoucí jednotky Správa vozidel Autobusy

1. Vývoj událostí pro mě osobně není překvapením, byl předem stanoven harmonogramem, takže v žádném případě ho nelze označit za neočekávaný. Osobně jsem však uvítal současný stav, kdy převážil názor, že v první řadě je třeba se zaměřit na stabilizaci nově vzniklých struktur i za cenu řekněme mírného přibrzdění tempa dalších změn. Zejména v jednotkách, ve kterých zůstaly zbytkové činnosti, které se dále přetvářejí v dalších etapách jinak, se rozvíjí spolupráce s dalšími jednotkami, řeší se i různé přechodné stavy, zbývá na zabezpečení vlastní rutinní činnosti poměr-

ně málo času. Takže tento názor podporuji.

2. Finální stav organizačního uspořádání naší společnosti je předmětem řešení Transformačního projektu. I když je zvolena varianta výsledkem mnoha jednání a vzájemných mnohdy i emotivních diskuzí, předpokládám, že v rámci optimalizační etapy bude možné určitě korekce i v této oblasti zrealizovat. Co se týče změn a úkolů týkajících se naší jednotky v nadcházejících měsících, jsou v podstatě dány schválenými jmenovitými transformačními úkoly. Všechny tyto úkoly se vine jako červená nit jedno známé téma – zefektivnění činností a s tím související snížení nákladů. I když tyto úkoly jsou ve většině případů termínovány do konce letošního roku, již dnes je jasné, že bude třeba uvažovat i o změně či úpravě organizace práce klíčových středisek. A to je samo o sobě téma, které vzhledem k setrvačnosti činností a množství vzájemných procesních vazeb je řešitelné poměrně obtížně. Na druhé straně je současná optimalizační etapa jednou z mála příležitostí, kdy tyto změny navrhnout a zrealizovat. **-bda-**

Představa a skutečnost po čtyřech letech v dozorčí radě

Po čtyřletém působení člena v dozorčí radě Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti jako zástupce zaměstnanců je čas na bilancování této činnosti.

Při nástupu do funkce jsem měl určitou představu o působení dozorčí rady jako orgánu pouze dozorujícímu nad hospodařením akciové společnosti. Skutečnost nastala po prostudování Obchodního zákoníku číslo 501/2001 Sb., který určuje právo a odpovědnost dozorčí rady a jejích členů. Vzhledem k tomu, že jsem byl zvolen členem dozorčí rady jako zástupce zaměstnanců, určil jsem si předem prioritu pro práci a odpovědné rozhodování. Tato priorita spočívala nejen v dodržování obchodního zákoníku a podnikových norem, ale hlavně v obhajobě zájmů zaměstnanců Dopravního podniku. Absolvování kvalifikace pro účetnictví a daně mi ulehčilo v počátku orientaci ve složitých a obsáhlých materiálech při jednáních.

Po roční práci v orgánu dozorčí rady jsem zjistil, že dozorčí rada se zabývá kontrolní činností nejen vynaložených nákladů a uskutečněných výnosů minulých období, ale i rozhodnutím představenstva Dopravního podniku k předpokládaným hospodářským operacím, které mají vliv na ekonomiku celé akciové společnosti včetně zaměstnanců. Dozorčí rada nesleduje jen přímé hospodaření akciové společnosti, ale komplexní činnost včetně personální práce a pracovněprávních norem. Projednávání těchto ekonomických, provozních a personálních záležitostí představenstvem Dopravního podniku s vlivem zástupců vlastníka hl. m. Prahy byly pro mne zdrojem spousty užitečných informací nejen

v odborové práci při jednání s vedoucími pracovníky podniku, ale i pro kolektivní vyjednávání, které v posledních dvou letech byla nejsložitější. Dále v připomínkových řízeních k podnikovým normám, které se zvláště dotýkají části nebo většiny zaměstnanců. Vliv na ekonomiku a zaměstnance měla také novela Zákoníku práce a zákon o pracovní době číslo 475/2001 Sb. Dalším velkým zášahem do činnosti dozorčí rady byly ničivé povodně v roce 2002, které Dopravní podnik zasáhly na nejcitlivějším místě v obslužnosti MHD v Praze, a to zaplavením metra, které je páteří dopravního systému pro občany a návštěvníky Prahy. Škody, které tyto povodně způsobily, a následné vyšetřování důvodu zaplavení metra, včetně policie ČR, o míře zavinění vedoucích pracovníků podniku, opravy pro zprovoznění metra a zajištění náhradní dopravy v oblastech, kde metro nefungovalo, byly rovněž předmětem jednání.

Při této příležitosti jsem se ze sdělovacích prostředků dozvěděl o případném uplatnění Obchodního zákoníku také na členy dozorčí rady a určitého podílu majetkových sankcí za zanedbání technologických postupů při výstavbě metra. Z těchto důvodů jsem si také prožil nemálo výčitek ze strany vlastní rodiny k mému působení v orgánu dozorčí rady. Díky Bohu se tato obvinění neprokázala.

Dalším velkým přelomem v činnosti dozorčí rady bylo rozhodnutí představenstva o restrukturalizaci akciové společnosti a vypracování „Transformačního projektu“. Toto rozhodnutí se velice dotkla, dotýká a bude týkat všech zaměstnanců podniku. Vzhledem k tomu, že transformace má hlavní cíl dojit k úsporám

nákladů, bude to mít dopad na celkovou činnost Dopravního podniku, a to jak v restrikci aktiv (majetku), tak i snížení personální kapacity! Opatření, která provázejí transformační projekt, nejsou vždy ideální, a tak se svými připomínkami, postřehy z provozu a vlastní aktivitou vidím smysluplnost působení zástupců zaměstnanců v orgánu dozorčí rady. Tato aktivita nepřímým způsobem ovlivňuje i další členy dozorčí rady, kteří jsou jmenováni ze zastupitelů hl. m. Prahy, a to nám v některých případech ulehčuje následná jednání s představiteli města. Při těchto jednáních i člen dozorčí rady za zaměstnance vystupuje jako zástupce zaměstnanců bez porušení jakékoliv právní normy.

Dozorčí rada se v průběhu uplynulého období scházela pravidelně, v případě operativní potřeby i mimořádně, a mimo jiné projednávala základní témata podle rámcového plánu činnosti, zpravidla za účasti přízvaných odpovědných vedoucích pracovníků podniku. K jednotlivým jednáním musí člen dozorčí rady prostudovat obsáhlé materiály, které se týkají programu jednání. Dále je to účast v hodnotitelských komisích výběrových řízení pro posuzování a hodnocení nabídek zhotovitelů příslušné investiční akce nebo dodávky.

Závěrem musím konstatovat, že působení v dozorčí radě Dopravního podniku proti původní představě je daleko obsáhlejší, pracovní náročnější a zodpovědnější k zastupování zájmů zaměstnanců. I proto jsem rád, že mohu v této bilanci za uplynulé volební období vyjádřit uspokojení nad některými úspěšnými jednáními ve prospěch zaměstnanců naší akciové společnosti.

Jiří Čada

Nový Atlas PID na pultech informačních středisek

Na pultech informačních středisek se v průběhu března objevilo nové, již čtvrté, vydání Atlasu Pražské integrované dopravy, zachycující stav Pražské integrované dopravy k termínu celostátních změn v březnu 2005.

Nové vydání pokračuje v nastoupeném trendu praktického a výrazného zobrazení sítě linek Pražské integrované dopravy (metra, tramvají, městských i příměstských autobusů, železničních tratí a lanové dráhy na Petřín) prostřednictvím průsvitného papíru, které si u veřejnosti získalo velmi pozitivní ohlas. Kromě mapové části obsahuje Atlas PID také rejstřík ulic, seznamy městských a příměstských linek, rejstřík zastávek, seznam železničních stanic a seznam automatů na prodej jízdenek. V části věnované všeobecným informacím můžete najít také např. schémata linkového vedení či tarifních pásem, informace o cyklistických trasách v Praze a nově i schéma linek MHD pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí.

Atlas PID nabízí Informační střediska Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za 270 Kč.

Závěrem lze říci, že Atlas PID si už svoji pozici na trhu vybudoval a má svůj poměrně ustálený okruh příznivců. Nás samozřejmě může jen těšit, že se pro ně stal užitečným pomocníkem v lepší orientaci v ulicích Prahy a rozsáhlé síti Pražské integrované dopravy, který umožňuje vyhledat si snáze patřičné spojení k uvažovaným cílům jejich cest.

Ing. Petr Blažek,
dopravní ředitel



Integrovaný dopravní systém – tento pojem je v poslední době často skloňován, mnohdy však chybně vykládán a za integrovaný dopravní systém je někdy vydáváno něco, co jím ve skutečnosti není. I když se Pražská integrovaná doprava (PID) stále rozvíjí a dotváří, integrovaným dopravním systémem bezesporu je.

Základním principem (a výhodou) integrované dopravy je možnost uskutečnit celou cestu na jednu jízdenku. Zdá se vám to jako samozřejmost, když jedete vlakem, tramvají, metrem, autobusem či lanovkou na Petřín, aniž byste při každém přestupu museli označovat novou jízdenku? Ale ona to ještě relativně nedávno samozřejmost nebyla a pro cestující, kteří dodnes mohou používat pouze nezaintegrované linky označované dříve jako „ČSAD“, to může být jen zbožné přání, pro někoho se to může i jevit jako zcela absurdní. Dokonce i ve Velké Británii, kde došlo k radikální deregulaci a následnému rozkladu veřejné dopravy, není možné

používat jednu jízdenku ani v rámci městské hromadné dopravy. Je tomu tak například ve skotském městě Glasgow. Vysokou míru integrace (a spolupráce) veřejné dopravy naopak nalezneme na mnoha místech v Německu, kde došlo dokonce i k zapojení lodní dopravy na jezeře Wannsee v Berlíně, jež je součástí tamějšího dopravního svazu. Kromě společného tarifu je pro fungování integrovaného systému nutná spolupráce a koordinace i v dalších oblastech – bylo (a je) třeba sladit co nejvíce přepravní podmínky, jízdní řády, způsob financování a informování cestujících.

V loňském roce byla největším přírůstkem v Pražské integrované dopravě oblast Štěchovic, která byla zapojena v červenci, což pro PID znamenalo také vstup nového dopravce – byla jím dobříšská firma Bosák, s. r. o. Překvapením pro všechny zúčastněné strany byla rychlost, s jakou si nově zaintegrované linky č. 338, 361 a 390 získaly nové cestující a bylo téměř okamžitě po zahájení provozu nutné zařazovat posilové spoje. Na železnici došlo v roce 2004 k výraznému rozšíření tzv. plné integrace – nově je možné používat i jednotlivé jízdenky na celé trati 171 z Prahy do Berouna, na „kolínské“ trati 011 až do Peček a v návaznosti na

ni i na trati 060 z Poříčan do Sadské. S plnou integrací se železniční doprava stává pro cestující přístupnější a atraktivnější, především v regionu tak má charakter páteřní dopravy podobně jako metro v Praze. V loňském roce byla zavedena také městská železniční linka z Prahy-Libně do Roztok u Prahy. Naopak vzhledem k tomu, že od zahájení platnosti grafikonu 2004/2005 Středočeský kraj neobjednal provoz osobních vlaků v závazku veřejné služby na trati 121 do Podlešína, byla zde osobní doprava zastavena.

A kam až sahá Pražská integrovaná doprava v současné době? Nejvýhodnějším bodem je Suchdol u Kutné Hory, nejzápadněji je Kladno, na severu ohraničuje PID Mělník a na jihu Libčice u Nového Knína. Je obsluhováno přes 3 800 km² s téměř 1,7 milionu obyvatel, z toho v regionu již více než půl milionu. Ze Středočeského kraje tak je obsluhováno přes 30 % rozlohy území, kde bydlí více než 46 % obyvatel. Největší míra integrace je v bývalých okresech Praha-východ a Praha-západ, kde je zapojena do PID většina spojů. Například na příjezdu od Davle je na hranici Prahy ve Strnadlech zapojeno 81 % spojů, na příjezdu od Řičan je v Uhřetěvsi součástí integrované dopravy dokonce 99 % spojů. V průměrný pracovní den je na 150 příměstských autobusových linkách vypraveno 4 347 spojů a přepraveno 135 tisíc cestujících. Nejdelší linkou PID je linka č. 381 ze Skalky do Suchdola u Kutné Hory, která má délku téměř 55 km, z toho 40 km mimo území hl. m. Prahy.

Nechme se překvapit, jaká čísla nám přinesou příští roky.

Ing. Martin Jareš



Foto: Václav Hass

Činnost přepravní kontroly v loňském roce

Každoroční bilancování činnosti pracovníků přepravní kontroly patří k běžným úkonům odboru přepravní kontroly (90130), který má na starosti dodržování přepravně – tarifní kázně cestujících v systému Pražské integrované dopravy. V minulém roce byla práce přepravní kontroly, ve snaze zvýšit a zkvalitnit její činnost, věnována mimořádná pozornost. Byla nastavena nová kritéria v odměňování a plánování její práce. Kláden byl důraz na zlepšení úrovně všech revizorů, zejména na jejich vnější upravenost, a tak od 1. dubna bylo Směrnici generálního ředitele nařízeno nošení upravených stejnokrojů na příměstských autobusových linkách, na lanové dráze na Petřín a v metru.

Velmi pozitivně dopadla spolupráce s Městskou a Českou policií při organizování společných kontrolních akcí, a to jak v nočních hodinách, kdy jde o bezpečnost pracovníků přepravní kontroly, tak i v normálních

denním provozu. Zvláště je třeba vyzdvihnout spolupráci s policií v nočních hodinách, kdy byly akce zaměřeny na nepřizpůsobivé osoby, negativně ovlivňující kulturu cestování. Těchto akcí se podařilo zorganizovat 91, což je o 16 více než v roce 2003. Pokud budeme srovnávat počet cestujících, kteří byli přistiženi v dopravním prostředku s chybějícím či neplatným jízdním dokladem, musíme konstatovat, že roky 2003 i 2004 jsou si velmi podobné. Podobná je i celková vybraná suma za postihy v těchto letech a jako každoročně (od roku 1995) se podíl i počty případů, které Dopravní podnik předává advokátní kanceláři k vymáhání, snižují. V roce 2004 bylo k vymáhání předáno necelých 31 % případů, z čehož vyplývá, že zhruba 70 % přestupků si Dopravní podnik vymůže sám. Kolem 40 % cestujících zaplatí postih na místě kontroly a zbytek zaplatí (stále ještě ve snížené – poloviční částce) do 15 dnů po kontrole

v doplatkové pokladně na Centrálním dispečinku.

Následující tabulka, srovnávající roky 2003 a 2004, velmi výmluvně dokumentuje, jak byly sledované ukazatele podobné.

Stručný přehled výsledků přepravní kontroly za rok 2004 a porovnání s rokem 2003:

Rok	2004	2003
Počet uložených postihů	243 690	268 754
Počet postihů placených na místě kontroly	103 124	103 036
Počet zkontrolovaných cestujících	5,2 mil.	5,1 mil.
Průměrný počet revizorů	122	129
Počet napadení revizorů cestujícími	50	60
Počet stížností celkem	183	205
% případů předaných k vymáhání	31 %	35 %
Tržby za postihy celkem (mil. Kč)	87,45	87,90

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly

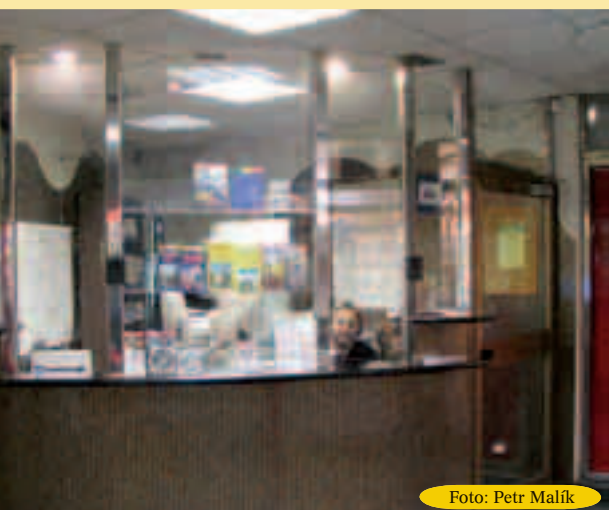


Foto: Petr Malík

Vytyčit jednoznačně začátek turistické sezony už v současné době není zrovna jednoduché. Zažitá teorie o tom, že se kryje s obdobím letních prázdnin, již dávno

Střediska dopravních informací vstupují do nové turistické sezony

vzala za své a zdá se, že nepravděpodobnější vymezení začátku sezony se dá odhadovat zhruba s nástupem velikonočních svátků.

Do takto chápané nové turistické sezony vstoupila i naše šestice středisek dopravních informací (SDI). V loňském roce zaznamenala střediska celkově nárůst zájmu o poskytované služby. Za rok 2004 zde bylo přijato téměř 105 000 telefonických hovorů, což představuje něco přes dvacet hovorů každou hodinu. Kromě odpovědí na telefonické dotazy, jimž se věnuje převážně zejména specializované telefonické informační středisko v budově Centrálního dispečinku, se SDI věnují i zákazníkům, kteří je navštíví osobně. Na nejméně frekventovanějších střediscích ve stanici Muzeum a v příletové hale letiště Ruzyně se v průběhu roku pohybovala návštěvnost kolem 27 osob za hodinu, což v průměru představuje přibližně 380 návštěvníků denně. Největší

zájem je zpravidla o informace o dopravním spojení, tarifu a jízdních řádech a nejprodávanějším artiklem jsou jednoznačně jízdenky, které jsou ve střediscích návštěvníky Prahy žádány stále více.

Počty zahraničních návštěvníků jednotlivých středisek začínají narůstat zpravidla právě s Velikonocemi a tak se ve střediscích i letos v období března a dubna objevují nové aktuální materiály. V březnu to bylo nové vydání Atlasu Pražské integrované dopravy (píšeme o něm na jiném místě), pro středisko na letišti Ruzyně byla dodána speciální kartička se situačním plánkem umístění střediska a autobusové zastávky před halou, aktualizovaly se i různé informační skládačky v českých, německých a anglických jazykových verzích se základními informacemi o pražské městské dopravě, linkovém vedení nebo tarifu a jízdenkách.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Omezení rychlosti?

Všichni „tramvajáci“ to znají. Na některém úseku tratě se vůz začne ladně pohupovat a po nějaké době se objeví pár neoblíbených značek na žlutém podkladě. Vzhled značky samotné je určen vyhláškou ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb. (Dopravní řád drah): „Návěst omezení rychlosti je obdélníková tabulka o rozměrech 200 x 300 mm, umístěná na výšku se žlutým podkladem a s bílým orámováním o šířce pruhu 30 mm. Na žlutém podkladu je číslo černé barvy, udávající rychlost v km/h. Číslo je vysoké 120 mm o tloušťce písma 10 mm.“ Pokud na návěsti není uvedeno žádné číslo, jedná se o návěst „pomalu“ a význam návěsti je blízký s návěstí, která určuje maximální rychlost jízdy 10 km/h. U návěsti „pomalu“ se však předpokládá, že řidič nejenže pojedí rychlostí nejvýše 10 km/h, ale současně přizpůsobí vzniklé závadě vhodným způsobem i techniku jízdy. Tedy měl by jet nejen pomalu, ale současně i opatrně.

Důvodem pro umístění takové značky ale nemusí být pouze špatný stav kolejového svršku. Aktuální vnitropodnikové předpisy, vycházející jako pravidelně aktualizovaný seznam omezení rychlosti jízdy, lze nalézt na intranetových stránkách pod odkazem Organizace a technické řízení/Normy DP, a. s./evidence norem na DP-M nebo přímo pod adresou http://normy_dp/DBNormy/t/rejstrik.xml. Dále je nutné pro vyhledání vybrat z nabídky „druh normy“ oběžník DR. Poslední seznamy omezených jízd jsou zpracovány jako oběžník DR č. 17/2005 a č. 62/2005. V těchto materiálech je zjednodušeně uveden i důvod omezení rychlosti jízdy, kterým může být špatný technický stav mostní konstrukce (Libeňský most), tramvajová smyčka postavená s použitím nejmenších možných poloměrů oblouků (Smíchovské nádraží), nadměrný hluk z tramvajového provozu (ulice Na Veselí), zúžený průjezdný průřez (u zastávky Hloubětín), omezení vyplývající z technických možností vozidel (Geologická – Hlubočepy), nízká výška trolejového vedení (podjezd Zahradní Město) nebo stavební práce (často také podtunelování nebo

stavební jáma) v blízkosti tramvajové trati (v době psaní článku se v pražské síti nevyskytuje).

Vyvěšení a svěšení návěsti je obvykle spojeno s místním šetřením, kde má hlavní slovo správce tramvajové trati, útvar technické kontroly a pracovníci dopravního úseku. Po konzultaci s pracovníky provozovny Trakční vedení, která je jediná oprávněna fyzicky svěšovat a vyvěšovat návěsti, se rozhodne o rozmístění značek a vyhotoví se protokol (v případě vyvěšení značky je to zápis z místního šetření a v případě svěšení značky po opravě je to protokol zkušební jízdy nebo protokol jízdy pro obnovení provozu). Pokud hrozí nebezpečí z prodlení, vyvěšuje se návěst bez místního šetření a správce také okamžitě informuje provozní dispečink.

Pro zvědavé si dovoluji malou vsuvku – návěst je nutné vždy osadit na nosnou část troleje, tj. na převěs. Jelikož převěsy trakčního vedení jsou rozmístěny po určité vzdálenosti, není vždy možné, aby návěst přikazující a ukončující pomalou jízdu byla vždy jen v prostoru, který je důvodem pro jízdu sníženou rychlostí.

Rychlost jízdy je dále omezena v obloucích s poloměrem menším než 25 metrů. Ty jsou osazeny návěstí („erkem“), která dovoluje rychlost jízdy maximálně 15 km/h. V prostoru kolejových křížení a rozvětvení se tyto návěsti z důvodu přehlednosti nevyvěšují, protože se předpokládá, že na vzdálenosti mezi rozjezdovou a sjezdovou výhybkou nebude řidič tramvaje využívat maximál-

ni možnou akceleraci vozidla. Stejnou maximální rychlostí, jako v obloucích o malém poloměru, je možné projíždět po obrátích, přičemž za prostor obrátě se pro tento účel chápe prostor od začátku první rozjezdové výhybky po konec poslední sjezdové výhybky.

Pro jednoduchost se značky omezující rychlost nevyvěšují ve všech obloucích, ve kterých je z hlediska komfortu jízdy nevhodné využívat maximální rychlost, protože takové opatření by vedlo jen ke značné nepřehlednosti. Je však na řidičích, aby se i v těchto místech cítili cestující ve voze bezpečně a na technických pracovištích, aby v rámci možností byla tato místa při rekonstrukci nebo rozsáhlejší opravě svršku zlepšována.

Text a foto: Ing. Miroslav Penc, technický úsek ředitelství



Nová měnárna Vokovice

S výstavbou vozovny Vokovice v roce 1932 bylo třeba zajistit i napájení přilehlých tramvajových tratí. Toto bylo zajištěno měnárnou, která byla umístěna ve společném objektu s rozvodnou 22 kV a distribuční stanicí.

V roce 1951, kdy došlo k delimitaci zařízení mezi Dopravním podnikem a Rozvodnými závody, zůstalo zařízení měnárny v majetku Dopravního podniku, zařízení rozvodny 22 kV a distribuční stanice včetně celé budovy převzaly do správy Rozvodné závody (současná PRE, a. s.).

Na konci šedesátých let 20. století provedl Dopravní podnik výměnu rtuťových usměrňovačů za křemíkové. V roce 1985 byly na pozemku objektu uvedeny do provozu dvě kompletní převozní měnárny, které měly pokrýt zvýšené energetické nároky po dobu celostátní spartakiády.

V průběhu první poloviny devadesátých let povolal zahraniční investor jednání o vymístění celého objektu vzhledem k tomu, že na stávajícím pozemku a přilehlých parcelách západním směrem uvažoval o vybudování administrativního a bytového komplexu. Jednání však ztroskotala. Stáří technologického zařízení měnárny se začalo projevat provozními poruchami a stále větší energetické nároky vedly provozovnu k jednání, která měla přinést řešení této složité situace. Měnárna Vokovice byla v průběhu let 1999 až

2000 modernizována novým technologickým zařízením – stávající kobková rozvodna 22 kV byla nahrazena kompaktním rozvaděčem SIEMENS 8DH10, staré olejové transformátory byly nahrazeny suchými trakčními transformátory firmy ABB Brilon a trakční zařízení novou technologií firmy ŽS Brno, a. s. Zároveň byly provedeny stavební úpravy uvnitř měnárny a vybudováno nové sociální zařízení pro její obsluhu. Tímto zásahem se provozní situace vyřešila, energetické poruchy se omezily na nejmenší možnou míru.

Na začátku roku 2003 převzala společnost Weil, Gotshal & Manges, v. o. s. záměr vybudovat v uvedené lokalitě rezidenční a administrativní obchodní centrum. Mandátní smlouvou pověřila výkonem funkce investora firmu PALEG, která zahájila jednání s Dopravním podnikem a PRE o vymístění současné budovy, tj. rozvodny 22 kV a měnárny, z uvedeného prostoru. Projektantem výstavby nové měnárny a distribuční stanice 22 kV byla pověřena firma Coplan Projekt, projekt na technologické zařízení měnárny zpracovala firma ing. Pavel Nejedlý.

Na základě výběrového řízení byla výstavbou měnárny pověřena firma PREmont Lhotka, dozor při výstavbě zajišťovali pracovníci technického úseku ředitelství.

Stavba byla zahájena 3. května 2004 v souladu s harmonogramem výstavby a na základě předání

staveniště 26. dubna 2004 budováním stavební jámy a výstavbou opěrné zdi. Stavební část výstavby měnárny prováděla firma Renix se svými subdodavateli a stavební připravenost k montáži technologického zařízení ukončila ke dni 31. srpna 2004.

Montáž technologického zařízení v části trakční technologie provedla firma PREmont Lhotka a v části trakčních kabelových rozvodů firma Elektrizace Praha, s. r. o. Montáž technologického zařízení byla ukončena k 5. říjnu 2004 a po kladném výsledku technické prohlídky rozvodny 22 kV část PRE, a. s. byla měnárna připojena na napětí 22 kV a byla zahájeno přepojování trakčních kabelů.

Dne 29. října 2004 se v měnárně konalo místní šetření Drážního úřadu pro získání Průkazů způsobilosti a na základě kladného výsledku stavební úřad – Odbor dopravy MHMP vydal 3. listopadu 2004 povolení k zahájení zkušebního provozu měnárny.

Stavba i montáž byla provedena v dobré kvalitě a do dnešního dne nenastaly žádné závady, které by ohrozily nepřetržité napájení MHD v této oblasti.

Výstavba měnárny a nové technologické zařízení byly pořízeny za 26 930 985 Kč.

Technologické zařízení ze zrušené měnárny, které bylo v letech 1999 až 2000 modernizováno, bylo Dopravním podnikem odkoupeno a po jeho repasi bude instalováno v letošním roce do měnárny Červený Vrch, kde nahradí starou technologii z roku 1970.

Vladimír Farář, vedoucí technické provozovny Měnárny a kabelová síť

Boty

Hitem letošního jara jsou boty se svázanými tkaničkami přehozené přes příčný drát. Během čtrnácti dní jsem je viděl na třech různých místech. Poprvé jsem jen zakroutil hlavou, podruhé mi to už připadalo jako

podivný žert a napotřetí mi konečně došlo, že kdyby sklouzly do bezprostřední blízkosti troleje, mohly by se stát překážkou, která je schopna způsobit mimořádnou událost solidního rozsahu.

Dráty trolejového vedení nejsou větve vánoční jedličky a ozdoby, byť i sebevíc „originální“, na ně prostě nepatří.

-an-





Foto: Petr Malík

Dopravní podnik nakoupí ročně přibližně 30 milionů litrů motorové nafty a zaplatí za ni 600 milionů Kč. Dodavatelé se vybírají postupem podle zákona o veřejných zakázkách – Dopravní podnik je jako podnikatel v odvětví veřejné dopravy ze zákona zadavatelem veřejných zakázek.

Jak nakupujeme naftu

Každý z nás ví ze sdělovacích prostředků i z vlastní zkušenosti získané návštěvami veřejných čerpacích stanic, jak nestabilní je v posledních letech trh s ropou a ropnými produkty. Faktory, které ovlivňují vývoj cen, působí globálně a jsou na úrovni států téměř neovlivnitelné. Tuto nezvratnou skutečnost musí respektovat jak obchodníci s pohonnými hmotami, tak velcí spotřebitelé, mezi které patříme.

Výše uvedené obecné pravdy se musí nějakým způsobem promítnout do zadávacích podmínek soutěží, kterými se vybírají dodavatelé. Princip je jednoduchý – aktuální cena nafty se odvozuje od aktuálních kotací cen na některé z velkých burz a od aktuálních kotací kurzů národní měny k americkému dolaru a předmětem soutěže je pouze „prémie prodávajícího“ – tedy rozdíl mezi aktuální cenou na burze a kupní cenou pro Dopravní podnik. Tato premie potom může být (a je) fixní pro celé smluvní období – zpravidla rok. Princip veřejné soutěže pak vede k tlaku na minimalizaci premie prodávajícího: například při poslední změně dodavatele od 1. dub-

na 2005 došlo ke snížení premie o téměř 7 USD za tunu, což znamená úsporu přibližně 13 haléřů za litr a v součtu 4 miliony Kč ročně. Trend vývoje premie prodávajícího je trvale klesající, což je pozitivním důsledkem vysoce konkurenčního trhu. Přesto je příznivý výsledek soutěže (znázorněný přerušovanou čarou v grafu) překryt globálními cenovými pohyby o řád většími, jak je dobře vidět v grafu.

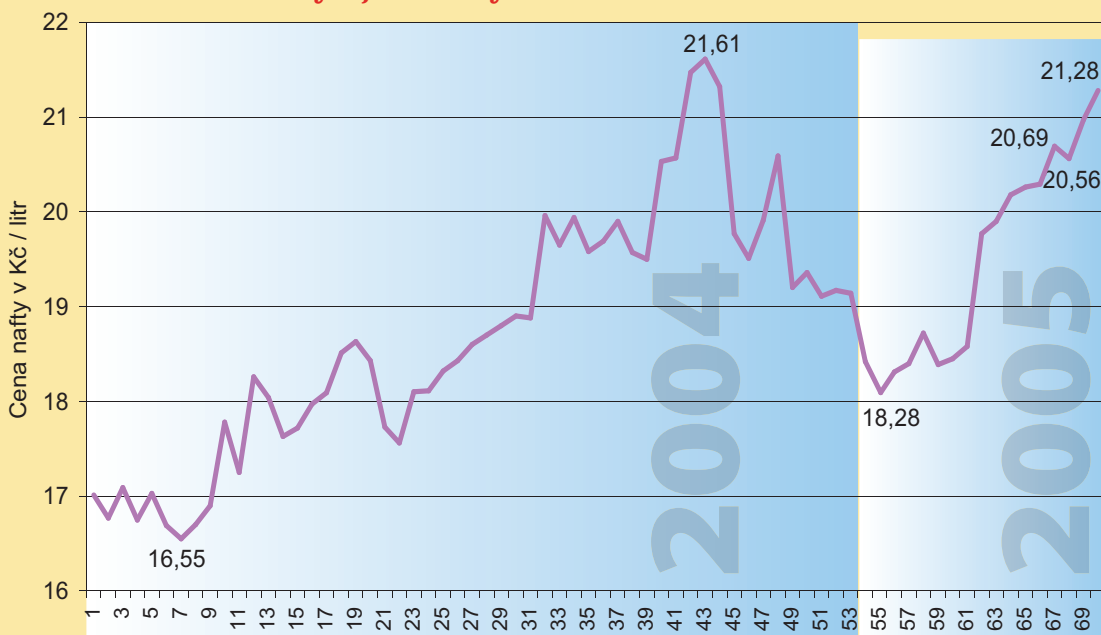
Poznámka: Premie prodávajícího, která je předmětem soutěží, bývá často nesprávně zaměňována za zisk prodávajícího. Jde o zásadní omyl – nikdo z dodavatelů působících v našem regionu nenakupuje naftu za cenu kotovanou na rotterdamské burze. Ta totiž platí pro naftu naloženou v tankeru v rotterdamském přístavu. Všichni dodavatelé nakupují ve středoevropských (respektive v případě DP zatím vždy v českých) vnitrozemských rafineriích. Premie prodávajícího kryje kromě nákupní ceny dodavatele také dopravní náklady z rafinerie do skladů Dopravního podniku a samozřejmě také režijní náklady a zisk dodavatele.

Velmi rozkolísaný vývoj cen umožňuje Dopravnímu podniku zajímavou „spekulaci“, v jejímž pozadí stojí vhodně stanovené podmínky soutěží: Zadávací podmínky stanoví, že kupní cena je fixována vždy na týden a počítá se z denních kotací cen za uplynulý týden. Zároveň je stanovena krátká dodací lhůta 24 hodin. Lze tedy efektivně využít poměrně velké skladovací kapacity Dopravního podniku a nakupovat (až na výjimky) týdenní zásobu před předpokládaným zvýšením ceny a naopak pozdržet nákup při předpokládaném snížení ceny. Prognóza vývoje cen se počítá v okamžiku, kdy jsou známy 4 z 5denních kotací, z nichž bude cena pro následující týden vypočtena. Pravděpodobnost neúspěšné „spekulace“ je tedy téměř nulová a čím je vývoj cen méně stabilní, tím větších „zisků“ (respektive úspor) lze dosáhnout. Úspory z těchto jednoduchých operací se pohybují běžně v řádu milionů korun ročně.

Přes všechny zde uvedené aktivity směřující ke snížení nákladů se musíme smířit se skutečností, že cena nafty je určována převážně globálními faktory a náš vliv na ni je velmi omezený. Stojí samozřejmě za to využívat všech možností, které dává volný trh, a které umožňuje zákon. Stejně důležité však je důsledně šetřit naftou všude, kde to zásadně neovlivní kvalitu služby cestujícím.

Ing. Václav Beránek,
vedoucí technického odboru SVA

Vývoj cen nafty od 1. 1. 2004 do 18. 4. 2005



Problematikou stanovování a úprav jízdních dob se v tramvajové síti v posledních letech zabývá stále více subjektů. Je to vcelku logická reakce na zpřesňování provozu, kterým se snažíme maximálně vyjít vstříc cestujícím veřejnosti. Finanční postihy řidičů za tzv. nadjetí jsou jistě citelné, a tak je i v jejich zájmu jízdní doby optimalizovat. Své poznatky o nich předávají svým zástupcům odborových organizací, další připomínky k jízdním dobám předkládají pracovníci dopravní kontroly, dispečinku, DORISu na základě zjištěných měření a výsledků snímaných z inframajáků a ROPIDU. Také pracovníci odboru Jízdních řádů mají své poznatky z měření a nepřímo je předkládají i cestující svými stížnostmi na pravidelné ujždění či zpoždování spojů. Všechny uvedené podklady je zapotřebí zpracovat a dojít ke shodě názorů vedoucích k úpravě a optimalizaci

při jednání Provozně-ekonomické komise. Metoda, která na návrh Odborové organizace OSPEA byla naplánována na 11. listopad 2004, tedy tzv. „den bez jízdních řádů“, je ověřená, byla použita v řadě případů již před lety v tramvajích i autobusech. Jde o zorganizování provozu podle jízdních řádů, v nichž jsou pouze údaje o odjezdech z konečných zastávek. Jako vzorový den byl vybrán čtvrtek (pondělí nebo pátek je nevhodný pro ještě dozívající nebo počínající víkendové špičky). Navíc první polovina listopadu byla v našich podmínkách výjimečným obdobím téměř bez výluk a navíc bylo dostatek času před vánočním sho-

Den bez jízdních řádů

nem. Vlakové jízdní řady byly pro tento den zpracovány tak, že na výjezdové i záťahové trase byly všechny kontrolní body, zatímco v průběhu linky byl znám pouze odjezd z konečné zastávky. Z praktických důvodů byl na jízdním řádu uveden i čas příjezdu na konečnou, který pro řidiče sloužil jen jako informativní, případně určující, kdy je přestávka typu B i P, jízda jinou kolejí a podobně.

Za přístup k výkonu služby v tento den je potřeba poděkovat všem poctivým řidičům, kteří pochopili, že jde o jejich budoucí základní pracovní podmínky a těmi bezesporu jízdní doby jsou.

Měření prokázalo, že celková jízdní doba všech linek z konečné zastávky na druhou je vyhovující, nutné budou v některých případech pouze přesuny minut mezi kontrolními body.

Intenzivní jednání mezi zástupci jednotlivých odborových organizací a pracovníky od 1. ledna 2005 nově vzniklého odboru 90150 – Jízdní řady o těchto úpravách již proběhla a dohodnuté úpravy jízdních dob budou realizovány v průběhu druhé poloviny roku 2005.

Celkově „den bez jízdních řádů“ lze hodnotit kladně, s touto metodou ověřování reálnosti jízdních dob můžeme jistě počítat i do budoucna.

Za odbor jízdních řádů dopravního úseku zpracoval
Miroslav Dyk

Vandalismus v tramvajích

Vandalismus v tramvajových vozech je trvalý jev, jehož negativní dopady se daří napravit pouze za cenu vysokých nákladů na opravy nebo výměny poškozených dílů a odstraňování sprejerských nápisů a tagů. V poslední době vzrůstá agresivita pachatelů vandalských činů, která má za následek rozbíjení oken, trhání a ohýbání zádržných tyčí, lámání a řezání sedadel, prorážení ostění a další projevy, které vedou k destrukci interiéru.

Náklady spojené s odstraněním škod po vandalech v roce 2004

mzdy	930 870 Kč	díly a materiál	920 000 Kč
čisticí prostředky	60 190 Kč	celkem	1 911 060 Kč

Snaha o vyšší komfort a kulturnější cestování u rekonstruovaných vozů navyšuje cenu interiéru a lze předpokládat, že s jejich rozšiřováním dojde k zvyšování nákladů na odstranění vandalských projevů.

Potřebují uvedená fakta dalšího komentáře?

Správa vozidel Tramvaje



Vzrůstají případy čmárání uvnitř vozidel, po stěnách, podlahách a sedačkách.

Články o vandalismu v prostředcích a případně prostorách městské hromadné dopravy jsou obsahem DP-KONTAKTu v každém roce. Toto téma bylo analy-

Vandalismus v roce 2004 v divizi Metro

zováno již po všech stránkách a nelze nic nového konstatovat. Za poslední roky je situace stabilizovaná. Zejména co se týká směru zaměření vandalů.

Na celé čáře již několik let převládají škody způsobené graffiti. Ostatní vandalská činnost, jako poškozování obkladů stanic a jejich prosklených částí, je v tomto srovnání, alespoň ohledně nákladů na odstranění, zanedbatelná. Samozřejmě, však ne bezvýznamná. Potvrzuje se trend minulých let. Z důvodu lepší ochrany majetku ubývá velkých „uměleckých“ děl na vozidlech metra a obkladech stanic. Ve větší míře se projevuje primitivní poškozování skel škrábáním a poškozování sedaček ve vozidlech metra, ale to nemá s graffiti nic společného. Skla vozidel se zatím nevyměňují vzhledem k neúměrným nákladům a krátkodobému efektu. Proto ani

v nákladech se tyto škody neobjevují. Výměna skel by roční náklady zvedla v řádech statisíců až milionů korun. V současné době se zkouší ochrana pomocí folií, ale zatím se výsledky vyhodnocují.

V roce 2004 bylo vynaloženo na odstranění graffiti na vozech 12,5 milionu korun a ve stanicích 4,9 milionu korun.

Jako smutná perlička může být nakonec uvedeno, že v letošním roce se objevil nový zájem vandalů. Tlačítka ovládání dveří. Začalo se objevovat poškozování a demontování ovládání otvírání dveří na vozidlech M1 a rekonstruovaných vozech. Vzhledem k počtu případů a ceně za jejich opravu již jsou přijímána opatření k zabránění této činnosti.

Ing. Viktor Baier, divize Metro. Foto: divize Metro

V království křivých zrcadel

Veřejné mínění vytvářejí hromadné sdělovací prostředky – tedy tisk, rozhlas a televize. Právě jejich prostřednictvím viděli v březnu Pražané naši firmu; a nebylo to vskutku nic, oč bychom se měli přát. Médii nastíněný obraz provozu tramvají Dopravního podniku hlavního města Prahy se totiž velmi blízce podobal odrazu v zrcadlech petřínského bludiště.

Týden po tragické mimořádné události na Karlově náměstí „zabodovaly“ pražské tramvaje znovu: na Barrandově se střetla linka číslo 12 s vozidlem rychlé záchranné služby. Pro sdělovací prostředky opět sousto: již týden vytvářený obraz tramvajáků jako bezohledných pirátů komunikací našeho hlavního města se ještě přibarvil. Tramvaj podle vyjádření sdělovacích prostředků narazila do sanitky převážející pacienta do zdravotnického zařízení zezadu a navíc – „nepochybně“ jen proto, aby nebylo možno zajistit případné stopy – z místa nehody „ujela“. Médii velmi pohotově přihlala téměř hysterická reakce Drážní inspekce, která se *ex post* domáhala fyzické účasti svých lidí u této mimořádné události a zahrozila správním řízením a případnou pokutou až jednoho milionu korun.

Tisková mluvčí Michaela Kuchařová hájila Dopravní podnik tím, že policisté na „místě činu“ spolu s pracovníky provozního dispečinku tramvají zajistili fotodokumentaci a svědky; vše, co je k řádnému vyšetření nezbytné – a uvolnili trať.

Na to však Drážní inspekce slyšet nechtěla.

Já jako obyvatel barrandovského sídliště Dopravnímu podniku i za jeho případné pochybení děkuji.

Nemám představu, jak dalece akční a pohotová úmi Drážní inspekce být, ale zůstává faktem, že do hodiny od vzniku této mimořádné události (nevím, kdy byl tento úřad o nehodě informován) se na místě objevit nedokázala. Troufám si tvrdit, že konkrétně tady šlo o každou minutu už jenom proto, že zajistit smysluplnou a kapacitně dostatečnou náhradní dopravu na Barrandov je velmi obtížný úkol při plánované výluce; dostat však (myslím *kulturně*) cestující „na kopec“ za středního odpoledne zálohovými autobusy a těmi pár vozidly staženými z pravidelných linek, to je záležitost zhora nemožná.

Jsem proto přesvědčen, že rozhodnutí drážní těleso bez dalších prodlev uvolnit bylo v danou chvíli tím nejlepším, co se tu dalo učinit.

Co sdělovací prostředky absolutně opomněly, to byla zmínka, spekulace o možném viníkovi této dopravní nehody. V případě mimořádné události na Karlově náměstí se s tím dlouho neotálelo. V barrandovském případě jím totiž velmi pravděpodobně nebyl řidič tramvaje, jak by skvostně zapadlo do médií tvořených mozaikou o tramvajících městského přepravce, ale saniták.

Co mě vede k tomuto názoru? Tramvaj nenarazila do sanitky zezadu, ale z boku do její zadní části – což je rozdíl. Vůz záchranné služby vjel na koleje, když nerespektoval červený signál na semaforu – tramvajová trať na Barrandov je vybavena světelným signalizačním zařízením, které (je-li funkční) absolutně preferuje právě tramvaje. Funkční bylo – světla na inkriminované křižovatce svítila!

§ 41 (Jízda vozidel s právem přednostní jízdy) Zákona 361 o provozu na pozemních komunikacích praví, že *...řidič vozidla, který při plnění úkolů souvisejících s výkonem zvláštních povinností užívá zvláštního výstražného světla modré barvy, případně doplněného o zvláštní zvukové výstražné znamení, není povinen dodržovat* a jsou zde vyjmenovány příslušné paragrafy;

Je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

Což nepochybně nedbal...

Navíc velmi pravděpodobně nepoužil ani výstražného zvukového znamení, tedy sanitku slyšet nebylo, a kdo někdy seděl v kabině řidiče tramvaje, ví, jak málo je odtud vidět pravým bočním oknem, jehož téměř čtvrtinu zakrývá zpětné zrcátko. V úseku Sídlíště Barrandov – Poliklinika Barrandov je trať navíc zprava osazena protihlukovou stěnou, která patřičnému rozhledu také nepřispívá. O tomto místě se jako o nebezpečném hovořilo už před otevřením barrandovské trati a jestli se nějaká mimořádná událost předpokládala, pak to bylo právě tady.

Zdá se být evidentní, že sanitáci jsou na rozdíl od tramvajáků tak říkajíc *hájeni*. Alespoň v hromadných sdělovacích prostředcích. Dokumentoval bych to například i tím, jaký humbuk média dokáží rozpoutat, dojde-li k napadení posádky vozidla záchranné služby během jejího zásahu. Palcové titulky v novinách, zpravodajský šot ve zprávách nešetřící zmínkami o lidských hyenách. Napadne-li však někdo řidiče MHD nebo revizora? Téměř ticho po pěšině – maximálně nějaký ten skromný sloupeček.

A zatímco řidiči Dopravního podniku jsou na pozemních komunikacích těmi, kdo ustanovení Zákona 361 ve své většině dodržují, právě řidiči sanitek „mimikry“ vozů s právem přednostní jízdy často zneužívají – nemám nic proti tomu, pospíchají-li k případu nebo pacienta odvázejí k lékaři, bez toho jsou však normálními účastníky silničního provozu a na kolejších nemají co hledat. To však naši žurnalisté nevidí.

Řidiči tramvají se díky osudové chybě jediného z nich v březnu 2005 stali démony pražských ulic. Je to ale opravdu tak? Myslím, že nikoli: nejednáme rychle a neohrožujeme obyvatel metropole; pochybí-li někdy někdo z nás (jsme lidé jako všichni ostatní), je to spíše výjimka potvrzující pravidlo. Počet dopravních nehod s účastí prostředků městské hromadné dopravy se na rozdíl od tvrzení některých deníků v roce 2005 nijak dramaticky nezvýšil a nevybočuje z dlouhodobého průměru, přičemž míra zavinění řidiči Dopravního podniku je minimální. Navíc při většině nehod zaviněných tramvajáky jde jen o „škrábance“ při neodhadnutí průjezdného profilu.

A tak zalistovat březnovými periodiky znamená totéž, co ocitnout se v království křivých zrcadel. I přesto, že denně odvádíme se statisíců přepravěných pasažérů kus poctivé práce – je dluhem Dopravního podniku, že to navenek prezentovat neumí. Dokáže se sice pochlubit „velkými“ úspěchy jako je prodloužení trasy metra, otevření nové tramvajové trati nebo třeba jen rychleji zvládnutá výlučka, ale o obvyčejné, každodenní práci stovek a tisíců svých zaměstnanců médiím říci neumí. **Pavel Ďuran**

Přepravní průzkum v tramvajích

Přepravní průzkum celé tramvajové sítě se uskutečnil ve dnech 1. až 3. března 2005. Oproti minulým průzkumům došlo ke změně rozsahu průzkumu z dosavadních 5.30 – 18.30 hodin na 6.00 až 23.00 hodin. Tato změna vychází z požadavků na zmapování večerního období, které dosud nebylo sledováno.

Přípravu přepravního průzkumu organizačně zajišťoval dopravní úsek Dopravního podniku ve spolupráci s organizací ROPID. Tento přepravní průzkum byl vzhledem ke svému rozsahu velmi náročný na personální obsazení. Jeho realizaci zajišťovali pracovníci ze všech útvarů ředitelství, divize Metro, ROPIDu a studentů i učni SPŠD, SOU a U, a. s. v celkovém počtu 1 245 pracovníků.

Vzhledem ke velkému počtu pracovníků určených pro

obsazení sledovaných spojů byla převážná část tramvajového průzkumu realizována v úterý dne 1. března 2005 v době od 6.00 do 18.00 hodin a v následujících dnech, tj. 2. a 3. března ve zbývajících dobách, tj. do 23.00 hodin.

Při průzkumu byla použita již osvědčená metoda zápisu času a počtu cestujících po odjezdu z jednotlivých zastávek do předem připraveného formuláře. Sledovala se obsazenost pouze prvních vozů, obsazenost druhých vozů se dopočítá při zpracování pomocí koeficientů (0,87 – 1,11), které byly stanoveny na základě měření pro každou linku a směr.

Pro informaci uvádíme, že vyhodnocením získáme údaje o přepravní poptávce ve vztahu k přepravní nabídce jak pro jednotlivé linky, tak i pro skupinu linek ve zvoleném úseku, včetně průměrného obsazení

vozu a procentuálního využití linek. Dále pak získáme porovnání skutečného průběhu provozu s jízdním řádem, včetně sledování pravidelnosti jednotlivých spojů, pořadí a linek s možností časového členění.

Vyhodnocení přepravního průzkumu provedou pracovníci oddělení vyhodnocování dopravy a přepravy dopravního úseku ředitelství Dopravního podniku. Výsledky budou vydány formou sborníku a elektronicky. O vyhodnocení vás budeme informovat v některém z dalších čísel DP-KONTAKTu.

V této souvislosti mi dovoluji poděkovat všem pracovníkům, kteří se podíleli na přípravě a realizaci tohoto průzkumu, zejména zaměstnancům Dopravního podniku, ROPIDu, studentům a učňům SPŠD, SOU a U, a. s., kteří se průzkumu přímo zúčastnili a svým odpovědným přístupem i přes nepříznivé počasí umožnili získat potřebné kvalitní údaje.

Ing. Pavel Čejka, oddělení vyhodnocování dopravy a přepravy

Zahájení sezony na lanovce v zoo



Foto: Petr Malík

Zahájení provozu lanové dráhy v ZOO Praha předcházela tak jako každé jaro pečlivá příprava. Letošní dlouhá zima posunula nejenom příchod jara, ale i termín zahájení prací na tomto z hlediska bezpečnosti cestujících náročném zařízení.

Po zimní přestávce následovala nejprve důkladná prohlídka stavby dolní a horní stanice, základů podpěrného lana a strojního a elektrického příslušenství a zařízení lanové dráhy. Postup uváděných prací je určen technologickými postupy a musí být v souladu se zněním prováděcích vyhlášek zákona o drahách. Že všechno je přesně stanoveno, dokládá pro názornost třeba i to, že při opakované montáži sedaček na dopravní lano musí být místo uchycení závěsu sedačky posunuto o normami přesně danou hodnotu oproti

uchycení předchozímu – to vše proto, aby nedocházelo k unáve a lomům jednotlivých drátů dopravního lana. Po provedení očisty, údržby, zpětné montáže sedaček a seřízení dráhy zaměstnanci služby technologických zařízení divize Metro, musely být zajištěny a provedeny veškeré zákonem předepsané prohlídky, kontroly a revize. Na závěr provedl Drážní úřad provozní revizi, na jejímž základě je teprve lanová dráha způsobilá k provozu.

Stavební i technologická část zařízení lanové dráhy je v dobrém technickém stavu a to je předpokladem bezporuchového provozu. Přesto je součástí přípravy na provoz i kontrola zachráněných prostředků a návěží vyprošťování cestujících ze sedaček v případě nepředvídatelných situací a některých mimořádných událostí.

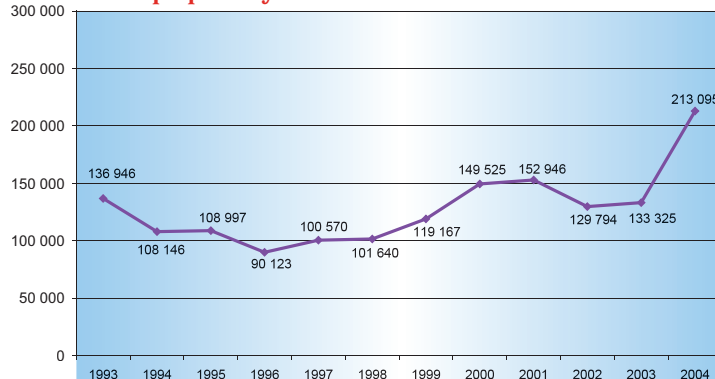
Po povodni se zoologická zahrada stále mění – jsou například rozšiřovány prostory pro umístění zvířat, nebo možnosti k občerstvení zákazníků – a tak si změny v její dolní části vyžádaly posunutí sociálního a technického zázemí lanovky mimo návěštvenickou zónu.

Navzdory obtížím s no-

vě vytvářeným zázemím byla lanová dráha nakonec připravena k zahájení provozu v letošní sezóně včas. Snahou všech zainteresovaných zaměstnanců služby technologických zařízení pak je navázat na loňskou úspěšnou provozní sezónu, kdy lanová dráha přepravila rekordních 213 095 cestujících. Vzrůstající oblibu tohoto zařízení u návštěvníků zoologické zahrady dokládají i čísla v grafu.

Lanová dráha je v provozu denně od 10.00 do 18.00 hodin, kromě pondělí a pátků. Jízdné pro jednotlivou jízdu ve výši 15,- Kč se pro cestujícího staršího 6 let od roku 1996 nezměnilo.

Počet přepravených osob na lanové dráze v ZOO Praha



Příprava linky C metra k certifikaci podle ISO 9001:2001

ISO = informace poskytující jistotu o faktu

Daná jednotka je v souladu s referenčním vzorkem (uznaným dokumentem). Tato skutečnost je určena předem známou třetí organizací, která je akreditována.

(Oxford Dictionary)

Zavádění systému managementu jakosti včetně přípravy linky C a následně i linky A metra k certifikaci dle ČSN EN ISO 9001:2001 a EN 13816 (Doprava, Logistika a Služby – Veřejná přeprava osob) probíhá na základě úkolu z porady vedení akciové společnosti. Cílem je zkvalitnění vnitřního systému řízení a zaměření na zákazníka ve veřejné přepravě osob. Systém řízení bude nastaven tak, aby se na něj dalo v budoucnosti případně navázat i zavedením environmentálního systému řízení podle ČSN EN ISO 14001:1997. Jedná se tedy o celkový souhrn vlastností a znaků výrobku nebo služby, které dávají schopnost uspokojovat předem stanovené nebo předpokládané potřeby.

QMS (quality management system) – systém managementu jakosti



Současný stav přípravy linky C na certifikaci

Konečnými termíny zpracování dokumentace a přípravy k certifikačnímu řízení jsou 30. září 2005 pro QMS a 31. srpna 2006 pro EN 13816. V současné době byla dokončena 1. etapa – odpovědnost vedení podle ČSN EN 9001:2001. Byl proveden rozbor stáva-

jícího stavu pracovní předpisové dokumentace – interní i externí včetně stanovení a projednání výchozích podmínek k zavádění QMS za použití vstupní analýzy. Základem pro shora uvedené kroky byla analýza stávajících podmínek k uplatnění požadavků ČSN EN 13816 v divizi Metro, linka C.

Proběhlo úvodní školení o řízení jakosti a o zásadách a postupech zaváděného systému pro vybrané pracovníky divize Metro, jejichž činnost souvisí s provozováním linky C. Dále bylo ve spolupráci s poradenskou firmou navrženo a projednáno předpokládané organizační schéma pro řízení QMS jako podklad pro zavádění systému jakosti a stanoveny zásady politiky jakosti včetně strategických cílů. Zároveň bylo nutné definovat strukturu hlavních a podpůrných procesů ve vazbě na ISO 9001 v úrovni řízení a výkonů divize Metro, linky C a navrhnout vhodnou strukturu dokumentace systému řízení – QMS podle ČSN EN 13816. Byly stanoveny podmínky pro řízení projektu – naplánovány zdroje personální, informační, finanční a upřesněny postupy včetně výstupů z dílčích etap postupu řešení úkolu.

Členy pracovního týmu, který má za úkol dovést k úspěšnému konci certifikaci linky C metra jsou ze strany Dopravního podniku ing. Ladislav Houdek (úsek bezpečnostního ředitele), ing. Zdeněk Došek (úsek generálního ředitele), ing. Jiří Vodrážka (úsek dopravního ředitele), ing. Petr Skala (technický úsek divize Metro), Pavel Třeboňák a Karel Fiala z dopravního úseku divize Metro. Ve funkci odborného konzultanta vystupují zástupci poradenské firmy Qconex v. o. s.

Politika jakosti – systémový dokument

Politika jakosti Dopravního podniku stanovuje záměry v oblasti zabezpečování jakosti na lince C pražského metra. Jedná se o pilotní projekt v této oblasti pro Dopravní podnik a jeho hlavním úkolem a měřítkem bude spokojenost našich zákazníků – cestujících. Politika jakosti spočívá v zavedení systému řízení procesů ve společnosti a v orientaci na zákazníka tak, aby naše služby byly neustále zlepšovány s respektováním závazných zákonů, předpisů a norem.

Zaměření na zákazníka

Cílem je zajišťovat požadovanou kvalitu poskyto-

vaných služeb pro zákazníky, to je zejména bezpečnost přepravy, plynulost a pravidelnost dopravy, informovanost cestujících, spolehlivost a rychlost přepravy, kultura přepravy, čistota dopravních prostředků a zařízení, vystupování provozních pracovníků. Pro posuzování kvality služeb budou sledovány, měřeny a vyhodnocovány tyto standardy kvality:

- přesnost provozu,
- informování veřejnosti,
- přijetí zákazníka,
- stejnokroj – vzhled zaměstnance,
- funkčnost bezbariérových zařízení ve stanicích metra,
- funkčnost jízdenkových automatů,
- dosažitelnost,
- statistické sledování plnění grafikonů vlakové dopravy.

Zaměstnanci

Pro zabezpečování a zlepšování kvality služeb pro zákazníky je od zaměstnanců požadováno:

- dodržování technologické a pracovní kázně, předpisů a pravidel bezpečnosti práce,
- péče o pořádek a čistotu pracovišť na lince C a v depu Kačerov,
- soustavné plnění pracovních povinností,
- aktivní přístup k rozšiřování a zvyšování kvalifikace ve svém oboru,
- citění sounáležitosti s firmou, jejíž jsou zaměstnanci.

Management

Zavedením systému managementu jakosti se vedení organizace zavazuje k trvalé snaze o zlepšování svých služeb při dodržování všech právních předpisů a při zajišťování podmínek a prostředků pro:

- kvalitní technické a technologické zázemí,
- důstojné pracovní prostředí,
- plnění podmínek pro zajištění bezpečnosti práce,
- motivaci zaměstnanců,
- interní komunikaci,
- seznámení zaměstnanců s politikou jakosti.

Za pracovní tým

zpracoval Karel Fiala, divize Metro

Údržba nových souprav metra

Zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a společnosti Siemens, divize Transportní systémy podepsali smlouvu na údržbu souprav metra M1 na dobu 14 let. Jedná se o údržbu 48 jednotek metra, z nichž 42 je již v provozu na lince C pražského metra. Tyto soupravy byly a jsou vyráběny v současné době ve výrobním závodě Siemens Kolejová vozidla v Praze na Zličíně. V současnosti probíhá na Zličíně výroba posledních 6 souprav vlaků M1.

Společnost Siemens převzala údržbu souprav metra M1 od 1. dubna 2005. První setkání výkonného projektového týmu se uskutečnilo 12. dubna v depu Kačerov. Setkání se zúčastnil za divizi Metro technický náměstek ing. Josef Němeček a další zaměstnanci divize Metro a za stranu Siemens za vedení projektu ing. Khalil Dindarian a ing. Jozef Mesko. Při tomto setkání byl představen současný stav projektu a jeho hlavní cíle.

Na základě subdodavatelské smlouvy budou vlastní údržbařské a opravárenské práce prováděny odborným personálem divize Metro při zachování stávající organizace práce divize Metro.

Společnost Siemens, výrobce souprav M1, převezme na základě smlouvy úlohu poskytovatele servisních služeb tzn., že Siemens ponese zodpovědnost za provádění údržby a oprav souprav M1, optimalizaci procesu údržby a oprav, jakož i kompletní zajištění dodávek potřebných náhradních dílů.

Společnost Siemens s sebou přináší obrovské zkušenosti z podobných servisních projektů z celého světa, zavede vyzkoušené programové nástroje řízení

údržby a oprav vozidel, jakož i potřebné databáze komponentů vozidel. Díky těmto zkušenostem a nástrojům je možno dosáhnout velké úspory nákladů údržby a oprav.

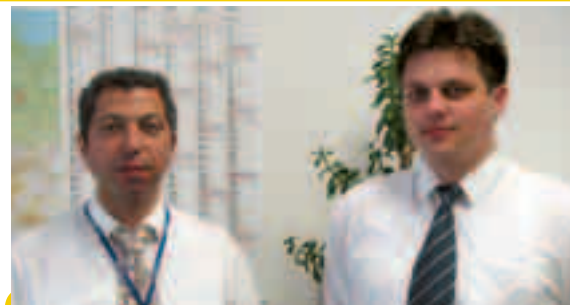
Společnost Siemens také zajistí v plném rozsahu dodávky náhradních dílů pro plánovanou údržbu i neplánované opravy (mimo nehody, vandalismus a podobně). Siemens převezme existující dodavatelské smlouvy divize Metro a využije svých rámcových smluv s dodavateli komponentů pro vozidla z celého světa.

Rozsah veškerých poskytovaných výkonů a odpovědností je definován ve smlouvě. Společnost Siemens zabezpečuje:

- přenos know-how z projektů po celém světě a školení zaměstnanců,
- obstarání náhradních dílů (objednání, dodávka, skladování),
- podporu při údržbě technicky složitých komponentů,
- organizaci údržby a oprav,
- provádění údržby určitých komponentů.

Divize Metro zabezpečuje:

- personální plánování,
- operativní řízení a vlastní provádění údržby vozidel,
- provádění sjednané údržby komponentů,
- plánování školení personálu,
- materiál pro příruční sklad, spotřební materiál, normované části, správu skladu materiálů.



Vedoucí projektu Charter Rail za společnost Siemens: Ing. Khalil Dindarian a Ing. Jozef Mesko.

Dlouhodobou spolupráci, kontrolu a operativní řešení problémů zajišťuje v projektu Charter Rail skupina C (control group).

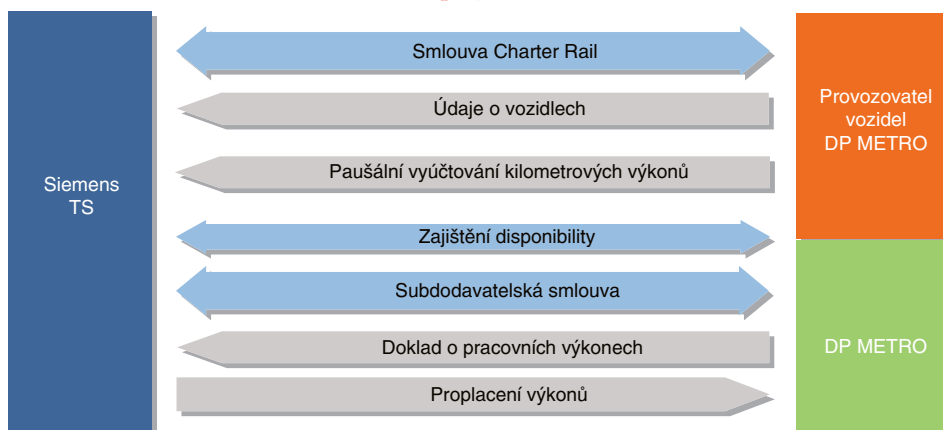
- Skupina C zabezpečuje:
- sledování dosažených provozních výkonů vozového parku,
 - dlouhodobé plánování a strategii využití vozidel,
 - kontrolu plnění smlouvy,
 - hodnocení změn provozních požadavků a údržbových a opravárenských činností,
 - operativní plánování údržby a oprav,
 - přizpůsobení plánů údržby a oprav,
 - přizpůsobení zdrojů údržby a oprav.

Přednosti projektu Charter Rail můžeme shrnout následovně:

- přesně definované měsíční náklady divize Metro na údržbu a opravy – jako provozní náklady a jejich rovnoměrné rozvržení po celou dobu platnosti smlouvy,
- na základě převzetí náhradních dílů prostřednictvím společnosti Siemens nebudou tyto díly v bilancích divize Metro,
- definovaná dostupnost vozidel pro zajištění grafikonu,
- výhodnější obstarání náhradních dílů prostřednictvím společnosti Siemens,
- využití centrálního skladu náhradních dílů společnosti Siemens,
- převzetí veškerých rizik plynoucích z neočekávaných technických problémů v provozu vlaků,
- technické i materiální zajištění veškerých změn a úprav na soupravách, jako jsou změny softwaru,
- náhrada součástí a zařízení, včetně zajištění celé legislativy,
- divize Metro se může plně koncentrovat na svou hlavní úlohu – provoz vozidel.

Ing. Mária Melková, Siemens s. r. o.

Smluvní struktura projektu Charter Rail



Součinnost pyrotechniků a hasičů v metru

Sobota 6. února roku 2004 se stala černým dnem pro moskevské metro. Teroristé odpálili bombu v přeplněné soupravě metra během ranní dopravní špičky. K události došlo na jednom z nehlubších úseků metra, mezi stanicemi Paveleckaja a Avtozavodskaja. Tento brutální čin nepřežilo 39 cestujících a dalších 129 bylo zraněno. Přibližně o měsíc později, 11. března 2004, odpálili teroristé nálože v příměstských jednotkách dopravujících cestující do centra Madridu.

Teroristické útoky na kapacitní systémy městské hromadné dopravy se bohužel staly realitou i v evropských zemích. Ani Dopravní podnik riziko terorismu nepodceňuje. V prvních hodinách prvního dubnového dne se ve stanici metra Kolbenova uskutečnilo společné cvičení pyrotechniků Policejního prezidia Policie ČR a hasičů Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku za přítomnosti bezpečnostního ředitele Dopravního podniku dr. Antonína Fedorka a ředitele divize Metro ing. Ladislava Urbánka. Tato akce byla výsledkem intenzivní spolupráce mezi Policií ČR, bezpečnostním úsekem a divizí Metro. Realizaci cvičení předcházelo podrobné seznamování policejních pyro-

techniků s prostředím metra a s technickým vybavením a možnostmi Hasičského záchranného sboru DP.

Hlavním cílem cvičení bylo vyzkoušet postup odstranění nástražného výbušného systému (NVS) ze soupravy metra, která v důsledku předcházejícího teroristického útoku zastavila v tunelu před vjezdem do stanice. Úkolem pyrotechniků bylo vyhledání NVS a dále stanovení a uskutečnění optimálního postupu bezpečného zneškodnění NVS. Úkolem hasičů bylo vyzkratování napájecí kolejnice, zajištění nouzového osvětlení ve stanici i uvnitř soupravy a provedení protipožárních opatření. V případě potřeby hasiči napomáhali pyrotechnikům s orientací v prostorách metra a zpřístupňovali uzamčené průchody.

Všechny postupy hasičů a policistů probíhaly koordinovaně, hasiči zajistili vzájemné spojení mezi velitelem ze strany hasičů Dopravního podniku, velitelem ze strany Policie ČR a zasahující skupinou pyrotechniků. Při zajištění spojení mezi hasiči navzájem se osvědčily nové „hands-free“ komunikační soupravy zabudované přímo do ochranných přileb. S úspěchem byla využita také lehká přenosná elektrocentrála Honda z výzbroje nového požárního automobilu CAS 24 – Scania. Elek-



Pyrotechnik se obléká do těžkého ochranného obleku. Foto: Jan Kostík

trocentrála má velmi tichý chod, minimální vibrace a exhalace, takže nijak nerušila práci pyrotechniků.

Uskutečněné cvičení přispělo k dalšímu zvýšení připravenosti zainteresovaných úseků Dopravního podniku a složek integrovaného záchranného systému na mimořádné události v provozu metra spojené s náležením nástražného výbušného systému.

Ing. Michal Brunner, vedoucí oddělení odborných služeb HZS



Významným úkolem pro provozovatele veřejné dopravy osob se stává její bezpečnost proti vnějšímu napadení, která bude brzy podléhat přísným mezinárodním standardům. Proto je nutno, abychom byli včas informováni a připraveni a již nyní začali vyvíjet takový bezpečnostní systém, který bude s těmito připravovanými mezinárodními bezpečnostními standardy v souladu.

Je to reakce na rozmach celosvětového terorismu. Příkladem mohou být atentáty na městskou dopravu v Madridu, Tokiu a Moskvě. Proč je terčem terorismu právě veřejná doprava osob? Protože je snadným cílem s velkým efektem. Dopravní systémy jsou otevřené a lze najednou zasáhnout velké množství osob.



Letecká doprava má již ochranný systém a má vypracované bezpečnostní standardy. To proto, že zpočátku se teroristé zaměřili především na letadla, jako na nejsnadnější a nejefektivnější cíl. Se zdokonalováním bezpečnostních systémů se pro ně tento cíl stal těžko dostupným, což paradoxně přispělo k tomu, že se zaměřili na pozemní veřejnou dopravu.

Pozemní veřejná doprava osob však nebyla na tyto útoky připravena, protože její ochrana je mnohem obtížnější, než je tomu u letecké dopravy. Je to dáno její masovostí a přístupností pro každého, její rozlehlostí i různorodostí.

Nicméně v současné době toto zpoždění dohání, dopravní podniky se sdružují v řadě institucí a spolu se státními orgány budují své ochranné systémy. Náš Dopravní podnik rovněž nezahálá a všech těchto prací se aktivně účastní.

Bezpečnost pozemní dopravy v USA a Evropě

V USA si již před dvaceti lety začali uvědomovat, že bezpečnostní technika a bezpečnostní opatření různých útvarů a institucí jsou samy o sobě neúčinné, pokud není jejich činnost provázána a neřídí se pevnými pravidly.

Proto pracovní skupiny expertů na bezpečnost pozemní dopravy začaly vytvářet v rámci Amerického svazu veřejné dopravy (APTA), tak zvané Programy bezpečnosti systému kolejové dopravy, později též autobusové dopravy. Pro zavedení takového programu se vypracovávají plány podle předem vytvořeného Manuálu. Tímto způsobem vznikly standardy, které stanovi

Bezpečnost veřejné dopravy proti vnějšímu napadení

žadavky na bezpečnost dopravního systému a systém je podle nich auditován. Později se do těchto aktivit zapojila i vláda USA, které pověřila APTA vývojem bezpečnostních standardů a auditováním dopravních podniků. V současnosti je v USA podle bezpečnostních standardů auditováno přes 60 dopravních podniků, auditována je ale i veřejná doprava v Hong-Kongu, Singapuru a dalších městech.

V Evropě žádné takové standardy pro bezpečnost systému kolejové nebo autobusové dopravy neexistují. Proto UITP vytvořilo Bezpečnostní skupinu, která se skládá z expertů řady zemí (Německo, Francie, Velká Británie, Belgie, Itálie, Holandsko, Dánsko, Španělsko, Švýcarsko, Portugalsko, Česká republika a USA), která řeší problematiku bezpečnosti veřejné dopravy osob v celé její šíři, včetně vývoje jednotlivých standardů.

Práce této Bezpečnostní skupiny se účastní i zástupce Evropské komise, který požádal skupinu o spolupráci při tvorbě Evropských standardů bezpečnosti pozemní veřejné dopravy. Dá se tedy shrnout, že na této platformě vznikají nové standardy bezpečnosti veřejné dopravy, které budou závazné pro členy Evropské unie, budou v souladu s bezpečnostními standardy USA a předpokládá se, že budou mít celosvětovou platnost.

Kromě toho nově vznikla při Autobusové komisi UITP pracovní skupina Bezpečnost autobusové dopravy, která řeší specifika bezpečnosti autobusové dopravy a náš Dopravní podnik práci této skupiny řídí.

Bezpečnostní aktivity Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Dopravní podnik začal modernizovat bezpečnost svého dopravního systému hlavně po povodních v roce 2002, ale rovněž pod dojmem řady teroristických útoků jinde ve světě. Protože je členem Amerického svazu veřejné dopravy APTA, navázal s ním na poli bezpečnosti dopravy úzkou spolupráci, neboť Američané mají s bojem proti terorismu značné zkušenosti a rovněž vlastní vyspělé technologie.

V rámci této spolupráce jsme získali veškeré americké bezpečnostní standardy a řadu jiných materiálů, mnohdy citlivé povahy. Dále náš podnik navštívil ředitel bezpečnostních programů APTA Greg Hull, který nás na dvou přednáškách seznámil s přístupem USA k řešení dané problematiku. Kromě toho vystoupil

v České televizi a byl přijat pražským primátorem.

Řadu užitečných informací jsme rovněž získali od policejního šéfa ochrany izraelských železnic Chanan Grafa, který rovněž přednesl v Praze přednášku, a s kterým i nadále spolupracujeme.

Jednou z posledních aktivit byla naše návštěva pařížského Dopravního podniku RATP, kde jsme v rámci zasedání Bezpečnostní skupiny UITP měli možnost se seznámit s celým komplexem bezpečnostních opatření. Je zřejmé, že nelze publikovat jakékoliv konkrétní detaily, nicméně pro zajímavost lze uvést, že v pařížské oblasti, která čítá 11 milionů obyvatel, působí speciální jednotka státní dopravní policie a kromě toho má RATP svoji vlastní bezpečnostní jednotku o počtu 1 300 mužů a žen. Součástí tohoto útvaru je i kynologická jednotka se 30 psy, s jejíž činností jsme byli seznámeni. Bezpečnostní akce řídí podzemní bezpečnostní dispečink, kde lze lokalizovat nejen veškerá vozidla, ale i všechny členy bezpečnostních složek, neboť všichni členové mají kromě vysílačky (zbraní, pout a podobně) i přístroj GPS. Nejvhodnější nasazení jednotlivých členů do akce určuje počítač.

Z výše uvedeného je zřejmé, že pražský Dopravní podnik shromažďuje nejlepší dostupné zkušenosti ze zahraničí a sám se aktivně podílí na světovém dění v této oblasti. Získané poznatky postupně zapracovává do svých bezpečnostních plánů tak, aby v budoucnu mohl být podle světových standardů auditován. Účel je jediný: zajistit cestujícím i zaměstnancům bezpečnost na nejvyšší možné světové úrovni.

Dr. Antonín Fedorko, Ing. Jiří Šubrt, CSc.
Foto: Archiv redakce



Likvidace mimořádných událostí v drážní dopravě

Mimořádná událost na Barrandově

Dne 23. března 2005 došlo na přejezdu barrandovské trati v blízkosti křižovatky ulic Werichovy a Do Klukovic k mimořádné události, při níž se srazila tramvaj linky č. 12 jedoucí směrem do centra a vozidlo Zdravotnické záchranné služby hlavního města Prahy. Při nehodě se zranila osádka záchranky a zároveň došlo k nemalé hmotné škodě. Nechci zde v žádném případě spekulovat, kdo nehodu zavinil. Rád bych se však vyjádřil k výrokům Drážní inspekce, které se bezprostředně po nehodě objevily v tisku. Také stojí za zamýšlení, kam vlastně řidiči sanitky za použití majáku s pacientem spěchal, jestliže jel po silnici směrem do Klukovic – po pozemní komunikaci, která je dopravní značkou označena jako slepá. Je-li mi dobře známo, v Klukovicích žádná nemocnice nikdy nebyla a není.

„Dopravnímu podniku hrozí milionová pokuta kvůli nehodě tramvaje,“ objevilo se už několik hodin po události na některých serverech internetového zpravodajství. „Pokud nejde o ohrožení života, nesmí se soupravou hmut,“ znělo oficiální vyjádření Drážní in-

spekce pro média. Dopravní podnik měl porušit zákon tím, že zahájil likvidaci mimořádné události dříve, než na místo dorazili zaměstnanci Drážní inspekce.

Vyjádření Drážní inspekce nemá oporu v legislativě

Způsob likvidace mimořádných událostí v drážním provozu neřeší zákon, ale vyhláška Ministerstva dopravy a spojů ze dne 25. září 2001 č. 361/2001 Sb., o způsobu zjišťování mimořádných událostí v drážní dopravě ve znění vyhlášky č. 442/2002 Sb.

Vyhláška nikde nehovoří o tom, že dopravce musí čekat s likvidací mimořádné události na příchod zaměstnance Drážní inspekce. Zaměstnanec Drážní inspekce totiž není jedinou a výhradní osobou, která smí dát pokyn k likvidaci mimořádné události, protože vyhláška č. 361/2001 Sb., v § 5 odst. (2) stanoví, že: „Změny původního stavu na místě mimořádné události jsou přípustné do příchodu orgánů činných v trestním řízení a zaměstnanec Drážní inspekce jen po souhlasu velitele složek integrovaného záchranného systému, a nezasahují-li tyto složky, po souhlasu zaměstnance

provozovatele dráhy nebo dopravce nebo zaměstnance Drážní inspekce pověřeného zjišťovat příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události, jde-li o provádění záchranných prací, nebo v souladu s ustanovením zvláštních právních předpisů.“ Z toho vyplývá, že pokyn k likvidaci mimořádné události může dát po provedení nezbytných úkonů dle § 5 odst. 3 uvedené vyhlášky i pověřený zaměstnanec provozovatele dráhy nebo dopravce.

Provozovatel dráhy nebo dopravce má dokonce povinnost danou zákonem zajistit obnovení drážního provozu a provozu na pozemních komunikacích, zejména provozu vozidel hromadné dopravy osob, neboť podle výše uvedené citace vyhlášky se ustanovením zvláštních právních předpisů v poznámce pod čarou rozumí:

a. ustanovení § 47 odst. 4 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů: „Dojde-li při dopravní nehodě k usmrcení nebo zranění osoby nebo k hmotné škodě přetýkající zřejmě na některém ze zúčastněných vozidel včetně přepravovaných věcí nebo na jiných věcech částku 20 000 Kč, jsou účastníci dopravní

nehody povinni zdržet se jednání, které by bylo na újmu řádného vyšetření dopravní nehody, zejména přemístění vozidel, musí-li se však situace vzniklá dopravní nehodou změnit, zejména je-li to nutné k vyproštění nebo ošetření zraněné osoby nebo k obnovení provozu na pozemních komunikacích, především provozu vozidel hromadné dopravy osob, vyznačit situaci a stopy,“

b. ustanovení § 49 odst. 3 písm. c) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách: „Provozovatel dráhy a dopravce jsou povinni zabezpečit uvolnění dráhy pro obnovení provozování dráhy nebo drážní dopravy, pokud tomu nebrání jiné okolnosti.“

Změna původního stavu respektive likvidace mimořádné události bez přítomnosti pracovníka Drážní inspekce není důvodem k udělení pokuty. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách v § 51a vymezuje přesné důvody, pro které může Drážní inspekce uložit provozovateli dráhy nebo dopravci pokutu do výše jednoho milionu korun:

„(1) Drážní inspekce uloží pokutu až do výše 1 000 000 Kč provozovateli dráhy nebo dopravci, který:

a) neohlásí Drážní inspekci vznik mimořádné události v drážní dopravě,

b) neprovede zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události v souladu s prováděcím právním předpisem nebo nezajistí místo mimořádné události před příchodem zaměstnanců Drážní inspekce pověřených ke zjištění příčin a okolností vzniku mimořádné události,

c) nesplní ve stanovené lhůtě opatření k předcházení vzniku mimořádných událostí určená Drážní inspekci.“

Co říká zákon o integrovaném záchranném systému?

Podle § 4 odst. (1) zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění zákona č. 320/2002 Sb. a zákona

č. 20/2004 Sb.: „Základními složkami integrovaného záchranného systému jsou Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „hasičský záchranný sbor“), jednotky požární ochrany zařazené do plošného pokrytí kraje jednotkami požární ochrany, zdravotnická záchranná služba a Policie České republiky.“

Podle § 4 odst. (2) stejného zákona: „Ostatními složkami integrovaného záchranného systému jsou vyčleněné síly a prostředky ozbrojených sil, ostatní ozbrojené bezpečnostní sbory, ostatní záchranné sbory, orgány ochrany veřejného zdraví, havarijní, pohotovostní, odborné a jiné služby, zařízení civilní ochrany, neziskové organizace a sdružení občanů, která lze využít k záchranným a likvidačním pracím. Ostatní složky integrovaného záchranného systému poskytují při záchranných a likvidačních pracích plánovanou pomoc na vyžádání (§ 21).“

Z výše uvedeného ustanovení vyplývá, že nejen jednotky hasičského záchranného sboru, ale i např. jednotky Policie ČR, které vyšetřují mimořádnou událost, jsou základními složkami integrovaného záchranného systému. Dokonce i jednotky Dopravního podniku (technická pohotovost, jeřáb, nehodový oddíl dispečinku a podobně), které se podílejí na provádění záchranných a likvidačních prací, jsou ostatními složkami integrovaného záchranného systému.

Podle § 19 odst. 1 zákona: „Koordínování záchranných a likvidačních prací v místě nasazení složek integrovaného záchranného systému a v prostoru předpokládaných účinků mimořádné události (dále jen „místo zásahu“) a řízení součinnosti těchto složek provádí velitel zásahu, který vyhlásí podle závažnosti mimořádné události odpovídající stupeň poplachu podle příslušného poplachového plánu integrovaného záchranného systému. Pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak, je velitelem zásahu velitel jednotky požární ochrany nebo příslušný funkcionář hasičského záchranného sboru s právem přednostního velení.“

Podle § 19 odst. 2 zákona: „Pokud na místě zásahu není ustanoven velitel zásahu podle odstavce 1, řídí součinnost těchto složek velitel nebo vedoucí zasahujících sil a prostředků složky integrovaného záchranného systému, která v místě zásahu provádí převažující činnost.“

Z výše uvedené citace vyplývá, že pokud není ustanoven velitel zásahu z jednotky požární ochrany nebo příslušný funkcionář hasičského záchranného sboru podle odst. 1, může být velitelem zásahu policista případně vedoucí složky integrovaného záchranného systému, která v místě zásahu provádí převažující činnost. Na základě těchto skutečností může zásah a likvidaci řídit i speciálně vyškolený zaměstnanec dopravce (například při vyprošťování osoby zaklíněné pod tramvajovým vozem pomocí speciálního jeřábu). Nikde v zákoně o integrovaném záchranném systému však není zmínka o Drážní inspekci nebo dokonce o tom, že by Drážní inspekce měla dávat pokyn k likvidaci mimořádné události.

§ 24 odst. (2), písm. a) zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů navíc jednoznačně stanoví: „Právníká osoba nebo podnikající fyzická osoba, u které došlo k havárii, je povinna provádět neprodleně záchranné a likvidační práce.“

Dopravní podnik nepochybil

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost při likvidaci mimořádné události na Barrandově postupuje v souladu s platnou legislativou. Místo mimořádné události bylo řádně zajištěno a zabezpečeno tak, jak se děje vždy při podobných mimořádných událostech.

Pokud by pracovníci likvidačních složek čekali na příjezd Drážní inspekce, Dopravní podnik jako dopravce by porušil zákon o provozu na pozemních komunikacích, zákon o dráhách i zákon o integrovaném záchranném systému.

Ing. Antonín Dub, předseda OSPEA

Malé zamyšlení nad zastávkami povrchové MHD

Byly, jsou a budou... Co je na nich tak zvláštního, proč se nad nimi zamýšlet? Důvodů je mnoho a pohledů na ně ještě více. Pro dnešek pomineme jejich druh a vybavení a věnujme se jen jejich umístění z hlediska cestujících i z pohledu hospodárnosti provozu.

Proč se zastávka zřizuje? Proto, aby v ní dopravní prostředek mohl zastavit a cestující mohli bezpečně a pohodlně vystoupit a nastoupit. To je zřejmé. Avšak kde tak chtějí naši klienti, které se snažíme dobře obsloužit, nejraději učinít? Inu přece tam, kde jim to nejlépe vyhovuje – u zdroje nebo u cíle cesty, popřípadě při přestupech mezi linkami. I to je snad jasné! Ano, ale bohužel ne vždy těm, kdo o umístění zastávky rozhodují. Vezměme si jen několik příkladů:

Italská – typická nácestná zastávka u příčné ulice, kterou většina lidí přichází a odchází. Zastávka je však odsunuta v obou směrech daleko za křižovatku. Důsledek: cestující se hezky projdou a tramvaje se musí rozjíždět od signálu stůj dvakrát. Nevadí, že se zbytečně mrhá elektrickou energií? Vždyť v rámci městem proklamované preference je nejdůležitější, aby se auta mohla před křižovatkou řadit do pruhů! Kdo je tedy preferován? Odpovězte si sami.

Václavské náměstí – přestupní (z metra) i nácestná zastávka ve směru k Lazarské je odsunuta od hlavního zdroje a cíle cest. Auta sem nesmějí (i když tudy jezdí, ale nikoho to nevzrušuje) a lidé to mají dál. Vzdálenost od Jindřišské je velká, do Vodičkovy je blízko. Proč nemůže být zastávka tam, kde vždycky bývala, totiž u vyústění Jindřišské ulice na náměstí? Přece snad proto, aby tam mohla parkovat v rámci preference MHD auta!

Národní divadlo – typický přestupní uzel a zdroj i cíl cest. Ve všech směrech jsou zastávky odsunuty velmi daleko od křižovatky, a tím i od sebe navzájem. Přestupy jsou neúnosně ztíženy (auta se oficiálně řadí jen ve směru od Perštýna, ale neoficiálně brání tramvajím

v jízdě jak od Karlových lázní, tak i od Újezda). Každý vlak musí zastavit dvakrát, na červenou a na zastávce – linka č. 18 dokonce třikrát ve směru ke Karlovým lázním. Lidé musí daleko přebíhat a energií se mrhá ostošest. A tomu se říká preference MHD?

Takových příkladů bychom našli v síti tramvajů i autobusů bezpočet. Zdá se, že město vůbec nezároveň na cestujících a už vůbec ne na hospodárnosti provozu MHD. Vždyť v ročním souhrnu jde o promrhané gigawatthodiny elektrické energie a o moře hektolitřů nafty!

A přece byly doby, kdy zastávky byly umístěny u stopčáry na křižovatce, kdy cestující mohli krátce, rychle, bezpečně a pohodlně přestupovat, kdy se energií nemrhalo. Dnes se všechno „zkvalitňuje“, a (nebo spíše ale) člověka je vidět za vším – opravdu až na tom úplně posledním místě. Na prvním místě naopak kraluje osobní automobil – modla bohatých, mocných a pohodlných, avšak vždy bezohledných. Samozřejmě nemám a ani nemohu mít na mysli *nutnou hospodářskou dopravu* automobilů.

Dopravní podnik se může snažit o uspokojování potřeb cestujících a o hospodárnost provozu seč mu síly stačí, ale jeho snahy nejsou respektovány těmi, kdo rozhodují. Tu skutečnou preferenci mají jejich osobní automobily, v nichž se tak pěkně sedí a krásně pozoruje, jak lidé utíkají nebo belhají se při cestě na vzdálenou zastávku. Čert vezmi tu proklamovanou preferenci MHD!

Ale teď zase vážně. Má-li MHD skutečně občanům sloužit, musí mít k tomu určité podmínky. Co takhle zmapovat síť zastávek a jejich vazez na zdroje a cíle cest a na přestupy? Stačí k tomu jen sledovat hodinky a počítat kroky. Proč nevytvořit seznam a nepředložit jej těm, kdo rozhodují o umístění zastávek, k vyjádření? Jejich jistě vysoce kvalifikované odpovědi by určitě zajímaly ty čtenáře tohoto listu, kteří mají ke své práci opravdu kladný vztah.

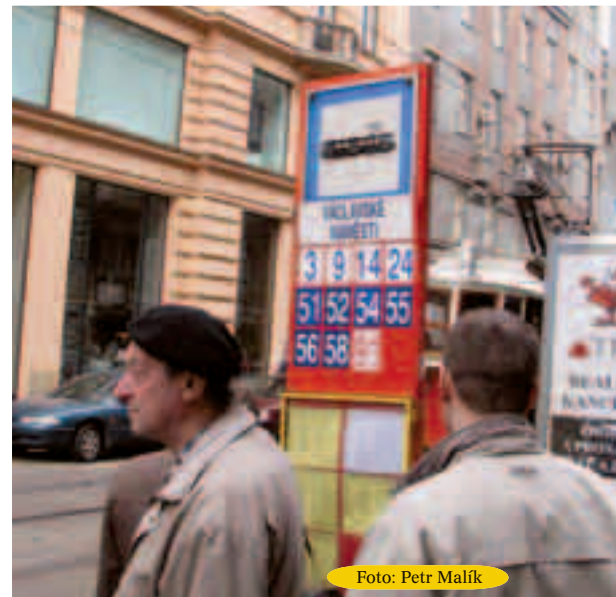


Foto: Petr Malík

Nakonec ještě o zkušenostech z Manchesteru v Anglii. Tam nechápou zastávku autobusu nebo tramvaje jen jako místo k nástupu nebo výstupu cestujících, nýbrž jako důležitý uzel přechodu z pěší cesty na dopravní prostředek MHD a naopak. O umístění zastávky se nerozhoduje od zeleného stolu – je především věcí budoucích uživatelů, kde ji chtějí a potřebují mít. Chtějí ji mít v dosahu (samozřejmě dochází téměř vždy ke kompromisu), bezpečnou a s bezpečným přístupem k ní. I děti ve školách se k zastávkám v blízkosti bydliště nebo školy musí vyjadřovat. Že tak činí i dospělí veřejnou anketou, je samozřejmě. Město pak požadavky svých občanů respektuje, protože má zájem, aby podíl MHD rostl na úkor zbytečné individuální automobilové dopravy, pro udržení příznivého životního prostředí. A přirozeně také, aby provoz vozidel MHD byl hospodárný a zbytečně nezatěžoval městskou pokladnu, která na něj přispívá.

Nestálo by za to, zkusit něco podobného u nás?

Ing. Pavel Flajšhans

V reportážích z madridského 55. kongresu UITP jsme přinesli informaci o jedné ze specifík integrovaného dopravního systému hlavního města Španělska, kterým je podíl soukromého kapitálu na realizaci infrastruktur veřejné dopravy. Podrobnosti přináší další z článků z PTI 06/2003, které postupně uveřejňujeme v našem měsíčníku. Prostřednictvím veřejno-soukromého partnerství PPP (Public Private Partnership), bylo v Madridu ve druhé polovině 90. let minulého století realizováno prodloužení linky metra č. 9, stejně jako jeden z největších intermodálních uzlů v administrativně-obchodním centru města.

Španělsko je tak další zemí, která model koncese v Evropě úspěšně realizovala a ukázala nové možnosti financování v sektoru veřejné dopravy. **-zded-**

Veřejno-soukromá partnerství v Madridu – Příklad nejlepší praxe

Rozsah soukromé účasti na financování infrastruktur veřejné dopravy během času kolísá od čistě soukromého financování železnic v 19. století až po veřejné financování dopravních infrastruktur v polovině 20. století.

Nicméně skutečnost, že během posledních let evropské veřejné úřady čelily zvyšujícím se nákladům spojeným s potřebou splnit společná kritéria Evropské unie, přivedla krizi co se týká investic do dopravních infrastruktur a služeb. Potřeba krýt veřejné rozpočtové výdaje proto vedla k zájmu vypracovat nový vzorec pro soukromé financování, které by doplňovalo nebo nahrazovalo veřejné investice.

Autonomní komunita Madridu je příkladem aplikace nových modelů financování veřejné dopravy ve veřejno-soukromých podnicích udělováním koncese na infrastrukturu veřejné dopravy na určitou dobu soukromé skupině, která tuto infrastrukturu částečně nebo zcela financuje.

Tato metoda financování má historické předchůdce v budování španělských železnic před zhruba 150 lety a ve výstavbě madridské podzemní dráhy (Metro de Madrid). V druhém případě vybudovala soukromá společnost s koncesí na 99 let podzemní dráhu v Madridu a provozovala ji od jejích začátků v roce 1919 až do intervence státu, nejprve v roce 1954, kdy stát převzal odpovědnost za výstavbu nových tratí metra, a nakonec v roce 1977, kdy převzal 100 % vlastnictví a odpovědnost za provozování metra.

V posledních letech Madrid zavedl dva vynikající modely soukromého financování prostřednictvím koncesí, konkrétně prodloužení trati 9 mezi Madridem a Arganda del Rey a intermodálního přestupního uzlu Avenida de América. V obou případech byl postup financování velmi podobný: autorita udělující licenci vyhlásila výběrové řízení prostřednictvím Oficiálního věstníku autonomní komunity Madrid na naplánování, výstavbu a využití infrastruktury veřejné dopravy po specifikovaný počet let. Podmínky tendru a kritéria hodnocení byly popsány v příslušných Technických a administrativních specifikacích.

Financování prodloužení metra: Trať 9

V únoru 1996 obdrželo CRTM (Madridské regionální dopravní konsorcium) žádost prostudovat realizovatelnost vybudování nového železničního spojení pro metropolitní koridor vedoucí do jihovýchodního regionu Madridu. Tato studie zjistila skutečnost, že koridor N-III – zahrnující obce Madrid a Arganda del Rey a příčně spojující Rivas Vaciamadrid – byl zásadní z hlediska své kapacity pro zavedení veřejné dopravy a přilákání cestujících. Počáteční odhady potřebných investic počítaly ze zhruba 90 mil. EUR a setkaly se s problémem financování, které by bývalo muselo být striktně založeno na rozpočtu. Ve stejné době Autonomní vláda Madridu představila svůj plán rozšíření metra 1995-1999, který zahrnoval přes 30 km nových podzemních sítí vyžadujících vybudování tunelů, tedy velkou rozpočtovou částku.

V květnu 1996 Autonomní vláda Madridu rozhodla vybudovat tuto infrastrukturu s využitím soukromého financování a nabídla tak koncesi na linku na dobu 30 let. Bylo vyhlášeno výběrové řízení a koncese byla nakonec udělena v únoru 1997 soukromé společnosti – Transportes Ferroviarios de Madrid SA (TFM). Byla schválena následující vlastnická struktura: Provozovatel 42,5 % (Metro de Madrid), stavební společnosti 32,5 % (složené ze společností NESCO 12,2 %; FCC 12,2 %; ACS 8,1 %) a finanční instituce 25,0 %: (Caja de Ahorros de Madrid).

Úspěšný uchazeč přispěl 20 % požadovaného investičního kapitálu a zbývajících 80 % bylo zajištěno pomocí syndikované půjčky získané na finančních trzích Caja de Ahorros de Madrid ve spolupráci s Evropskou investiční bankou.

Koncese zahrnovala investici 113,3 mil. EUR na výstavbu sítě a čtyř stanic a také náklady na instalaci, vozový park, zabezpečovací systém a kompenzační platbu za výkup pozemků. Trať má samostatné těleso a je vedena nad povrchem s výjimkou podzemních částí u první

Financování veřej

a poslední stanice. Výstavba trati mohla povětšinou využít stávající železniční tratě.

7. dubna 1999 byl zahájen provoz na 18 km tratě se 4 stanicemi. Zavedení zcela nové koncepce financování španělské veřejné dopravy trvalo pouze 3 roky (včetně plánování).

Výstavba nové trati také vyžadovala zásadní reorganizaci sítě městských a příměstských autobusových linek (provozovaných soukromými dopravci), aby byly nové podzemní stanice integrovány se stávajícími službami.

Koncese získává své příjmy ze dvou zdrojů:

- Příjmy od cestujících získané ze schváleného jízdného, které je podobné jízdnému zavedenému ve zbývajících částech systému veřejné dopravy v Madridu,
- veřejná dotace na cestujícího vypočtená na základě průměrné sazby kompenzace na dojíždějícího cestujícího násobeno počtem cestujících/den, pro maximální počet cest odhadnutých pro každý rok koncese držitelem koncese (1,79 EUR na cestu v roce 2002).

Držitel koncese však nese určitá rizika vzhledem k tomu, že podmínky koncese, které zahrnují řadu tarifů a kompenzací, jsou založeny na odhadované poptávce; proto neexistuje žádná záruka, že všechny jeho náklady budou kryty.

Současná poptávka po službě se pohybuje pod odhadu, které provedl držitel koncese, přestože počáteční poptávka 12 000 dojíždějících/den se rychle zvyšovala až na současných 22 000 dojíždějících/den. Nicméně existence trasy metra vedla k rozvoji nové bytové zástavby, služeb a podniků v této oblasti. Místní autority navíc naplánovaly zvýšenou kapacitu pro růst v budoucnu v důsledku vybudování tratí. Proto se očekává, že odhady počtu cestujících budou ve střednědobém časovém horizontu splněny a dokonce i překročeny, čímž bude zajištěno, že držitel koncese bude schopen vyrovnat bilanci ve svých účetních knihách.

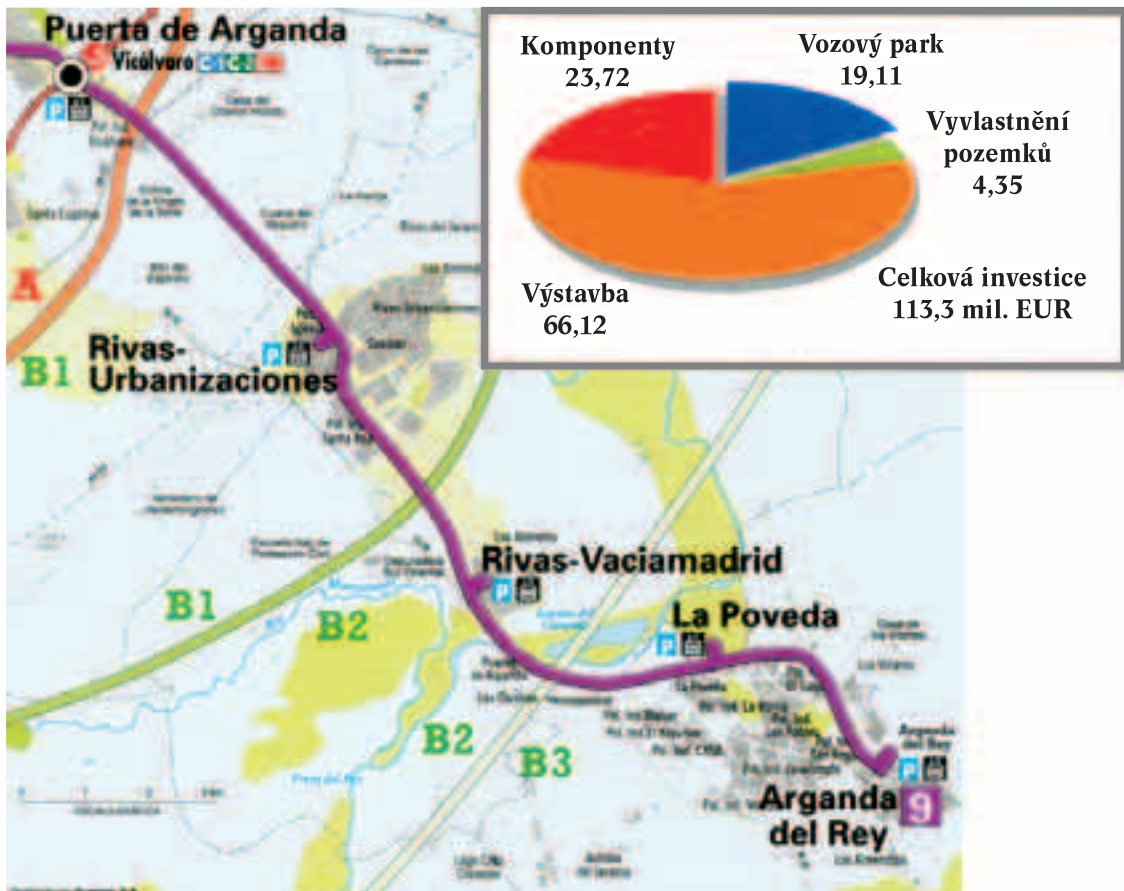
Stručně řečeno, aplikace tohoto systému na řízení a provozování podzemní dráhy na základě soukromého a veřejného financování je perfektním příkladem kombinace politické vůle vytvořit projekt a efektivnosti soukromého podniku při jeho realizaci.

Úspěch tohoto raného příkladu vedl další města ve Španělsku k uskutečnění podobných projektů (nemluvě o mnoha dalších městech, která mají podobné projekty ve stadiu plánování), např. dvě tramvajové tratě pro Barcelonu, podzemní síť pro Sevilu a síť rychlodrážní tramvaje pro Tenerife.

Financování intermodálního přestupního uzlu: stanice Avenida de América

Dalším z klíčových projektů uskutečněných v minulých letech v Madridu byla výstavba intermodálního přestupního uzlu: stanice Avenida de América, která je pozoruhodná svými rozměry (plocha 52 x 210 m a 4 podzemní úrovně) a pro své řešení přístupná jak autobusům tak i uživatelům, kterým přináší časovou úsporu v době dopravní špičky (exkluzivní přístup pro autobusy speciálně konstruovaným 480 m dlouhým tunelem). Financování této přestupní stanice pomocí soukromé koncese nepochybně představuje milník co se týká plánování veřejné dopravy v tomto regionu.

Trať 9: TRAMO PUERTA DE ARGANDA – ARGANDA DEL REY



né dopravy potřeby

Výstavba autobusového nádraží u vstupu do severovýchodního koridoru Madridu, kam neustále dojíždějí cestující z oblastí okolo Madridu i z dalších španělských regionů (Barcelona, Zaragoza, Guadalajara atd.), existovala jako potenciální, ale nerealizovaný projekt po mnoho let. Nakonec dne 7. dubna 1997 podepsaly CRTM a Magistrát města Madridu smlouvu o realizaci návrhu směrnice týkající se intermodálního přestupního uzlu a studování realizovatelnosti zajištění soukromého



Pohled na okolí přestupního uzlu Avenida de América.

financování. Na základě výsledků studie podepsaly 8. září 1997 Autonomní vláda Madridu, CRTM a Magistrát města Madridu smlouvu o společném vyhlášení výběrového řízení na koncesi pro výstavbu a provozování intermodálního přestupního uzlu (25letá koncese) a rezidenční a záchytné parkovací kapacity (50letá koncese) pro Avenida de América.

Koncese byla udělena 30. března 1998 skupině složené z: dopravců 51 %: Continental Auto a Trapsa (každá 25,5 %); stavebních společností 41 %: ACS a Ferrovial (každá 20,5 %); finančních institucí 5 %: Argentaria; a další 3 %: Cobra 2 % (instalace a údržba) a Prointec 1 % (inženýring).

Práce byly zahájeny 29. června 1998 a intermodální přestupní uzel byl otevřen 7. ledna 2000; celý proces, včetně plánování a jednání mezi zainteresovanými organizacemi, byl opět dokončen v rekordním čase.

Intermodální přestupní uzel se skládá ze čtyř následujících podzemních úrovní:

- Úroveň 1: 18 parkovacích stání pro dálkové autobusy; nákupní prostory a čekárny.
- Úroveň 2: 20 parkovacích stání pro městské a příměstské autobusy CRTM.
- Úroveň 3: Hlavní podzemní hala (4 linky), krátkodobé parkování (269 míst) a nákupní prostory.
- Úroveň 4: Rezidenční parkovací místa (396 míst).

Intermodální přestupní uzel Avenida de América vyžadoval na držitele licence investici ve výši 25,62 mil. EUR, která má být návratná za 25 let. Prodej 396 parkovacích míst rezidentům, který přinesl 3,13 mil. EUR, však znamenal okamžitě snížení kapitálového požadavku na provoz. Akciový kapitál ve výši 4,51 mil. EUR představoval 20 % celkové investice.

Příjmy pro skupinu přicházejí z řady zdrojů:

- Příjmy z provozování dopravy. Držitel koncese účtuje podle typu autobusu využívajícího tento přestupní uzel; dálkové autobusy (Úroveň 1) tedy platí 7,21 EUR/autobus a CRTM autobusy (Úroveň 2) platí 0,06 EUR/cestujícího (0,41 mil. EUR a 1,42 mil. EUR v příjmech za rok 2000).

- Příjmy z plateb za parkovací místa (v roce 2000 0,31 mil. EUR).

- Příjmy z komerčních prostor, reklamy atd. (v roce 2000 1,20 mil. EUR).

Během prvního roku provozu znamenal celkový příjem 3,34 mil. EUR (55 % bylo z dopravní činnosti); po odečtení nákladů na údržbu a provozních nákladů ve výši 0,97 mil. EUR byl zisk 2,37 mil. EUR – což je více než přiměřené pro odpis kapitálové investice za tento rok. Tento počáteční úspěch byl v následujících letech zopakován a za tři roky od otevření vzrostla poptávka ročně o více než 10 %, čímž je zajištěna uspokojivá návratnost pro držitele koncese.

Nicméně projekt tohoto typu je přínosem i pro další důležité strany, jako jsou například dopravní společnosti využívající intermodální přestupní uzel a cestující dojíždějící do města za prací.

Přestože využívání intermodálního přestupního uzlu implikuje náklady, je přínos pro autobusové dopravce dvojnásobný: zaprvé se zvyšují počty cestujících jednak z důvodu zlepšené kvality stanice a také díky menším zpožděním vyplývajícím z existence tunelů vyhrazených pouze pro autobusy; zadruhé jsou provozní náklady významně sníženy v důsledku časových úspor na trase. Je tedy zvýšen celkový potenciál zisku

a výhody využívání tohoto intermodálního přestupního uzlu zcela jasně převažují nad náklady.

Nakonec jsou zde důležité sociální přínosy, nejen v časových úsporách pro dojíždějící a přímé uživatele intermodálního přestupního uzlu, ale i pro všechny, kteří přijíždějí do Madridu tímto severovýchodním koridorem vzhledem ke skutečnosti, že zhruba 3 000 autobusů za den zmizelo ze silnice, což znamená zlepšenou průjezdnost. To je také přínosem pro obyvatele Madridu, protože snížení počtu autobusů a zlepšené řízení provozu také znamená snížení znečištění a hluku.

Úspěch tohoto podniku je tak velký, že CRTM a Magistrát města Madridu zahrnuli do svých plánů na období 2003-2007 vytvoření pěti dalších intermodálních přestupních uzlů: Plaza de Castilla (3 podzemní linky), Príncipe Pío (3 podzemní linky), Plaza Elíptica (2 podzemní linky), Conde de Casal (1 podzemní linka) a Moncloa (2 podzemní linky). V přípravě je také nový přestupní uzel v Legazpi s napojením na dvě podzemní linky.

Další systémy financování infrastruktury

Závěrem lze tedy říci, že praxe udělování koncesí na dobu určitou jako metoda veřejno-soukromého financování veřejné dopravy byla nepochybně velkým úspěchem v Madridu; a zejména v případě intermodálního přestupního uzlu. Nicméně Madrid aktivně hledá nové metody integrování soukromého kapitálu do výstavby nových infrastruktur veřejné dopravy.

Jednou slibnou metodou, která již byla uplatněna na pilotní bázi v Madridu, je zajištění financí na základě výnosů z hodnoty pozemků vytvořených při zlepšování přístupu v důsledku investic do infrastruktur veřejné dopravy (zejména linky metra a vlaky dopravující cestující do zaměstnání). Vezmeme-li v úvahu budoucí hodnoty pozemků a nemovitostí (jak obytných tak i neobytných) – zvýšené v důsledku investic do infrastruktury – vytváří tento přístup fondy k částečnému nebo plnému krytí nákladů výstavby. Tento přístup byl již realizován v řadě projektů, např. „Zelený koridor“ (Pasillo Verde, otevřený v roce 1996), nové stanice vlaků pro dojíždějící vystavěné developerem na veřejných pozemcích Arpegio (jedna byla otevřena v roce 2002 a dvě jsou plánovány na rok 2004) a plánovaná prodloužení Trasy 1 (do Ensanche de Vallecas) a Trasy 10 (do nové části Paseo de la Castellana).

Čas potvrdí platnost tohoto přístupu k plánování veřejné dopravy, jakmile budou k dispozici další podrobnosti o těchto projektech – a především podrobnosti vztahující se k podzemní síti. Nicméně si nečiníme nárok na vynalezení nového vzorce financování. Díváme se zejména do minulosti a zejména na začátky Metro de Madrid. Tato soukromá společnost vznikla v roce 1919 a kromě svého úkolu vybudovat a provozovat podzemní dráhu vytvořila realitní společnost pro výstavbu rezidenčních budov v blízkosti konečné stanice trati 1 v Cuatro Caminos.

Carlos Cristóbal-Pinto,
vedoucí studií a plánování,
Madridské regionální dopravní konsorcium, Španělsko



K čemu je vlastně dobré propagovat věc tak samozřejmou, jako je městská hromadná doprava? Vždyť patří neodmyslitelně k životu města a lidé se bez ní neobejdou. Jenže právě proto by se mělo hledat dost dobrých způsobů, jak povést městské hromadné dopravy podporovat nejen skutky, ale i propagací. Třeba už jen proto, že mnoho Pražanů opět zítra zasedne za volanty svých aut a sami ve své plechovce se budou prodírat zahlceným centrem. Bohužel u nás nenajdeme mnoho příkladů úspěšné propagace městské dopravy, a tak se vydejme na krátký výlet do světa.



„Dej si načas. Julie uvízla v zácpě“, volá nápověda v divadle na Romea (Vídeň).

Příklady několika uvedených měst z Německa, Rakouska či Francie ukazují, že možnosti propagace jsou neomezené. Asi nejběžnější jsou propagační letáky ve vozidlech MHD a na zastávkách. Někde jsou městské dopravě věnovány celé billboardy, jinde je díky neustálé propagaci MHD plně využito množství informačních vitrín nebo dočasně volných reklamních ploch. Nechybí ani občasná celovozová reklama na dopravních prostředcích. Vtipnou propagací zmírňují některé dopravní podniky nudné čekání svých zákazníků na zastávkách nebo ubíjející cestu podzemní dráhou. V podzemí totiž běží čas pomaleji a mnoha lidem se právě metro nelíbí, protože „se není na co dívat“. Toto jistě platí i u nás. Některé systémy



Vůz podzemní dráhy ve Frankfurtu nad Mohanem posloužil jako prostor pro jazykové hry se zkratkou místního dopravního podniku (VGF).

MHD se snaží zviditelnit při každé příležitosti, takže jejich stánky či reklamní poutače nechybí na žádné kulturní akci. Většina dopravních podniků má svůj slogan, který může vyjadřovat víc než dlouhé řeči kolem. K propagaci se využívá každé novinky a všech možných výhod hromadné dopravy oproti té individuální. Samozřejmě i v těchto městech je mnoho černých pasažérů nebo neukázněných cestujících. Takže na pomoc přispěchají osvětové kampaně s cílem sáhnout lidem do svědomí. Propagací tu však nejsou jen reklamy a letáky, patří sem i bohatý výběr zábavností od hraček pro děti po spoičké obrazovky počítačů.

Nyní se podíváme do několika zahraničních měst za inspirací. Propagace MHD totiž vypadá v každém městě jinak a tak si lze z každého města odnést aspoň špetku poučení.

Vídeň

V rakouské metropoli je městská hromadná doprava propagována většinou pomocí velkoplošných reklam (billboardy, vozidla, reklamní vitríny). Důraz se klade na boj s automobilismem, který trápí Vídeňany možná ještě víc než nás v Praze. I když jsou reklamní motivy nenápadné a zdánlivě s městskou dopravou nesouvisí, ukazují, jak moc je městská doprava svázána s běžným životem lidí. Vídeň také vtipně bojuje proti černým pasažérům a velký důraz je kladen na výhody metra,

V zahraničí je propagace MHD samozřejmost

jak při jeho výstavbě, tak v normálním provozu. Vídeňský dopravní podnik všude používá heslo „Město Ti patří“.

Příklady propagačních kampaní a sloganů:

- Manželé u stolu s připravenou večeří nervózně čekají na opožděný příchod svých známých: „Myslíš, že Horváthovi jedou autem?“
- Řidička tramvaje se ospale natahuje po budíku: „Vstávám zatraceně brzy. To abyste nikdy nepřišli pozdě.“
- Děti ve školce čekají na své rodiče a jedno z nich se ptá: „Proč chodí Katka vždycky jako první?“ (reklama skrytě napovídá, že jediné její rodiče jezdí metrem).
- Řidič tramvaje nad partii šachu: „Dokážu se soustředit třeba celé hodiny. To abyste se mohli aspoň na chvíli uvolnit.“
- Dívka v metru toužebně vyhlíží z okna vagónu: „Zdaliplik zas dneska nastoupí on?“
- „Happy End? Tak zůstanu ještě chvíli sedět.“ Vášnivá čtenářka sedící v metru se nemůže odtrhnout od své knihy.
- Dva stařečci na vyhlídce po zdolání náročné túry: „Ale zpátky už pojedeme autobusem.“
- „Dokonce tři minuty mohou být celá věčnost“. Nervózní muž čeká na nástupišti metra s kyticí na svou dívku (interval vídeňského metra je tříminutový).
- Svědomitý školák vystupuje z autobusu na cestě domů: „A teď zbývá ještě dost času na domácí úkoly.“
- Holčička skáče přes švihadlo a zpěvuje si: „U1, U2, U3, U4“ (názvy linek metra).
- Dívky na plovárně si prohlíží atraktivního chlapce: „Není to ten z dvacetěstky?“
- 101 výmluv, které jsou k ničemu: „Tomu nerozumím, v horoskopu jsem si přečetla, že dnes je můj šťastný den!“ (kampaně proti jízdě načerno).
- „Ležíme Vám u nohou.“ (více nízkopodlažních autobusů).
- „My předjíždět můžeme“ (tramvaj na vlastním tělese projíždí kolem nekonečné fronty aut).
- „Vídeňská MHD patří k Vídni jako škrabka k bramborám“.

Lipsko

V Lipsku jsou na propagaci vyčleňovány vysoké částky, někdy až příliš. Stejně jako ostatní města bývalého východního Německa tu svádějí boj s prudce rostoucím automobilismem. A propagace má pomoci tento trend zmírnit. Po městě jezdí barevný infobus, při hudebních slavnostech slouží zdejší neobvyklé autobusy jako ohraničení prostoru pro diváky i jako pojízdná reklama, každá z nových tramvajů má své jméno, velmi luxusní jsou skládací jízdničky jednotlivých linek, kde se dozvíte téměř všechno o okolí trasy linky. Stejně tak je propagována příměstská doprava (kampaně při zavádění nové integrované dopravy, bohaté tipy na výlety do okolí Lipska a podobně). Lipský dopravní podnik má slogan „Wir bringen Sie weiter“, čili něco jako „Vezmeme Vás dál“.



„Toto je vlak.“ Svěrázná kampaně v saském Lipsku při zavedení nového integrovaného dopravního systému. S novou jízdenkou je opravdu jedno, jakým dopravním prostředkem jedete.

Příklady propagačních kampaní a sloganů:

- „Ukazujeme Vám Lipsko“ (reklama na vyhlídkové jízdy tramvajů).
- „Toto je autobus“ (na tramvaji) – „Toto je vlak“ (na autobusu) – „Toto je tramvaj“ (na vlaku). Kampaně na nový integrovaný dopravní systém, neboli na jednu jízdenku jakýmkoli dopravním prostředkem.

Saarbrücken

V současnosti se v tomto německém městě nedaleko francouzských hranic buduje nový úsek jediné tramvajové linky a průběh stavby je velmi pečlivě propagován. Další kampaně se týkají bezpečnosti na zastávkách nebo automobilismu.

Příklady propagačních kampaní a sloganů:

- „Cool je něco jiného“ (školáci se postrkují v kolejišti



„Hele, nebylo naše auto červené?“ Jet tramvajů může být rychlejší, než najít vlastní auto pod sněhem (Vídeň).

před přijíždějící tramvají).

- „Proč si nemá co říci s 0,2 spolujezdcem?“ (smutný pán sám v temném autě vedle prosвіceného autobusu s partou bavících se přátel). Zde je využito statistiky – průměrná obsazenost osobního automobilu je 1,2 osob.
- „Změňte způsob myšlení a nastupte si“ (kampaně proti zbytečnému používání aut).

Nancy



Dopravní podnik v saském Lipsku využívá každé příležitosti ke svému zviditelnění. Zde slouží městské autobusy jako ohraničení prostoru pro hudební festival.

Francouzské město, známé neobvyklým dopravním prostředkem – tramvaji na pneumatikách – se nyní zaměřuje na boj s černými pasažéry. Na plakátu je vyobrazen známý fotbalista v dopravním prostředku městské hromadné dopravy se sloganem: „Sport má svá pravidla, městská doprava také. Označte si jízdenku.“ Dopravní podnik v Nancy používá vzletný slogan „Svoboda pohybu“.

Paříž

I když ve francouzské metropoli mnoho zajímavých propagačních kampaní nenajdete, za zmínku stojí snaha o osvětu mezi cestujícími v metru. Například slogan „Pomozte nám jezdit přesně“ upozorňuje na to, že největší zpoždění vlaků metra způsobují sami cestující dobíháním na poslední chvíli. Nebo když byly kvůli prevenci před případnými teroristickými útoky odstraněny z nástupišť odpadkové koše, cestujícím to bylo náležitě vysvětleno.



„Ještě dvě dějství a sedm minut a jsem doma“. Tentokrát je vyzdvížena rychlost a pohodlí vídeňského metra.

Stuttgart

Město s podpovrchovou tramvají přísně dbá na barevné sladění a jednotnou grafickou úpravu informačních materiálů, přímo na nástupišti metra si lze vyzvednout svůj jízdní řád a volná plocha v letáčích s jízdními řády je využita pro informace o aktuálních výhodách městské dopravy.

Příklady propagačních kampaní a sloganů:

- „Kdy jede další noční autobus? Žádný strach, nyní je to tak snadno zapamatovatelné.“
- „Noční autobusy nyní s hudbou. Tak si nastupte a zaposlouchejte se.“
- „Se skupinovou jízdenkou Vám patří celý region“

Frankfurt nad Mohanem

Město veletrhů a mrakodrapů propaguje městskou dopravu doslova, kde může. Dopravní podnik má barevně sladěná vozidla, zastávky i informační a reklamní materiály a plně využívá informačních vitrín, skleněných ploch zastávkových přístřešků či dopravních prostředků pro vlastní propagaci. Nechybí v ní hravost a nápaditost. Vehementně jsou lidem připomínány výhody MHD a samozřejmě se dopravní podnik rád pochlubí svými novinkami. Slogan místního dopravního podniku zní: „Alle fahren mit.“ (Všichni jezdí s námi).

Příklady propagačních kampaní a sloganů:

- „Noční autobusy: nikdy není příliš pozdě.“
- „Se svým mobilem máte jízdní řád všude“ (na obrázku je nehostinné místo kdesi v roklí uprostřed mechu a kapradí).
- „Největší čítárny ve Frankfurtu – autobusy a dráhy VGF“.
- „Největší nákupní košíky ve Frankfurtu – autobusy a dráhy VGF“.
- Kampaň na možnost nákupu jízdenek přes internet

je uváděna fiktivními internetovými adresami jako například www.impjyamafahrkartenkaufen.de (nakupovat jízdenky v pyžamu).

Některé vozy podzemní dráhy propagují dopravní podnik jednoduše a hravě – ze zkratky VGF je vytvořeno mnoho kombinací jako: Viele gute Fahrer (mnoho dobrých řidičů), Very good feeling (velmi dobrý pocit), Vaters gute Figur (otcova dobrá postava), Vera glotzt Fernsehen (Věra civí na televizi), Vladimir grillt Fleisch (Vladimír griluje maso), a tak by se dalo pokračovat ještě dlouho. I když to není nic moc duchaplného, aspoň se člověk v metru nenudí.

Jak je vidět na tomto zlomku příkladů ze světa, možností, jak zviditelnit a zlidštit městskou dopravu, je neskutečně mnoho, stačí jen chtít. Někomu to možná bude připadat zbytečné, jiný se třeba inspiruje. Pražský Dopravní podnik by jistě rád držel krok s dobou a určitě by chtěl být moderní institucí. Je toho však schopen a dělá pro to maximum? Za pár let už totiž může být pozdě.

Filip Drápal,
student dopravní fakulty ČVUT

Tatrovácké tramvaje v Berlíně

Německá demokratická republika patřila kdysi k významným odběratelům tramvají ČKD-TATRA. V mnoha východoněmeckých městech slouží tato vozidla dosud, ovšem po důkladné rekonstrukci. Ani hlavní město Berlín není výjimkou. Můžeme se zde svězt vozy KT4 Dt, T6A2 i vlečnými vozy B6A2. U vozů KT4 Dt, dodaných v letech 1983 až 1987, proběhly rekonstrukce v letech 1994 až 1995 a u vozů T6A2 a B6A2 z let 1988 až 1991 došlo k přestavbě v období 1993 až 1996.

Cílem rekonstrukcí byla přestavba a modernizace v takovém rozsahu, který umožní provoz vozidel nejméně ještě dalších 20 let, tedy do roku 2015 až 2016, kdy by mělo začít docházet k jejich obměně.

Skříň vozů byly kompletně demontovány, opískovány, nakonzervovány a nově nalakovány. Od spodku až po střechnu byla skříň nově upravena, vybavena nerezovými schody, novou odhlučnou podlahou a novým podlahovým krytem, jakož i nově zakabelována, stěny a strop byly obloženy deskami z minerální vlny z důvodů tepelné a akustické izolace.

Původní sedáky byly nahrazeny čalouněnými sedačkami, zevnitř i vně byl instalován nový akustický a optický informační systém, původní nebezpečné skládací dveře byly nahrazeny vně výklopnými dveřmi s laminátovými křídly a novým systémem ovládání. Posuvné horní části oken byly zaměněny za výklopná okna, která brání vyklánění se mimo profil vozu. Rov-

něž byla instalována nová madla, nové vnitřní osvětlení a vozy byly vybaveny automaty na prodej jízdenek.

Všechny podvozky byly opatřeny megi pružinami a novými odpruženými koly, účinnějšími kolejnicovými brzdami a elektrohydraulickými pružinovými střadačovými brzdami. Motorové vozy navíc dostaly nové elektropneumatické dávkovací sypače písku a zařízení pro mazání okolů.

Těžištěm modernizace elektrické výzbroje byla instalace statických měničů a bezúdržbových baterií. Ve vlečných vozech bylo na zadní plošinu instalováno pomocné stanoviště řidiče pro couvání. U dveří všech vozů byl instalován vlakový telefon pro hovorové spojení s řidičem. Rovněž stanoviště řidiče doznalo podstatných modernizačních změn – od pohodlné sedačky přes klimatizaci až po ergonomické rozmístění ovládacích prvků včetně systému IBIS.

Výčet všech dalších drobnějších úprav se vymyká této krátké informaci. Je jen škoda, že se již v sedmdesátých a osmdesátých letech nepodařilo přimět výrobce vozů k většině zde uvedených úprav a zdokonalení, které jsme požadovali již pro vozy T3! Zástupci výrobce tehdy vynakládali nesmírné úsilí na „vynalézání důvodů, proč to nejde“. A když vedení ČKD Tatra argumenty došly, řekli pouze, že sovětský odběratel taková přání nemá. Možná, že by největší světový výrobce tramvají nebyl skončil tak velesmutně...

-pař-



Novinky z DP Drážďany

Postovní náměstí (Postplatz) je známo i českým návštěvníkům jako významný orientační a přestupní bod v centru města. Přestavba tohoto uzlu (7 linek tramvají a 3 linky autobusů) byla zahájena v listopadu 2004 výkopem stavební jámy pro umístění podzemní měnárny o instalovaném výkonu 2,5 MW. Při tom byl odkryt již nepoužívaný historický zaklenutý mlýnský náhon o šířce 3,4 m a výšce 1,63 m z roku 1378, který kdysi zásoboval vodou z říčky Weisseritz celkem 12 mlýnů, a dokonce i zbrojařskou dílnu na výrobu kanónů. Tato horská říčka byla mimo jiné v srpnu roku 2002 příčinou tragických záplav velkého území města.

Dosavadní zastávky MHD na všech traťových větvích budou po přeložce tramvajové trati z Marienstrasse do Wallstrasse soustředěny pouze do dvou moderních zastřešených a bezbariérově přístupných zastávek v délkách 90 a 100 metrů na Wilsdruffer Strasse a Wallstrasse. Posledně jmenovaná zastávka bude opatřena skleněnou střechou ve tvaru motýla a dva kovové sloupy budou symbolicky připomínat dřívější existenci Wilsdruffské městské brány na tomto místě. Dnešní servisní pavilon uprostřed náměstí, pro svůj zvonovitý tvar zvaný „Käseglocke“ (Poklop na sýr), je historickou památkou a zůstane zachován. Na uvolněných plochách náměstí vznikne na původním půdorysu

(před náletem z února 1945) nová městská zastávka. Celá přestavba náměstí má být hotova do srpna 2006. Termín dokončení však může být ohrožen nečekanými archeologickými nálezy či výskytem nevybuchlých leteckých bomb z 2. světové války.

V prosinci 2004 bylo do kolejového brusu (vůz T4D) instalováno zařízení pro mazání trolejového drátu glycerinem. Na přídatném pantografu nad zadním podvozkem vozu je místo sběrací lišty umístěn otočný plstěný válec, který nanáší glycerin na trolejový drát. Vůz s tímto zařízením je nasazován na základě předpovědi počasí převážně na řídkce pojižděné traťové úseky, na nichž zabraňuje tvoření námrazy na troleji.

Dne 14. ledna 2005 opustil po 11 letech odchodem do důchodu ve věku 63 let své funkce ředitele pro tech-

niku a dopravu a mluvčího tříčlenného představenstva DVB Dresden AG pan Frank Müller-Eberstein, velký přítel Prahy a její dopravy. Jeho práce byla rozdělena mezi dva zbývající ředitele. Za dopravu a personální záležitosti nyní odpovídá pan Hans-Jürgen Credé a za finance a techniku pan Reiner Zieschank. Touto změnou bylo dosaženo opět zeštíhlení podniku a novým zařazením útvarů též nezanedbatelných finančních úspor.

Podnikový časopis „Der Hecht“ (pojmenovaný „Štika“ podle oblíbeného tramvajového vozu) oslaví 2. února 2006 padesát let nepřetržité existence. Avšak již před druhou světovou válkou vycházely podnikové noviny „Strassenbahn und Kraftomnibus“ („Tramvaj a autobus“), jejichž vydávání zastavila válka. Příští rok tedy bude moci DP-KONTAKT gratulovat drážďanským kolegům ke kulatému jubileu.

-pař-



KULTURNÍ TIPY NA KVĚTEN

FILM

Korsický případ

Hlavní postavou francouzské filmové komedie je pařížský soukromý detektiv Jack Palmer (Christian Clavier). Úkol, který dostane – najít Ange Leoniho (Jean Reno) a doručit mu zprávu o dědictví – pokládá za čirou rutinu. To však ještě netuší, že Leoni žije na Korsice a navíc je vedoucím tak trochu teroristického hnutí za nezávislost. Palmerova snaha najít „dědice“ se tak mění v sérii nehod, únosů, katastrof a komických střetů s policií i separatisty. Přestože ho to skoro stojí zdravý rozum, Palmer nakonec Angeho najde, ale jen proto, aby pochopil, že věci se mají podstatně jinak, než si až dosud myslel.

V kinech od 5. května.

Hotel Rwanda

Píše se rok 1995 a ve Rwandě vypukla kmenová válka. Celý svět jen bezmocně přihlíží jednomu z nejmasovějších a nejkrutějších pogromů od konce 2. světové války. Paul Rusesabagin je manažerem hotelu, který za normálních okolností slouží diplomatické smetánce a bohatým cizincům. Bez váhání otevře brány luxusního komplexu bezbranným uprchlíkům. Těch se tam až do konce konfliktu postupně těsní více než tisíc.

Koprodukční drama (Kanada, Velká Británie, Itálie, JAR) režiséra Terryho George získalo tři nominace na Oscara v kategoriích herec, herečka a scénář.

V kinech od 5. května.



HUDBA

A máme tu květnovou várku koncertních akcí. Sluší se začít tím, že 12. května bude zahájen tradiční Mou vlastní Bedřicha Smetany (tentokrát v podání London Symphony Orchestra pod taktovkou sira Colina Davise) již 60. ročník festivalu **Pražské jaro**. Dramaturgie festivalu se stále ve větší míře poohlíží i po jiných hudebních hájemstvích, než je čistě tzv. vážná hudba, a tak se v rámci festivalu představí mj. třeba také z jazzových pódíí známý klávesista **Herbie Hancock** (21. května v Rudolfinu), **Ondřej Havelka & His Melody Makers** (22. května ve velkém sále Lucerny) nebo pod hlavičkou tzv. **Etnomaratonu** 28. května v divadle Archa umělci ze sféry world music (Abdullah Chadeh ze Sýrie nebo senegalsko-mauretánský soubor Daby Touré Duo) – více na www.festival.cz.

Mimo festivalové akce se ale chystá poměrně pestrá škála dalších koncertů. Hned ve čtvrtek 5. května se pravděpodobně zaplní obě velké pražské sportovní haly. Zatímco v Sazka Areně bude dusat německý techno diskotekový **Scooter** (s domácím supportem **Infinity**), v T-Mobile Areně na Výstavišti zahraje bývalý pilíř kapely Dire Straits, kytarista a zpěvák **Mark Knopfler**. Dva dny na to (tedy 7. května) se v T-Mobile Areně v české premiéře představí další z řady špičkových tranceových Djů, Holanďan **Armin van Buuren**. Pokud se blíže zastavíme u dalších hudebních návštěv ze zahraničí, pak bude jistě stát za zmínku koncert finských „worldmusicových“ divoženek **Värttinä** (14. května v Paláci Akropolis), další pražská zastávka (opět finských) crossoverových **Waltari** (21. května v Paláci Akropolis), vystoupení nyní spíše temně rockové kapely **Paradise Lost** 22. května v Abatonu, koncert **Pat Metheny Group** ve velkém sále Lucerny

23. května nebo rachot britské metalové legendy **Iron Maiden** 28. května v T-Mobile Areně. Zahálet nebudou však ani domácí soubory a tak se můžete přijít podívat na několik křtů nových desek (křtít budou například 12. května v Lucerna Music baru skupina **Nahoru po schodišti dolů band** a pak téměř denně v Paláci Akropolis další zajímaví interpreti – 17. května kultovní **Kurtizány z 25. avenue**, 18. května nadějná **Gaia Mesiah**, 19. května **Tam Tam Orchestra** nebo 22. května soubor **Budoár staré dámy**).

VÝSTAVY

Je na čase přidat také zase jednou pozvánky na nějakou tu výstavu. V Císařské konrně můžete až do 26. června navštívit výstavu výtvarných prací oblíbeného českého ilustrátora **Adolfa Borna** (*1930). Výstava se soustřeďuje zejména na jeho ilustrace z poslední doby (Pohádky bratří Grimmů, Tři mušketýři, La Fontainovy bajky), její součástí jsou ale také kresby inspirované Řeckem, Holandskem, Tureckem a Norskem. Jízdárna Pražského hradu nabízí návštěvníkům ke shlédnutí výstavu děl **Zdeňka Buriana** (do 10. července). Zdeněk Burian (1905–1981) se stal ilustrátorem světového věhlasu zejména díky spolupráci s představiteli vědecké paleontologie. V jeho slavných rekonstrukcích pravěkého světa se prolíná autorova fantazie s vědeckým poznáním pravěku. První souborná výstava tohoto výtvarníka (ke 100. výročí jeho narození) představuje Buriana v několika autorských polohách. Jedná se o průřez celou jeho tvorbou, kdy můžete vidět na 400 originálů s tematikou pravěku, přes dobrodružné ilustrace až po etnografická díla. Vedle ilustrací knih například Eduarda Štorcha, Karla Maye, Juluse Verna, zde naleznete také jeho méně známou portrétní tvorbu.

-mis-

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Mezinárodní veletrh studentských fiktivních firem

Czech Tour, spol. s r. o. – fiktivní firma žáků třídy 2B, reprezentovala naši školu na 11. Mezinárodním veletrhu studentských firem, který se konal ve dnech 21. až 23. března na Výstavišti Praha. Nad veletrhem převzal záštitu primátor hlavního města Prahy MUDr. Pavel Bém a Velvyslanectví Spojených států amerických v Praze.

Veletrhu se každoročně účastní české i zahraniční studentské firmy a navštíví ho se svými učiteli přes 3 000 studentů, ale také široká veřejnost. Fiktivní firmy zakládají studenti středních škol na stejném principu, jako se zakládají firmy reálné (například s. r. o., a. s., k. s., v. o. s.). Registrace firmy se uskutečňuje na základě perfektně zpracovaných podkladů v souladu s Obchodním zákoníkem, Živnostenským zákonem, případně dalšími předpisy. Studenti, kteří se účastní veletrhu fiktivních firem, pracují jako zaměstnanci ve zvolené společnosti, jsou řízeni ředitelem, kontrolování dohlízejícím učitelem.

Pracují jako tým a cílem je uspět co nejlépe v soutěži o nejlepší stánek – hodnotí se profesionalita, vstřícnost zaměstnanců k zákazníkům, originalita pojetí, design stánku, nabídka služeb a nejlepší katalog – s ohledem na přehlednost, design, informační hodnotu. Kladem účasti byla i nově vzniklá úspěšná spolupráce se studenty Jedličkova ústavu, kteří byli pravou rukou společností Antre, která tento veletrh pořádala.

Naše firma Czech Tour, spol. s r.o. vystavovala ve

stánku č. 93 a zaujala i ministryni školství Petru Buzkovou, která náš stánek navštívila. Účast na veletrhu byla pro žáky nejen poučná, ale i úspěšná. Jenom v poslední den veletrhu činila tržba za prodané zájezdy více než 1,5 milionu korun. I když se jedná o fiktivní tržbu, je vidět, že ze strany studentů i široké veřejnosti byl zájem o naše služby nemalý. Mezi návštěvníky naší firmy patřili i finští studenti z města Turku, kteří vysoce ocenili profesionální přístup našich žáků k „zákazníkům“.

A přání na závěr? Aby vstřícnost k zákazníkům a profesionalita jednání nezmizela se studentskými firmami, ale aby se stala součástí veškerého konání v dalším pracovním působení.

Lipsko 2005

V úterý 6. dubna jsme, tak jako každý rok, navštívili moderní, prostorný výstavní areál v Lipsku s výstavou AMI – osobní automobily + AMITEC – servisní a diagnostická technika.

Odjezd z Prahy – 5.30 hodin, příjezd do Lipska 10.00 hodin, kdy jsme vystoupili na rozsáhlém parkovišti Lipských veletrhů. Vlastní autosalon je situován do pěti hal, kde ve čtyřech byly představeny všechny novinky evropské, americké i asijské produkce a kde bylo představeno více než 100 premiér a veletržních novinek. Pravděpodobně bychom nenašli značku, která by zde neměla své zastoupení. Vystavovány byly i některé prototypy představené v minulém měsíci na autosalonu v Ženevě.

Jedna hala byla věnována servisní a diagnostické technice. Studenti se zde měli možnost seznámit jak s nejmodernější technikou užívanou v opravárenské

praxi, tak i s méně používanými postupy v opravárenství. Den naší návštěvy byl tematicky věnován studentům a absolventům odborných škol jako „Den začátečníků v oboru“. Ve střední hale byl studentům dán prostor k odborné diskuzi a ten, kdo měl zájem a jazykové znalosti na potřebné úrovni, mohl soutěžit i o ceny.

Doplňkovou akcí byla výstava Chrom a ploutve – tedy výstava amerických „křižníků“ 50. a 60. let 20. století značek Cadillac, Buick, Chevrolet, Ford a dalších. Také se bylo možno povozit svižným tempem ve vozidle Honda Civic Type R (200 kusů) v akci Honda Racing Slalom. Současně většina automobilek umožňuje zkušební jízdy pro návštěvníky veletrhu v nejnovějších vozidlech.

Čas uběhl jako voda a neustále bylo co objevovat, obdivovat a prohlížet. Odjezd se však neúprosně blížil, v 17.30 hodin jsme opustili výstaviště, nasedli do zájezdového autobusu Dopravního podniku a ve 21.30 se v Praze loučili s přáním: za rok opět jedeme do Lipska.

Text a foto: -sou-



ÚTK informuje

V rámci migrace a přejmenování serverů došlo i ke změně názvu serveru, na kterém jsou umístěny každodenní přehledy denního tisku. Nový název serveru je Zsorf01 a lze ho najít způsobem, který byl popsán v dubnovém čísle DP KONTAKTU.

Ing. Jan Urban, oddělení VTEI

Zahájení provozu sauny v Hostivaři

Od 1. května je obnoven provoz sauny pro všechny zaměstnance Dopravního podniku v hostivařském areálu (U Vozovny 6, Praha 10 – vchod do budovy C3, přízemí).

Provoz sauny:

pondělí, středa – ženy; úterý, čtvrtek – muži.

Provozní doba je každý den od 14.30 do 18.00 hodin.

Zaměstnanci Dopravního podniku platí 70 Kč za hodinu saunování, ostatní zájemci 90 Kč za hodinu.

Blíží informace poskytnete Vladimír Tůma na telefonu 296 122 761 (92 2761).

Personální úsek

... tramvaj Na Mlejnku?



Jedním snímkem se vrátíme do první poloviny 60. let 20. století. Tak vypadala tramvajová zastávka Přístaviště (u Jezerky) v době, kdy ještě na „jedenadvacítce“ jezdily staré vozy.
Foto: Jiří Kirmig

Říjen 1986. Pohled z křižovatky u Jezerky směrem k mostu Antonína Zápotockého. Vlevo ulice Na Mlejnku, vpravo rozestavěná přeložka.



Ulice Na Mlejnku (pohled do centra) s vlakem linky č. 17 jedoucím těsně za křižovatkou s ulicí Nad Přívozem.

Pamatujete si ještě, že ulice Na Mlejnku i s tramvajemi několik let úrovněově křižovala Jižní spojku? Provizorních stavů tu pak byl bezpočet. V roce 1988 zde byla Jižní spojka „umístěna“ na násep přibližně o dva a půl metru výše, čímž došlo k definitivnímu přerušení a zaslepení ulice Na Mlejnku.



Jedeme-li dnes tramvají do Modřan, mineme branickou Jezerku, přejedeme na kraj komunikace a podjíždíme po trati rychlodrážního charakteru Barrandovský most. Ještě před devatenácti lety ale tramvaje jezdily jinudy – ulicí Na Mlejnku. V roce 1986, ze kterého pocházejí dnešní fotografie, už ale celá oblast několik let procházela velkou proměnou. A nebylo tak tomu poprvé. Když do těchto míst přijeli 6. ledna 1933 tramvají první cestující, ulice Na Mlejnku ještě neexistovala. Veškerá silniční doprava vedla Pivovarskou ulicí (později dostala jméno Modřanská, ale v branické zástavbě se dnes jmenuje Jiskrova), která byla vůči pozdější ulici Na Mlejnku o sto metrů blíže k řece. Ale tehdy zbrusu nová tramvajová trať vedla po náspe mezi zelinářskými zahradami zcela nezávisle na silnici. Zajímavostí bylo, že se zde přimykala k železniční vlečce podolské cementárny. Ulice Na Mlejnku začala vznikat v první polovině padesátých let 20. století, když probíhala výstavba tzv. pravobřežní komunikace. Aby nebyla narušena tramvajová doprava, byly v roce 1953 na dobu stavby postaveny dvě provizorní kolejové přeložky. Od 17. prosince 1955 tramvaje jezdily po definitivní trati ulicí Na Mlejnku, ale nové vozovky se po odstranění provizorií ještě nějaký čas dokončovaly. Lokalita se zásadněji začala proměňovat o dvě desetiletí později,

když se začala stavět část středního dopravního okruhu – Barrandovský most a Jižní spojka. Zmizela stará Modřanská ulice i se svými typickými domky, a zůstal tu stát jediný (vila čp. 433, dnes s „modrým“ číslem 43).

Od 20. září 1983 byl Barrandovský most (tehdy nesl jméno Antonína Zápotockého) v částečném provozu, ale stavěla se jeho severní polovina a příjezdové rampy. Aby nebyl v budoucnu provoz na Jižní spojkce rušen, bylo rozhodnuto ulici Na Mlejnku přerušit a nahradit novou pobřežní komunikací, která převzala jméno Modřanská. To vyžadovalo přeložit do nové (dnešní) polohy i tramvajovou trať. Tramvajový provoz v ulici Na Mlejnku byl zastaven 20. října 1986 a od 8. listopadu téhož roku tramvaje jezdí po přeložce. Výstavba branického předmostí pak trvala v několika etapách až do roku 1988, kdy byl celý most uveden do plného provozu. Podívejme se na několik fotografií, pořízených v posledních dnech tramvajového provozu po staré trati. Dnes tramvajovou trať na několika místech připomíná jen šířka ulice a pozůstatek zvýšeného tělesa.

Text a neoznačené foto: Pavel Fojtík

Ulice Na Mlejnku (pohled z centra) se zastávkou Přístaviště. Tramvajová zastávka z centra je provizorní, automobily jezdí obousměrně po východní vozovce.



Někde tady ještě nedávno bývaly zastávky u obratiště autobusové linky č. 192.

Tato panoramatická fotografie vznikla spojením tří snímků. Pohled do ulice Na Mlejnku ve směru do centra od domu čp. 433 (zcela vlevo) vpravo stará trať, vlevo je patrná rozestavěná trať nová.





V posledních letech prošla modernizací a je připravena plnit své úkoly. Právě k budoucnosti garáže směřují dotazy zúčastněných pracovníků. K mnoha z nich se donesla zpráva, že vršovická garáž v nejbližší době skončí. Tomáš Jílek, zastupující generální ředitel, tyto zvěsti rázně vyvrací. „Rušení garáže Dejvice bylo naplánováno dlouho. O tom, že by se měla rušit garáž Vršovice, nic nevím.“

Další dotazy zcela logicky směřují k probíhajícímu Transformačnímu projektu a současnému dění v podniku. Po několika minutách už se rozbíhá zábava a zaměstnanci garáže využívají příležitosti k neformálnímu rozhovoru s vedením podniku. **-bda-**



Vršovické výročí

Garáž Vršovice – čtvrtek 7. dubna 2005 odpoledne. V současnosti nejstarší garáž, odkud jsou vypravovány autobusy, žije běžným životem. Před výpravnou stojí několik řidičů a živě diskutují. Jen několik metrů za vrátnicí stojí panel připomínající historii této dopravní provozovny. Začátkem dubna uplynulo padesát let ode dne, kdy z garáže vyjely první trolejbusy.

Když si blíže prohlédneme diskutující, zjistíme, že

jsou mezi nimi i někteří dlouholetí pracovníci garáže. Pomalu míří do kantýny, která je dnes ve slavnostním; je připraveno setkání zaměstnanců s vedením podniku při příležitosti jubilea. Mnozí z vršovických veteránů pamatují první dny autobusů v garáži, tím i odchod trolejbusů a postupný přerod v čisté autobusovou provozovnu.

I přes padesát odsloužených let vypadá garáž dobře.

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (15. 4. 2005)

Trať do Malešic dostala šanci

Výstavba tramvajové trati do Malešic se stává stále více realitou. Pražská vodohospodářská společnost (PVS) má totiž ve svém plánu investic rekonstrukci vodovodního přivaděče pro Prahu, který vede Počernickou ulicí. V průběhu rekonstrukčních prací na vodovodu ze 30. let minulého století by se tak mohla jeho trasa přeložit tak, aby nebránila výstavbě nové trati. Ta by totiž měla vést nad současnou trasou vodovodu. A právě přeložka tohoto metru širokého vodovodního řadu pro Prahu je jednou z podmínek zahájení výstavby tramvajové trati, která by se měla napojovat z Černokostecké na Počernickou ulici. Konečná tramvajová trať je přitom podle studie, kterou připravil Dopravní podnik, naplánována do

prostoru konečné autobusů na konci Počernické ulice.

Večerník Praha (15. 4. 2005)

Metro zamíří k nemocnici Motol

Prodloužení trasy A povede z Dejvic do Motola. Odtud by metro později pokračovalo k letišti v Ruzyni. Na pražském magistrátu o tom rozhodla pracovní porada, která měla rozhodnout o dalším pokračování metra na trase A. Už letos v červnu by měla být schválena změna územního plánu. Po dobudování trasy C z Ládví do Letňan by se pak stavba přesunula ke stanici Dejvická. Kolem roku 2010 by totiž měla začít stavba, která by metro přivedla před motolskou nemocnici. Stanice metra by měla být přímo v lesoparku před hlavním vchodem nemocnice. Tady by mělo metro buď vyjet

na povrch, nebo by zůstalo pod zemí. Stanice by byla postavena v první fázi. V té další, v roce 2015 až 2020, by následovala výstavba metra do Ruzyně.

Blesk (16. 4. 2005)

Stanice metra Depo Hostivař?

Pražanům by měla sloužit na Vánoce!

Podzemku v metropoli čekají velké změny. Už během tří let začnou sloužit cestujícím na „cěčku“ stanice Střížkov, Prosek a Letňany. V roce 2010 by se mělo začít „áčko“ z Dejvické prodlužovat přes Červený vrch a Petřiny k motolské nemocnici. Nejdříve se ale Pražané na trase A dočkají stanice Depo Hostivař. „Z většiny je to finančně pokryté. Myslím, že s tím žádné problémy nebudou a stanice půjde do provozu maximálně na začátku roku 2006,“ uvedl radní pro dopravu Radovan Šteiner. Zároveň s novou stanicí se přestěhuje autobusové nádraží ze Skalky a část spojů ze Želivského.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. 1. díl tajenky. – B. Náš bývalý PZO; trochu; český malíř; aspik; dědina. – C. Mužské jméno; slabé světlo; bobovitá rostlina; litovat; ruská vesnice. – D. SPZ Litoměřic; aliance; snímek; hlíza (botanicky); otočný nosník. – E. Období; chaos; náplň polštářů; Zenonova škola; SPZ Berouna. – F. Útvar druhohor; dveřní závěs; říční ryba; elefant; znoj. – G. Nejvyšší karty; bývalá italská měna; bavlněná tkanina; bystrost; český prozaik. – H. Ruský souhlas; rudná žíla; zámožný sedlák; schůzka; soubor map. – I. Obraz svatých; míč; jméno norských králů; bavlněná tkanina; značka astatu. – J. Šedesát kusů; hradba; mužské jméno; bůh Germánů; domácí Olga. – K. Slovenská číslovka; umělecký tanec; svobodný statek; správní jednotka; část svíčky. – L. 2. díl tajenky.

SVISLE: 1. Stopa vozu; úřední příkaz. – 2. Pražský měšťan; polibek; český zpěvák. – 3. Druh pepře; jméno papouška; napodobenina. – 4. Předložka; horský keřík; silné provazy; zbučavý zvuk. – 5. Řecké písmeno; druh borovice; záhada. – 6. Ženské jméno; Twainovo jméno; ostrov Malých Sund. – 7. Prkenný strop; psice; český herec. – 8. SPZ Mostu; jednotka elektrického napětí; okrouhlý. – 9. Skořáпка plžů; obr; povzdech. – 10. Krátký kabát; tyran; ženské jméno. – 11. Paridova hora; druh karty; dravec (slovensky). – 12. Značka miliampéru; pohodlný domácí šat; pojízdné sedátko na lodi. – 13. Část podsvětí; zničená loď; iniciály literáta Zachara. – 14. Obojživelník; situace; slovenská číslovka. – 15. Ruský levičák; hlen; kdesi (knižně). – 16. Červený (německy); palivo; ženské jméno. – 17. MPZ Polska; mezera rostlin

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 4/2005: Láska je náladová jako jarní počasí. (J. Dutourd)

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

v řádku; záupnění; iniciály básníka Biebla. – 18. Pěna do koupele; prodejní stůl; jeden (anglicky). – 19. Mládě skotu; zbraň Indiánů; pobídka (!). – 20. Znělka; chemický prvek.

Pomůcka: eser, PL, slide, stoa, Sula, tuber.

PaedDr. Josef Šach

