

7 let Programu kvality služby v Dopravním podniku

Psát o kvalitě služby je stále těžší a nevděčnější záležitost. Na druhé straně příležitost přispívat, byť jen nepatrnou měrou, k jejímu postupnému zlepšování v tak významném podniku veřejných služeb, jakým Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je, je velkou zkušeností přinášející, mnohá uspokojení i zklamání. Obojí přitom je přirozeným hnacím motorem do další činnosti.

Pro kvalitu služby platí stejně jako jinde to, co vyslovil bývalý ministr financí USA Lawrence Summers, když jej před lety jmenovali prezidentem Harvardské univerzity: „Myslím, že jsem se během svého působení ve Washingtonu naučil, že důležité věci jsou vždy výsledkem práce mnoha lidí pracujících společně“.

Pochopení tohoto všeobecně platného rčení je předpokladem pro to, aby co nejvíce uspokojení bylo jak na straně nás, zaměstnanců Dopravního podniku, tak na straně cestujících, kterým své služby nabízíme. Mělo by i platit, že spokojenost našich zákazníků je výchozí podmínkou pro naši vlastní, následnou spokojenost; bez ní může jít pouze o sebeuspokojení, v horším případě o sebeklam.

Sedm let (a rok intenzivní přípravy) je dostatečná doba k bilancování. Měla to být jako každý rok zpráva o výsledcích Programu kvality služby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ale časový odstup a první polovina roku 2005 bohatá na události učinily ze zamýšleného článku širší ohlédnutí se nejen za výsledky předchozího roku.

Článek se věnuje šesti větším tématům:

- výsledkům Eurobarometru o veřejné dopravě,
- výsledkům měření standardů za rok 2004, se zvláštním důrazem na „vedlejší“ účinky měření a „lidský činitel“,
- ČSN EN 13 816 a vazbě této normy na ISO 9001 : 2000,
- jarnímu zasedání klubu CYQUAL a kvalitě služby v Kanadě,
- diplomové práci studenta Fakulty dopravní ČVUT na téma „Průzkumy kvality dopravy“ z roku 2002, a
- systému veřejné dopravy v Montrealu a připravovanému programu kvality služby.

Speciální Eurobarometr



V kontextu vysokého nárůstu mobility v Evropě, představujícího zdvojnásobení počtu cest v osobní dopravě od roku 1970, se pro miliony Evropanů cestování stává každodenní realitou a ve skutečnosti i právem.

V první polovině roku 2005, na základě žádosti Evropské komise – generálního ředitelství pro tisk a komunikaci – uskutečnilo konsorcium tvořené Taylor Nelson Sofres a EOS Gallup Europe anketu mezi více jak 24 tisíci občany nad 15 let ve všech 25 členských státech EU. Lidé byli tázáni tvář v tvář v jejich domovech a v jejich národním jazyku. Hlavním cílem této studie bylo zjistit

všeobecné postoje Evropanů k jejich právům v roli cestujících a jejich hodnocení různých typů dopravních služeb v EU.

V první části analýzy, kterou Dopravní podnik v půli července obdržel od UITP, můžeme nahlédnout, do jaké míry Evropané používali různé typy dopravních služeb v loňském roce a jak tyto služby považují za natolik atraktivní, aby v důsledku toho méně používali svých automobilů:



13



**Ohlédnutí za
projektem
preferencí MHD
v Praze**

4 až 6



**Dopravní kontrola
jednotky Provoz
Tramvaje**

10 a 11



**Zajímavosti
z Plzně**

24 a 25



**Transformační
projekt – 15**

Příloha

V publikacích o historii pražské městské hromadné dopravy se často píše o několika vozovných pražské koňky. Některá místa, kde stávaly, si vybavíme zřejmě snadno. Především mám na mysli Karlín a Smíchov. Na obou pozemcích byly po čase postaveny nové vozovny pro elektrické dráhy. Ta karlínská dnes slouží jako prodejna luxusních automobilů Mercedes (škoda,

karlínské vozovny, taková činnost ale není podložena archivními prameny. V této souvislosti připomínáme, že na řetězovém mostě nebyly instalovány z technických důvodů koleje.

Tady bývala vozovna?

V roce 1883 byla na Smíchově provedena rekonstrukce tratě. Její osa byla posunuta asi o 5 m západněji, a tak byla současně přeložena i kolejová odbočka do vozovny, ačkoliv se při této rekonstrukci současně stavěla odbočka do nové vozovny v Libušině ulici (Na Valentince). V protokolu o technické revizi rekonstruované tratě z 25. června 1883 se píše o „provizorní odbočné koleji do staré remízy“. Z toho plyne, že patrně po krátkou dobu existovaly obě kolejové odbočky. Krátce poté pak byla starší smíchovská vozovna zrušena a zcela upadla v zapomnění. (Bohatá historie „nové“ smíchov-

zou a stájemi, dlouhý 75 a široký 6,2 m, krytý lepenkou. Dále se uvádí zděné, taškami kryté obytné stavení (136,96 m²) a tzv. expedit, což bylo zděné přízemní stavení kryté lepenkou o ploše 29 m². Areál vozovny doplňovaly ještě záchody a žumpa na hnůj. V té době, tj. ke konci roku 1899, bylo ve vozovně 113 koní, 19 vozů zimních, 15 vozů letních, 81 párů postrojů a 10 postrojů pro tzv. předjezdce, kteří zajišťovali příprěž v místech s velkým stoupáním. Podklady pro Uhersko-francouzskou pojišťovací akciovou společnost z roku 1898 uvádějí částečně odlišný a stručný popis: stáje, remísa, obytná budova, dílna a lampárna. Zdá se, že dílna a lampárna byly v přízemí obytné budovy.

Do dvora vedla jedna kolej, končící kuse v lampárně. Z ní odbočovala úvratí odbočka do vlastní remízy, ve které byly jen dvě koleje. Přístřešek mezi remízou a stájemi byl postaven asi v roce 1896, kdy je výroční zprávou Pražské Tramway doloženo „zvěšení žižkovské remízy“. Je možné, že do přístřešku byla postavena i další kolej.

Žižkovská vozovna koňky se nehodila pro elektrifikaci, a proto byla zrušena. Trať elektrické dráhy byla v roce 1901 přeložena do sousední Lupáčovy ulice, ale jak vyplývá z dokumentace předložené při technicko-policejní zkoušce, ještě nějaký čas zůstala vozovna napojena provizorní výhybkou na křižovatce Chelčického a Lupáčovy. V roce 1902 se vozovna už nepoužívala a byla nabídnuta k pronájmu Vojenskému stavebnímu oddělení. Nakonec byla v roce 1904 prodána žižkovskému majiteli realit Antonínu Lupiškoví, který všechny objekty zbořil a na pozemku postavil činžovní domy.

Podobný osud potkal vozovnu **Královské Vinohrady**. Ani v tomto případě nemá její jméno nic společného s pozdější vozovnou pro elektrické dráhy u známé Orionky. Vinohradská vozovna koňky se nacházela na Zvoňarce. Konečnou vinohradské tratě koňky z roku 1884 bychom dnes museli hledat také na nezvyklém místě – v Šafaříkově ulici těsně před křižovatkou s ulicí Jana Masaryka. Vozovna koňky se nacházela podél ulice U Zvoňarčky, vjezd do ní bychom dnes umístili na okraj Wenzigovy ulice. I zde byla jednoduchá odbočka větící se v remíze na dvě koleje. Vinohradská remíza měla rozměr 68 x 8 m (544 m²) a přiléhaly k ní dva přístávky pro řemeslníky (8 x 3,5 a 6,5 x 5 m). V areálu dále byly stáje o ploše 65 x 17 m (1 105 m²). Všechny objekty byly zděné a kryté taškami. I zde byly záchody a žumpa.

V době, kdy do Stromovky jezdila samostatná linka z Josefského náměstí, byly na ní koně i vozy vypravování rovněž z Vinohrad. V roce 1898 bylo ve vozovně 163 koní, 17 vozů zimních a 10 vozů letních, 57 párů postrojů základních a 10 postrojů pro příprěže. Když byla zdejší trať k Nuselským schodům v červnu 1900 elektrifikována, zůstala vozovna také ještě nějaký čas provizorně napojena na kolejovou síť, zřejmě minimálně po dobu přestavby karlínské vozovny. Kdy byla odbočka definitivně zrušena, není známo. Koncem roku 1904 vozovnu i s pozemkem koupil továrník O. Skřivan, který zde vystavěl, podobně jako A. Lupíšek na Žižkově, činžovní domy.

Text a foto Mgr. Pavel Fojtík

Ulice U Zvoňarčky letos 20. května, kdy zde obracely tramvaje při vyluce náměstí Míru. Vozovna koňky stávala přesně tam, kde je bílý a hnědý dům. K ulici U Zvoňarčky přiléhala opět remíza na vozy. Konírný byly rovnoběžné s ní, ale obě budovy odděloval dvůr. Vjezd do vozovny byl přibližně na počátku Wenzigovy ulice (vpravo u dopravní značky parkoviště).



Tady někde bývala v letech 1876-1883 první smíchovská vozovna koňky. Dům vpravo je bývalý hostinec U Jelena. Je možné, že pro potřeby tramvajového provozu byly upraveny některé skladištní objekty v areálu nádraží, či naopak, že některé objekty koňky sloužily ještě mnoho let po zrušení vozovny jako skladiště železnice. Ale to jsou jen dohady. Možná se jednou podaří o této vozovně zjistit další údaje.

že při adaptaci na prodejnu byla zbořena z historického hlediska nejcennější východní část, která byla někdejší dílnou koňky). Smíchovská tramvajová a později trolejbusová vozovna v ulici Na Valentince patří odbornému učilišti (či přesněji SPŠD, SOU a U, a. s.). Zbývá nám ale několik vozoven koňky, díky kterým se v nadpisu tohoto příspěvku objevil otazník. Jedná se o místa, kde si technické tramvajové zázemí (byť „jen“ pro koňku) zřejmě představit již moc neumíme. Dnešní ohlédnutí do historie pražské městské hromadné dopravy tedy věnujme právě jim.

Na **Smíchově** bývaly dvě vozovny koňky. Dlouhá léta byla při zpracovávání historie pražské MHD opomíjena ta starší z nich. Není ani divu, že byla zcela zapomenuta. Existovala jen v letech 1876 až 1883. Znovuobjevena byla v roce 1978 při bádání ve Státním ústředním archivu v projektové dokumentaci tratí koňky.

Když 16. května 1876 zahájila provoz první levooběžný trať pražské koněspěšné dráhy, bylo pro ni zapotřebí zřídit i potřebné technické zázemí. Pro vozovnu byl vybrán (patrně jen pronajat) pozemek v areálu skladiště Spojovací dráhy na Smíchově u dnešní Nádražní ulice mezi severním viaduktem dráhy a hostincem U Jelena (dům čp. 294), vpravo ve směru z centra proti ulici U Železničního mostu. Do vozovny, která byla označována jako Tramway Hof (tramvajový dvůr) nebo Tramway Depot (tramvajové depo), vedla z hlavní dvoukolejné tratě kolejová odbočka, před kterou byl pravý přejezd. Na něm v roce 1877 prokazatelně obracela většina spojů jediné linky, která tudy jezdila, přičemž k nádraží Západní dráhy se jezdilo jen v době příjezdu či odjezdu vlaků.

Bohužel žádné další informace o této vozovně nemáme k dispozici. Nepodařilo se zatím ani zjistit, jaké objekty zde byly. Lze tedy jen předpokládat, že zde zřejmě musely být obvyklé stáje pro koně a objekt nebo alespoň přístřešek na vozy. Existují sice zmínky pamětníků, že se vozy koňky údajně denně přetahovaly přes Řetězový most císaře Františka I. z, respektive do



Toto je Chelčického ulice na Žižkově. Ulička vpravo i schody, které v ní vedou do Táboritské ulice, stávaly i za koňky. Vozovna stávala hned za tou uličkou a domovní blok zde přesně kopíruje její původní pozemek. K Chelčického ulici přiléhala remíza pro vozy, stáje stály podél Táboritské ulice (či lépe – pod ní). Do dvora vozovny se vjíždělo v místě, kde se Chelčického ulice zatáčí – tam, co stojí světlý dům s tmavým přízemím.

ské vozovny, či lépe vozoven v ulici Na Valentince je námětem na samostatné téma.)

Pojem vozovna **Žižkov** dnes všichni jistě dobře známe. Za koňky tak ale byla označována zcela jiná vozovna. Mívala číslo popisné 47 a museli bychom ji hledat v Chelčického ulici, kterou tramvaje již přes

sto let nejezdí. Do provozu byla uvedena současně s žižkovskou tratí koňky v prosinci 1883. Podle inventáře z roku 1899 byla základem vozovny „remísa na vozy po obou stranách zděmi opatřená“. Budova o ploše 711 m² měla sedlovou střechu dvojité krytou taškami. Druhým nejvýznamnějším objektem, podobně jako v ostatních vozovných koňky, byly zděné stáje pro koně o ploše 1 096 m². Zřejmě až dodatečně byl vybudován přístřešek mezi remí-

Protipovodňová opatření na ochranu Prahy

Severní části Prahy

Budování protipovodňových opatření v Praze bylo připravováno již před rokem 2002, tedy před poslední ničivou povodní. Od roku 1999 realizovaná opatření na ochranu Starého Města byla prověřena v srpnu 2002, kdy mnohde odolávala úspěšně vyššímu průtoky, než na jaký byla stavěna. Po poslední povodni bylo rozhodnuto chránit Prahu na hladinu o 30 cm vyšší, než byla hladina v srpnu 2002.

Projekt protipovodňové ochrany Prahy je rozdělen do devíti etap; v oblasti sever se jedná o celkem čtyři etapy, z nichž etapa zahrnující Staré Město a Josefov je již dokončena. Další etapy zahrnují území Karlína a Libně, Holešovic až po Stromovku a Troju.

Ochrana území před rozlítím vody z Vltavy je řešena jak trvalými prvky (zdi, zemní hráze), tak mobilními (montované stěny). Dále jsou součástí také opatření na kanalizační síti (hradidlové komory s uzávěry na výústích do řeky) a opatření na likvidaci dešťových a splaškových vod z chráněných území (odlehčovací objekty a čerpací stanice).

Stavebníkem je hl. m. Praha zastoupená odborem městského investora MHMP. Obstaratelem inženýrských činností je Vodohospodářský rozvoj a výstavba a. s., Inženýring dopravních staveb, a. s. zajišťuje ve sdružení se společností FRAM Consult a. s. na základě výsledku výběrového řízení funkci supervizora, jejíž náplní je především koordinace a kontrola postupu prací s ohledem na strategický rozvoj města.

Úsek

Štefánikův most – Negrelliho viadukt

Stavební práce na této stavbě byly ukončeny a dílo předáno. Práce provedla firma SMP Construction a. s.

Úsek Rohanský ostrov – MFF UK

Tato část je stěžejní pro ochranu Karlína. Je tvo-

Úsek Libeňský přístav

Libeňské přístavy jsou stavebně rozděleny na tři části vzhledem ke specializaci stavebních prací. První část – ochrana území – je tvořena zídками či mobilními zábranami a jde tudíž o standardní linii protipovodňových opatření. Zhotovitelem je firma Geosan Group a. s. a v současné době probíhají práce na podzemních stěnách. Druhá část – povodňová čerpací stanice – je objekt k přečerpání vnitřních vod v přístavu a přítoku z Rokytky. Poslední část – protipovodňový uzávěr Rokytky – řeší ochranu proti vzduť vody z Vltavy do povodí Rokytky. Zhotovitelem druhé a třetí části je Metrostav a. s. Zde probíhají v současné době dokončovací práce v celé oblasti přehrazené přístavu a k přejímání dílčích stavebních objektů. Předpokládáné dokončení všech tří etap vzhledem



Namontované mobilní hrazení u hotelu Albatros při představení veřejnosti

k nutné vzájemné koordinaci je v říjnu 2005.

Úsek

Nábřeží kapitána Jaroše a Stromovka

Na Nábřeží kpt. Jaroše se jedná převážně o protipovodňovou zeď, tvořenou železobetonovou podzemní stěnou s dosedacím prahem pro ukotvení mobilních hradítek. Ve Stromovce pak o mobilní hrazení podchodu a podjezdů pod tratí Českých drah.

Stavební práce na celé etapě finišují. Vznikly nové hradidlové komory v Holešovicích, které budou zabra-



Namontované mobilní hrazení před Holešovickou tržnicí v rámci předání stavby

ňovat zpětnému vzduť vody z Vltavy do chráněného území. V nejbližších dnech budou dokončeny práce i na liniových stavbách této části, především na podzemních stěnách mobilního hrazení na nábřeží kapitána Jaroše. Stavbu provádí firma Průmstav a. s., termín dokončení do konce července 2005.

Úsek Bubenské nábřeží

Tato část byla rozestavěna v době povodni v roce 2002 a byla dokončována po povodni na úroveň stoleté vody. V souvislosti s novými požadavky na zvýšení ochrany na úroveň hladiny vody při povodni v roce 2002 + 30 cm byla stavba před dokončením přeprojekována. Technicky jde pouze o zesílení stávající konstrukce s případnou možností montáže vyšších mobilních hradidel. Provedením stavby byla na základě výběrového řízení pověřena firma Navatyp a. s. Rozhodnutí



Zkušební stavba mobilního hrazení na Kampě.

Foto: Milan Kučera

o změně stavby před dokončením nabylo právní moci v červnu 2004. Stavba byla dokončena a plně funkční předána na konci května letošního roku.

Úsek

Nová Jankovcova – Holešovický přístav

V tomto úseku se jedná o vybudování ochranné zdi ze železobetonu v kombinaci s mobilními hradítky osazenými v době povodňového nebezpečí. Etapa je



Dokončená zídka s cyklostezkou mezi terasami Hilton a Negrelliho viaduktem

z hlediska technické náročnosti rozdělena do tří částí, a to: část Nová Jankovcova, část Holešovický přístav, kde je stavba koordinována s protipovodňovými opatřeními vlastního přístaviště (stavbou vázacích prvků pro lodě). Poslední částí je úsek v ulici Za Elektrárnou.

V současné době probíhají práce na podzemních stěnách. Dokončení je předpokládáno v září 2005.

Úsek Troja

Tato etapa je rozdělena na části Troja, úpravy a zkapacitnění Šáreckého potoka a rehabilitace levého břehu ulice Papírenské. Zahájení výstavby se předpokládá na začátku roku 2006.

Technicky jde v oblasti Troje především o utěsněnou sypanou hráz šířky v koruně 3,5 m s využitím pro cyklistickou stezku. Termín ukončení stavebních prací je předběžně prosinec 2006.

Úpravy a zkapacitnění Šáreckého potoka se týkají především uvolnění celého průtočného profilu odstraněním náletových dřevin, nevhodně umístěných konstrukcí (například trubních vedení) v koordinaci s rekonstrukcí přilehlé komunikace do Lysolají.

Úpravy levého břehu u ulice Papírenské spočívají v provedení menších terénních úprav břehu s odstraněním náletové zeleně a vyčištěním průtočného profilu v koordinaci s opravou Papírenské ulice, zajišťovanou TSK. V současné době je tato nezávislá část téměř dokončena, chybí pouze část, kde je nutná koordinace s realizací kanalizačního přivaděče.

Ing. Bohumil Pecka, Inženýring dopravních staveb, a. s.
Foto: Inženýring dopravních staveb, a. s.

Nový předseda představenstva

Představenstvo na svém jednání 14. července zvolilo novým předsedou Radovana Štejnara, radního pro dopravu hl. m. Prahy a dosavadního místopředsedy představenstva.

-red-



Namontované mobilní hrazení u Argentinské ulice v rámci předání stavby

řena převážně protipovodňovým zemním valem budovaným přes celý Rohanský ostrov podél Vltavy až k Libeňskému mostu. Práce byly zahájeny odvozem zeminy ze stávající deponie v trase hráze, část zeminy byla využita i pro výstavbu valu. Protipovodňové úpravy jsou koordinovány s TSK, která připravuje rekonstrukci Libeňského mostu. Protipovodňová ochrana se zaváže do stávajícího pilíře mostu a po odstranění tohoto pilíře v rámci opravy Libeňského mostu dojde k navázání hráze do tělesa mostu. Součástí tohoto úseku je i ochrana areálu MFF UK na předpolí mostu Barikádníků.

Vybraný zhotovitel Metrostav a. s. v současné době dokončuje zemní val včetně demolice stávajících objektů na Rohanském ostrově a provádí práce v areálu MFF UK u objektu Suweca. Celkové dokončení celé etapy se předpokládá do konce října 2005.



Preference vozidel městské hromadné dopravy se v průběhu posledních 10 let stala nedílnou součástí dopravní politiky hl. m. Prahy, přičemž její uplatňování je zakotveno v Usnesení Rady Zastupitelstva č. 747 z 25. června 1996 k „Programu preference veřejné hromadné dopravy v Praze“.

Ještě před tímto datem byla od roku 1993 preference MHD v Praze postupně zaváděna v rámci světelných signalizací. V roce 1992 byly na území Prahy dvě křižovatky s preferencí tramvajového provozu, v roce 1996 jich bylo již 31. V roce 1996 byla ustanovena pracovní



skupina, která začala vrcholově zajišťovat realizaci preferenčních opatření na území Prahy. Tato skupina byla složena ze zástupců Odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy, Policie České republiky, Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Technické správy komunikací hl. m. Prahy a organizace ROPID.



Současně byla vypsaná soutěž na zpracovatele dokumentace „Projekt preference MHD v hl. m. Praze“, jejímž vítězem se stala společnost Metroprojekt Praha a. s. Od roku 1997 jsou tak každým rokem zpracovávány pod dohledem zúčastněných dopravních odborníků



Ohlédnutí za projektem preference MHD v Praze

návrhy preferenčních opatření, které jsou pak následně realizovány.

Preference vozidel MHD je možné rozdělit na dvě problémová odvětví. Prvním z nich je **preference vozidel v rámci světelného signalizačního zařízení** (dále jen SSZ), druhou skupinou je **preference MHD v průběhu trasy**.



Preference SSZ byla již částečně zmíněna v předchozím textu. K jejímu postupnému rozvoji došlo v první polovině devadesátých let, v roce 1999 bylo z celkové počtu 187 SSZ na tramvajové síti 57 křižovatek



preferovaných pro tramvajový provoz. Mezi léty 1999 a 2002 došlo ke stagnaci tohoto počtu a ke zvýšení počtu preferovaných křižovatek došlo až v průběhu několika posledních let. Ke konci roku 2004 bylo v Praze



celkem 82 preferovaných křižovatek z celkové počtu 200 SSZ na tramvajové síti. Z počtu 82 preferovaných křižovatek bylo 35 s preferencí absolutní (obecně takový způsob preference, který zajistí za normálních



podmínek průjezd křižovatkou bez jakéhokoliv zdržení), 47 křižovatek obsahovalo preferenci podmíněnou (neumožňuje zcela plynulý průjezd, ale zajišťuje výrazný pokles zdržení a zastavení v oblasti křižovatky v závislosti na okolním provozu).

Výše uvedené počty preferovaných křižovatek se týkají tramvajové sítě. V případě autobusového provozu je situace daleko komplikovanější. Nezbytnou podmín-



kou preferování autobusů v rámci SSZ je odpovídající technické vybavení vozidel a samozřejmě také vybavení vlastní křižovatky – zejména typ řadiče. Preference autobusů byla nejdříve zkušebně prověřována v Ocelkově ulici a průlom pak do celé problematiky vnesl projekt Trendsetter (společný projekt měst Stockholm, Graz, Lille, Pecs a Praha), v rámci kterého bylo řešeno několik problémových okruhů a jedním z nich byla i úprava signalizace za účelem preference autobusové dopravy. Zkušebně byl zaveden systém aktivní preference autobusů na křižovatkách Holečkova – Zapova



a Modřanská – rampa Barrandovský most. Pravidelným sledováním účinnosti systému bylo zjištěno, že tzv. základní spolehlivost systému (porovnání počtu přihlášení a počtu odhlášení) neklesla od března 2003 pod stanovenou hodnotu 99,6 %.

Na základě takto získaných kladných zkušeností byl systém aktivní preference autobusů v rámci projektu Trendsetter aplikován na dalších 5 světelně řízených křižovatkách (souvislý tah v Čimické ulici) a potřebným technickým vybavením bylo osazeno dalších 50 autobusů MHD. Preference autobusů v rámci SSZ





12

pracuje spolehlivě a bylo dosaženo úspor jízdní doby, které se promítly rovněž do počtu vypravených vozů. V současnosti je již pro další zavádění systému aktivní preference vybráno 13 křižovatek, k jejichž úpravám by mělo postupně dojít v roce 2005.

V rámci preference vozidel na dopravní cestě byla v počátečních etapách celého projektu detailně zmapována stávající síť městské hromadné dopravy. Problémové lokality byly rozříděny do několika tříd důležitosti a postupně byla zahájena realizace preferenčních opatření. V průběhu zpracování projektu byly stabilizovány názory na účinné formy preference MHD v pražských podmínkách. Jedná se zejména o následující opatření (úpravy SSZ byly již zmíněny výše):

Tramvaje

- budování segregovaných tramvajových tratí (samostatná trať, zvýšený pás),



13

- použití betonových dělicích pásků (v případě potřeby žulových) pro oddělení tramvajů od automobilové dopravy tam, kde není možné vybudovat zvýšený tramvajový pás.

Autobusy

- realizace vyhrazených jízdních pruhů

První oddělovací pásek podél tramvajové trati byl experimentálně osazen v roce 1997 v Bělehradské ulici (viz foto č. 1), jednalo se o betonový pás obdélníkového tvaru. Veškeré další realizované oddělovací pásy již měly vrchní část přesahující vozovku o 9 cm zaoblenou z důvodu umožnění přejezdu vozidel v případě potřeby. Standardní šířka takto používaného betonového pásku je 20 cm, jeho vnější líc je umístěn minimálně 1,70 m od osy přilehlé koleje. Dělicí pásek je chápán jako zhmotnělé dopravní značení a v podstatě nahrazuje souvislou podélnou čáru V1a. Mezi dělicím páskem a obrubníkem musí zůstat volný jízdní pruh šířky minimálně 3,0 m, pokud tato podmínka není splněna, nelze



16

dělicí pásek použít. Dělicí pásy začaly být postupně za účelem většího zvýraznění doplňovány dopravními knoflíky (viz foto č. 2), dopravním stíněm (viz foto č. 3) a zvýrazňujícími deskami (foto č. 4). Ve stíněných podmínkách je možné použít užší žulový či betonový dělicí pásek šířky 10 cm (foto č. 5). V Sokolovské ulici byl dělicí pásek v místě přilehlého účelového vjezdu barevně realizován tak, aby bylo přímo vyznačeno místo, kde je možné ho přejíždět (foto č. 6).

Vyhrazené pruhy pro autobusovou dopravu byly v Praze realizovány za pomoci standardního dopravního značení (značky IP20a, IP20b, V2b 3/1,5/0,25, V15), častým řešením je časové omezení doby jeho platnosti (foto č. 7). V době povodní bylo vodorovné značení



14

dočasných vyhrazených pruhů provedeno ve žluté barvě (foto č. 8). Často používaným řešením je vedení vyhrazeného pruhu na tramvajovém pásu při souběhu tras tramvajů a autobusů (foto č. 9). Atypické řešení bylo použito v ulici U Santošky, kdy z legislativních důvodů bylo navrženo vyznačení dopravního omezení v jízdním pruhu (IP21a – viz foto č. 10).

Kromě výše uvedených opatření byly v Praze vyzkoušeny i další formy preference:

- zřízení tzv. vídeňských zastávek (například zastávka Letenské náměstí, Vysočanská – foto č. 11),



15

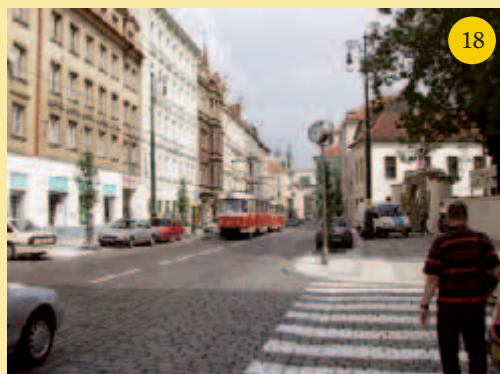
- zřízení zastávkových mysů (například v Karmelitské ulici – foto č. 12) a realizace pěších zón (např. zastávka Václavské náměstí),
- časové ostrůvky s využitím SSZ (například zastávka Pražská tržnice – foto č. 13),
- úpravy režimu parkování (například litinové sloupky v Lidické ulici – foto č. 14),



17

- budování zón se zákazem vjezdu IAD – vjezd povolen pouze MHD (například část Plzeňské ulice, část Nádražní ulice).

Dále je potřeba zmínit, že snaha o preferenci MHD byla prosazována i v rámci rekonstrukcí uličního parteru například v ulici Karmelitské (foto č. 18) nebo Sokolovské, kde navrhované úpravy plně respektovaly provoz tramvajů a za tím účelem výrazně upravovaly režim parkování a polohu obrubníkových hran tak, aby i ve stíněných podmínkách byly vytvořeny předpoklady pro co nejplynulejší provoz tramvajů.



18

Dělicí pásek byl použit také na Podolském nábřeží před Vyšehradským tunelem, kde v součinnosti s nově vybudovanou světelnou signalizací účinně zabraňuje v případě vzniku kolon čekajících vozidel na Rašínově nábřeží před křižovatkou Výtoň najíždění aut na koleje v tunelu s následným brzděním tramvajového provozu (foto č. 19).



19

V době povodní nebo v případě okamžité potřeby byly s úspěchem jako náhrada za trvale instalované dělicí pásy použity mobilní prahy z klemmfixů, jejichž výhodou je rychlá montáž i demontáž (foto č. 20). Experimentálně byla v tramvajovém provozu na několika místech postupně testována mechanická zábrana umožňující projetí tramvaje, nikoliv však automobilu (foto č. 21). Nepodařilo se **ovšem** vyladit všechny konstrukční a provozní detaily, takže toto opatření není v současné době v Praze používáno.

6



20

- 1) Bělehradská ulice
- 2) Rašínovo nábřeží (Výtoň – Pal. nám.)
- 3) Nádražní ulice
- 4) Smíchovské nádraží
- 5) Národní do centra
- 6) křižovatka Otakarova
- 7) křižovatka Bělehradská – Jugoslávská
- 8) Křižovnická ulice
- 9) Podolské nábřeží
- 10) Rašínovo nábřeží (Pal. nám. – Jir. nám.)
- 11) Revoluční ulice
- 12) křižovatka Francouzská – Moskevská
- 13) Francouzská ulice
- 14) Nuselská ulice
- 15) Chotkova ulice
- 16) nábřeží Edvarda Beneše
- 17) křižovatka Národní – Smetanovo nábř.
- 18) Národní z centra
- 19) Tylovo náměstí
- 20) zastávka Vodičkova
- 21) Strossmayerovo náměstí
- 22) Karmelitská ulice a ulice Újezd
- 23) Svatovítská ulice
- 24) z ulice Komunardů (zastávka Dělnická)
- 25) Masarykovo nábřeží
- 26) Seifertova ulice
- 27) Štefánikův most
- 28) Karlovo náměstí
- 29) Smetanovo nábřeží
- 30) Rašínovo nábřeží (Vyšehrad – Libušina)
- 31) nábřeží Kapitána Jaroše
- 32) křižovatka Havlíčkova – Hybernská
- 33) ulice Na Poříčí
- 34) Sokolovská (Balaběnka)
- 35) Sokolovská (Invalidovna – Palmovka)
- 36) Havlíčkova ulice
- 37) ulice Komunardů
- 38) Ječná ulice
- 39) Radlická ulice
- 40) Táborská ulice
- 41) Partyzánská ulice
- 42) Švehlova ulice
- 43) křižovatka Výtoň
- 44) Lidická ulice
- 45) Plzeňská ulice
- 46) Palackého most
- 47) zastávka Pražská tržnice
- 48) Spálená ulice
- 49) Vodičkova ulice
- 50) Letenské náměstí
- 51) Sokolovská ulice (videňská zastávka)
- 52) křižovatka Nádražní – Pivovarská
- 53) ulice Za Zenskými domovy



Preference MHD – tramvajový provoz

22



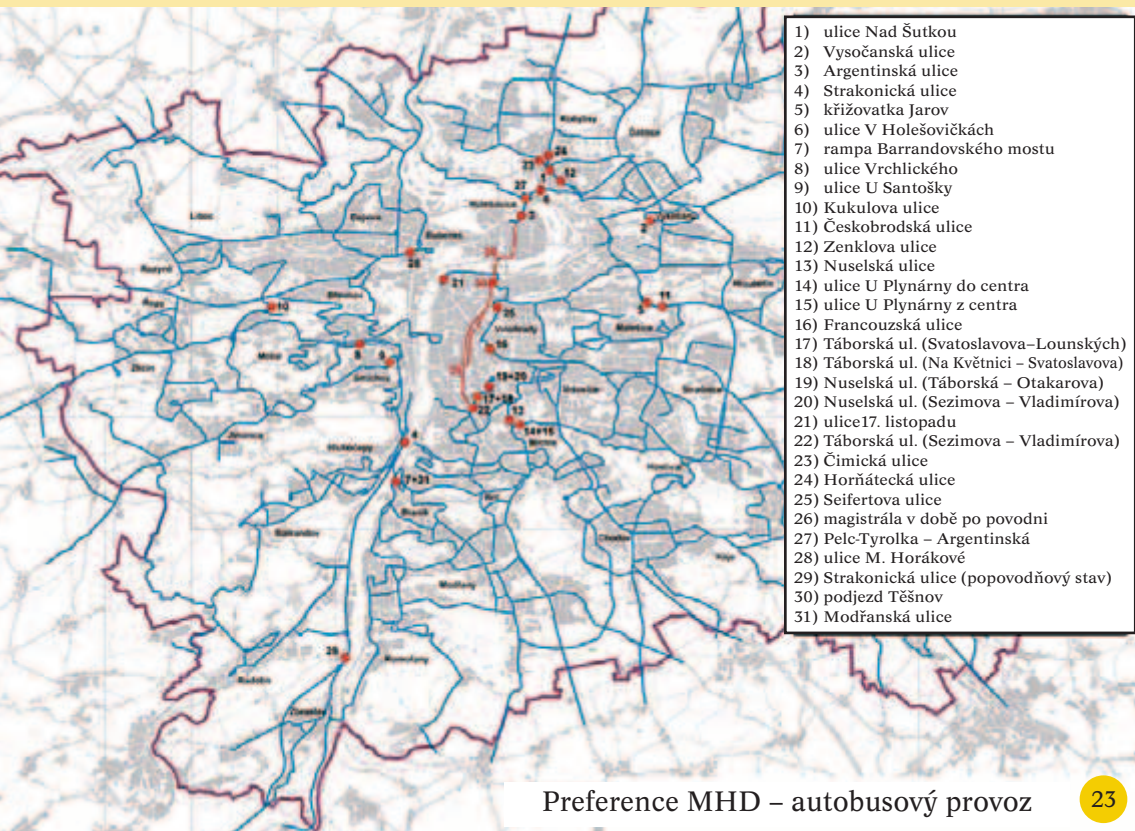
21

Přehled o realizovaných preferenčních opatřeních na území hlavního města Prahy poskytují snímky č. 22 (tramvaje) a č. 23 (autobusy). V průběhu let 1997 až 2004 bylo v Praze realizováno úhrnem přibližně 7,7 km oddělovacích pásek podél tramvajových tratí, které se zejména v silně zatížených úsecích na Rašínově nábřeží, Nádražní ulici a Národní třídě výrazně podílejí na zkvalitnění pravidelnosti a plynulosti jízdy tramvají. V oblasti autobusové dopravy bylo realizováno přibližně 6,6 km vyhrazených jízdních pruhů, dále využívají autobusy pro svou jízdu tramvajovou trať v celkové délce 4,9 km. Získané zkušenosti z realizace preferenčních opatření byly využity zejména ve složité dopravní situaci po povodni v srpnu 2002, kdy v důsledku omezené funkčnosti metra bylo zajištění rychlé a spolehlivé přepravy cestujících autobusy životně důležité. V této době byly operativně zřízeny vyhrazené pruhy na magistrále, ve Strakonické ulici a ulici Milady Horákové v celkové délce 14,5 km. Opatření v ulici Milady Horákové se osvědčilo natolik, že bylo po ukončení povodňových opatření upraveno do trvalé podoby.

Na základě zkušeností z provozu lze konstatovat, že realizovaná preferenční opatření se výrazně podílejí na zlepšení pravidelnosti a kvality jízdy tramvajových a autobusových linek. Zejména se jedná o následující efekty:

- zlepšení průjezdnosti a plynulosti problémových úseků,
- odstranění velkých zpoždění dosahovaných v nejzatíženějších úsecích,
- zlepšení podmínek jízdy pro cestující,
- zvýšení atraktivity MHD,
- zkrácení jízdní doby,
- snížení energetické náročnosti jízdy,
- snížení počtu dopravních nehod a zvýšení bezpečnosti jízdy; například v místech osazených betonových dělicích pásků poklesl počet nehod o 60 %,
- po vybudování aktivní preference autobusů na souvislém tahu v Čimické ulici bylo při tvorbě jízdních dob na linkách návažné dopravy přihlédnuto k novému systému preference a bylo dosaženo významné úspory v jízdní době,
- snížení finančních nákladů – postupným zaváděním preferenčních opatření došlo k úspoře vypravovaných vozidel, v oblasti tramvajové dopravy se jedná doposud o 12 vozů, v autobusové dopravě o 5 vozů.

Ing. Vladimír Cigánek, Ing. Zbyněk Froněk,
Metroprojekt Praha a. s.
Foto: Metroprojekt a. s.



- 1) ulice Nad Šutkou
- 2) Vysočanská ulice
- 3) Argentinická ulice
- 4) Strakonická ulice
- 5) křižovatka Jarov
- 6) ulice V Holešovičkách
- 7) rampa Barrandovského mostu
- 8) ulice Vrchlického
- 9) ulice U Santošky
- 10) Kukulova ulice
- 11) Českobrodská ulice
- 12) Zenklova ulice
- 13) Nuselská ulice
- 14) ulice U Plynárny do centra
- 15) ulice U Plynárny z centra
- 16) Francouzská ulice
- 17) Táborská ul. (Svatoslava – Lounských)
- 18) Táborská ul. (Na Květnici – Svatoslava)
- 19) Nuselská ul. (Táborská – Otakarova)
- 20) Nuselská ul. (Sezimova – Vladimírova)
- 21) ulice 17. listopadu
- 22) Táborská ul. (Sezimova – Vladimírova)
- 23) Čimická ulice
- 24) Hornátecká ulice
- 25) Seifertova ulice
- 26) magistrála v době po povodni
- 27) Pelc-Tyrolka – Argentinická
- 28) ulice M. Horákové
- 29) Strakonická ulice (popovodňový stav)
- 30) podjezd Těšnov
- 31) Modřanská ulice

Preference MHD – autobusový provoz

23

Jaká preferenční opatření se realizují v roce 2005?

V síti tramvají byla v lednu 2005 na území městské části Praha 8 provedena úprava na světelném signalizačním zařízení (SSZ) ve prospěch preference tramvají na křižovatce:

- Střelnická – Opálkova
- a v květnu 2005 v oblasti Hloubětína na křižovatkách:
 - Poděbradská – Podkovářská,
 - Poděbradská – U Elektry,
 - Poděbradská – U Tesly,
 - Poděbradská – Hloubětínská.

V současné době je již 87 SSZ upraveno pro preferenci tramvají.

V kategorii osazování oddělovacích prahů podél tramvajových tratí bude v letošním roce instalováno více než 700 metrů těchto betonových prvků, a to na území Prahy 8 a Prahy 7:

- v ulici Zenklově mezi Bulovkou a zastávkou V osmíkových ve směru do centra,
- v ulici Sokolovské mezi ulicemi Zenklovou a Švábky ve směru do centra,
- v ulici Plynárny v několika oddělených úsecích mezi ulicemi Jankovcovou a Osadní v obou směrech.

V síti autobusů se těžiště rozvoje preference postupně přesouvá do kategorie zavádění aktivní preference pro autobusy na SSZ.

V letošním roce bude vybaveno mobilními komponenty pro tuto preferenci dalších 95 autobusů (z toho 58 vozů v provozovně Klíčov, 37 vozů v provozovně Kačerov), čímž vzroste počet takto vybavených vozidel na 156. Dále se počítá s instalací 32 infrajáků pro lokalizaci autobusů před SSZ, které budou umístěny před následujícími křižovatkami na území městských částí Praha 8 a Praha 9:

- Střelnická – Klappova,
- Střelnická – Opálkova,
- Střelnická – Ďáblická,
- Vysočanská – Levínská,
- Vysočanská – Rochlická,
- Vysočanská – Prosecká,
- Jandova – Ke Klíčovu,
- Sokolovská – Freyova (nám. OSN),
- Freyova – Ocelářská,
- Freyova – Českomoravská (Harfa).

V kategorii vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy je připraveno k realizaci vyznačení jízdního pruhu na území městské části Praha 4:

- v ulici Na Pankráci v úseku Na Veselí – Náměstí Hrdinů ve směru do centra v délce přibližně 150 metrů.

Zpracoval dopravní úsek,
oddělení rozvoje a preference dopravy



6

DP kontakt

8/2005

Zajímavá čísla z pražské dopravy za rok 2004

Ani v letošním roce nezůstanete ochuzeni o souhrn zajímavých informací, jež pravidelně vybíráme z aktuálního vydání dopravní ročenky Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha). Ročenka nabízí souhrnný pohled na pražské dopravní dění v uplynulém roce, snaží se statisticky zachytit veškeré dopravní aktivity na území české metropole a sleduje jejich vývoj v delších časových horizontech. Na následujících řádcích najdete výběr důležitých i pozoruhodných informací, které charakterizují stav pražské dopravy v roce 2004.

Stalo se již neodmyslitelným a smutným koloritem posledních patnácti let, že intenzita **automobilové dopravy** v Praze každým rokem narůstá. Nejinak tomu bylo i v roce 2004. Z hlediska objemu dopravních výkonů – tedy základního ukazatele vývoje dopravy v pražských ulicích – se automobilová doprava na území hlavního města v roce 2004 zvýšila v průměru takřka o pět procent oproti roku předešlému. V posledních šesti letech jsme přitom svědky stále stejného obrázku: v centru města automobilová doprava již dosáhla svého maxima a stagnuje, na ostatním území města (na tzv. vnějším kordonu) dále vzrůstá. Rok 2004 navíc přinesl i jeden zcela nový jev: skokový nárůst provozu těžké nákladní dopravy. Zatímco v období 1990–2000 intenzita provozu kamionů a nákladních automobilů takřka nevrůstala a v letech 2001–2003 jen mírně (meziročně o 5,4 %), v roce 2004 vzrostly dopravní výkony těžké nákladní automobilové dopravy na území české metropole o 18 %! Nejvýznamněji se na tomto strmém nárůstu podepsal květnový vstup České republiky do Evropské unie a s ním spojené zrušení celního odbavování na hraničních přechodech.

Je pozoruhodné, že i přes stálý nárůst dopravních

výkonů **nehodovost** na území Prahy v posledních pěti letech stagnuje či dokonce klesá. V loňském roce počet nehod výrazně poklesl (oproti roku 2003 o 17 %) a rovněž se snížily počty smrtelných, těžkých i lehkých zranění. Celkem došlo v roce 2004 v Praze k 29 598 dopravním nehodám, což je o více než 10 tisíc nehod méně, než v roce 2000. Jak ale uvádí odborníci z ÚDI Praha, určitý vliv na počet evidovaných dopravních nehod je třeba přiznat zákonu č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, podle kterého platí od ledna 2001 povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody, při nichž došlo ke zranění nebo k hmotné škodě zřejmě převyšující částku 20 tisíc Kč.

Pozitivní a potěšitelná je skutečnost, že hlavní konkurenci automobilismu – **veřejné dopravě** – se po malých krůčcích daří navracet se k postavení, které měla na přelomu osmdesátých a devadesátých let minulého století. V rámci systému Pražské integrované dopravy roste každoročně počet obcí obsluhovaných příměstskými autobusy, stále více lidí využívá městské hromadné dopravy, narůstá i počet cestujících železničními linkami. V loňském roce přepravovala naše společnost v průměru již takřka 3,6 milionu osob denně, což znamená nárůst oproti „krizovému“ roku 2000 o více než 300 tisíc cestujících denně.

Zcela zásadní vzestup zaznamenala v uplynulém roce **letecká doprava** na mezinárodním letišti Praha-Ruzyně. Odbavených cestujících zde přibývá nepřetržitě od roku 1992, rok 2004 ovšem přinesl nárůst rekordní a dosud nebývalé výše: letiště odbavilo o 2,2 milionu cestujících více než v roce předešlém, což znamená nárůst takřka o třicet procent! Celkem bylo v hlavním českém leteckém přístavu během uplynulého roku odbaveno 9,7 milionu cestujících (pro srovnání: v roce

1991 to bylo pouhého půldruhého milionu cestujících). Výrazně tak byla překročena roční kapacita letiště, která činí 6,6 milionu cestujících.

Dopravní ročenka ÚDI Praha nabízí řadu dalších zajímavých údajů o všech druzích dopravy na území hlavního města. Velmi podrobně je zde pojednáno o „dopravě v klidu“, tedy o **parkovištích a parkování**. Najdete zde mimo jiné přehled hromadných garáží v širší oblasti centra města a také přehled a statistiky využívání parkovišť typu P+R (Park and Ride). Z výsledků průzkumů je patrné, že tento způsob parkování, který řidičům automobilů umožňuje po zaparkování ihned pokračovat v jízdě veřejnou dopravou, je rok od roku stále více využíván.



Foto: Petr Malík

Zajímá-li vás, co je nového i v dalších druzích dopravy na území hlavního města (pěší, lodní, cyklistické), co se v roce 2004 událo v oblasti řízení a financování pražské dopravy (světelná signalizace, telematika, rozvoj dopravní infrastruktury), nebo pokud zkrátka chcete mít k dispozici detailní a komplexní informace o dopravě v české metropoli, je ročenka ÚDI Praha tím nejlepším zdrojem. V elektronické podobě ji naleznete na webových stránkách ÚDI Praha na adrese www.udipraha.cz. Stránky nabízejí i řadu dalších zajímavých a poučných materiálů.

-mš-

Návštěvnost stránek www.dpp.cz stále roste!

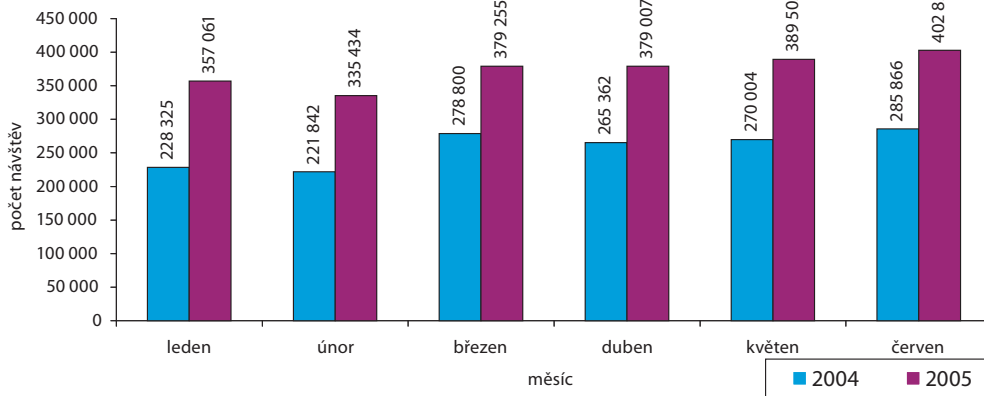
Jak ukazují výsledky statistiky Navrcholu.cz, internetové stránky Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti projevují stále růstovou tendenci ve své návštěvnosti, která prodělala od jejich zprovoznění významný vývoj.

Internetové stránky Dopravního podniku byly poprvé zpřístupněny veřejnosti **1. července 1997**. V roce **1998**, kdy začala být návštěvnost sledována, činil celkový počet návštěvníků za tento rok **65 000**, tedy průměrný měsíční počet přístupů

5 417. Přístup lze definovat jako každé zavolání počítačla, to znamená každé přihlášení se na úvodní stránku.

Pokud budeme vycházet z údajů za rok 2003, pak

Návštěvnost v období leden – červen 2004 a 2005



dospějeme k výsledku celkové návštěvnosti **2 853 351** přístupů za rok, průměrný měsíční počet přístupů byl **237 779** přístupů (měřeno službou Navrcholu.cz). Za

průmysl na 4. místě z přibližně 5 600 internetových stránek, v sekci Doprava pak na 1. místě z přibližně 260 internetových stránek).

rok 2004, kdy celková roční návštěvnost činila **3 411 682** přístupů, průměrný měsíční počet přístupů byl **284 306** přístupů. V **1. polovině roku 2005** činí celková návštěvnost **2 243 120**, průměrný měsíční počet přístupů **373 853**!

Na žebříčku návštěvnosti se umísťují internetové stránky Dopravního podniku v průměru na 8. místě z přibližně 17 000 internetových stránek registrovaných službou Navrcholu.cz (v sekci Obchod, služby, informace, výroba, -dr-

Informace pro cestující na Malostranské

Od května tohoto roku slouží cestujícím v zastávkách tramvají Malostranská na Klárově elektronický zastávkový informační systém, který poskytuje cestujícím dopravní informace v optické a akustické podobě. Hlavními komponenty zařízení je radiostanice pro oboustranný přenos dat, řídicí počítač, elektronický digitální optický zobrazovač, infrapřijímač a digitální akustický informátor.

Sestava těchto komponentů je umístěna v podvěsném střešním kontejneru zastávkových přístřešků JC Decaux v obou směrech – z centra a do centra. Displej digitálního optického zobrazovače je pětirádkový. Všechny řádky jsou využívány pro zobrazení doprav-

ních informací s tím, že pátý řádek může být operativně použit pro zobrazení aktuální informace obecného charakteru formou tzv. „běžící textové informace“.

Dopravní informace obsahuje údaj o čísle linky, směru jízdy a době odjezdu tramvaje nejbližší v pořadí ze zastávky. Akustickou informací si může nevidomý cestující vyžádat pomocí osobního infra-vysíláče.

Současná funkce zařízení, zejména s ohledem na rychlost aktualizace zobrazovaných informací, je výsledkem několikaletého vývoje a zkušebního provozu, který realizoval dodavatel zařízení – organizace APEX, spol. s r. o. ve spolupráci s technickým úsekem

ředitelství a odborem řízení provozu jednotky Provoz Tramvaje.

Zkušební provoz dále ukázal, že umístění zařízení do podvěsného střešního kontejneru zastávkového přístřešku JC Decaux bylo šťastným řešením, protože zajišťuje dobrou čitelnost displeje při slunečním svitu a dosud nebyl zaznamenán pokus o krádež nebo demolicí.

Závěrem lze konstatovat, že elektronický zastávkový informační systém již dosáhl technické a funkční úrovně, která je podmínkou jeho použití na dalších zastávkách sítě tramvajové dopravy.

Ing. Jaroslav Ditrych, technický úsek

Výstavba tratě metra IV. C2 nadále pokračuje podle schváleného harmonogramu.

V části hloubených traťových tunelů byly dokončeny železobetonové konstrukce 2. dilatačního dílu. Důležitost tohoto dilatačního dílu spočívá v tom, že na něj bude převedena doprava exponované křižovatky Střelnická – Davidkova, a tím bude uvolněn prostor pro provedení tunelových konstrukcí na styku tratí IV. C1 a IV. C2.

Proraženo – znělo hlášení po posledním slavnostním odstřelu 20. května na raženém tunelu v úseku Střelnická – Lovosická. V současné době probíhají práce na izolaci a betonážích základové desky, tím jsou vlastně zahájeny práce na sekundární, to znamená definitivní obezdívce tunelu.

Stavební jáma stanice Střížkov je vyhloubena a probíhají práce na základové desce. Zároveň byla provedena přeložka Lovosické ulice do definitivní polohy včetně instalace světelné signalizace. Komunikace byla přeložena na dokončené železobetonové konstrukce traťových tunelů, a tím je umožněna kontinuita prací na trati bez vlivu okolního prostředí.

V úseku mezi stanicemi Střížkov a Prosek probíhá betonáž hloubených traťových tunelů. S ohledem na okolní prostředí byly práce na hloubených tunelech zahájeny v oblasti Jiřetínské ulice. Tímto opatřením se

Výstavba tratě metra IV. C2 pokračuje

podářilo zprovoznit Jiřetínskou ulici v plném rozsahu již začátkem května a vrátit dopravní systém v oblasti Jablonecká, Jiřetínská do stavu, který byl před zahájením stavby.

Dlouhodobý zábor západní strany Prosecké ulice umožňuje provedení stavební jámy, ve které se realizují

železobetonové konstrukce stanice, provedení vestibulu v celém rozsahu a umožní vybudování části podchodu pod Proseckou ulicí.

Ražený tunel mezi stanicemi Prosek a Letňany se provádí z rozrážky Klíčov. Směrem na Letňany byl tunel proražen 17. května 2005. Zároveň i zde jako na



Portály budoucích ražených traťových tunelů.

především raženém úseku probíhají práce na izolaci a betonážích základové desky.

Ražba směrem na Prosek je složitější. Po protestech občanů bydlících v oblasti Krocínky nebyly dodavateli povoleny trhací práce. I když zde probíhalo mechanické rozpojování horniny, to znamená pomalejší postupy, lze konstatovat, že nedošlo k narušení harmonogramu výstavby.

Ve stanici Letňany proběhlo dotěžení stavební jámy a probíhají práce na železobetonových konstrukcích stanice a odstavů.

Ing. Miloslav Drholec,
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: Petr Malík

Stávající areál koupaliště Kobylysy byl využit jako zařízení staveniště pro výstavbu tratě metra IV. C1 (Nádraží Holešovice – Ládví), konkrétně pro ražbu stanice Kobylysy a přilehlých tunelů. Bazén byl zavezen, na ploše areálu rozmístěna zařízení pro stavební činnost a v části areálu byl zřízen sjezd k portálu přístupové štoly. Přístupová štola sloužila po celou dobu výstavby stanice Kobylysy k odtěžování rubaniny a k přísunu materiálu. Po dokončení stanice byla část štoly napojena

Rekonstrukce koupaliště Kobylysy

na větrací šachtu, zbývající část byla zavezena. Zajištění sjezdu štetovnicemi a milánskou stěnou bylo demontováno a sjezd byl zavezen.

Po ukončení stavby byl zásyp bazénu odtěžen a byla vybetonována tenkostěnná železobetonová konstrukce stěn a dna bazénu. Jako povrchová úprava bazénu byla zvolena bazénová fólie. Bazén má plochu 692 m² a pro veřejnost byl otevřen ve čtvrtek 30. června 2005.

Úplně nový je dětský kruhový bazén s vodním hříbem a skluzavkou. Povrchová úprava je rovněž bazénovou fólií. Plocha bazénu je 95 m².

Pro potřeby technologie byla vybudována nová podzemní železobetonová akumulční nádrž. Bazény, akumulční nádrž, oplachovací broditka u bazénu a provozní budova jsou propojeny podzemními rozvody pro filtraci a cirkulaci vody. V areálu jsou nové kanalizační rozvody se šachtami.

Bazény jsou určeny pro letní provoz, voda není vyhřívána.

Plocha areálu je nově zatravněna s nově zasazenými stromy, s prořezáním stávajících a vysázením okras-

ných keřů okolo bazénu a podél plotu. Okolo bazénu jsou ochozy a chodníčky z dlažby. Osvětlení areálu zajišťuje osm nových svítidel na ocelových stožárech. Na ploše jsou rozmístěny lavičky a koše. Celý areál je oplocen plotem s betonovou podezdívkou, ocelovými sloupky a rámovými výplněmi. Převážná část plotu byla rekonstruována. Plot podél ulice Nad Koupalištěm je nový kvůli posunu hrany oplocení pro získání parkovacích míst. V provozní budově, která musela být kompletně zrekonstruována, jsou sauna, fitness, bistro, šatny, sociální zázemí, provozní prostory a bazénová technologie.

Pro zajištění provozu i mimo letní sezonu je v budově nová plynová kotelná. Veškeré vnitřní konstrukce, zařízení, předměty, rozvody, okna, dveře jsou nové. Nová je i konstrukce střechy, hromosvod, zateplení budovy, omítka fasády. Pro zajištění bezbariérového přístupu byla podél budovy vybetonována rampa a uvnitř budovy výtahová plošina.

Ing. Miloslav Drholec,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Bezbariérový přístup ve stanici Smíchovské nádraží

V článku v lednovém čísle DP-KONTAKTu jsme informovali o přípravě a realizaci dalších bezbariérových zařízení umožňujících přístup do stanic metra cestujícím s omezenou možností pohybu.

Dne 18. května 2005 byl do zkušebního provozu uveden další bezbariérový přístup, a to ve stanici Smíchovské nádraží, který tvoří 2 šikmé schodišťové plošiny. Dokončení realizace a kolaudace tohoto za-

řízení se bohužel o řadu měsíců zpzdily shodou řady technických a legislativních komplikací.

Dolní šikmá schodišťová plošina spojuje úroveň nástupiště s vestibulem stanice, má dopravní výšku 3,76 m, nosnost 250 kg, rozměry 900 x 140 cm a rychlost jízdy 0,15 m za vteřinu. Horní plošina pak spojuje vestibul (galerii) s uliční úrovní v blízkosti tramvajové smyčky, má dopravní výšku 7,02 m a ostatní parametry shodné.

Navigace cestujících k plošinám a cesta mezi nimi jsou vyznačeny obvyklými symboly informačního systému. Ovládání plošin se provádí trvale stisknutým tlačítkem pro jízdu, přičemž jsou k dispozici též tlačítka stop a nouzový signál k trvalé obsluze na pracovišti dozorců stanice. Jízda plošin je monitorována kamerovým systémem. Dráha plošiny je oddělena nízkou skleněnou stěnou od pevného schodiště. Plošina je vybavena automatickou zábranou zamezující její opuštění mimo prostor nástupů. Kvůli bezpečnosti zejména slabozrakých cestujících je instalová-

no akustické zařízení varující před vstupem do jízdny dráhy plošiny, pokud je v jízdě, nebo je mimo prostor nástupu.

Vzhledem k malé rychlosti 0,15 m za vteřinu předepsané normou byla naměřena jízdna doba spodní plošiny přibližně 100 vteřin, u horní plošiny přibližně 280 vteřin.

Plošiny ve stanici Smíchovské nádraží jsou zatím poslední zprovozněná zařízení tohoto typu po stanicích Chodov, Strašnická a Nové Butovice. V případech, kdy to umožní stavební uspořádání stanice, bude do budoucna preferována instalace šikmých výtahů, podobných v současnosti realizovanému ve stanici Vltavská (předpokládán zprovoznění ve III. čtvrtletí letošního roku).

V současnosti probíhá též výstavba bezbariérového přístupu do stanice Florenc C. Výtah spojující vestibul s uliční úrovní v blízkosti Muzea hl. m. Prahy je před kolaudací, druhý výtah z nástupiště do vestibulu se již realizuje a jeho uvedení do provozu se předpokládá v listopadu tohoto roku.

Ve III. čtvrtletí bude zároveň zahájena realizace bezbariérových přístupů do stanice Florenc B a Můstek B.

Ing. Rudolf Pála,
odbor strategie říditelství
Foto: Ing. Vladimír Mravec



Oddělení požární prevence se představuje

Oddělení požární prevence provádí svoji činnost na základě platných právních předpisů a norem od 1. ledna letošního roku, kdy byl sdružený útvar v rámci bezpečnostního úseku zřízen. Činnost se řídí zejména zákonem č. 133/85 Sb., o požární ochraně a vyhláškou MV č. 246/2001 Sb., o požární prevenci. Z uvedených předpisů a norem plní oddělení jednotlivá ustanovení prostřednictvím odborně způsobilých osob, techniků požární ochrany (PO) a preventivistů požární ochrany a uvádí je do praxe. Hlavním úkolem oddělení požární prevence z počátku letošního roku bylo zmapování potřeb jednotlivých útvarů Dopravního podniku a zjištění stavu a rozdílů mezi těmito útvary ve způsobu zajišťování požární ochrany, vedení dokumentace PO, vedení technických prostředků PO a dalších. Na základě získaných informací byl zahájen jednotný postup organizace činnosti při plnění úkolů. V zásadě byl stanoven základ pro činnost požární prevence v Dopravním podniku.

Požární ochrany se dotýká velké množství činností relativně nesouvisejících s tímto oborem a jako taková prochází stálým vývojem, při kterém musí reagovat například na různé změny v právních předpisech a normách spojených s touto problematikou, dále na změny v oblasti požárních charakteristik materiálů, nové výrobky zaváděné v Dopravním podniku, změny způsobů požárního zabezpečení a další. S tím souvisí



Oldřich Hořínek

Vedoucím oddělení požární prevence je pan Oldřich Hořínek (54 let), který pracuje v Dopravním podniku 9 let. V roce 1996 nastoupil do podniku do funkce vedoucím oddělení požární prevence o. z. Metro. Vystudoval Střední průmyslovou školu strojní v Čáslavi obor strojírenství a Střední školu požární ochrany Ministerstva vnitra ve Frýdku-Místku. Do roku 1985 působil v Havlíčkově Brodě ve strojírenském podniku. V roce 1985 se přestěhoval do Prahy a pracoval v několika firmách v oblasti požární prevence a hasičů.

i vzdělávání zaměstnanců oddělení požární prevence. Odborně způsobilé osoby a technici požární ochrany si musí doplňovat svoje vědomosti v odborných kurzech na školeních, aby stačili změny registrovat a dále je uplatňovat. V rámci reorganizace Dopravního podniku vzniklo oddělení, které je složeno ze zaměstnanců z bývalých divizí (Metro, Elektrické dráhy, Autobusy) a ředitelství společnosti. Díky tomu, že do oddělení přišli zaměstnanci, kteří se problematikou požární ochrany již dříve v těchto provozech zabývali, může oddělení na těchto základech stavět. Bez jejich podrobných znalostí provozů by nemohlo být oddělení funkční.

S organizační změnou nastala samozřejmě novelizace předpisů spojených s požární prevencí. Oddělení požární prevence od ledna 2005 připravilo novelizaci vnitropodnikových norem v oblasti požární ochrany a novelizaci požární dokumentace v Dopravním podniku. Provádí průběžně školení vedoucích zaměstnanců, preventivních požárních hlídek, vedoucích dodavatelských firem, požárních dohledů a rovněž preventivistů požární ochrany, včetně zpracování příslušné dokumentace vázané k této činnosti. Ve spolupráci s oddělením BOZP jsme provedli v rámci prověrky nadzemních objektů kontrolu požární bezpečnosti Dopravního podniku. Pracovníci oddělení se zúčastnili do poleletí letošního roku jednání při uzavírání sta „Souhlasů

• k pracím“ a z toho vyplývajících dalších akcí, jako například jednání na výrobních výborech, na kontrolních dnech, na technických prohlídkách, na přejímkách a kolaudacích. Vyjadřovali jsme se ke 44 předloženým projektovým dokumentacím a vyřídili jsme 470 povolenek ke svařování.

Pokud máme hodnotit rozsah činnosti oddělení požární prevence, pak si stačí uvědomit počet útvarů Dopravního podniku a množství požadavků na pokrytí činností těchto útvarů, vycházejících ze zákona o požární ochraně a vydaných vnitropodnikových norem. Vzhledem k širokému okruhu problémů při zabezpečování požární ochrany v Dopravním podniku se stali nepostradatelnou složkou požární prevence rovněž

preventivní požární ochrany, protože s jejich pomocí se požární ochrana snadněji dostane na všechna pracoviště a sníží se tak riziko požáru. Pro naše oddělení je to, jak se říká, prodloužená ruka, prostřednictvím které lze některé záležitosti požární ochrany realizovat. Snahou všech zaměstnanců oddělení je však maximálně pokrýt všechny požadavky útvarů Dopravního podniku.

Oldřich Hořínek,
vedoucím oddělení požární prevence



Nabídka mražené stravy

Firma Uniservis Gastro a. s. (internet: <https://kredit.mus.cz>) vyrábí teplá hotová jídla, zchlazená jídla a jednoporcová zmrazená jídla. Právě odběr mražených jídel nabízí jako další alternativu stravování pro zaměstnance Dopravního podniku.

Denní výroba jídel přesahuje 11 tisíc porcí. Hotová jídla jsou šokově zmrazována za použití moderních technologií. To umožňuje snižovat hygienická rizika a zabezpečit rozvoz jídel i do vzdálenějších regionů. Technologie šokového zmrazení zabezpečuje, že konkrétní jídlo si ponechává či uchovává všechny přirozené vlastnosti jídla i po tepelné úpravě před konzumací. Minimální trvanlivost zmražených jídel je 3 měsíce. Balení

• jídel je vhodné pro ohřev ve vodní lázni, horkovzdušné i mikrovlnné troubě. Firma také disponuje odpovídajícími prostředky pro transport zmražených jídel.

Hmotnost porcí jídel se stanovuje z normy C výroby receptů jídel pro závodní stravování. Cena jídla vychází z hmotnosti 120 g masa, 150 g masa s kostí na 45,80 Kč + 5 % DPH, doprava je zahrnuta v ceně výrobku. Stabilita cen není vzhledem k výši objemu výroby jídel ovlivňována krátkodobými změnami cen na trhu.

Při sestavování jídelních lístků a výrobě jídel se vychází zejména z tradičních receptů české kuchyně, přičemž je kladen důraz na využívání klasických surovin,

• zdravou výživu a požadavky klientů. V zájmu zpestření nabídky jsou zařazovány týdny národních a krajových kuchyní. Rozsah nabídky a výběr je z 220 druhů jídel. Při odběru více než 300 jídel firma zapůjčuje mrazicí box. V současné době jsou výrobky do Prahy zaváženy jedenkrát týdně.

Obchodní ředitel firmy ing. Karel Palkoska na prezentaci 19. června dovezl 15 druhů zmražených jídel. Členové závodního výboru a dílenských výborů měli možnost posoudit nabídnutý vzorek. Jejich reakce byla pouze pozitivní (porce dostatečně velké, chutově velmi dobré, porce masa odpovídají deklaraci 120 či 150 gramů).

Odborová organizace Metro doporučuje rozšíření stravování o nabídku mražené stravy.

Za odborovou organizaci Metro
Jiří Obitko, předseda

Služby pro naše zaměstnance – chemické čištění oděvů

V letech 1995 až 2004 měly některé skupiny zaměstnanců divizí Elektrické dráhy a Autobusy možnost využívat v programu „Golden Clean“ služby, spočívající v čištění a praní služebních a pracovních oděvů, výstrojních součástek a doplňků. Cenu za tyto služby hradili zaměstnanci v síti sběrů Golden Clean formou poukázek, které obdrželi zdarma od zaměstnavatele.

Na základě transformačního procesu a uzavření jednotné kolektivní smlouvy bylo, s platností od počátku roku 2005, od poskytování těchto služeb ustoupeno s tím, že platnost volných poukázek vypršela k 30. červnu letošního roku.

Zaměstnancům, kterých se čištění a praní stejno- kroje týká, je poskytován podle Kolektivní smlouvy pro rok 2005 příspěvek ve výši 0,80 Kč za každou odpracovanou hodinu.

Aby bylo každému zaměstnanci umožněno odborně pečovat nejen o své služební (pracovní) oděvy,

• dohodl se Dopravní podnik se společností Korál servis Litoměřice (poskytovatel služby) na možnosti i nadále nabízet tyto služby za zvýhodněných podmínek.

Rozsah služeb a jejich zvýhodnění spočívá v tom, že tyto služby mohou využít nejenom všichni zaměstnanci, ale nově i jejich rodinní příslušníci, a to ve všech sběrných chemického čištění v Praze, kterých je dnes v provozu zhruba 80.

Pracovní program tedy nabízí

- možnost chemického čištění (nebo praní) všech typů služebních a pracovních oděvů a výstrojních součástí,
- Rodinný program** potom nabízí
- čištění textilních oděvů,
- čištění oděvů z kůže a koženin včetně všech úprav (barvení, domašfování, ochranné povrchové úpravy...),
- čištění a impregnace volně pokládaných koberců do rozměru přibližně 3 x 4 metry,

• čištění koženého sedacího nábytku (barevné, protišpinivé a ochranné povrchové úpravy).

Organizačně bude vše řešeno tak, že každý zaměstnanec dostane v průběhu měsíce srpna kartu, která bude jeho a také rodinné příslušníky opravňovat k využívání a objednávání těchto služeb. Karta bude tedy přenosná a bude obsahovat další zvýhodnění, paušální slevu 15 % z ceny na všechny poskytnuté služby.

Podrobnější tištěnou informaci k podmínkám pro poskytování těchto služeb dostane každý zaměstnanec společně se slevovou kartou. K dispozici bude na všech informačních stojanech i v elektronické podobě ve vnitropodnikové síti Intranet.

Až se tedy vrátíte z dovolené a prázdnin, můžete tyto služby i se všemi výhodami začít využívat. Čistý a vyžehlený oděv reprezentuje nejen vás, ale i váš provoz nebo útvar, ve kterém půsíte. A vaše rodina? Ta také neprijde zkrátka!

-red-





Foto: Petr Malík

Pojem „kontrola“ vzbuzuje u většiny z nás různé emoce. Většinou člověk při setkání s kontrolorem zpytuje své svědomí, přemýšlí, zda je vše opravdu v nejlepší pořádku, jak by mělo být.

V jednotce Provoz Tramvaje (JPT) existuje v rámci Odboru zabezpečení provozu (12140) Oddělení dopravní kontroly (12141), jehož vývoj a činnost vám chceme představit v následujících řádcích.

Od 1. ledna 2005 do dnešních dní prochází oddělení dopravní kontroly mnoha změnami. V rámci transformačního projektu byl snížen počet kmenových pracovníků vykonávajících činnost dopravní kontroly. Vedoucím dopravní kontroly se stal Jaroslav Lukeš a jeho zástupcem Marek Kabíček. Původních deset funkčních míst „dopravní kontrolor“ bylo zrušeno a nahrazeno šesti funkčními místy „řidič tramvaje“ (ŘT). Na nových funkčních místech zůstali z bývalých dopravních kontrolorů tři pracovníci, kteří i v současné době vykonávají činnost dopravní kontroly.

Přehled pracovníků vykonávajících činnost dopravní kontroly v oddělení 12141

Jméno a příjmení	Praxe ŘT v letech
Miloslav Kadlec	8
Milan Mašek	13
Petr Michálec	16
Stanislav Švehlík	20
Martin Vokoun	4
Miloš Zahajský	15
Jindřich Záruba	9

Zároveň se změnila koncepce rozložení práce dopravní kontroly. V jednotlivých provozovnách byl vedoucím proveden výběr, ze kterého vzešel řidič tramvaje, který byl následně zařazen do historicky prvního kurzu dopravní kontroly. Tento kurz současně absolvovali i noví zaměstnanci oddělení 12141, kteří zároveň museli absolvovat školení na radarová zařízení používaná Dopravním podnikem.

V současné době vykonává činnost dopravní kontroly v dopravních provozovnách sedm řidičů tramvají a na oddělení dopravní kontroly sedm kmenových pracovníků.

Přehled pracovníků vykonávajících činnost dopravní kontroly v jednotlivých provozovnách

Vozovna	Jméno a příjmení	Praxe ŘT v letech
Hloubětín	Vladimír Krubner	15
Kobylisy	Jiří Holovský	21
Motol	Miroslav Kubín	14
Pankrác	Jiří Novotný	9
Strašnice	Radovan Urban	8
Vokovice	Petr Kutych	5
Žižkov	Josef Trhlík	11

Pracovníci dopravních provozoven mají v náplni své práce kontroly techniky jízdy (KTJ), závěky a školení nově příchozích řidičů tramvají, sledování výkonů služby u řidičů tramvají a zároveň jsou oporou a rádcí pro řidiče tramvají při řešení jejich problémů souvisejících s výkonem služby. Dále dostávají úkoly od vedoucího provozovny a v neposlední řadě jsou stále řidiči tramvaje, kteří chodí do pravidelných služeb na vůz s cestujícími.

Pracovníci oddělení dopravní kontroly mají v náplni své práce kontrolu tramvajového provozu, která musí zároveň sloužit i jako prevence při předcházení mimořádným událostem. Velmi podstatné je například preventivní měření rychlostí tramvají, a to radarem zabudovaným ve služebním vozidle či přenosným laserovým měřičem. Dále se zaměřují na pravidelné a namátkové kontroly na alkohol, zajišťují převoz řidiče tramvaje na krevní vyšetření při pozitivním výsledku dechové zkoušky na alkohol a mnoho dalších činností. Dopravní kontrola, mimo jiné, navrhuje osnovy pro pravidelné poučování řidičů tramvají.

Všichni noví pracovníci dopravní kontroly začali svoji činnost vykonávat od 1. března 2005, kdy dokončili kurz dopravní kontroly. Od letošního května jsou obnoveny noční kontrolní jízdy tramvají, kde je kontrolován stav výhybek, trati a ostatních zařízení souvisejících s provozem tramvají. Tyto jízdy se (kromě prázdnin) konají jednou měsíčně. Na základě těchto kontrol je sepsán protokol o zjištěných závadách, které by následně měly být odstraněny příslušným útvarem.

Oddělení dopravní kontroly má dále na starosti vyřizování služebních hlášení (Iva Hottková) a vyřizování stížností (Vlasta Nováková). Pro představu čtenářů bylo v oddělení 12141 od začátku tohoto roku zpracováno 2 839 služebních hlášení a z toho již 2 100 bylo vyřízeno. Stížností bylo od začátku roku přijato 258, přičemž již 236 se podařilo uzavřít. Tato čísla mají stále vzestupný charakter a s každou vážnou mimořádnou událostí v provozu tramvají se jejich počet zvyšuje, na počet stížností má vliv i cena jízdného a další skutečnosti.

Vyřizování služebních hlášení

Počet podaných služebních hlášení od 1. ledna 2005	Vyřízené	Nevyřízené
2 840	2 100	740

Stížnosti podané cestující veřejností od 1. ledna 2005

Druh podání	Vyřízené	Nevyřízené
Stížností	206	20
Oznámení	10	1
Pochvaly	11	
Podněty	10	
Celkem	237	21

Přehled kontrol techniky jízdy po vozovnách za období od 1. ledna do 15. června 2005

Vozovna	Počet kontrol	Počet přestupků	% přestupků
Hloubětín	225	80	35,56
Kobylisy	212	151	71,23
Motol	159	50	31,45
Pankrác	135	40	29,63
Strašnice	114	37	32,46
Vokovice	111	41	36,94
Žižkov	161	138	85,71
Lanovka	0	0	0,00
JPT	1117	537	48,08

Přehled kontrol na požití alkoholu dle funkce za období od 1. ledna do 15. června 2005

Kontrolovaná funkce	Kontrol	Závad	%
řidič/ka tramvaje	33 721	78	0,2
frekventant kurzu	23	0	0,0
ved. provozovny	1	0	0,0
technický pracovník	144	1	0,7
výpravčí	791	1	0,1
dispečer	193	0	0,0
technická kontrola	7	0	0,0
provozní pracovník	318	4	1,3
dopravní kontrolor	68	0	0,0
Jiné	27	0	0,0
instruktor 90462	6	0	0,0
Celkem	35 246	84	0,2

Dopravní jednotky Pro



Alcotest Dräger 7410

Počet provedených kontrol za období od 1. ledna do 15. června 2005

Druh kontroly	Počet	SH
Jízdní řád mimo KB	887	0
Příjezd na konečnou zastávku	337	0
Odjezd z konečné zastávky	72	0
Zatažení do vozovny	5	0
Noční přestupy	87	0
Jízdní řád v KB	401	0
Příjezd EOVS	588	0
BZM+STOP	149	2
Zastavování v zastávce	1 383	1
Radar	13 062	112
Příjezd na SSZ	369	0
Sklápění zpětného zrcátka	43	3
Zkouška KB	49	0
Kolejnicové brzdy	22	0
Hlášení výluky LD	42	0
Kontrola ZIS	515	0
Zastavování v nácestných zastávkách po výjezdu	24	0
Závadové osoby	910	0
Topení	21	0
Příjezd EOVS – přímý směr – sjezdová	55	0
Příjezd EOVS – přímý směr – rozjezdová	878	0
Příjezd EOVS – do oblouku – sjezdová	40	0
Příjezd EOVS – do oblouku – rozjezdová	221	0
Kolejové křížení	779	0
„r“ – Oblouk o malém poloměru	70	0

V praxi to znamená, že pracovník oddělení dopravní kontroly v nepřetržitém provozu chodí na kontroly techniky jízdy a jeden týden z pěti pracuje ve vybrané provozovně jako řidič tramvaje. Dále v průběhu své služby jezdí na pravidelné kontroly obrátí, křižovatek a ostatního zařízení tramvajového provozu. Také spolu-

Označ pracovníka vykonávajícího činnost dopravní kontroly



kontrola voz Tramvaje

pracuje s technickou kontrolou při stahování dat z tachografu na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov. Tyto kontroly se dále zpracovávají pro drážní správní úřad. Počet všech kontrol je samozřejmě omezený počtem pracovníků oddělení dopravní kontroly.

Oddělení dopravní kontroly zveřejňuje na intranetu výsledky měření rychlosti tramvají. Z těchto výsledků je zřejmé, že většina řidičů jezdí podle předpisů a těch, kteří rychlost porušují, je velmi malé procento. V nejbližší době zveřejníme i výsledky kontroly techniky jízdy včetně zjištěných závad. Zveřejněním výsledků kontrolních činností chceme poukázat na závady v provozu tramvají, ačkoliv je z nich zřejmé, že většina řidičů svoji náročnou práci dělá zodpovědně a dobře.

Všichni pracovníci dopravní kontroly jsou nyní vedeni především k tomu, aby jejich vystupování nepůsobilo na řidiče tramvaje jako represe, ale mělo především výchovný, preventivní charakter. Je zřejmé, že veškerá kontrolní činnost musí pomáhat především řidičům tramvají v jejich nelehkém povolání. Tím je ale i myšleno, že všechny kontroly prováděné přímo na výkony řidičů tramvají mají především předcházet nehodám a jiným pochybením. Většina řidičů snad již chápe, že tyto kontroly jsou nezbytné a nejedná se o svévolnou buzeraci či šikanu, jak to někteří stále ještě nazývají, ale o pomoc řidičům. Přejme si, aby činnost dopravní kontroly všichni vnímali jako potřebnou prevenci!

Jaroslav Lukeš, vedoucí oddělení dopravní kontroly Provozu Tramvaje



Laserový měřič rychlosti LIDAR ProLaser III

Jízdní doby

Jízdní doba je časový interval stanovený k projetí tramvajového vlaku určitým úsekem. Zahrnuje nejen samotnou dobu jízdy, ale i veškerá zdržení, která vznikají od odjezdu z výchozí zastávky po odjezd z cílové zastávky do úseku následujícího. Patří sem tedy stanicování, zdržení na křižovatkách, povinná provozní zastavení či zdržení vlivem silného provozu individuální automobilové dopravy (IAD) nebo vlivem střídavého provozu v jednokolejných či splátkových úsecích. Do jízdní doby se obvykle nezapočítává speciální případ stanicování, kdy na sebe vzájemně čekají spoje různých linek pro zajištění přestupu cestujících (obvykle v nočním provozu, nebo při některých výlukových opatřeních). V takovém případě jízdní doba zahrnuje pouze čas od odjezdu z výchozí zastávky po příjezd do cílové (přestupní) zastávky. Doba potřebná k zajištění přestupu je potom uváděna jako doba čekací.

Jízdní doby ovlivňují zejména:

- **Koordinaci časových poloh spojů jednotlivých linek.** Změna jízdní doby v určitém úseku třeba i jen o jednu minutu změni její časové polohy ve všech následujících úsecích, což zejména při krátkých špičkových intervalech může mít zásadní vliv na rovnoměrnost rozložení nabízené kapacity.

- **Celkovou dobu přepravy cestujících.**
- **Techniku jízdy řidičů.** Příliš krátká jízdní doba nutí řidiče k „ostřejší jízdě“ a snaze o rychlejší odbavování cestujících v zastávkách, což může být nežádoucí zdrojem konfliktních situací, či dokonce dopravních nehod. Příliš dlouhá jízdní doba naopak nutí řidiče ke zbytečně pomalé jízdě a úmyslnému čekání na fázi „stůj“ na světelně řízené křižovatce. V prvním případě může docházet v některých úsecích ke zdržování IAD, ve druhém ke znehodnocování efektu preferenčních opatření, a tím ke snižování atraktivity veřejné dopravy.

- **Přesnost a pravidelnost provozu.** Příliš dlouhé jízdní doby mohou být zdrojem předčasných odjezdů tramvají ze zastávek mimo kontrolní body (zejména těsně před nimi), příliš krátké jízdní doby naopak způsobují zpoždění tramvají a snižují pravidelnost (čím větší odchylka, tím větší rozptyl).

- **Množství vozů potřebných k provozu.** Čím delší je jízdní doba, tím delší je cyklus oběhu vozu po trase (tzv. „kolo“), a tím více souprav je třeba při zachování intervalu na linku vypravit.

V průběhu dne se samozřejmě mění poptávka po přepravě, a to jak veřejné, tak i individuální. Toto kolísání intenzity provozu a počtu cestujících potom ovlivňuje také rychlost průjezdu tramvají jednotlivými úseky. Při slabším provozu IAD nedochází v takové mí-

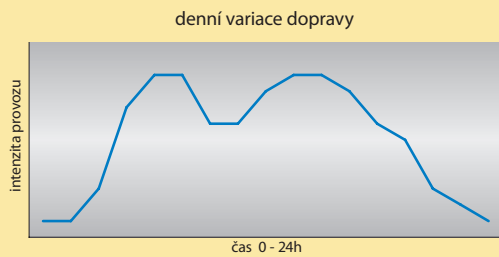
ře k omezování či dokonce blokování průjezdu vozidel MHD jako při hustším provozu (například náměstí Jana Palacha, Badeniho ulice), netvoří se kolony tam, kde je společný jízdní pruh pro tramvají i IAD (například Malá Strana, Křížovnická ulice), je možné jet vyšší rychlostí i v místech, kde z důvodu bezpečnosti provozu je v období vyšších intenzit nutno jet pomaleji (například Nuselská ulice, most Legií, Vinohradská ulice), jsou kratší cykly SSZ (například náměstí I. P. Pavlova, Ohrada). Nižší počet cestujících umožňuje zase zkrácení doby stanicování v zastávkách. Obecně lze poptávku po přepravě znázornit grafem denní variace přepravy. Intenzitu provozu na svislé ose lze zaměřit za počet cestujících. Vzhledem k tomu, že v Praze se bohužel zatím neuplatňuje řízení poptávky po pře-

pravě, jako nástroj dopravní politiky města, nemění se výrazně v jednotlivých obdobích poměr přepravní práce MHD:IAD (tzv. modal split). V průběhu týdne také dochází ke kolísání poptávky po MHD i intenzity provozu. Nejvýraznější rozdíly jsou samozřejmě v porovnání pracovních dnů a sobot, nedělí a svátků. Pro víkendové období potom je zcela jiný i denní graf variace dopravy, v němž nejsou podstatné rozdíly mezi špičkovými a sedlovým obdobím, celkově jsou potom intenzity nižší.

Proto se užívá několika různých časových sfér, ve kterých se jízdní doby ve stejných úsecích liší svou délkou. Měly by přitom splňovat alespoň základní požadavky.

- **Odpovídat provozním podmínkám na trase.** Řidič musí mít možnost daný úsek i celou linku ve stanovené době bezpečně projet, avšak zároveň nesmí jízdní doba tramvají zbytečně brzdit přílišnou časovou rezervou (viz vliv jízdních dob na techniku jízdy řidičů).

- **Být stabilní.** Vzhledem k již popsanému vlivu na koordinaci časových poloh jednotlivých linek je potřeba, aby se jízdní doby neupravovaly chronicky bez souvis-



lostí se změnou místní dopravní či provozní situace, jak je tomu v současnosti.

Jízdní doby se obvykle mění každý rok. Takováto frekvence v podstatě zneumožňuje kvalitní sestavení koordinačního schématu linek, neboť i jen minutová změna jízdní doby v jednom úseku může významně ovlivnit rovnoměrnost rozložení nabízené kapacity ve všech následujících úsecích všech dotčených linek. Tato situace buď nutí organizátory k neustálé změně prokladového schématu, možná i linkového vedení, nebo dochází k poruchám v koordinaci linek ve změnu dotčených úsecích. Takovéto poruchy zpětně opět mají vliv na jízdní doby, a tak nastává jakýsi začarovaný kruh změna jízdní doby – změna průjezdnosti – změna jízdní doby – změna průjezdnosti... Míra konkrétních změn přitom nemá exaktní základ.

V současné době nejsou k dispozici objektivní data, která by poukazovala na potřebu provedení skutečných změn. Záznamy z DORISu sice ukazují skutečné odchylky tramvají od jízdního řádu, avšak neodhalí situace, kdy pro příliš dlouhou jízdní dobu řidič jede buď zbytečně pomalou jízdou, nebo čeká do stanoveného času odjezdu v zastávce, ani situace, kdy řidič dodrží jízdní řád za cenu překročení předpisů. Systém sice odhalí alespoň úseky, v nichž dochází k pravidelnému zpoždování vlaků, avšak i zde jsou údaje zkresleny tím, že řidič je při výkonu služby ovlivněn znalostí délky jízdní doby a snaží se jí často přizpůsobit svou techniku jízdy. Dalším impulsem pro změnu jízdní doby jsou praktické zkušenosti řidičů. Tento způsob je také velice problematický, neboť diskuse se účastní pouze určitá malá skupina řidičů, ve vysoké míře zde tedy působí faktor jejich osobnosti. V této souvislosti musím ještě uvést fakt, že jeden úsek se může jevit jinak z jedné linky a jinak z druhé, je to dáno vlivy, kterým byla linka vystavena před příjezdem do sledovaného úseku a každý řidič nejedná běžně všechny linky v síti. Současné změny jízdních dob lze tedy označit za časté, ale nepřesné. Možná právě proto, že jsou nepřesné, jsou časté, neboť dochází k neustálému hledání jejich optimální délky systémem pokus – omyl.

Dobře nastavené jízdní doby jsou přitom základní podmínkou pro dodržení vysokého standardu přesnosti a pravidelnosti provozu. Snahy o jejich „konečně správné“ nastavení jsou v našem podniku již evergreenem. Poslední snahou o takové řešení byl tzv. „den bez jízdních řádů“ 11. listopadu loňského roku. Tento pokus byl jistě krokem správným směrem, neboť využití moderních technologií vede obvykle ke kvalitnější práci a zlepšení výsledků. Je to způsob, jak získat přesné údaje, které ke stanovování jízdních dob potřebujeme. To však samo o sobě nestačí, taková data třeba také nejprve správně sebrat a potom správně vyhodnotit. A v této fázi měl onen listopadový pokus velmi vážné nedostatky, které v podstatě zneumožnily získání kvalitních výsledků. Tomu, jakým způsobem lze využít systému DORIS při stanovování jízdních dob, se budeme věnovat v některém z příštích čísel DP-KONTAKTU.

Vladimír Pušman, oddělení vzdělávání Tramvaje



Foto: Petr Malík

V DP-KONTAKTu č. 6/2005 jsme uvedli základní fakta o pražském zasedání výboru UITP pro tramvajovou dopravu (Light Rail Committee), které se konalo ve dnech 27. až 29. dubna letošního roku. Pražské zasedání patřilo k mimořádně významným ze dvou důvodů. Předně proto, že bylo současně přípravným pro uspořádání světové tramvajové konference (Light Rail Conference), která se bude konat příští rok v USA. V Praze bylo také dokončeno, projednáno a k prezentaci



Tramvaj KT8D5 (ČKD Tatra) v německém Straussbergu.

taci připraveno několik víceletých tematických prací o problematice tramvajové dopravy. Významu jednání odpovídala i reprezentativní účast 45 delegátů z 19 zemí. Odborné přednášky a diskuzi řídil pan Raymond Hue – viceprezident UITP, přítomen byl také generální sekretář UITP pan Hans Rat.

USA a organizaci APTA (American Public Transportation Association) zastupoval pan Paul O'Brien ze Salt Lake City (stát Utah). Jeho hlavním úkolem v Praze byla spolupráce při přípravě zmíněné tramvajové konference ve dnech 9. až 11. dubna 2006. Jejím hostitelem bude město Saint Louis (stát Missouri). Na přípravě se též podílí další americká města – Dallas (stát Texas) a kanadské Calgary. Odbornými garanty jsou UITP, APTA a Federální ministerstvo dopravy ve Washingtonu. Pravidlem UITP je pořádat konference každé dva roky, poslední byla v roce 2004 v Drážďanech.

Přednáška pana O'Briena byla velmi zajímavá a navíc výstižně dokumentovala rostoucí význam tramvajové dopravy v infrastrukturních systémech velkoměst, ale i příměstských oblastech a regionech. Vyslovené poznatky a cíle z USA mohou jistě zaujmout i naše čtenáře. Zajímavostí je také to, že naše první tramvaje typu T1 byly do značné míry odvozeny od amerických typu „PCC“. Avšak zatímco rozvoj městské dopravy u nás šel cestou dalšího rozšiřování tramvajové sekce, v USA docházelo k likvidaci, zvláště pod vlivem individuální automobilové dopravy. Výrazněji se rozvíjela autobusová doprava. Situace se průběžně zhoršovala – rozhodující podíl dopravy v USA je přímo či nepřímo závislý na naftě. Její celková spotřeba stále roste. Přitom

O činnosti UITP Light Rail Committee a pražském zasedání – II

je stále více znepokojující, že roste též rozpor mezi zdroji. Domácí těžba klesá a potřeba dovozu je o to větší – přitom většinou z politicky nestabilních oblastí. Řešení začíná být spatřováno v preferenci dopravy napájené elektrickou energií – tedy stavba dalších atomových elektráren a ve městech a regionech rozvoj elektrické trakce. Proto se hluboce zajímají o zkušenosti, zvláště ze zemí střední a východní Evropy, kde byly tramvajové systémy kontinuálně rozvíjeny. Určitých úspěchů však již americká města dosáhla, zvláště v oblasti spolupráce jednotlivých měst a projektové přípravy:

- flexibilita v užití vozidel – tramvaje z Dallasu mohou být zapůjčeny a použity v Salt Lake City (například pro případ Olympijských her),
- koordinace při objednávání a nákupu vozidel (Calgary a Salt Lake City),
- ve stavbě jsou tři nové tratě ve městech Phoenix, Seattle a Charlotte,
- projekty prodloužení stávajících tratí v Denveru, Dallasu, San José, Saint Louis, San Franciscu a Pittsbuřhu.

Konference se soustředí na nejdůležitější otázky současného stavu a rozvoje tramvajové dopravy. Přednáškové a diskuzní okruhy zahrnují:

- doprava jako podmínka pro urbanizaci a revitalizaci měst, plánování dopravy,
- zdroje financování tramvajové dopravy,
- otázky tarifů, jízdné a metody jeho výběru, informovanost zákazníků,
- otázky bezpečnosti cestujících a personálu, kriminalita, vandalismus,
- metody zadávání, veřejné soutěže a uzavírání kontraktů na vozidla a tratě,
- harmonizace, standardizace a normování v oboru vozidel a tratí,
- management a řešení poruchových situací v tramvajové dopravě,
- konstrukce a inovace vozidel – trendy v Evropě a v USA,
- modernizace tramvajů a tramvajových systémů v zemích střední a východní Evropy,

- technické otázky vozidel a tratí, vzájemné vazby, dimenze a funkce vozidel a nástupišť.

Při pražském zasedání byly přítomnými odborníky vysoce oceněny výsledky, kterých náš Dopravní podnik dosáhl při modernizaci tramvajů. Spolu s dodavatelem výzbroje (firmou Cegelec) jsme na toto téma přednesli rozsáhlejší referát. Jako další projev uznání vnímáme současnou výzvu centrály UITP v Bruselu, abychom téma „modernizace tramvajů a tramvajových systémů ve střední a východní Evropě“ přednesli a řídili na konferenci my. O založení a složení pracovní skupiny na toto téma, z podnětu pana Hanse Rata, jsme již informovali v červnovém DP-KONTAKTu.



Tramvaj MGT 6 (Siemens) v belgických Antverpách.

V Praze také proběhlo závěrečné projednání programu LibERTiN (Light Rail Thematic Network). Cílem tohoto projektu, financovaného Evropskou komisí, bylo minimalizovat překážky a bariéry, které ztěžují otevřený evropský trh v oblasti tramvajů a tramvajové dopravy. Této práci se zúčastnilo 164 odborníků z řad výrobců, provozovatelů, projektantů a poradců, včetně našeho Dopravního

podniku. Práce mapuje současnou situaci a vytýčuje obrysy budoucího konsenzu pro „zjednodušení“ „modularizaci“ a vzájemnou „zaměnitelnost“ tramvajových systémů. Pro zjednodušení si lze za uvedenými formulacemi představit tendenci k standardizaci, harmonizaci a tvorbu norem v evropském rozsahu. Kromě zvyšování bezpečnosti a zlepšování komfortu by tyto snahy měly přinést i snížení celkových nákladů. Práce kolektivu LibERTiN trvaly 3 roky v 10 pracovních skupinách. Výsledky byly vydány formou závěrečné publikace (Public Report), kterou máme k dispozici.

Závěrem bych rád citoval větu z dopisu generálního sekretáře UITP pana Hanse Rata: „Jméno UITP a celého tramvajového výboru děkuji Dopravnímu podniku Praha za vynikající organizaci zasedání, při exkurzích jsme vysoce ocenili vaši technickou úroveň. Jednání v Praze zůstane nezapomenutelným momentem v životě výboru“.

Ing. Michal Pospíšil, jednotka Dopravní cesta
Foto: Archiv autora

Nové publikace Dopravního podniku

historickým městům a obcím v centru Prahy. Dopravní podnik neporušil tradici a vydal **Pražský dopravní zeměpis, svazek 4, Obce tvořící Prahu před rokem 1922**. Nová publikace má 64 stran, 4 strany barevné přílohy a poznáte ji podle žluté obálky.

Jedním z příspěvků k oslavám letošního 130. výročí městské hromadné dopravy v Praze je třetí vydání jedné z nejvýznamnějších knih ve svém oboru **Historie městské hromadné dopravy v Praze**, autorů Pavla Fojtíka, Stanislava Linerta a Františka Proška. Má 368 stran se 414 vyobrazeními. Proti předchozímu vydání byla v hlavním textu stručně aktualizována o události z let 2000 až 2005.

Třetí publikací, která obohatí knižní trh, jsou **Pražské autobusy 1925–2005**, opět od autorů Pavla Fojtíka a Františka Proška, která vychází jako připomenutí 80. výročí městské autobusové dopravy v Praze. Jedná se

o druhé vydání stejnojmenné brožury (avšak s odlišným letopočtem v názvu), které je nejen aktualizováno do současnosti, ale také v historické části si zájemci o minulost dopravní obsluhy našeho hlavního města mohou přečíst některé nové údaje. Na rozdíl od prvního, brožovaného, vydání vychází druhé vydání v pevné vazbě.

Všechny tři nové publikace si můžete zakoupit ve Střediscích dopravních informací nebo v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze. **Pražský dopravní zeměpis 4** stojí 70 Kč, **Historie městské hromadné dopravy v Praze 460 Kč** a **Pražské autobusy 1925–2005** jsou k dispozici za 195 Kč.



Když loni vyšel třetí svazek Pražského dopravního zeměpisu, který autoři Pavel Fojtík a František Prošek věnovali obcím připojeným ku Praze v roce 1922, mohli se čtenáři v předmluvě dočíst, že se jedná o díl poslední. Mezitím ale na stránkách DP-KONTAKTu vycházela doplňující čtvrtá řada článků, věnovaná zbývajícím

**PRAŽSKÝ
DOPRAVNÍ
ZEMĚPIS**

svazek 4

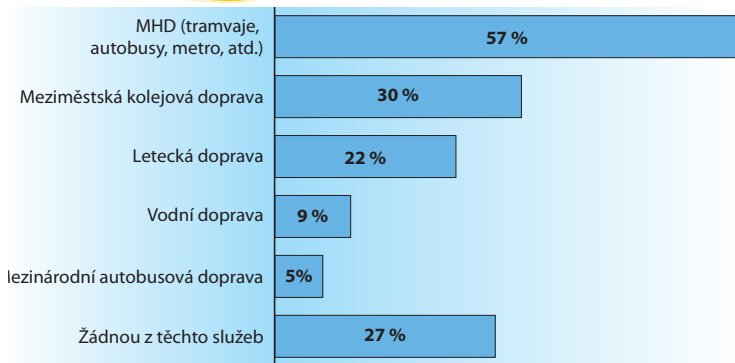
OBCE TVOŘÍCÍ



**PRAŽSKÉ AUTOBUSY
1925 - 2005**

Pavel Fojtík
František Prošek

1 Které z následujících služeb jste - pokud vůbec - používali během posledních dvanácti měsíců? (více odpovědí je možné) % EU 25



Otázka č. 1 - Hlavní typy používaných služeb dopravy

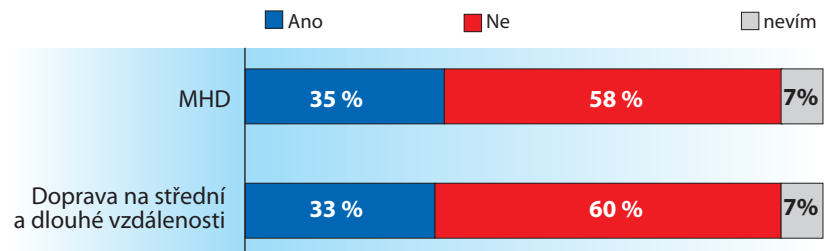
Výsledky ukazují, že více než polovina, tj. více než jeden ze dvou občanů (57 %) používal v minulém roce městskou hromadnou dopravu. Tato doprava patří mezi zdaleka nejvíce Evropany používané dopravní služby.

Tabulka ukazuje, že mezi občany EU v 12 minulých měsících nejvíce MHD používali Lotyšští, a to z 80 %. Tato míra je o 23 procentních bodů nad průměrem EU 25. Následují Češi (75 %), Litevci a Slováci (74 %). Nejnižší míru mají naproti tomu Kypřané s pouhými 20 %, což možná může být vysvětlováno skutečností, že MHD tam představují pouze autobusové služby poskytované většinou soukromě vlastněnými firmami, protože tam neexistuje žádný dopravní podnik ve veřejném vlastnictví.

Všeobecně se též dá říci, že občané nových členských států mají tendenci využívat služby MHD častěji než ti, kteří žijí v 15 „starých“ členských státech. Jak můžeme vidět z tabulky, pět z nejvíce postavených zemí v používání MHD se nachází mezi novými členy. Pouze Švédsko, se 71 %, mělo v loňském roce podobnou míru využívání.

Lotyšsko	80 %	Velká Británie	63 %	Portugalsko	53 %
Česko	75 %	Lucembursko	62 %	Belgie	51 %
Litva	74 %	Estonsko	62 %	Irsko	51 %
Slovensko	74 %	Maďarsko	62 %	Rakousko	51 %
Švédsko	71 %	Dánsko	60 %	Francie	45 %
Polsko	71 %	Německo	58 %	Itálie	40 %
Řecko	68 %	Španělsko	58 %	Slovensko	39 %
Malta	67 %	Evropská unie (25)	57 %	Kypr	20 %
Finsko	64 %	Nizozemí	55 %		

Jsou podle vašeho mínění služby veřejné dopravy nabízené tam, kde žijete, dostatečně atraktivní, aby vás to povzbudilo k menšímu užívání automobilu...?



Otázka č. 2 - Atraktivita nabízených dopravních služeb

Výsledky jako průměr pro 25 zemí EU ukazují, že většina občanů Evropy se necítí být povzbuzena k nižšímu užívání automobilu nabídkou dopravních služeb tam kde žijí. Nedělají přitom téměř rozdíl mezi městskou hromadnou dopravou (58 %) a dopravou na střední a dlouhé vzdálenosti (60 %).

Automobil zůstává pro Evropany základním dopravním prostředkem. Veřejná doprava tak musí vynaložit významné úsilí, aby se v očích občanů stala atraktivnější a aby je přesvědčila pro potřeby mobility používat auto méně častěji.

Tabulka ilustruje míry respondentů v každé zemi, kteří nejsou dostatečně povzbuzeni začít používat auto méně ve prospěch MHD. Zdaleka nejpočetnější z těch, kteří odpověděli negativně, jsou Kypřané s 89 %. Následuje Slovinsko se 75 %. Na druhou stranu daleko méně pesimističtější jsou respondenti v Lucembursku s pouze 37 %. Rakousko, Lotyšsko a Německo mají též míry pod hranicí 50 %.

Tento pohled na městskou hromadnou dopravu očima obyvatel evropské pětadvacítka a dále jedno z témat programu jarního zasedání klubu CYQUAL nás vedly k rozhodnutí, podívat se na Program kvality služby Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti z větší míry očima těch, kterým naše služby nabízíme.

Kypr	89 %	Česko	61 %	Litva	55 %
Slovensko	75 %	Malta	61 %	Belgie	53 %
Itálie	68 %	Švédsko	60 %	Estonsko	53 %
Slovensko	66 %	Maďarsko	60 %	Španělsko	50 %
Finsko	65 %	Dánsko	59 %	Německo	49 %
Polsko	63 %	Nizozemí	59 %	Lotyšsko	44 %
Irsko	62 %	Evropská unie (25)	58 %	Rakousko	42 %
Velká Británie	62 %	Portugalsko	56 %	Lucembursko	37 %
Francie	61 %	Řecko	55 %		

Cíle programu kvality služby

Program sleduje cíl, vytyčený od samého počátku, v rámci možností maximálně přispívat k řešení dopravní situace v Praze zkvalitňováním služeb poskytovaných cestujícím v metru, tramvajích a v autobusech, včetně lanové dráhy na Petřín. Rok 2004 byl sedmým rokem existence programu, od jeho zavedení v roce 1998 v rámci bilaterální spolupráce pražského Dopravního podniku a RATP, majoritního provozovatele veřejné dopravy v pařížském regionu.

Program byl zahájen v kritické době kumulovaných změn, kdy se veřejná doprava v Praze musela vyrovnat s poklesem počtu cestujících z první poloviny devadesátých let (přibližně 800 tisíc jízdy za pracovní den), s důsledky změn modelu financování i stále rostoucí konkurencí automobilu v přímé a nepřímé podobě. Zároveň musela účinně reagovat na požadavky vyšší odpovědnosti vůči cestujícím, proměňujícím se v plném slova smyslu na zákazníky. Zákazníci náročnější z hlediska požadavků na vyšší kvalitu služby plně v souladu s rostoucími cenami jízdenek a oprávněným očekáváním větší hodnoty za tyto peníze, stejně tak jako vlivem zlepšování kvality služeb v celém terciárním sektoru národního hospodářství.

Praha se stala jedním z nejvýznamnějších turistických center ve světovém měřítku a vyspělost a kvalita jejího systému veřejné dopravy je jedním z nejdůležitějších aspektů, podle kterého návštěvník Prahy hodnotí, do jaké míry dokázalo hlavní město České republiky sladit nádhru architektonických pamětihodností různých etap své historie a své přírodní krásy s moderní technickou

infrastrukturou a organizační podobou života své současnosti.

Dopravní podnik je zdaleka největším dopravcem Pražské integrované dopravy, v jejímž rámci je jeho povinností udávat tón i z hlediska kvality poskytovaných služeb. Je též dlouholetým aktivním členem UITP – Mezinárodního svazu veřejné dopravy. Seznam členů svazu tvoří dlouhá řada dopravců ze všech pěti kontinentů, mezi něž patří nejlepší dopravní podniky stovek měst blízkých i dalekých. Alespoň s těmi nejbližšími je naší povinností se srovnávat. To znamená srovnávat krok v rámci technologického rozvoje, z hlediska účinnosti a efektivnosti hospodaření, používání účinných manažerských metod a z této logiky vyplývající produkce kvalitních služeb. Na konkurenčním trhu, jenž se v rámci sjednocené Evropy vytváří i v našem sektoru dopravy, bude místo především pro takovéto dopravce.

Období sedmi let trvání programu, které bylo završeno rokem 2004, lze označit za období zrání, ve kterém se program rozvíjel v relativně úzkém zaměření na prioritní kritéria služby, identifikovaná v jeho přípravné fázi jako nejdůležitější a nejcitlivěji vnímaná z pohledu cestujících.

Výsledky programu za uplynulých 7 let prokázaly, že jím naše společnost získala účinný nástroj pro postupné zlepšování kvality nabízených služeb. Program kvality služby se stal důležitou součástí podnikového managementu aplikovaného v interakci se zákazníkem a přináší konkrétní odpovědi při hledání cest ke změně mentality zaměstnanců a v orientaci podniku na zákazníka.

Ke standardu „Přijetí/péče o zákazníka“.



Výsledky měření standardů kvality v roce 2004

13

V roce 2004 byly pravidelným měřením uskutečňované služby potvrzovány stabilní výsledky z předchozích let, dosahované v rámci standardů

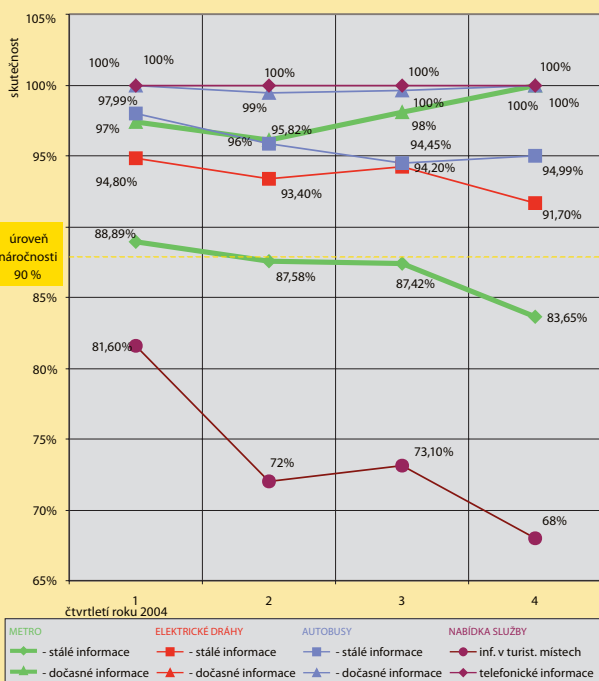
- přesnost provozu,
- informování veřejnosti,
- přijetí,
- stejnokroj – vzhled zaměstnance,
- funkčnost jízdenkových automatů.

U přesnosti byly výsledky ve všech čtvrtletích nad úrovní náročnosti (metro 95 %, tramvaje 85 %, autobusy 80 %).

Výborných výsledků je dosahováno v informování cestujících: služby odpovídající definovanému referenčnímu vzorku služby přesahují úroveň náročnosti 90 % jak ve stanicích a zastávkách, tak ve vozidlech metra, tramvají a autobusů. Pouze v případě stálých informací ve stanicích metra byl průměrný výsledek za rok, 86,9 %, lehce pod touto hranicí. Vynikající úroveň na hranici 100 % si drží telefonické informace, sestupnou tendenci naopak vykazovaly informace v turistických místech, z 81,6 % v prvním, přes 72 % a 73 % ve druhém a třetím, až k poklesu na 68 % ve čtvrtletí čtvrtém, hluboko pod stanovenou úrovní náročnosti 90 %. Právě v závěrečném čtvrtletí 2004 bylo měření provedeno v 51 distribučních bodech a kontroly zjistily 16 nevyhovujících míst, kde informační materiály zcela chyběly. Situace byla projednána s distribučními firmami s upozorněním na možné zrušení smlouvy. Pro další období byla dojednána organizační opatření ke zlepšení vzájemné komunikace při zjišťování a odstraňování závad.

Doufáme, že si tyto firmy budou svých smluv vážit stejně tak jako našeho podniku, který smlouvy s nimi nejen uzavírá, ale jejich plnění též kontroluje. Výsledky standardů Přijetí (90 %) a Stejnokroj – vzhled zaměstnance (95 %) byly celoročně nad uvedenými úrovními náročnosti.

Funkčnost jízdenkových automatů



Tento standard se měří od roku 2000 a za těchto pět let nikdy výsledky měření nepřesáhly metu 90 % stanovenou jako úroveň náročnosti. Do její těsné blízkosti dospěla pouze měření z 1. čtvrtletí 2001 (89,80 %), 1. čtvrtletí 2002 (89,06 %), ve 2. a 4. čtvrtletí 2003 (89,70 resp. 89,80 %) a 3. čtvrtletí 2004 (88,90 %). Pravdou však je, že referenční vzorek služby je definován s nejvyšší náročností (automat je považován za funkční, jestliže fungují všechny jeho ovládací prvky a zajišťuje bezproblémový výdej jízdního dokladu, dále jsou sledovány aspekty čitelnosti informačních prvků i vzhled skříně automatu). Dosahované výsledky měření funkčnosti daných automatů je proto možno označit za výborné, především ve srovnání se 65% funkčností v 1. čtvrtletí 2000.

Za největší přínos tohoto standardu je nutno považovat skutečnost, že jeho pilot se neomezil na striktně vymezený rámec funkčnosti instalovaných tzv. „povrchových“ automatů a nespokojil se s výše uvedenými výsledky. Nečekal na žádný pokyn shora či „z venku“, každé čtvrtletí od roku 2000 se dobrovolně účastní měření jedné třetiny předepsaného vzorku celkem 150 automatů. K této iniciativě přidal i pravidelné každoroční vyhodnocování znaku nezahnutého ve vlastním referenčním vzorku, kterým je **přístupnost automatů**. Jeho klasifikace umístění automatů ve stupnici od 1 do 5 rozlišuje umístění od „přímo na zastávce

MHD nebo na místě viditelném z prostoru zastávky“ přes terminály železniční a autobusová nádraží a letiště, dále „veřejně přístupné prostory a objekty nacházející se v ustálených přístupových koridorech k zastávkám MHD“, stejné prostory, ale už spíše mimo tyto koridory až po „prostory a objekty sloužící pouze specifické, omezené kategorii klientů“. Za vše hovoří tabulka vývoje umístění automatů dle výše uvedených kritérií a celkového tzv. průměrného klasifikačního stupně.

Klasifikační	2000		2001		2002		2003		2004	
	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)
1	43	39,4	47	44,3	58	50,9	80	55,5	114	65,1
2	25	23,0	22	20,8	20	17,5	25	17,4	23	13,2
3	8	7,3	9	8,5	8	7,0	10	6,9	9	5,1
4	25	23,0	22	20,8	22	19,3	23	16,0	23	13,2
5	8	7,3	6	5,6	6	5,3	6	4,2	6	3,4
	109	100,0	106	100,0	114	100,0	144	100,0	175	100,0

Uvedené údaje potvrzují jednoznačný trend zvyšování počtu automatů s nejvyšším stupněm hodnocení z hlediska veřejné dostupnosti, tedy instalovaných přímo na zastávkách povrchové MHD nebo v jejich viditelné blízkosti. V roce 2004 poprvé za období sledování ukazatele nedošlo k instalaci automatů s horším klasifikačním stupněm veřejné dostupnosti než 1.

Lze-li tento vývoj, a nepochybně ano, nazvat jako **doplňkové účinky měření**, pak synergie vyšší funkčnosti (v letech 2003 a 2004 průměrná celoroční funkčnost vyšší než 85 %) a zlepšujícího se průměrného klasifikačního stupně automatů (z 2,36 v roce 2000 na 1,77 v roce 2004) přináší velký prospěch pro cestující MHD.

Pilot dále ve spolupráci se zmocněncem tohoto standardu zajišťují doplňkové hodnocení automatů dle dosahovaných ročních tržeb.

Roční tržby (v tis. Kč)	2000		2001		2002		2003		2004	
	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)	Počet automatů	Podíl (v %)
0 – 50	23	21,1	19	17,9	12	10,5	14	9,7	11	6,3
50 – 100	22	20,2	19	17,9	20	17,5	18	12,5	17	9,7
100 – 250	38	34,9	36	34,0	41	36,0	49	34,0	47	39,4
250 – 500	20	18,5	25	21,7	31	27,2	40	27,8	45	25,7
500 a více	6	5,5	9	8,5	10	8,8	23	16,0	33	18,9
	109	100,0	106	100,0	114	100,0	144	100,0	175	100,0

Současně s pravidelným meziročním nárůstem průměrného klasifikačního stupně situování automatů potvrzuje tabulka průběžný přesun stále většího počtu automatů do skupin s vyššími ročními tržbami. Snižuje se počet automatů s ročními tržbami do 50 tisíc Kč, respektive do 100 tisíc Kč, a k největším nárůstům došlo ve skupinách s tržbami 100 až 250 tisíc Kč a nad půl milionu Kč. Ve skupině neefektivnějších přístrojů již u 6 automatů roční tržby značně přesahují 1 milion Kč.

O tom, že standard funkčnosti jízdenkových automatů přináší velký doplňkový prospěch jak našim zákazníkům, tak i našemu podniku, svědčí závěrečná tabulka srovnávající procenta vyhovujících automatů a úrovně tržeb v jednotlivých letech.

	2000			
	I.Q.	II.Q.	III.Q.	IV.Q.
vyhovujících automatů (v %)	65	80,7	78,0	76,7
tržby z prodaných jízdenek (tisíc Kč)	16 500			
počet automatů	109			
	2001	2002	2003	2004
vyhovujících automatů (v %)	83,1	81,6	86,0	85,7
tržby z prodaných jízdenek (tisíc Kč)	22 770	23 370	34 140	48 840
počet automatů	106	114	144	175

Zvýšení průměrného příjmu o 84 % na automat za posledních 5 let je především v úzké souvislosti s tím, co se nazývá **lidským činitelem**.

V průběhu roku se velmi pozitivně projevilo zavedení nového standardu nazvaného „**Funkčnost bezbariérových zařízení ve stanicích metra**“. Týká se celkem 28 bezbariérových zařízení (výtahů a plošin) ve 23 stanicích metra z celkového počtu 53 stanic. Výsledky měření 76 % a 78 % vyhovujícího stavu zařízení v I. a II. čtvrtletí, 88 % a 87 % v III. a IV. roku 2004 svědčí o postupném zlepšování a přibližování se stanovené úrovni náročnosti 90 %. Hlavním problémem zůstává vandalismus.

Tyto výsledky jsou povzbuzivé vzhledem k úsilí a výdajům, které Dopravní podnik a hlavní město Praha věnují na zvyšování dostupnosti a přístupnosti MHD pro velkou část našich spoluobčanů se sníženou schopností pohybu. Jen v roce 2004 přibýlo v síti metra celkem 6 těchto nových zařízení v 6 stanicích. Jde o citlivou otázku a dobrá funkce zařízení je přímo povinností vůči této skupině našich zákazníků.

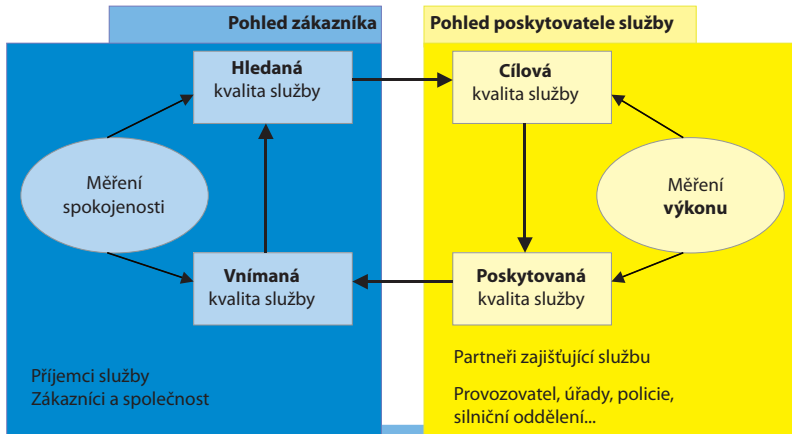
Program kvality služby a ČSN EN 13 816

V důsledku spolupráce Dopravního podniku a RATP a vzhledem ke skutečnosti, že „Démarche Qualité“ Dopravního podniku města Paříže se stal základem normy EN 13 816, je Program kvality služby Dopravního podniku od počátku plně založen na principech této oborové normy.

ČSN EN 13 816 „Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definic kvality služby, cíle a měření“ se stala českou normou v březnu 2003. Hlavním účelem této normy je podpořit zvyšování kvality ve veřejné dopravě a soustředit zájem na potřeby a očekávání zákazníků. Sektor veřejné dopravy jejím prostřednictvím disponuje výsadním nástrojem, umožňujícím – racionálním a na podstatu veřejné služby ve veřejné dopravě zaměřeným způsobem – naplňovat požadavky ISO 9001 : 2000 na neustálé zlepšování procesů na základě

objektivního měření a sledování spokojenosti zákazníka. Norma je založena na koncepci **cyklu kvality** a představuje jeho aplikační rámec založený na požadavcích a doporučeních. Tato pružnost umožňuje využívat normu pro všechny typy osobní veřejné dopravy.

- Půdorys managementu kvality nabízí dvě překrývající se smyčky:
 - **smyčku operačního managementu** týkající se realizace služby a opírající se o měření výkonu jako shody mezi poskytovanou a cílovou kvalitou;
 - **smyčku strategického managementu**, časově delší, opírající se o analýzu výsledků měření spokojenosti, jako odchylky mezi službou vnímanou a hledanou kvalitou.
- Středem managementu je podle normy zákazník: zjišťování „hledané kvality



Cyklus kvality dle EN 13 816

služby“ je výchozím bodem procesu a kritéria kvality jsou vybírána na základě očekávání zákazníků.

Kritéria kvality jsou vyjadřována/definována z pohledu zákazníka a jednotkou měření je zákazník: měření výkonu slouží k tomu, abychom mohli vyjádřit poskytovanou kvalitu služby procentem cestujících, kterým byla poskytnuta shodná služba (shodná s definovaným referenčním vzorkem služby) a – **naopak vůbec ne** – průměrnou úroveň kvality, kterou měli cestující k dispozici en bloc (prázdný autobusový spoj, který jede na lince za plným autobusem ničím nevylepší komfort cestujících přeplněného autobusu).

Hranice normy EN 13 816 : doplňkovost s normami ISO 9000

Norma ISO 9001 verze 2000 zdůrazňuje potřebu vzít v úvahu očekávání

- zákazníků a definovat měřitelné cíle, zaměřené na uspokojování těchto očekávání, a měřit výsledky ve vztahu k těmto cílům.
- Neříká, nicméně, jak to dělat.
- Norma EN 13 816 se svými požadavky a doporučeními se nabízí jako odpověď na tuto problematiku. Zaručuje, že očekávání zákazníků se berou v potaz, a že výsledky jsou vyjadřovány měřitelným způsobem.
- Odvoláváním se na normu EN 13 816 je program ISO cílen na zákazníka a usnadňuje měření účinnosti procesů. Norma EN 13 816 ukládá zavedení systému managementu kvality, který sám o sobě představuje proces. Navíc, dosahování úrovně náročnosti kritérií kvality a především nepřipouštění nepřijatelných situací odvisí od dobrého průběhu procesů produkce služby. Norma ISO 9001 se svým procesním přístupem a svými požadavky v oblasti řízení procesů, sledovatelnosti a řízení dokumentů je dobrým prostředkem pro zabezpečení udržitelnosti – trvanlivosti programu kvality služby.

Vztahy mezi normou ČSN EN 13 816 a normou ISO 9001



Dopravní podnik – člen Klubu CYQUAL

Dopravní podnik je jedním ze zakladatelů klubu CYQUAL, jehož členové si od roku 1999 v rámci jarních a podzimních zasedání vyměňují zkušenosti z vývoje programů kvality ve svých podnicích. Členy klubu jsou dopravní podniky z Berlína, Bruselu, Madridu, Paříže, Prahy a québeckého Lavalu.

Letošní jarní zasedání klubu se poprvé konalo v kanadském městě Laval, které je souměstím Montrealu. Ředitel dopravního podniku STL Laval pan Pierre Giard, i vedení Sdružení dopravních podniků Québecu využili této příležitosti k zorganizování jednodenního kolokvia na téma „Kvalita služby ve veřejné dopravě“.

V rámci kolokvia byl představen princip cyklu kvality a jeho aplikace v oblasti hromadné dopravy a norma EN 13 816. V rámci kulatých stolů na téma „Poznávání očekávání klienta“ a „Kvalita a management“ vystoupil zástupce pražského Dopravního podniku s příspěvkem o našem městě.

Další dva kulaté stoly byly věnovány tématům „Kvalita ve smlouvách“ o kontraktualizaci kvality služby a „Programy zlepšování kvality v quebeckých a kanadských dopravních podnicích“. V následné debatě vysokých představitelů quebecké veřejné dopravy o přínosu zavedení norem kvality služby v Québecu pro veřejnou dopravu vyslovila generální sekretářka Svazu veřejné městské dopravy Québecu, paní Monique Leveille, velmi pozitivní ocenění přednesených témat a vyjádřila rozhodnutí svazu jít jednoznačně touto cestou. Na následném setkání paní Leveille s předsedou klubu panem Bernardem Averousem byl vytyčen záměr úzké spolupráce quebeckého svazu a jeho členů (celkem 9 podniků MHD) s klubem CYQUAL.

Stručně o některých tématech v rámci kulatých stolů. Bernard Averous, prezident klubu CYQUAL a prezident Komise pro řízení dopravních podniků UITP v prezentaci o metodě cyklu kvality v preambulích uvedl, že *jde o proces od podniku zaměřeného na sebe k podniku zaměřeného na zákazníka. V kvalitě neexistuje záračný nástroj, pouze metody umožňující učinit pokrok tady a teď: nástroj + jeho využití = výsledek.*

Kvalita není luxus, je to dělat to, co se rozhodlo, že se bude dělat. Kultura služby přitom není tak přirozenou záležitostí, jde o změnu stanoviska. Služba je něco, co děláme pro někoho a zároveň mu tím poskytujeme výhodu.

K cílům a hraničním managementu založeného pouze na spokojenosti zákazníka uvedl, že naším strategickým cílem je lépe uspokojovat zákazníky. Měření spokojenosti ale není dostačující pro provozní management, je výrazem hodnocení v určitém, proměňujícím se referenčním rámci. Každý má svoji představu, co by se mělo dělat. Navíc nechceme vždy zákazníka uspokojovat za každou cenu.

Členové klubu CYQUAL s panem Beldié, prezidentem STL, panem Gauthier, generálním ředitelem Svazu montrealské dopravy a Pierrem Giardem, generálním ředitelem STL (druhý až čtvrtý zleva).

Je proto nezbytné „cílovou kvalitu služby“ určit, shodnout se na ní a společně ji uskutečňovat.

Svaz kanadské městské veřejné dopravy

Pan Philippe Bellon, technický ředitel ACTU – Svazu kanadské městské veřejné dopravy na kolokviu prezentoval situaci v kvalitě služby v autobusové dopravě v Kanadě. Hlavním posláním ACTU je propagovat hromadnou dopravu jako hlavní řešení městské mobility, zajišťovat její životaschopnost a pomáhat členům svazu úspěšně plnit jejich úlohu.



Členy svazu je stovka dopravců, 240 výrobních podniků a poradenských kanceláří, 15 vládních organizací, dále 50 připojených členů. Svaz vytvořil pracovní skupinu, která pod vedením Pierra Giarda v letech 2002–2003 hodnotila normy kvality služby. ACTU rovněž uskutečnila v březnu 2003 anketu na téma, jak je v Kanadě zajišťována kvalita služby. Hlavní otázky ankety vycházely z témat navržených normou EN 13 816 a zjišťovaly, jak nabídku služeb podniky měří.

Dotazník byl poslán 69 podnikům, 32 (46,4 %) na něj odpovědělo. Z nich 32 % mělo program kvality služeb, opírající se převážně o technické standardy jako obsazenost, přesnost, plnění grafikonu, četnost spojů apod. Téměř polovina z aktivních účastníků ankety (45,2 %) mělo oficiální standardy kvality služby schválené městskou radou či představenstvem podniku, mezi nimi přesnost, odpovědi na stížnosti a podněty, obsazenost vozidel, zdvořilost zaměstnanců, informování, čistotu vozidel, styl řízení, bezpečnost cestujících. 74,2 % podniků měří spokojenost a očekávání svých zákazníků pomocí anket s průměrnou frekvencí 1,39 roku. 69,6 % podniků realizuje i ankety mezi obyvateli, kteří veřejnou dopravu nepoužívají. V anketách jsou hodnoceny následující ukazatele:

Pierre Giard, generální ředitel STL (Société du Transport de Laval) s moderátorkou kolokvia.



• dodržování jízdních řádů, kvalita komunikace, zdvořilost a profesionalita, pohodlí ve vozidlech, četnost spojů, tarify, nabídka informací, jednoduchost přestupů, doba cesty, obsazenost, nabídka jízdenek, doba provozu, styl řízení, čistota zastávek a vozidel, bezpečnost, sociálně-demografický profil, účel cesty.

Jako metodu provádění ankety používalo 21,7 % podniků Internet (průměrně jednou za 9 měsíců), 56,5 % telefon (1x za rok), 73,9 % na palubě vozidel (1x za 2 roky). 52,5 % podniků se zaměřovalo na určité specifické skupiny ve společnosti. 29 % podniků, které odpověděly, přidělily kvalitě služby zdroje, 18,8 % mělo výbor pro kvalitu, z nichž všechny měly alespoň jednoho manažera kvality, dvě třetiny měly za člena zástupce zákazníků.

Více jak 90 % odpovídajících vyjádřilo zájem o výměnu informací o kvalitě služby.



Znát očekávání zákazníka

Znát očekávání zákazníka a jeho spokojenost je důležité i pro pražský Dopravní podnik. Při přípravě prezentace pro kulatý stůl lavalského kolokvia klubu CYQUAL se jasně ukázalo, že přes existenci řady anket zadaných v minulých letech různými externími společnostmi v tomto směru výrazně nejlépe strukturovaná a nejpřínosnější byla anketa organizovaná v roce 2002 studentem Dopravní fakulty Českého vysokého učení technického Jiřím Příkrylem v rámci jeho diplomové práce na téma „Průzkumy kvality dopravy“.

Po zevrubném hodnocení přínosu Programu kvality služby Dopravního podniku a normy EN 13 816 pan Příkryl v kapitole 5 „Možnosti aplikace průzkumů kvality služby“ uvádí:

Tato část diplomové práce bude věnována výhradně průzkumům spokojenosti zákazníka (CSS – Customer Satisfaction Survey), vzhledem k tomu, že na rozdíl od měření výkonu se sledování zákaznického uspokojení v ČR stále ještě neujalo. Veškeré průzkumy, které dopravní podniky provádějí, se zaměřují na různé dopravně-sociologické charakteristiky, na dopravní chování a potřeby zákazníků. Pokud je v nich obsažena otázka týkající se kvality služeb DP, pak má vždy jen obecnou formu, například: „Jak jste spokojen(a) s kvalitou služeb DP?“ nebo „Jaká je podle Vás kvalita služeb poskytovaných DP?“ a podobně. Ze získaných odpovědí, ať jsou jakékoli, není možné určit, které prvky služby splnily či nesplnily očekávání cestujících.

Tyto nedostatky odstraňuje právě CSS, jenž detailně hodnotí kvalitu služby prostřednictvím jednotlivých kritérií. Před samotným průběhem průzkumu je třeba stanovit, jak bude prováděn a jaké má obsahovat otázky.

Pan Příkryl se aktivně účastnil průzkumů spokojenosti cestujících s kvalitou služby ve třech městech ČR – Teplicích, Jablonci a Českých Budějovicích. Tyto průzkumy prováděla v rámci výzkumného grantu Fakulta dopravní ČVUT v letech 2000 a 2001. Bez zajímavosti nebylo ani jejich finanční zajištění. Protože se jednalo v podstatě o „pilotní projekt“ s nejasnými výsledky i přínosy pro dopravní podniky provozující v těchto městech MHD, financovaly se veškeré náklady ze zmíněného grantu a DP zajišťovaly jen ubytování ve vlastních objektech, propagaci a poskytnutí bezplatných jízdenek pro tazatele.

Sledováno bylo celkem 13 kritérií (14 v Jablonci nad Nisou) podle EN 13 816 s otázkami týkajícími se spokojenosti a důležitosti se čtyřmi stupni odpovědi od velmi spokojen/velmi důležité až po zcela nespokojen/zcela nedůležité. Celkem bylo tážáno minimálně 500 cestujících v průběhu jejich cesty.

Velmi pozitivně reagoval podnik ČSAD Jablonec nad Nisou, který nedlouho po provedení prvního průzkumu projevil zájem o jeho opakování s tím, že by zajistil financování zcela ze svých zdrojů, aby si ověřil, jak opatření přijatá v reakci na výsledky prvního průzkumu byla cestujícími přijata a zda přispěla ke zvýšení jejich spokojenosti.

CSS umožňuje prezentovat získané výsledky v přehledné grafické podobě pomocí tzv. SWOT analýzy. Tato metoda se používá v systémové analýze a hodnotí se při ní silné (S – strengths) a slabé (W – weaknesses) stránky systémů a dále jejich příležitosti (O – opportunities) a hrozby (T – threats). Jednu z modifikací této metody představuje graf (někdy označovaný za tzv. matici relevantního jednání), v němž se na osu „x“ vynáší míra důležitosti a na osu „y“ míra spokojenosti pro každé hodnocené kritérium. Rozdělením tohoto grafu na čtyři stejné kvadranty vzniknou čtyři skupiny možného umístění, a z toho vyplývající hodnocení každého kritéria.

spokojenost	vysoká	Samozřejmosti a „služby navíc“	„Jen tak dál!“
	nízká	Tolerované nedostatky	„Nutno jednat!“
		nízká	vysoká
		důležitost	

CSS provedený mezi studenty Fakulty dopravní ČVUT pro Prahu

Již z výše uvedených důvodů, i vzhledem k faktu, že další důležitý zdroj umožňující poznávat očekávání zákazníka, kterým jsou reakce na odpovědi a stížnosti, je řízen Vládní vyhláškou č. 150 z roku 1958, byla tato anketa pro pražský Dopravní podnik velmi důležitá. Její výsledky k nám stále promlouvají, jak se s mými milými kolegy, které mi moji prezentaci pro Québec pomáhaly sestavit, pokusíme představit vám, věrným čtenářům.

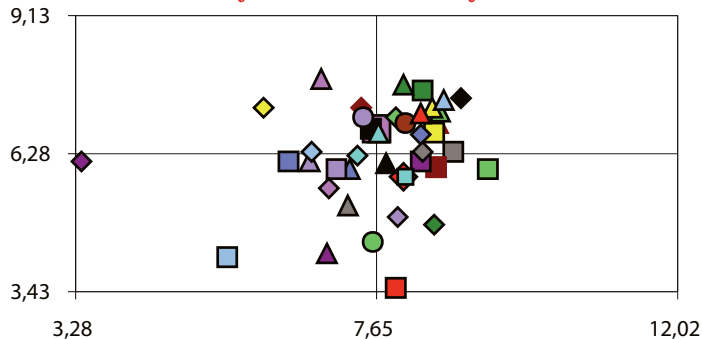
Průzkum, jehož cílem bylo zjistit spokojenost studentů se stavem kvality poskytované v systému PID a určit důležitost (míru významnosti), jakou studenti jednotlivým kritériím kvality přisuzují, uskutečnil pan Příkryl v rámci své diplomové práce počátkem roku 2002.

Z množství kritérií uváděných normou EN 13 816 bylo do dotazníku pro tento průzkum vybráno 42 kritérií, pokrývajících všech 8 jejich kategorií. Hodnocení prováděli studenti větší stupnici 0 až 10, kde 0 představuje naprostou nespokojenost (nedůležitost) a 10 velkou spokojenost (důležitost).

Průzkumu se zúčastnilo celkem 94 respondentů – studentů IV. až VI. ročníku Fakulty dopravní ČVUT. Jako druhý krok hodnocení byly pro všech 42 hodnocených kritérií vypočteny **hodnoty průměrné spokojenosti = 6,28 a průměrné důležitosti = 7,65**.

Ve SWOT analýze vztyčením nových os v těchto bodech došlo k novému rozdělení grafu, a tím k identifikaci kritérií s nadprůměrnou/podprůměrnou spokojeností a důležitostí.

SWOT analýza CSS mezi studenty FD ČVUT

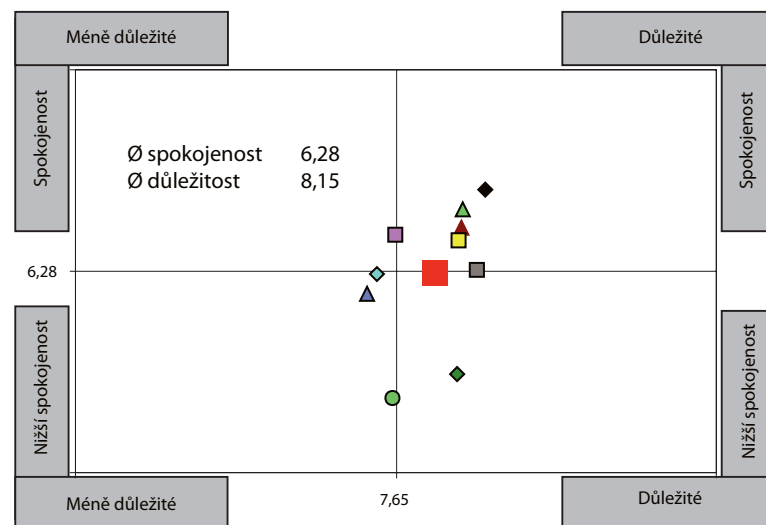


Tímto malým, ale geniálním tahem se tak výsledky ocitly „pod drobnohledem“ a je z nich možné jasně určit, se kterými aspekty služby jsou cestující nadprůměrně spokojeni a naopak, které prvky služby u nich vyvolaly spokojenost průměrnou či zcela podprůměrnou.

Pro prezentaci pak už stačilo si s jednotlivými kritérii pohlížet, zařadit je ke každé z 8 kategorií a podívat se, jak dopadly naše standardy měřené v rámci Programu kvality služby.

Kritéria ankety jsou uvedena v pravé části tabulek, v levé části jsou pak přiřazena kritéria třem úrovním dle ČSN EN 13 816.

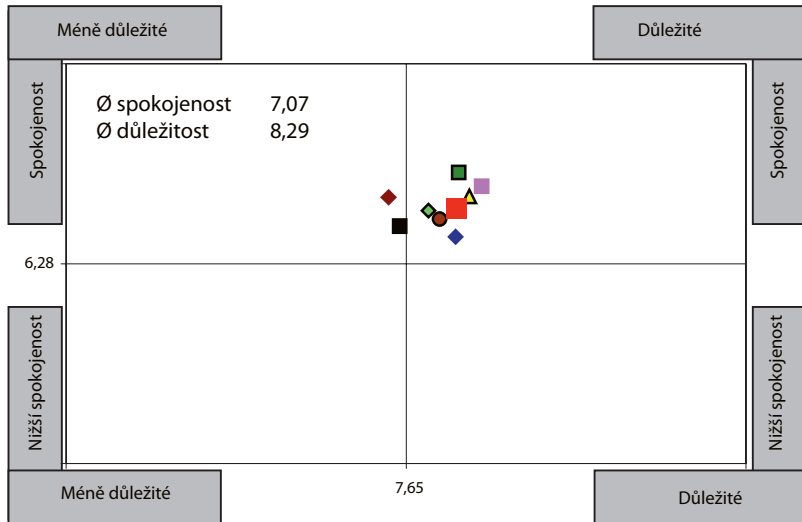
Dostupnost (nabídka služby)



Kritéria dle EN 13 816			Kritéria dle ankety		S	D
Ú1	Ú2	Ú3				
1.			Dostupnost	Dostupnost – průměrné hodnocení	6,28	8,15
	1.2	Síť	◆	Síť PID a pokrytí území Prahy hromadnou dopravou	7,44	8,86
	1.1	Druh dopravy	■	Dopravní prostředky PID	6,79	7,60
		1.3.1 provozní doba	▲	Provozní doba systému PID	6,90	8,55
		1.3.2 četnost	■	Frekvence spojů	6,72	8,50
		1.3.3 faktor obsazenosti vozidla	◆	Obsazenost spojů	4,82	8,48
	1.5	Spolehlivost	▲	Spolehlivost HD (přesnost, dodržování JŘ)	7,15	8,56
	1.4	Vhodnost	●	Vhodnost systému PID pro zdravotně postižené	4,48	7,60
	1.4	Vhodnost	◆	Vhodnost systému PID pro děti	6,24	7,38
	1.4	Vhodnost	▲	Vhodnost systému pro starší občany	5,96	7,25
		1.2.2 Nutnost přestupů	■	Vnitřní propojení (přestupní vazby mezi subsystémy PID)	6,30	8,75

Jakémukoli pojmu kvality předchází vlastní nabídka služby. Průměr všech kritérií ankety, znázorněný velkým červeným čtverečkem, napovídá jednak o celkové průměrné spokojenosti (řada kritérií je zde hodnocena nadprůměrně) a nadprůměrné důležitosti přisuzované studenty nabídky PIDu. Ta je základním předpokladem pro úspěšný program kvality služby.

Informování

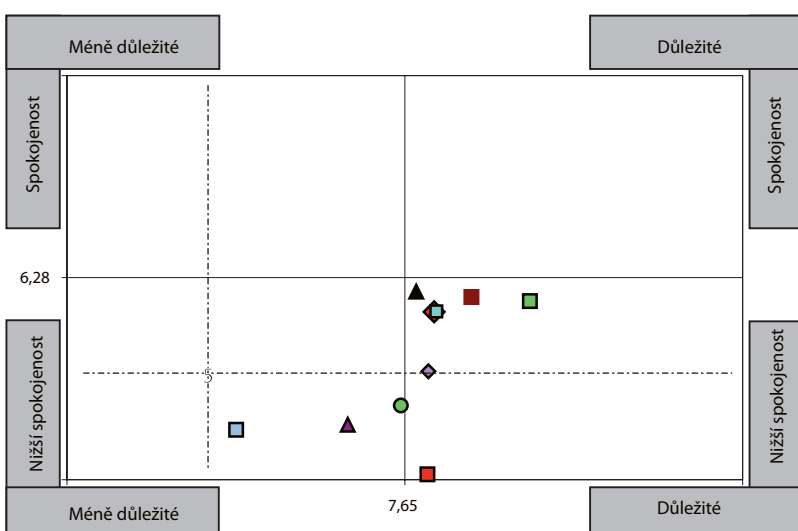


Kritéria dle EN 13 816			Kritéria dle anketý	
Ú1	Ú2	Ú3		
3.		Informace	■	Informace – průměrné hodnocení
	3.1	Informace obecné	■	Dostupnost obecných informací o PID
	3.1	Informace obecné	◆	Srozumitelnost obecných informací o PID
	3.2	Informace o cestě normální podmínky	▲	Dostupnost dopravních informací
	3.2	Informace o cestě normální podmínky	■	Srozumitelnost dopravních informací
		3.2.6 o jízdném	◆	Dostupnost tarifních a přepravních informací
		3.2.6 o jízdném	●	Srozumitelnost tarifních a přepravních informací
3.		Informace	◆	Přesnost a včasnost informací o PID
	3.2	Informace o cestě normální podmínky	■	Informace o cestě normální podmínky

Všechna kritéria standardu informování jsou hodnocena s nadprůměrnou spokojeností a téměř všechna též považována za důležitá. Průměr kritérií – velký červený čtvereček – je plně v kvadrantu. „Jen tak dál!“

Nabídka služby v PID je tedy velmi dobře hodnocena. Stejně tak standard **Informování** je průměrně hodnocen 7,07 spokojenost a 8,29 důležitost. Standard **Přesnost** je hodnocen ještě lépe: 7,15/8,56. Standard **Přijetí/péče o zákazníka** dosáhl nadprůměrné spokojenosti 6,70 a jeho průměrná hodnota z celkem čtyř kritérií je jen mírně pod průměrem důležitosti: 7,48.

Kvadrant „Nutno jednat!“ Problematická témata



	Kritéria dle EN 13 816			Kritéria dle anketý		
	Ú1	Ú2	Ú3	S	D	
Podprůměrná spokojenost	5.5		Možnosti nákupu jízdenek	◆	Systém předprodeje jízdních dokladů	5,80 8,03
			5.3.1 dostupnost	■	Chování personálu	5,81 8,06
			5.3.2 obchodní přístup			
			5.5.1 flexibilita	■	Cenová politika	5,95 9,27
			5.5.2 zlevněné tarify			
			5.5.3 přímý prodej jízdenek			
Velmi nízká spokojenost	3.3		Informace o cestě abnormální podmínky	■	Informovanost o abnormálních podmínkách	6,01 8,55
			5.3.3 dovednosti	▲	Znalosti personálu	6,08 7,80
	7.1		Ochrana před trestnou činností	■	Ochrana před trestnou činností	3,51 7,94
	2.		Přístupnost			
	2.1		Externí návaznost			
		2.1.2	na cyklisty	■	Přístupnost systému PID pro cyklisty	4,14 5,47
	6.5	Doplňková zařízení	▲	Doplňující zařízení (toalety, umývárna ...)	4,20 6,91	
	1.4	Vhodnost	●	Vhodnost systému PID pro zdravotně postižené	4,48 7,60	
	6.3	Jízdní komfort				
		6.3.3 vnější faktory	◆	Preference hromadné dopravy před IAD	4,96 7,96	

Červeně jsou vyznačena tři kritéria s více než průměrnou důležitostí, avšak s velmi nízkou spokojeností!

O kvadrantu SWOT analýzy vybízející k aktivitě nechme promluvit autora průzkumu:

Do skupiny zasluhující největší pozornost, tj. „Nutno jednat!“, se již po prvním kroku vyhodnocování dostala kritéria: ochrana před trestnou činností, přístupnost systému PID pro cyklisty, doplňující zařízení, vhodnost systému PID pro zdravotně postižené, obsazenost spojů a preference veřejné hromadné dopravy (VHD) před IAD. Po druhém kroku k nim přibyla ještě kritéria: systém předprodeje jízdních dokladů, chování personálu, cenová politika (nejvyšší důležitost ze všech kritérií), informovanost o abnormálních podmínkách, znalosti personálu a doba cesty.

Za problematické oblasti lze tedy jednoznačně považovat:

● **Bezpečnost** ve smyslu **ochrany cestujících před trestnou činností**: tento prvek zdánlivě s vlastní službou příliš nesouvisí, ovšem pocit bezpečí, který cestující zažívají/nezžívají při čekání na zastávkách, i při vlastní přepravě, hraje velkou roli. Nespokojenost vyplývá ze značně vysoké obecné kriminality, jež negativně působí i na proces poskytování služby VHD. Možná zlepšení lze dosáhnout například vyšším využíváním kamerových systémů, důkladným osvětlením zastávek, častější přítomností policejních hlídek a podobně. Právě bezpečnost je možné použít jako příklad toho, proč se na pravé straně cyklu kvality nenachází sám dopravce, nýbrž i další subjekty ovlivňující nepřímo kvalitu poskytované služby – mimo jiné také policie.

● **Preference VHD před IAD**: Preference tramvajů světelným signalizačním zařízením je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. Počáteční slibný růst počtu křižovatek umožňujících preferenci se v roce 2000 výrazně zpomalil. Ke konci roku 2001 dosáhl počet křižovatek řízených SSZ umožňujícím preferenci tramvajů 60 míst, tj. 31 % z celkového počtu křižovatek na tramvajové síti. Z toho byla na 26 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry naprogramována preference absolutní, na ostatních místech jen preference podmíněná.

Zavádění preference je především otázkou dopravně politickou, a tak záleží hlavně na vůli a rozhodování komunálních politiků a příslušných úředníků, zda dodrží svá předsevzetí o podpoře preference MHD. V tom případě budou úseky a křižovatky s preferencí dále přibývat, zvýší se plynulost provozu tramvajů a autobusů, cestovní rychlost, pravidelnost dopravy, a tím pádem selepší i kvalita MHD. V opačném případě bude MHD nadále vydána napospas automobilům – z toho pak vyplyne její stagnující kvalita a nízká atraktivita.

● **Přístupnost systému PID pro cyklisty** je hodnocena druhou nejnižší spokojeností (za čímž se patrně skrývá umožnění přepravy jízdních kol jen v metru) a zároveň druhou nejnižší důležitostí (což souvisí i s tím, že na území hl. m. Prahy není rozvoj používání jízdních kol příliš podporován).

● **Vhodnost systému PID pro zdravotně postižené**: zde, jak je vidět, nehodnotili studenti kritérium ze svého pohledu, ale spíše z celospolečenského hlediska, a je třeba jim dát za pravdu, protože nejrychlejší dopravní systém – metro – je pro zdravotně postižené cestující téměř nedostupný (zejména ražené stanice v centru města). Na druhé straně je však nutné ocenit snahu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, který zpřístupňuje stanice metra, kde je to jen trochu možné, zdravotně postiženým, například instalací pohyblivých plošin pro vozíčkáře a dobudováním nebo rekonstrukcemi výtahů. Pokračuje také obměna vozového parku nízkopodlažními autobusy, naopak tramvaje jsou pro zvlášť tělesně postižené stále nepřístupné.

Co k diplomové práci pana Příkryla dodat? Vyslovit nadprůměrnou spokojenost s jeho prací a přání inspirovat se příkladem ČSAD MHD Jablonec nad Nisou. V bývalém hlavním městě světové bižuterie museli vždy sázet na kvalitu svého produktu a jeho rozumnou cenu.

Montreal a jeho veřejná doprava

Montreal, město (www.ville.montreal.qc.ca) v průvodcích označované třemi hvězdičkami, je situováno na největším z ostrovů souostroví Hochelaga, na dolním toku majestátní řeky Sv. Vavřince. Montreal je po torontské druhou největší kanadskou aglomerací a slouží jako významné finanční a obchodní centrum, současně též důležité centrum průmyslově-přístavní na dlouhé cestě spojující Velká jezera s oceánem.



Lambert Clossé a jeho věrný Pilot střeží pevnost před Irokézy. I dnešní obyvatelé Montrealu pozorují bedlivě okolní svět.

Montreal je největším městem kanadské provincie Québec, druhé neobydlenější po Ontariu (11,874 milionů a 7,410 milionů), téměř třikrát větší než Francie s rozlohou 1 540 680 km². Obrovské rozměry této východokanadské provincie dokresluje vzdálenost 1 500 km z východu na západ a 2 000 km z jihu na sever a umožňují koexistenci nejrůznějších forem klimatu a velmi charakteristické fauny a flóry. Původní obyvatelstvo, tvořící asi 1 % celkové populace, představují Indiáni dělící se do devíti národů, z nichž známí Mohawkové a Huroni hovoří irokézštinou, jednou ze dvou největších severoamerických indián-

Symbióza Starého světa a severoamerické modernity.



ských jazykových rodin a dále Eskymáci, kterých je kolem 8 300.

Vedle tradičního obchodu s kožešinami, průmyslu dřeva, rybolovu a těžby nerostného bohatství dováží Québec naftu a přírodní plyn, ale energii získává též z obrovských zdrojů hydroelektrárenského průmyslu do té míry, že jeho export elektřiny do USA a ostatních kanadských provincií představuje 14 % světové produkce.

Montreal je druhým největším frankofonním městem po Paříži. Jeho anglofonní obyvatelstvo, sídlící převážně v západní části ostrova, je aktivní ve světě obchodu, ve kterém si angličtina plně uchovává svoji důležitost. Montreal je tak jediným velkým městem Kanady, ve kterém se spojují dvě komunity, které historie dlouho stavěla jednu proti druhé. Tato koexistence je zdrojem kulturní rozmanitosti města, ve kterém se mísí unikátním způsobem vlivy Starého světa a severoamerické modernity.

Město je známé svými radikálně se měnícími teplotami jednotlivých ročních období. Díky „městu pod městem“ se ale obyvatelé mohou pěšky pohybovat po značné části centra města, aniž by byli vystavováni drsnostem klimatu. Kryté pěší podzemní město začalo vznikat od roku 1960 a jeho dnešní síť se vyznačuje prostornými, velmi dobře osvětlenými chodbami, umožňujícími přístup do velkých hotelů, hlavních administrativních budov, velkých obchodních domů, stovek butiků, četných restaurací, kin, dvou železnicích a hlavních autobusového nádraží. Vede též k důležitému kulturnímu centru na náměstí Umění a ke dvěma velkým výstavním galeriím.



Přestupní stanice Berri – UQAM: též křižovatka pěší dopravy podzemního města, místo k setkávání.

STM – Dopravní podnik Montrealu

Dopravní podnik Montrealu – La Société de transport de Montreal (STM) zajišťuje veřejnou dopravu na území města. Síť veřejné dopravy STM tvoří čtyři linky metra v délce 64 km se 65 stanicemi, 120 celodenních autobusových linek včetně dalších 45 doplňkových pro špičkové ranní či odpolední období dne a 20 nočních autobusových linek.

Metro

Metro bylo uvedeno do provozu v roce 1966, právě včas pro slavné Expo 1967. Většinou jsou stanice a tunely nízké pod povrchem, pod Sv. Vavřincem však tunely jdou v hloubce 55 m. Aby se metro vyhnulo uniformitě, každá stanice byla navrhována jiným architektem. Každá z nich je navržena ve vazbě na okolí stanice a oživena uměleckými díly. Hlavní charakteristikou všech stanic montrealského metra je, že jsou koncipovány jako jakési prodloužení uličního prostoru. Cestující může v podzemí najít jakousi městskou křižovatku, na rozdíl od řady jiných met, která jsou synonymem dlouhých chodeb vedoucích k nástupišťům. Mezi nejpozoruhodnější patří přestupní stanice mezi zelenou a oranžovou linkou Berri-UQAM, Champs de Mars, Mc Gill, Place des Arts a Pius IX. Vozy metra jezdí na pneumatikách.



Montreal je v každém směru multikulturním městem, ve kterém se setkáte se spoustou ctenářů.

Městské autobusy

Významnou předností autobusové dopravy je existence 98 linek přístupných vozíčkářům. Dále podnik disponuje 90 minibusy tzv. „přizpůsobené dopravy“ pro všechny osoby se sníženou mobilitou.

K plánování svých cest mohou cestující použít informační systémy Infobus, Planibus a Autobus. Nejkomplexnějším zdrojem všech informací o veřejné montrealské dopravě jsou internetové stránky STM: www.stm.info, které denně využívá přes 25 tisíc návštěvníků.

Infobus: je instalován na více než 3 000 zastávkách z celkového počtu 8 500 zastávek a ve všech stanicích metra. Infobus je klasická skříňka s jízdními řády všech linek v dané zastávce, schématem linky a seznamem zajímavých bodů na trase linky.

Planibus: jde o skládačky s jízdním řádem a údaji o vedení linky, se specifickými kódy zastávek, sloužícími k lepšímu plánování cest. Jsou vydávány v lednu, březnu, červnu a srpnu, kdy dochází ke změnám platnosti jízdních řádů. Jsou k dispozici na webových stránkách, dále jsou distribuovány v autobusech týden před změnou jízdního řádu a týden po vstoupení platnosti nového jízdního řádu. Získat je lze i ve staništích – lóžích stanic metra a ve středisku služeb zákazníkům ve stanici Berri-UQAM až do vyčerpání zásob.

Autobus: je to automatizovaný telefonní systém přístupný 24 hodin, kde vytočením čísla Autobusu (288-6287) a pomocí kódu zastávky může tazatel obdržet informace o jízdních řádech všech linek v zastávce, včetně jízdních řádů na sedm následujících dnů.

STM ve svých informačních materiálech upozorňuje na opatření, která mají přispívat k větší bezpečnosti jeho zákazníků:

Mezi dvěma autobusovými zastávkami

Služba s tímto názvem je součástí programu nabízeného ženám, které cestují večer a v noci samy a které by chtěly vystoupit z autobusu z bezpečnostních důvodů jinde než v zastávce. Tento program zahrnuje všechny autobusové linky včetně nočních, počínaje od 19.30 hodin v měsících září až duben a od 21 hodin od května do srpna. Ženy mohou řidiče o tuto službu požádat minimálně o jednu zastávku předem. Pokud řidič uzná, že na požadovaném místě může bezpečně zastavit, udělá to a umožní žadatelce vystoupit předními dveřmi.

Asistence v metru

I když montrealské metro patří k nejbezpečnějším metrům na světě, jsou pro každý případ cestujícím k dispozici asistenční body označené bílou dlaní v modrém kulatém poli, umístěné na nástupišťích a ve vozidlech. Asistenční body na nástupišťích jsou vybaveny telefonem s přímým napojením na dispečink řízení metra, rukojetí pro přerušení napájení souprav pro případ pádu osoby do kolejí a hasicím přístrojem. Uvnitř vozidel cestující najde interfon pro komunikaci se strojvůdcem soupravy a držadlo záchranné brzdy.



Bezpečnost v metru a Info Crime linka: „Hledá se tato osoba, která páchala ozbrojené krádeže ve stanicích metra. Máte-li o této osobě informace, kontaktujte info-crime. Nemusíte sdělovat svoji totožnost. Děkujeme za vaši spolupráci.“

Tarifní systém

Jízdenky lze zakoupit v prodejních stanovištích na hranici placeného prostoru ve všech stanicích metra a u zhruba 600 smluvních prodejců.

Tarif platný od 1. ledna 2004

	Plný tarif (S)	Redukovaný tarif (S)
jízdenky pro jednu cestu	2,50	1,25
karnet 6 jízdének	11,-	5,50
CAM týdenní	18,-	9,50
CAM měsíční	59,-	31,-
turistická karta na 1 den	8,-	
turistická karta třídní	16,-	

Při placení v hotovosti jsou drobné vráceny pouze ve stanicích metra, jízdenky v autobuse lze zakoupit pouze výměnou za přesný obnos v ceně jízdenky. CAM – Carte Autobus Metro jsou předplatní jízdenky na metro a autobus platné pro celou síť STM. Snížený tarif je k dispozici cestujícím nad 65 let, mládeži mezi 12 a 18 lety a studentům od 18 do 25 let.

Specialitou montrealského tarifu je tzv. „přestupní lístek“ – jízdenka poskytovaná cestujícím s jízdenkou na jednu cestu. Umožňuje použít více jak jedno vozidlo STM (vůz metra či autobus) při jedné cestě, přičemž neumožňuje ani jízdu tam a zpět ani mo-



Montreal a Praha.

mentální přerušení cesty. Platí 90 minut od momentu jejího vydání a čas udaný na jízdence označuje konec platnosti jízdenky. Cestující může přestupní lístek obdržet od řidiče autobusu nebo mu ji vydá jeden z automatů umístěných v blízkosti stanovišť prodejců ve stanicích metra.

Montrealská aglomerace je dále obsluhována 5 linkami předměstských vlaků Agentury metropolitní dopravy (AMT).

Taxi součástí MHD

Pro „užší profil“ sítě veřejné dopravy disponuje STM pěti linkami tzv. „hromadné taxi dopravy“. Cena jízdného zde odpovídá běžným tarifům STM. Jako příklad uveďme linku 290 TC ze Sainte-Marie, která zajišťuje spojení ode dveří ke dveřím s vlakem a konečnou zastávkou minibusu č. 251 v Sainte Anne de Bellevue. V praxi to funguje tak, že v době ranní špičky, po předběžné telefonické rezervaci minimálně 1 hodinu před odjezdem, odveze taxi zákazníka z jeho bydliště na železniční nádraží ve Sv. Anně na Krásné vyhlídce, kde může přestoupit na vlak či minibus. V mapě sítě MHD jsou linky hromadné taxi dopravy vyznačeny fialovými čarami a jsou v provozu od pondělí do pátku.

Preference autobusové dopravy

Dlouhé úseky uličního a silničního systému města a regionu jsou vybaveny vyhrazenými jízdními pruhy pro autobusy. Celkem existuje 27 metropolitních a 6 městských vyhrazených pruhů. Pruhy jsou vyznačeny protaženými žlutými kosočtverci jak na vozovce, tak na svislých značkách. Na těchto tabulkách jsou dále uvedeny dny a období dne (Po – Pá od 6.30 do 9.30 hodin a 15.30 do 18.30 hodin), kdy je pruh vyhrazen a to autobusům, vozidlům taxi a automobilům s více osobami. Automobilistům je zakázáno jezdit, zastavit či parkovat ve vyhrazeném pruhu pod pokutou, která může jít až do 200 \$. Pokuty nehrozí pouze automobilistům: pěší a cyklisti, pokud nerespektují zákon, ji mohou dostat také.

V době konání zasedání klubu CYQUAL byla zahájena již 7. propagační kampaň, která má za cíl na tuto citlivou problematiku upozorňovat všechny účastníky silničního provozu. Kampaň se odehrávala od 25. května do 16. června a bude pokračovat opět na podzim mezi 26. zářím a 21. říjnem 2005. Organizuje ji AMT – Agence metropolitaine de transport se svými partnery, kterými jsou STM, Québecká gendarmerie, Městská policie měst Montrealu, Lavalu a Longueuil a odbor zodpovídající za parkování na montrealské radnici.

Montreal – město cyklistů

Možná je to multikulturní charakter města, který z Montrealu dělá „nejlepší cyklistické město Ameriky“ podle amerického časopisu Bicycling. V Montrealské aglomeraci žije zhruba 47 % veškerého obyvatelstva Québecu. Zatímco anglofonní komunita od 2. světové války stále klesá, 80 % obyvatel aglomerace se hlásí k francouzskému původu. Na počátku 20. století

Metro – bezplatný deník: recyklujte mne!



přiliv Italů a obyvatel východní Evropy, po 2. světové válce imigrantů ze Středomoří, v 70. letech velký kontingent příšlý z jihovýchodní Asie, v 80. letech následovaný silnou imigrací latinsko-americkou (především chilskou), v poslední době opět silnou asijskou vlnou dodávají Montrealu kosmopolitní povahu.

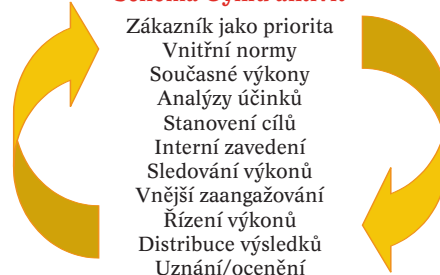
V týdnu od 28. května do 5. června organizovalo město „Féria du vélo Montréal“ – Montrealský svátek jízdního kola, zahrnující výlety denní i noční pro velké i malé spojené s rekreačními a kulturními aktivitami. Vedle Ceny Montrealu se jela Noční Tour – 20km vyjížďka od 21.30 hodin a 5. června 21. ročník Ostrovní Tour, která je uznávána jako největší cyklistický sraz světa.

Program kvality služby STM

Montrealský dopravní podnik je jedním z členů ACTU s programem kvality služby. Cílem STM je být uznán jako veřejný podnik hlásící se k závazku kvality služby. Program je v této vízi dynamickým nástrojem sledování a nepřetržitého zlepšování služeb STM, přispívajícím k viditelnosti kvality služby s pozitivním dopadem na vnímání a spokojenost zákazníků.

Podnikový výbor pro kvalitu vychází z normy EN 13 816 a navrhl rozvoj programu po etapách v horizontu tří let.

Schéma Cyklu aktivit



- Zákazník jako priorita
- Vnitřní normy
- Současné výkony
- Analýzy účinků
- Stanovení cílů
- Interní zavedení
- Sledování výkonů
- Vnější zaangažování
- Řízení výkonů
- Distribuce výsledků
- Uznání/ocenění

Etapa programu kvality na rok 2005 zahrnuje standardy přesnosti autobusů, pravidelnosti metra, chování zaměstnanců, obecné a specifické informace o nabídce služby, písemné informace v situaci plánovaných výluk na zastávkách autobusů, podnikové informování na dálku (telefonické střediska a internetové stránky). Práce realizované v STM v roce 2005 na programu kvality odpovídají prakticky našim zkušenostem z postupu prací na přípravě našeho programu v roce 1997. Počáteční fáze, kterou pražský Dopravní podnik začínal multikriteriální analýzou, však v STM zahrnuje i anketu očekávání zákazníků, ale i očekávání zaměstnanců podniku, anketu s cílem potvrdit zvolený program zákazníky a benchmarking.

V programu etap dalšího rozvoje pro léta 2006 a 2007 jsou zahrnuty další standardy: čistota vozidel metra a autobusů, čistota stanic a přestupních uzlů, odpovědi na reklamace a podněty, bezpečnost řízení vozidla, spolehlivost autobusového provozu, spolehlivost ramp pro vozíčkáře, spolehlivost eskalátorů, obsazenost vozidel, doprava přízpůsobená cestujícím se sníženou schopností pohybu (2006) a signalizace ve stanicích metra, informace během výluk v metru, přepravní kontrola, funkčnost turniketů a validačních mechanismů, funkčnost prodejních automatů, spolehlivost magnetických karet, označení prodejních míst ve stanicích, informování v SDI, informování při výlukách v reálném čase v autobusech, informování v reálném čase ve stanicích metra (2007).

Ve své přednášce paní Isabelle Trottier, vedoucí odboru marketingu a vztahů se zákazníky STM, označila následující body jako hlavní otázky spojené s dalším rozvojem Programu kvality služby:

- Nastavení Programu kvality služby v rámci podniku
 - cíle programu
 - nastavení měření výkonů
- Řízení změny
 - podpora nejvyššího vedení podniku
 - podpora řídicích složek
 - přisvojení si prostředků a vzetí výsledků za své zaměstnanci
- Program měření výkonu
 - četnost měření, reprezentativita výsledků (odpovídání skutečnosti/objektivnost)
- Strategie vnější a vnitřní komunikace





Stanice Mc Gill: blokováni dveří = zpoždění = nezákonný čin.

Závěrem

19

Přes stručný záběr na uplynulé sedmileté období, ukazující zřejmý potenciál Programu kvality služby a normy ČSN EN 13 816, si nelze neklást o budoucnosti programu řadu otázek.

Zkušenost z půlročního průběhu subprojektu D8 – Systém řízení kvality ukazuje, že při „vytváření prostředí a organizačního rámce pro zavedení, chod a rozvoj integrovaného systému kvality v Dopravním podniku“ a ve stínu balíku norem ISO 9001, ISO

Dvě vlajky, jedna velká země...



9014, OHSAS 18001, BS 7799-2, EFQM a EN 13 816 se může zdát axiom pana Avereuse, „V kvalitě neexistuje zázračný nástroj, pouze metody jak učinit pokrok tady a teď: nástroj + jeho využití = výsledek“ jako příliš přímočarý nebo málo ambiciózní.

Podobné úvahy jako „Posledním krokem dlouhodobého záměru Dopravního podniku v oblasti kvality je dosažení certifikace dle ČSN EN ISO 9001 : 2001 (dále jen ISO 9001). Tato norma je proto nejvýznamnější z výše uvedených norem, má v budovaném integrovaném systému řízení kvality (IQMS) klíčovou „zastřešující roli“, a bude proto při svém uplatnění v rámci celého IQMS v Dopravním podniku, dle současné úrovně znalostí, představovat hrubým odhadem 70 % jeho objemu, respektive významnosti, ostatní 4 normy zbytek“ jsou však hrubým nepochopením

úlohy Programu kvality služby i ČSN EN 13 816. Program kvality a jeho standardy nejsou pouhou „metrikou“ sloužící ISO 9001 a vůbec by mu nepomohly „spousty vyškolených externích auditorů, běhajících po Praze“.

Program kvality služby se potřebuje opřít o dosažené výsledky a o svůj „lidský čítník“, tj. všechny zaměstnance podniku, kteří ho vezmou za svůj, a do nejbližší budoucna by se měl stát základním prvkem procesu zlepšování kvality. K tomu by potřeboval podobný plán, jaký představil pro období 2005 až 2007 STM.

Zkusme se na to zeptat našich zákazníků.

Autorem materiálů na stranách 1 a 13 až 20 je Ing. Zdeněk Došek, předseda redakční rady DP-KONTAKTu, zmocněnec pro zahraniční vztahy, generální zmocněnec pro Program kvality služby, zástupce ve Výboru pro Evropskou unii UITP a člen pracovní skupiny UITP pro kvalitu.

Představenstvo projednalo

Členové představenstva se od minulé informace sešli na celkem 3 zasedáních, a to 23. května, 13. a 27. června. Kromě majetkoprávních záležitostí patří mezi nejvýznamnější projednávané body:

Zpráva o hospodaření za 1. čtvrtletí 2005. Obchodně ekonomický ředitel ing. Pomazal uvedl, že propad rozpočtu za 1. čtvrtletí dosahuje i přes přijetí úsporných opatření výše přibližně 112 milionů Kč, z čehož plyne, že avizovaný roční propad ve výši 400 milionů Kč je bohužel skutečností. Současně informoval, že pozitivní ekonomický přínos úsporných opatření je patrný i z porovnání kalkulací nákladů na 1 vozokm v jednotlivých druzích dopravy oproti roku 2004.

Finanční řízení roku 2005. Ing. Pomazal zrekapituloval výchozí situaci roku 2005, kdy byla zahájena jednání o rozpisu rozpočtu roku 2005 se snížením dotace ve výši přibližně 303 milionů Kč. Vedle toho došlo k nárůstu zejména mandatorních nákladových položek, čímž celkový deficit rozpočtu dosáhl objemu přibližně 855 milionů Kč. Rozpis rozpočtu byl proveden tak, že předpokládá vnitřní úspory DP ve výši přibližně 550 milionů Kč. Ing. Pomazal přesto upozornil, že realizace některých úsporných opatření je velice obtížná a okomentoval předložený rozpis chybějících zdrojů dle jednotlivých jednotek.

Přemístění Pražské strojírny, a. s. Členové představenstva přijali v souvislosti s výstavbou komunikace Pobřežní III – 2. etapa a nutností vyklidit stávající areál

do dubna 2006 usnesení o prodeji stávajícího areálu „Rustonky“ hl. m. Praze a koupi areálu ve Víněři.

Informace o zahájení optimalizační fáze Transformačního projektu. Ředitel Transformačního projektu ing. Špitzer předložil materiál, který stanovuje pravidla hodnocení pro vedoucí na různých úrovních podniku, a to na základě strategického finančního plánu do roku 2009 a motivačních pravidel s tím, že pozitivní hodnocení vedoucích není nastaveno za splnění hospodářského výsledku jako doposud, ale za dosažení úspor. Předložená pravidla by měla začít fungovat od 1. července letošního roku.

Informace o úpravě Tarifu PID. Ing. Pomazal informoval o organizačním zajištění úpravy Tarifu PID s tím, že tisk jízdenek i časových kuponů je veden tak, aby byla zajištěna jejich distribuce k 1. červenci 2005 s dostatečným předstihem, prodejní automaty budou přenastaveny během noci na 1. července. Dále okomentoval předložené 2 návrhy informačních letáků.

Návrh nových postihů cestujících, kteří nesplnili přepravně-tarifní podmínky PID. Členové představenstva odsouhlasili návrh ing. Blažka na změnu výše postihu z nynějších 800 Kč na 950 Kč (základní postih) a ze 400 Kč na 500 Kč (snížený postih) s platností k 1. srpnu 2005.

Zpráva o odstraňování povodňových škod na pražském metru po povodni roku 2002. Ing. Jílek předložil materiál, zpracovaný na základě požadavku

dozorčí rady společnosti, který představuje definitivní rekapitulaci prací na odstranění povodňových škod ze srpna 2002. Celkový finanční objem oprav byl oproti předpokládané ceně 6,955 miliardy Kč přibližně o 100 milionů korun nižší. Ing. Jílek upozornil na podrobný popis provedených kontrol, které kromě drobných nedostatků prokázaly účelnost vynaložených finančních prostředků.

Stanovení optimálního počtu vozového parku autobusů. Představenstvo přijalo předložený materiál, který rekapituluje vývoj počtu vozidel vozového parku autobusů, kde v uplynulých letech docházelo k jeho snižování vlivem rozšiřování sítě metra a tramvajové dopravy (k 31. květnu 2005 je inventární stav 1 282 autobusů včetně 9 autobusů zájezdových) a odsouhlasilo snížení inventárního počtu autobusů na 1 240 vozidel. Tento stav umožní plně pokrytí současného provozu i zajištění případné náhradní dopravy v období nižšího vypravení, například prázdnin. Vzhledem ke zrušení garáže Dejvice došlo k meznímu využití kapacit zbývajících garáží, a proto tento návrh přispěje i ke zlepšení stavu z pohledu provozu a například denního ošetření vozidel.

Informace o personálním řešení úseku služeb. Představenstvo rozhodlo, že s ohledem na ekonomickou situaci nebude k 1. červenci veden úsek služeb personálně obsazován a jeho vedením bude pověřen dopravní ředitel ing. Petr Blažek.

Tradice brněnského autosalonu

Mezinárodní brněnský autosalon se tradičně koná v lichém roce. Bylo tomu tak i letos. Obecně lze konstatovat, že návštěvníci autosalonů tyto akce navštěvují proto, aby mohli porovnat nabídky automobilových firem a nemuseli trávit dlouhý čas návštěvami show-roomů jednotlivých zastoupení.

Automobilky musí ve velmi tvrdé konkurenci přicházet s neustále novými typy vozidel, a to nejen po designéřské stránce, ale i z hlediska ochrany životního prostředí. To je pozitivní informace jak pro budoucího nenáročného majitele, který má omezené finanční prostředky, tak i pro velmi náročného zájemce, především o luxusní, ale i sportovní vozy.

Česká republika, která měla vždy dlouhou tradici motorismu a výroby automobilů, začíná opět zaujímat toto místo. Tento proces zejména ve výrobě osobních vozidel začal převzetím automobilky Škoda Mladá Boleslav značkou Volkswagen a v současné době to vrcholí rozjetím výroby automobilů Toyota, Peugeot a Citroën v nově postaveném závodě TPCA v Kolíně. S tím souvisí i zapojení rozsáhlého množství subdodavatelů součástí a dílů, kteří se podílejí na výrobě nejen u nás, ale rovněž nemalý podíl své výroby směřují do závodů zahraničních automobilek.

Mezi letošními novinkami nejspíš nejvíce zaujaly pozornost návštěvníků nové automobily z Kolína. Až na určité odlišnosti v designu lze říci, že se jedná o celkem zdařilé automobily, s moderními a ekologickými motory. Pokud jde o užitnou hodnotu, je otázkou, jestli právě ony vyhovují představám českého chalupáře. Spíše se jedná o druhé auto do rodiny. Rovněž udávaná cena nad 200 000 Kč není zrovna pro tyto vozy bezproblémová, protože jejich mnozí přímí konkurenti začínají cenovou hranici pod 200 000 Kč. Čas ale ukáže, zda je cena u těchto novinek konečná.

Pozornost návštěvníků byla pochopitelně zaměřena na domácí automobilku Škoda. Ta opět překvapila. Při příležitosti 100. výročí zahájení výroby prvního

automobilu Laurin a Klement připravila všechny tři modelové řady v akčním provedení tzv. Edice 100. Jsou to exkluzivně vybavená auta s nadstandardními prvky (integrováné spoilery, stabilizační systém ESP, kola z lehkých slitin a pod). Neméně zajímavou byla novinka studie Škoda Yeti, která připomíná lehký off-road, ale jde více o vůz pro zábavu a volný čas; lze říci pro mladou klientelu. Jestli ovšem tento vůz vstoupí do výroby, je otázka, neboť striktní požadavky cena



versus výroba platí pro všechny automobilky. Škoda touto studií testuje, zda by o takový vůz byl zájem. Doprovodným programem oslav výročí byla i mimořádně zajímavá expozice automobilů Škoda od roku 1894 po současnost.

Dalším zajímavým exponátem automobilky Peugeot byl typ 1007 s posuvnými dveřmi, což ocení zejména řidičky při nastupování a vystupování mezi ostatními parkujícími vozidly.

V kategorii nám cenově dostupných vozidel byl vystaven vůz Dacia Logan, s cenou 190 000 Kč v základním vybavení a s úctyhodným prostorem pro zavazadla 510 litrů. Má zážehový motor 1,4 a 1,6 l, přičemž později přijde vznětový motor 1.5 dCi.

V kategorii vyšší třídy zaujaly vozy BMW řady 3 a Volkswagen Passat se zcela novým ztvárněním exteriéru. Automobilka Audi předvedla osmiválcový model

s novou rozměrnou maskou chladiče a firma Daimler-Chrysler sportovní cestovní vůz Mercedes-Benz třídy CLS. Značka Cadillac, která vstupuje na náš trh, se prezentovala mj. nejmenším typem z americké produkce Cadillac CTS s pohonem zadních kol.

V kategorii sportovních vozů byla společností Alfa Romeo vystavena Alfa Romeo Brera, čtyřmístné kupé se čtyř, pěti a špičkovým šestiválcovým motorem o výkonu 191 kW (260 k) a pohonem buď předních nebo všech kol. Tolik automobily ve stručnosti.

Doprovodnou a důležitou částí autosalonu byly servisní koncepty, přinášející nové možnosti. V rámci reformy prodeje a servisu automobilů již nemusí jezdit zákazník do příslušného značkového servisu, ale může svůj vůz nechat prohlédnout v kterékoliv opravně bez ztráty záruky. Části otázek z oblasti novinek v autoopravárenství byla věnována specializovaná expozice zaměřená na „Servisní koncept“. Ten spočívá ve špičkové diagnostice, aktualizovaných technických informacích a pravidelném vzdělávání odborníků v servisech, ale hlavně v tom, že majitel jakékoliv značky vozu získá pod jednou střechou odborné opravárenské služby. Programy pro autoservisy, které uspokojí požadavky zákazníka a které zahrnují nadstandardní služby jako je prodloužená pracovní doba, zapůjčení náhradního vozidla, přistavení vozidla na dohodnuté místo a pod. nabízí specializované společnosti jako je BOSCH PROFITEAM, APM-Automotive, s. r. o., TEMPOSERVIS a. s., Auto Štangl a. s. a společnost ELIT CZ, spol. s. r. o.

Letošní brněnský autosalon ukázal, že mu právem patří nejvyšší mezinárodní ocenění autosalonů států SVE, udělené Mezinárodní organizací výrobců automobilů OICA (bývalá organizace BPICA, v níž Československo bylo členem od dvacátých let) a lze se domnívat, že rozšiřováním svých výstavních prostor se v budoucnu zařadí po bok takových autosalonů, jako je frankfurtský, pařížský a ženevský. A to bychom si my všichni příznivci motorismu a automobilismu určitě přáli.

František Novák, technický úsek, oddělení VTEI

Czech Raildays 2005

Ve dnech 14. až 16. června se v Ostravě již tradičně konala výstava Czech Raildays. I letošní ročník této výstavy potvrdil, že se v odvětví kolejové dopravy jedná o nejvýznamnější a nejreprezentativnější výstavu u nás.

Z oblasti městské hromadné dopravy byla bezesporu nejzajímavějším exponátem tramvaj T3RN.EV. Jedná se o zásadní modernizaci tramvaje typu T3 (vystavována byla pod mottem „Legenda nové generace“). Hlavním modernizačním prvkem je využití vozové skříňové části typu VarCB3LF, která má u prostředních dveří nízkopodlažní část (350 mm nad temenem kolejnice), podlaha zbytku vozidla je také snížena (860 mm proti původní 900 mm u vozů T3). Vozidlo má také modernizovány původní trakční podvozky s primárním a sekundárním vypružením. Pohon zajišťují dva asynchronní motory o výkonu 180 kW. Je použita elektrická výzbroj firmy Cegelec, řízení pohonu je mikroproce-

sořové na bázi techniky IGBT s rekuperací. Vozidlo je určeno pro provoz na městských tratích. Zatím jsou vyrobeny dvě vozidla, jedno bylo na výstavě a druhé jezdilo na běžné lince (v den naší návštěvy to byla linka 11) s cestujícími.

Základní technická data vystavovaného vozidla T3RN.EV

Rozchod	1 435 mm
Hmotnost prázdného vozu	21 200 kg
Počet míst k sezení	33
Počet míst pro invalidní vozíky	1
Počet míst k stání (4 os/m ³)	60
Hmotnost maximálně obsazeného vozu	31 300 kg
Maximální hmotnost na nápravu	8 000 kg
Maximální rychlost	65 km/hod.



Instalovaný výkon	360 kW
Minimální poloměr projížděného oblouku	18 m
Podíl nízké podlahy	33 %

Dalším zajímavým zařízením pro tramvajovou dopravu bylo dvoucestné vozidlo Renault Midlum Duotram NP s izolovanou pracovní plošinou pro práci pod napětím. Toto vozidlo umožňuje jízdu a práci jak na silnici, tak i na tramvajové trati. Vozidlo je majetkem ostravského Dopravního podniku.

Z oblasti železniční dopravy byla nejzajímavějším exponátem vysoce výkonná čtyřsystémová lokomotiva ES64U4 firmy Siemens (v Ostravě byla vystavena v barvách Rakouských státních drah s číslem 1216 002-6). Jedná se o opravdovou lahůdku, vždý tato lokomotiva může jezdit prakticky pod všemi napěťovými soustavami v Evropě, mohou ji tedy využívat všechny evropské železniční správy. Její výkon se pohybuje od 3 000 kW do 6 400 kW v závislosti na použité napěťové soustavě, rozchod je 1 435 mm, maximální rychlost 200 až 230 km/hod.

Ing. Jan Urban, technický úsek, oddělení VTEI



Transformační proces je dopravněpodnikovým tématem číslo jedna. Vyjádřil se k němu, mimo jiné, i předseda Odborového sdružení Dopravního podniku Praha, a. s. – Autobusy Bc. Stanislav Havlíř. Část tohoto rozhovoru (celý najdete na www.oszo-dpa.cz nebo www.dp.arena.cz) v tomto okamžiku vstupuje také na stránky podnikového periodika.

DP-K Transformace Dopravního podniku byla zahájena v loňském roce. Je to podle vašeho názoru „za pět minut dvanáct, v hodině dvanácté nebo už po dvanácté hodině“?

S ohledem na současný stav a potenciální vývoj v zabezpečení všech dopravních výkonů na dopravním trhu v Praze u obou trakcí (dominantní postavení Dopravního podniku na dopravním trhu) v blízké budoucnosti je zahájení transformačního procesu v hodině dvanácté. V oblasti autobusové dopravy se může jednat už o období po dvanácté hodině.

DP-K Co vás vede k tomu tvrzení?

Autobusová doprava garantuje každému zájemci o její provozování poměrně rychlé navrácení vložených finančních prostředků. O to zajímavější se podnikatelský záměr dopravní činnosti jeví ve vazbě na její neoddiskutovatelnou potřebnost při zabezpečení života v evropské metropoli, jakou Praha bezesporu je. Za těchto podmínek tak v tomto započatém transformačním procesu vystupují do popředí zejména politická rozhodnutí, která drží ve svých rukou političtí představitelé Prahy – zastupitelé, kteří zastupují občany ve správě rozsáhlého majetku. Politická rozhodnutí pak mohou sledovat zájmy spojené s okamžitým finančním profitem (odprodejem například některých částí majetku – garáží) a zároveň vytvoření tolik proklamovaného konkurenčního prostředí, které přinese další ekonomický efekt projevující se v tlaku na snížení celkových provozních nákladů při zabezpečení dopravní obslužnosti Prahy. Taková je realita.

DP-K A potřebuje vůbec naše firma restrukturalizační změny?

Hlavním cílem restrukturalizačních změn je snížení celkových provozních nákladů vynakládaných vlastníkem na zabezpečení obslužnosti města s příměstskými aglomeracemi. A právě v realizaci hlavního cíle restrukturalizace je garance oddálení některých případných politických rozhodnutí zmíněných v předcházející odpovědi. Z tohoto úhlu pohledu na započatou restrukturalizaci Dopravního podniku musím říci jednoznačně ano. Bez restrukturalizačních změn budou ohroženy základní sociální jistoty nás všech – dopraváků.

DP-K Hlavním smyslem restrukturalizace naší firmy je získání konkurenceschopnosti. Měli bychom tedy poskytovat služby sice ve stejné kvalitě, ale levněji. Co by to mělo znamenat v praxi?

Částečná odpověď je v samotné otázce. Zcela scestná domněnka spočívá pouze ve snížení celkových provozních nákladů odstraněním všech činností, které se jeví jako neefektivní. To je cesta do pekel. Jakákoliv služba veřejnosti je závislá na komplexní činnosti, jejímž výsledkem musí být spokojenost zákazníka. Úspory proto mohou vznikat v efektivních ekonomických činnostech, to znamená v samotném procesu realizace dopravní činnosti.

Neméně důležité je nastavení povědomí všech zaměstnanců spočívající v jejich samotném přístupu k výkonu pracovní činnosti na profesionální úrovni. Jestliže v podvědomí většiny zaměstnanců zůstane názor „z cizího krev neteče“, bude transformační proces k ničemu. Stanovení pravidel mezi jednotlivými ekonomickými jednotkami, bez rozdílu zda se jedná o výkonnou ekonomickou jednotku či jednotku, která poskytuje servisní službu, musí bezpochyby respektovat podmínky vycházející z nastavení obchodně ekonomických vztahů mezi jednotlivými jednotkami. Cenové relace však musí zcela logicky vycházet z cen obvyk-

Bez restrukturalizačních změn budou ohroženy základní sociální jistoty nás všech

lých v místě ekonomického působení firmy u firem s obdobným ekonomickým zaměřením své činnosti, a tím jednoznačně podléhat konkurenčnímu prostředí. Bez kvalitní marketingové analýzy nabídky firem podnikajících v obdobné činnosti je transformační proces k ničemu. Změna obchodní politiky současného Dopravního podniku je závislá na ochotě zaměstnanců tuto ekonomickou zásadu akceptovat. Nestačí však k ní pouze působení na zaměstnance prostřednictvím informací a ekonomických nástrojů (motivační forma prováděná na ekonomický profit), ale je nutná i kvalitní a rychlá zpětná vazba.

U řídicích zaměstnanců se pak jedná o vytvoření takových obchodně ekonomických vztahů, které mají jednoznačnou ekonomickou vypovídací schopnost tak, aby byla prováděna okamžitá korekce s cílem snížit celkové náklady ve všech ekonomických činnostech Dopravního podniku. Obdobná pravidla musí platit i na úrovni řídicího aparátu dopravní firmy. Spočívají v optimálním nastavení lineárního firemního řízení bez jakýchkoliv řídicích mezistupňů při zachování funkčnosti zavedeného systému. Úspora zaměstnanců, znamenající úsporu mzdových prostředků, má však jeptičí život, protože vzhledem k současné „výšší“ poskytovaných mezd lze jednoznačně předpokládat, že uspořené mzdové prostředky budou použity na každoroční nárůst mezd dalších zaměstnanců podniku.

DP-K Co bude podle vašeho názoru s lidmi, s nimiž se podnik v rámci transformačního procesu rozloučí? Je mnoho takových, kteří pro Dopravní podnik pracovali mnoho let a vypracovali se na funkce, které se dnes ruší; mnozí z nich tu nechali i své zdraví. Má restrukturalizační projekt nějakou alternativu?

Na tuto otázku musí být jednoznačná odpověď. Aby se minimalizovalo propouštění těch zaměstnanců, kteří tady nechali celý svůj dosavadní život nebo jeho poměrnou část, je zcela normální, aby tato vymezená skupina zaměstnanců měla připraven sociální program, který by jim umožnil dosloužit dopravní život až do doby jejich odchodu do starobního důchodu. To je však jednoznačně úkol personálního úseku, který musí tyto programy v době, kdy probíhá transformace, mít již s dostatečným časovým předstihem na stole. Jsem přesvědčen, že při jejich tvorbě musí personální úsek aktivně zapojit do tohoto procesu zástupce zaměstnanců, kterými jsou odborové organizace. Víme však všichni dobře, že v současné době žádný program na stole není! To bych se opět opakoval, protože v předcházejících odpovědích (najdete na zmínovaných webových stránkách) jsem již mluvil o poslání a náplni činnosti personálního úseku. Je třeba, aby odborové organizace společným úsilím donutily zaměstnavatele co nejrychleji realizovat podpůrné programy k probíhající transformaci. Proto je „Achillovou patou“, obecně řečeno, současný stav funkčnosti personálního úseku, přestože zatím neměl dostatek času na vypracování komplexní strategie a náplně svojí činnosti.

DP-K Dopravní podnik má v současnosti přibližně 13 tisíc zaměstnanců. O kolik z nich se bude muset připravit, aby konkurenceschopnosti dosáhl? A v jakém časovém horizontu?

Víte, že jsem tuto otázku předkládal v samotném zahájení transformačního procesu jeho tvůrcům, především konzultantům z CS-Projectu a panu docentu Petrovi. Pamatuji si, jak jsem ho tímto dotazem bezmála rozčílil a nakonec odpověděl, že to bude přibližně

20 %. Tuto odpověď následně doplnil o informaci, že toto procento bylo standardní u obdobných firem transformovaných v zahraničí. Způsob, který je použit v rámci transformačního procesu Dopravního podniku, to znamená „salámová metoda“, nedá nikdy jednoznačnou odpověď, o jaké množství zaměstnanců, kteří budou propuštěni, se jedná. Vzhledem k tomu, že nebyla provedena celková ekonomická analýza, která by dala odpověď na připravovanou a následně realizovanou změnu jakékoliv ekonomické činnosti, chybí tak jednoznačná odpověď na to, jak některé pozitivně vyhodnocené ekonomické činnosti zpracovat do připravované koncepce v nově vytvářených ekonomických subjektech a zlikvidovat takové činnosti, které zvyšují jejich celkové ekonomické náklady. A od této analýzy by se dalo odvodit, o jaký počet zaměstnanců se bude jednat. Časový horizont se těžko odhaduje ve vztahu k záměru, který mluví přibližně o 3 letech.

Skutečnost časového horizontu však může být zcela jiná. Každopádně opětovně k tomuto procesu chybí koncepční personální politika, která je prioritou transformačního procesu a ne, jak je to v současných podmínkách probíhající transformace, kdy je „Popelkou“.

Kdyby to alespoň dopadlo s naší firmou jako v pohádce. Tím nemám na mysli nalezení bohatého prince (v žádném případě nemám na mysli nadnárodní společnost), to znamená žádná paralela jakéhokoliv prodeje! Obrovskou výhodou Dopravního podniku je věková struktura zaměstnanců. Ta může sehrát rozhodující úlohu v tom dobrém slova smyslu při snižování počtu zaměstnanců, že dojde touto skutečností k minimalizování propouštění zaměstnanců v produktivním věku.

DP-K Dopravní podnik je v tuto chvíli bez generálního ředitele. Měl by jím podle vašeho názoru být spíš politik, manažer nebo odborník?

Domnívám se, že je velkou ostudou magistrátu, že do současné doby není jmenován nový generální ředitel. Myslím si, že politici znovu ukazují, jaký mají k Dopravnímu podniku vztah, jak jim záleží na současném transformačním procesu a zejména na ekonomické potřebě vytvořit úsporu v provozních nákladech v letošním roce. Nebo je to pouze záměr k vytvoření si dostatečného množství argumentů, které nejen podpoří politická rozhodnutí, ale zároveň získají důvěru občanů k realizaci případných nezvratných kroků v existenci některých ekonomických činností v podniku. Možná, že se projeví i příslib občanům, že při realizaci některých kroků nebude docházet k tak radikálním zdražením v budoucnu. Snad je to z mé strany jen spekulace, ale za současného nečinění politiků mě nic jiného nenapadá. Jednoznačně tak současný stav přispívá ještě k větší nejistotě, která panuje v celém Dopravním podniku. Domnívám se, že v pozici generálního ředitele musí být odborník.

DP-K Zkuste být konkrétní.

Dobře – uměl bych si například na místě představy představenstva Dopravního podniku představit profesora Moose. Podle mého názoru je ho – „pouze“ – v dozorčí radě naší firmy škoda.

DP-K Chcete dodat ještě něco závěrem?

Chtěl bych říci, že odpovědi na otázky, které jste mi položil, jsou mým čistě osobním názorem na současné dění v Dopravním podniku. Jsou názorem otevřeným – s cílem poukázat na nedostatky a vyvolat diskuzi k prezentovaným názorům.

Kritika by měla sloužit k zamýšlení nad jejím obsahem a nesmí ztratit v tomto případě obecnou rovinu k danému tématu. Bude-li chápán obsah odpovědí v osobní rovině nižšího a středního managementu, bude rozhodně nejen pozitivní ta skutečnost, že tito zaměstnanci začnou nad svojí prací a posláním přemýšlet, ale aktivně se do celkového procesu transformace Dopravního podniku zapojí.

Pavel Đuran, www.dp-arena.cz (redakčně upraveno)



Jak jsme učili automaty novému tarifu

Rozhodnutí o změně tarifu pražské integrované dopravy odstartovalo přípravy, znamenající pro oddělení automatizovaného předprodeje (které zajišťuje zhruba třetinu prodeje všech jednotlivých jízdenek) nejen samotnou změnu cen jednotlivých jízdenek, ale i rozšíření počtu prodáváných jízdenek na celkem dvacet (deset plnocenných a deset zvýhodněných). Vzhledem k omezenému počtu tlačítek určených pro volbu jízdenek bylo třeba zvolit variantu zdvojení funkce tlačítek, která však znamenala nutnost změny softwaru automatů. Od 1. července 2005 je tedy možné v základním režimu volit jízdenky plnocenné a pod tímiž tlačítky po stisknutí tlačítka „zvýhodněné“. Tato varianta řeší nedostatek původního nastavení automatů, totiž nemožnost ke každé prodávané plnocenné jízdence prodávat též její zvýhodněný protějšek.

Pro automatizovaný prodej jízdenek znamenala plánovaná změna tarifu tyto hlavní kroky:

- přípravu nového softwaru (základního a navazujícího),
- přípravu informačních prvků,
- vlastní přestavbu automatů v terénu.

Úpravu základního softwaru zajistili zaměstnanci výroby. I přes značný časový tlak software upravili včas a po odzkoušení a menších korekturách byl ve všech variantách (pro všechny typy automatů) funkční. Úpravy navazujícího softwaru již probíhaly v oddělení automatizovaného předprodeje. Spočívaly zejména v nastavení obslužnosti automatů, jednotlivých jízdenek a jejich textů.

Texty a uspořádání nových informačních prvků bylo nutno pokud možno sladit v kompromisu srozumitelnosti a výstižnosti se stručností. Stručnost informačních prvků na automatech je nutná nejen pro omezenost použitelné plochy na automatech, ale i díky ověřené zkušenosti, že čím delší například návod k obsluze, tím menší pravděpodobnost, že jej bude cestující u automatu číst. Část informačních prvků byla vytvořena v oddělení automatizovaného předprodeje a ostatní informační prvky (výňatek z Tarifu, přehled jízdenek a podobně) pro všechny typy automatů vytvořili zaměstnanci odboru informačních systémů. Přes pracovní vyčerpání, které ony červnové dny na tento odbor kladly, zaměstnanci tohoto odboru vytvořili a dodali vše včas a kvalitně.

Samotné přeprogramování automatů v terénu začalo podle rozhodnutí vedení již ve středu 29. června, a to změnou tarifu na polovinu automatů umístěných ve stanicích metra. Ve dnech 29. a 30. června byl tedy ve stanicích metra k dispozici automatizovaný prodej jak jízdenek s tarifem platným do 30. června, tak již s tarifem novým, platným od pátku 1. července. Toto dočasné rozdělení automatů znamenalo pro oddělení automatizovaného předprodeje poněkud náročnější servis. Díky maximálnímu nasazení zaměstnanců oddělení byl však provoz automatů z hlediska cestujících i v těchto dvou kritických dnech téměř bezproblémový.

Horší situace nastala při přestavbě automatů umístěných v povrchové dopravě ve čtvrtek 30. června. A to především pro totální neprízní počasí. Od

rána totiž přšlo a protože drtivá většina povrchových automatů je pod širým nebem, přineslo to našim automatům respektive mechanikům nemalé potíže. Přestavba jednoho automatů představuje výběr pokladny s tržbou, výměnu paměti EPROM s novým základním programem, výměnu všech informačních prvků, nahrání navazujícího programu pomocí paměťové karty SRAM a odzkoušení nově nastaveného automatů. Bohužel, vinou zmíněné extrémní vlhkosti docházelo k závadám elektronických komponentů, jež výrazně prodložovaly dobu přestavby. K některým automatům bylo nutno se vracet opakovaně s dílensky opravenými díly. Odpoledne se počasí přece jen umoudřilo a do večera byly povrchové automaty přestavené a funkční.

Finále nastalo v pátek 1. července, kdy od časného rána započala a k večeru byla dokončena přestavba druhé poloviny automatů ve stanicích metra.

Vím, že pracovní nasazení všech zaměstnanců našeho podniku, podléjících se na činnostech souvisejících se změnou tarifu, bylo zvláště v posledních červnových dnech vysoké s důrazem na to, aby pro cestující byla tato nepopulární změna co nejméně obtěžující a co nejvíce akceptovatelná. Nicméně si dovoluji touto cestou vyzdvihnout práci všech zaměstnanců oddělení automatizovaného předprodeje, kteří pro automatizovaný prodej jízdenek velmi náročné období zvládli v zájmu dobrého jména naší společnosti naprosto profesionálně a přesně dle harmonogramu provedli přestavbu všech 235 automatů ve stanicích metra a 191 automatů v povrchové dopravě včetně parkovišť P+R.

Václav Kudrna,
vedoucí oddělení automatizovaného předprodeje

Před pěti lety byl zahájen zkušební prodej klouzavých jízdenek

S dosavadním průběhem prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti, tzv. „klouzavých jízdenek“ vás seznamujeme na stránkách časopisu DP-KONTAKT pravidelně.

Prodej nového druhu jízdního dokladu, tzv. „klouzavé jízdenky“, byl pro cestující veřejnost zahájen dne 10. července 2001. Prodej byl zahájen na Centrální dispečinku Na Bojišti a na osmi vybraných prodejních místech firmy Šoch a postupně byl rozšiřován na dalších prodejních místech. V současné době se jízdenky s volitelnou dobou platnosti (30denní nebo 90denní) prodávají ve všech prodejních místech v celé síti metra (kromě prodejních místa ve stanici metra Luka a Lužiny) a na Centrálním dispečinku Na Bojišti. Jízdenky s volitelnou dobou platnosti je možné zakoupit ke všem typům průkazek, tj. občanským s evidencí osobních údajů, občanským bez evidence osobních údajů, pro děti od 6 do 15 let, pro studenty středních a vysokých škol a pro důchodce a lze je zakoupit až 60 dnů před zvoleným začátkem doby platnosti.

Po počátečních rozpacích cestující veřejnosti, která se s novým typem jízdního dokladu seznamovala, dochází k plynulému nárůstu prodeje. V současné době se na celkovém prodeji časových jízdenek podílejí jízdenky s volitelnou dobou platnosti již více než třetinou.

Kromě 30 a 90denních jízdenek s volitelnou dobou platnosti si mohou cestující zakoupit předplatní časové jízdenky tzv. přenosné (30denní v ceně 560 Kč, 90denní v ceně 1 600 Kč a roční v ceně 5 900 Kč). Tyto jízdenky kupují v převážné míře jenom podniky pro své zaměstnance (tuto jízdenku může používat kterýkoliv zaměstnanec podniku v průběhu platnosti jízdenky). K vydání těchto jízdenek není potřeba žádný typ průkazky a vydávají se pouze na Centrálním dispečinku v ulici Na Bojišti a v prodejním centru Roztyly. I vzhledem k ceně těchto časových jízdenek se počet prodaných pohybuje ve stovkách kusů. V roce 2001 bylo prodáno 287 kusů, v roce 2002 prodáno 428 kusů a v roce 2003 bylo prodáno 455 kusů, v roce 2004 prodáno 463 kusů a v průběhu I. pololetí 2005 to bylo 319 kusů.

Dosavadní průběh prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti nejlépe znázorňují údaje v tabulce.

Nejvíce „příznivců“ mají jízdenky s volitelnou dobou platnosti mezi žáky a studenty základních a středních škol od 15 do 26 let a studenty vysokých škol do 26 let. Jenom pro zajímavost – v roce 2001 činil podíl „klouzavých“ jízdenek na celkovém prodeji časových kuponů této kategorie 7,30 %, v roce 2002 23,97 %, v roce 2003 to bylo 38,19 % a v roce 2004 již 45,95 %. Menší zájem o tento typ jízdního dokladu je u kategorie důchodců.

Od data vyhlášení bude možné koupit kupony s volitelnou dobou platnosti i ve vnějších tarif-

ních pásmech. Ke zvyšování prodeje časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti přispěly i pravidelné informace o „klouzavých jízdenkách“ v deníku Metro.

Z důvodu minimalizace front při nakupech jízdních dokladů v předprodejní síti metra přistoupil Dopravní podnik hl. m. Prahy k jednání s vysokými školami o prodeji jízdenek s volitelnou dobou platnosti přímo na průkaz příslušné vysoké školy jako doklad nahrazující průkazku PID. Od září roku 2001 jsou od tohoto systému postupně zapojeny již čtyři vysoké školy – České vysoké učení technické, Česká zemědělská univerzita, Vysoká škola ekonomická a Karlova Univerzita a dále se předpokládá rozšíření distribučních míst i na dalších vysokých školách.

Oddor jízdních dokladů a tržeb

	„klouzavé“	„obyčejné“	celkem	%
I. pololetí 2002				
občanské				
měsíční	47 474	324 426	371 900	12,77
čtvrtletní	11 038	125 069	136 107	8,11
dětské				
měsíční	3 378	61 313	64 691	5,22
čtvrtletní	1 670	32 281	33 951	4,92
studentské				
měsíční	30 781	105 827	136 608	22,53
čtvrtletní	29 827	157 148	186 975	15,95
seniorské				
měsíční	2 693	64 254	66 947	4,02
čtvrtletní	2 591	113 828	116 419	2,23
celkem	129 452	984 146	1 113 598	11,62
I. pololetí 2003				
občanské				
měsíční	84 693	301 141	385 834	21,95
čtvrtletní	18 694	115 089	133 783	13,97
dětské				
měsíční	5 792	57 363	63 155	9,17
čtvrtletní	2 746	28 967	31 713	8,66
studentské				
měsíční	62 450	86 351	148 801	41,97
čtvrtletní	54 544	123 562	178 106	30,62
seniorské				
měsíční	5 020	60 621	65 641	7,65
čtvrtletní	4 834	105 510	110 344	4,38
celkem	238 773	878 604	1 117 377	21,37

	„klouzavé“	„obyčejné“	celkem	%
I. pololetí 2004				
občanské				
měsíční	135 991	304 557	440 548	30,87
čtvrtletní	28 931	106 303	135 234	21,39
dětské				
měsíční	9 289	60 073	69 362	13,39
čtvrtletní	3 960	27 407	31 367	12,62
studentské				
měsíční	86 551	90 710	177 261	48,83
čtvrtletní	72 273	109 514	181 787	39,76
seniorské				
měsíční	8 575	61 858	70 433	12,17
čtvrtletní	8 407	101 273	109 680	7,67
celkem	353 977	861 695	1 215 672	29,12
I. pololetí 2005				
občanské				
měsíční	172 007	288 986	460 993	37,31
čtvrtletní	39 273	92 426	131 699	29,82
dětské				
měsíční	10 719	60 851	71 570	14,98
čtvrtletní	4 618	26 623	31 241	14,78
studentské				
měsíční	98 781	97 167	195 948	50,41
čtvrtletní	82 694	101 966	184 660	44,78
seniorské				
měsíční	11 855	60 546	72 401	16,37
čtvrtletní	12 600	104 967	117 567	10,72
celkem	432 547	833 532	1 266 079	34,16

Autobusy a dusík

Snad ne dusík jako pohon místo nafty?! Netřeba se lekat. Dusíkem jsou od 1. května 2005 plněny pokusně pneumatiky pěti autobusů v drážďanském Dopravním podniku. Jaké výhody by to mělo přinést?

1. Díky větším molekulám by měl dusík méně pronikat materiálem pneumatik než vzduch.

2. Dusík je méně závislý na teplotě než vzduch, tlak by měl méně kolísat při zahřátí/ochlazení pneumatiky.
3. Tlak v pneumatikách by měl být tedy stálejší, což by mělo umožňovat lepší dynamiku jízdy.
4. Dusík je nehořlavý a nejedovatý, lze předpokládat zvýšení požární bezpečnosti vozidel.

5. Dusík snižuje odpor valení pneumatiky a měl by zvýšit její životnost.

6. Podle laboratorních pokusů by se mohlo snížit opotřebením pneumatiky přibližně o 10 až 15 procent, což by mohlo znamenat značnou úsporu nákladů.

Zda se opravdu všechny uvedené dobré vlastnosti dusíku v pneumatikách projeví podle předpokladů, ukáže až vyhodnocení zkušebního provozu.

Ing. Pavel Flajšhans

Počátky DP-KONTAKTu přinesly seriál o dopravních podnicích v České republice. Během dvou let jsme vám představili zajímavosti od všech nejvýznamnějších provozovatelů městské hromadné dopravy v Česku. Téměř deset let je dlouhá doba, která přinesla mnohé změny ve všech místech u nás, a tak se k nepravidelnému seriálu opět vracíme. Naším cílem bude představit vám zajímavé novinky, které se podařilo v jednotlivých městech realizovat, a které mohou být inspirativní i pro nás, zaměstnance pražského Dopravního podniku. Obnovený seriál začínáme v Plzni, kde v nedávné minulosti pražský Dopravní podnik také pomáhal.

Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.

Historie městské hromadné dopravy v Plzni se začíná psát v roce 1899, kdy byl zahájen pravidelný provoz Křížkovy elektrické tramvaje, který si vyžádal vznik četných průmyslových závodů a podniků na konci 19. století. S postupným rozvojem města se rozvíjela i veřejná doprava – tramvajová síť se v třicátých letech 20. století rozšiřovala a objevily se i první autobusy, nejdříve pod hlavičkou Poštovní správy, později celou autobusovou dopravu převzaly Elektrické podniky města Plzně jako nezbytný doplněk tramvají. Od roku 1941 patří neodmyslitelně k ulicím města i trolejbusy.

Dnes tvoří všechny tři druhy jeden ucelený systém, který zajišťuje přepravu cestujících na celém území města a v jeho blízkém okolí. O provoz se stará 1 077 zaměstnanců, což je o 84 méně, než v loňském roce. Ti zajišťují přepravu více než 100 milionů cestujících ročně na 40 městských linkách. Dopravní prostředky všech tří druhů dopravy tak ročně ujedou více než 14,5 milionu kilometrů. Seznam linek a některé z jejich charakteristických vlastností v pracovních dnech uvádí tabulka.

Pro zkvalitnění provozu MHD a zlepšení komfortu přepravy cestujících je realizována pravidelná obnova vozového parku v obou trakcích jednak nákupem

Zajímavosti z Plzně

nízkopodlažních vozidel, jednak modernizací stávajícího vozového parku.

Aktuální stav vozového parku

Tramvaje		Autobusy	
T3	41	Karosa	64
T3M	26	Š21Ab	16
T3P	38	CityBus	16
KT8	12	SOR	4
ASTRA	11	Solaris	4
celkem	128	Irisbus	4
		celkem	108
Trolejbusy		Nákupy v roce 2005	
TR14	49	Autobus	4 kusy
TR15	18	Trolejbus	6 kusů
TR21	18		
TR24	1		
celkem	86		

Trolejbusy s pomocným agregátem, které společnost nakupuje, jsou využívány nejen k zajištění plynulosti dopravy při výpadku napájení, čímž dosahuje snížení nákladů na náhradní dopravu při rekonstrukcích komunikací a trolejbusových tratí. Nově od 14. března letošního roku jsou tyto trolejbusy také pravidelně nasazovány na linku č. 13, která byla upravena o variantní trasu k nákupnímu centru Olympia v Černicích.

Linka		Délka	Doba jízdy	Výprava vozů		Interval		Počet spojů PD
				špička	sedlo	špička	sedlo	
1	Slovany, n. M. Horákové – Bolevec	8,3	23 - 27	18	12	3 - 6	6	418
2	Světovar – Skvrňany, sídliště	8,6	26 - 29	17	10	3 - 6	5 - 9	364
4	Bory – Košutka	7,1	19 - 22	21	14	2 - 4	3 - 5	581
10	Doubravka, Na Dlouhých - Skvrňany, Škoda VII.b.	6,65	19 - 23	7 - 8	7 - 8	7 - 8	15	206
11	Ústřední hřbitov II. – CAN, Husova	5,9	18 - 21	2 - 5	4	10 - 30	15	126
12	Božkov – Nová Hospoda	9,6	28 - 33	19 - 21	11	2 - 5	8	365
13	Lobzy, Pod vrchem – Černice	10,7	29 - 36	12 - 15	10	5 - 8	10	280
14	Prokopova – Bory, Heyrovského	5,3	15 - 17	2	2	20	50	72
16	Doubravka, Zábělská – Bory, Heyrovského	8,85	28 - 33	18 19	14	3-5*	4-7*	403
20	Bílá Hora – Radčice	13	28-32	3	1	20-35	60-70	63
21	Nová Hospoda – Litice	11,48	23-26	3	2	15-35	45	100
22	Koterov – Borská pole, Teslova	14	16-27	10/8	1	4-30	45-60	123
24	Borská pole, Teslova – Bory	5,2	9-12	3	2	4-10	1.00	182
26	Bory – Nová Ves, náves	10,8	16-19	2	1	20-40	60-70	62
28	Bukovec, papírna – Malesice	16,05	26-43	6.1	3	15-20	30	107
30	Borská pole, Teslova – Košutka, Krašovská	21,8	47-52	26/27	11	2-10	12	283
31	Nám. M. Horákové – Hradiště	2,5	5-6	-	-	40-90	-	20
32	Radobyčice, Podhájí – Bory	8,5	18	2	1	20-40	45-60	72
33	Město Touškov – Košutka, Krašovská	19,65	16-46	8	4	7-15	15-30	123
34	Sady Pětatřicátníků – Škoda JS	9,3	4-18	2	1	4-60	-	50
35	CAN, Husova – Křimice	5,6	11	1	-	30-64	-	24
39	Zruč-Senec – Košutka, Krašovská	18	37-44	3	2	7-35	60	61
40	Muzeum – Košutka, Krašovská	6,2	13-18	-	-	7-60	-	42
41	Vinice – Borská pole, Teslova	10,7	23-27	10	4	3-10	12	275
49	Doubravka, Na Dlouhých – U Tesca	6,9	15	1	1	4 spoje	-	8
50	Starý Plzenec, Vilová čtvrť – Černice, nákupní zóna	4,9	9	-	-	-	-	-
51	Nám. M. Horákové – Starý Plzenec, Vilová čtvrť	10,25	17	1	1	15 spojů	-	30
52	Interspar – Bušovice, konečná	10,6	21	1	1	15 spojů	-	30
53	Interspar – Dýšina, Nová Huť	13,2	27	1	1	33 spojů	-	66
54	Interspar – Chrást, konečná	15,4	34	1	1	11 spojů	-	22
55	CAN, Husova – Tlučná, konečná	12,6	26	3	1	25 spojů	-	50
56	Košutka, Krašovská – Chotíkov	10,1	16	-	-	-	2 spoje večer	2
57	Božkov – Letkov	3,4	5	-	-	-	-	-
N1	Bolevec – Nová Hospoda	22,35	46	-	3	-	44-62 v noci	12
N2	Černice – Skvrňany, sídliště	13,6	34	-	2	-	44-62 v noci	12
N3	Doubravka, Zábělská – Košutka, Krašovská	12,7	33	-	2	-	44-62 v noci	12
C	Sady Pětatřicátníků – Folmavská, Carrefour	6,4	15	1	1	60	60	26
S1	Interspar – Kyšice – Mokrouše – Interspar	28,8	39	-	-	-	-	-
S2	Interspar – Slovany – Interspar	7,2	21	1	1	90	90	9
Z	Zvon – Zvon	23,75	68	-	1	-	4 spoje	4
Z-Bory	Zvon – Bory	6,28	22	-	1	-	7 spojů	7

u intervalu uvedeny páry spojů za 24 hodin



Plzeňská karta – cesta moderního města

Projekt městské čipové karty, který byl veřejnosti v Plzni představen a předán do aktivního užívání v květnu 2004, má svůj počátek ještě takřka o dva roky dříve, kdy v debatách o rozvoji dopravy poprvé padla zmínka o možném využití moderní technologie čipové karty. Po odborných studiích proveditelnosti a obhájení projektu ze strany města byly naplánovány tři postupné etapy – první zaměřená především na rychlé zavedení čipové karty s identifikační funkcí do rutinního používání, druhá orientovaná na rozvoj platební funkce karty a s ním spojené výrazné rozšíření možností použití a třetí směřující k využití autorizační funkce elektronického podpisu a spojená s elektronickou formou administrativy.

Od počátku realizace projektu, kdy jeho garantem byla městem vlastněná společnost Plzeňský holding, v něm Plzeňské městské dopravní podniky měly přisouzenou významnou roli – vždyť veřejná doprava je jednou z nepostradatelných a také proto citlivě vnímaných městských služeb. Navíc jde o službu skutečně masově využívanou, a proto ve fázi rychlého zavedení karty a jejího přijetí veřejností nutně musel mít provozovatel městské hromadné dopravy své místo.

V roce 2004 byl nejprve se spuštěním projektu do aktivního provozu převeden na čipovou kartu kompletní předplatitelský systém městské hromadné



Léto 2004 a start projektu Plzeňská karta doprovázely promoaktivity přímo v ulicích a vozech MHD, kde dívky v barvách PMDP cestující informovaly, radily jim, rozdávaly drobné dárky a nechávaly je soutěžit ve vědomostní soutěži s plzeňskou a dopravní tematikou.

dopravy i IDP (integrovaná doprava Plzeňska) a současně byl zaveden unikátní volný tarif 1-123, který nabídl velmi pohodlný nákup předplatného s volbou, jež umožňuje plánování nákupu předplatného ne již pouze v závislosti na kalendářním období, ale v rozsahu do 123 dnů podle potřeb a možností cestujících.

Od počátku roku 2005 byla do systému integrována elektronická peněženka pro MHD a s ní byl představen nový odbavovací systém, využívající samoobslužné prodejní terminály Cardman. V současné době pokračují práce na plné integraci tohoto odbavovacího systému do celé struktury IDP. Tento odbavovací systém ve svém důsledku také umožnil v Plzni zavedení přestupního jízdného, konstruovaného v časových pásmech.

Vedle zmíněných dopravních subsystémů přinesl v první fázi projekt městské čipové karty městu i nový rezervační systém, zatím bez vnějších vazeb na samotnou kartu. První fáze projektu tím byla završena.

O úspěšnosti projektu svědčí čísla, jež uvádí tabulka. Původní předpoklad přibližně 100 000 emitovaných karet byl překonán o 30 %.

Čísla Plzeňské karty (údaje k 31. květnu 2005)

počet vydaných karet	135 036
počet předplatitelů MHD	82 137
počet karet s aktivní el. peněženkou	18 082
průměrná úložka na el. peněženku	221 Kč
počet jízdenek zakoupených v CDM za měsíc květen	79 232
počet dobítí el. peněženky v prodejních za měsíc květen	4 985

Současnost projektu Plzeňská karta slibuje dynamický vývoj. Plzeňské městské dopravní podniky se v uplynulém roce provozu staly de facto jediným hybatelem projektu, a tak logickým vyústěním této situace byl převod celého projektu právě do jejich gesce, k němuž došlo od 1. července letošního roku.

Již na přelomu července a srpna se v nabídce Plzeňského městského dopravního podniku (PMDP) objevuje nový produkt, založený na čipové kartě. Je jím Plzeňská

Tento samoobslužný odbavovací terminál Cardman je základem nového odbavovacího systému plzeňské MHD – umožňuje zakoupení jízdenky prostřednictvím elektronické peněženky Plzeňské karty až po nastoupení jízdy. Každý vůz MHD je vybaven nejméně dvěma těmito terminály.



jízdenka, jednoúčelová čipová karta s elektronickou peněženkou pro dopravu, která usnadní a zvýhodní použití MHD a v budoucnu IDP i těm občanům a návštěvníkům města, kteří veřejnou dopravu využívají pouze sporadicky. Další novinkou, připravovanou ve spolupráci s ISTC, je na začátek akademického roku avizovaná karta, která v sobě spojí přednosti mezinárodního studentského průkazu ISIC a Plzeňské karty. Plzeň jako akademické město ji jistě přivítá, zvláště když tímto spojením studenti ušetří nemalé částky nejen při pořízení karty, ale i při její revalidaci pro každé následné období.

Trvalou snahou je také zlepšování služeb na poli administrace karty – byly zkráceny lhůty pro vydání karty, je možné expresní vydání karty do 48 hodin, brzy bude možné nechat si hotovou kartu doručit poštou, připravuje se povolení debetu v elektronické peněženku. Vedle toho se také již realizovaly pilotní projekty využití



Design Plzeňské karty vychází důsledně z městských barev a využívá stylizovaný motiv městské dominanty. Tento poněkud konzervativnější styl byl zvolen záměrně ve snaze přiblížit moderní technologický proek všem věkovým a sociálním kategoriím, protože Plzeňská karta nemá být módním hi-tech výstřelkem, ale standardním nástrojem současnosti.

Plzeňské karty v docházkovém a identifikačním podnikovém systému a v systému školního stravování. V přípravách je další rozvoj rezervačního systému, který by měl nabídnout další výhody přímými vazbami na Plzeňskou kartu. Ale tím výčet aktivit společnosti Plzeňské městské dopravní podniky v oblasti projektu městské čipové karty zdaleka nekončí. Celý, nyní posílený, tým pracuje na přípravě turistické varianty

Nový produkt, který Plzeň díky projektu městské čipové karty může nabídnout, má již mírně modernější design – jde o jednoúčelovou elektronickou peněženku s určením pro veřejnou dopravu. Zatím pro MHD, v budoucnu se počítá s využitím pro celou oblast integrované dopravy Plzeňska.



karty vybavené motivačním a bonusovým programem pro návštěvníky města, přičemž výhody zmíněných programů by měly tvořit i páteř věrnostního systému pro všechny dosavadní držitele karty. Jiné úvahy směřují k využití karty v oblasti knihovnických, parkovacích, půjčovných a jiných systémů, kde by Plzeňská karta mohla a měla pomoci rozšířit možnosti volby spotřebitelů a zjednodušit přístup k těmto službám spolu se současným zvýšením uživatelského komfortu a se snížením nákladů. S tím vším souvisí především rámcový cíl druhé, nynější etapy rozvoje projektu a tím je zavedení všeobecné platební funkce se zaměřením na mikroplatby. Je pochopitelné, že budoucí podoba projektu, v České republice dosud ojedinělého, bude kompromisem mezi požadavky města a požadavky držitelů karty. Ale současný stav je dobrým důvodem pro tvrzení, že cesta nastoupená v Plzni je možná moderní, ale reálná a správná. Dokladem jsou jistě i iniciativy jiných měst, která si do Plzně přicházejí pro zkušenosti podobně, jako tomu bylo na jarní plzeňské konferenci eTown – čip ve městě, město v čipu či na nedávné konferenci ve skotském Edinburhu. **-red-**

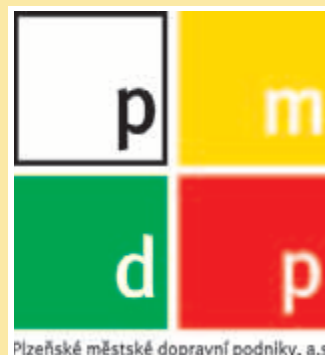
Nová barevná tvář společnosti

V posledním roce se změny ve společnosti Plzeňské městské dopravní podniky nedotkly jen vnitřního provozu a řízení, ale i celkové komunikace. V roce 2004 byl představen nový korporátní design a s ním i nové logo, vše motivováno snahou změnit vnímání společnosti jako nevýrazné a statické společnosti. Novému stylu vládou barvy a pohyb, doplněné sloganem **Nechte se svést... ..nechte se svést!**

Cílem marketingových aktivit společnosti je prezentovat se nejen jako poskytovatel běžné dopravní služby, ale představit celé portfolio služeb navazujících, a to nejen v oblasti veřejné dopravy, být těžiště práce společnosti v této oblasti je a bude i nadále.

Zviditelnění společnosti a změna vnímání je prvot-

ním požadavkem, k jehož splnění směřují jednotlivé komunikační aktivity. Důraz je kladen na srozumitelnou a obecnou informovanost všech cestujících a na zvyšování kvality přepravy, ale také na zviditelnění a atraktivnější veřejné dopravy i pro ty jedince, kteří ji dosud nevyužívali či ji využívali sporadicky. Své místo si nově v bloku komunikačních aktivit našly proto různé partnerské promoakce a pravidelná spoluúčast na významných městských, kulturních a sportovních



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

akcích. I v budoucnu se společnost Plzeňské městské dopravní podniky v duchu nové barevné, dynamické a přátelsky orientované strategie chce zaměřit především na zvyšování kvality služeb, rozšiřování jejich nabídky a posilování povědomí o výhodnosti a spolehlivosti hromadné dopravy ve městě a celém regionu.

Ve spolupráci s Plzeňskými městskými dopravními podniky připravil **-bda-**

Vídeňský Tramwaytag



Jste příznivci tramvají a není pro vás problém dostat se do rakouské metropole? Tak zcela jistě máte v kalendáři červeně zatrženo datum Tramwaytagu, dne otevřených dveří u našich jižních sousedů. Tramwaytag má ve Vídni dlouholetou tradici, letos se brány jedné z vozoven otevřely už pojednadvacáté.

byl Tramwaytag 2005 slavnostně zahájen představiteli Vídně a Wiener Linien.

Co bylo v severní části Vídně, kde se nachází vozovna Brigittenau, k vidění? Samozřejmě současné (nechyběly ani nejmodernější nízkopodlažní vozy) i historické vozy, ale také pracovní. Velkým tahákem pro malé i velké návštěvníky byl jízdní trenážér, na kterém si mohli vyzkoušet, jak těžký chlebiček má řídit tramvaje. Především malé návštěvníky těšilo setkání s maskotem městské hromadné dopravy, krtkem Urbanem, jehož domovem je sice podzemní dráha, ale Tramwaytag si nemohl nechat ujít, stejně jako skupina zaměstnanců pražského Dopravního podniku, která se do Vídně v letošním roce vypravila.

Vídeňské muzeum MHD poskytlo své exponáty nejen na prohlídku ve vozovně, ale také řadu veteránů bylo možno spatřit v ulicích rakouské metropole, neboť zajišťovaly funkci i návštěvnických linek do vozovny v Brigittenau. Svězt se starou tramvají nepatří ke slágrům jen v Praze. I ve Vídni jezdily „pamětihodnosti“ pořádně naplněné.

O tom, že se vídeňský Dopravní podnik o své klienty skutečně všestranně stará, svědčila možnost podrobit se lékařské prohlídce. Stejně jako při podobných akcích u nás, byly návštěvníci informováni o možnostech pronájmu historických vozidel a také jaká je možnost rozšířit řady vídeňských dopraváků. Nechyběly stánky s informačními materiály a knihami, především „fajnšmekři“ ocenili „bleší trh“ s predmety spojenými s MHD (cedule, odznaky, jízdní řády...).

O tom, že je Tramwaytag skutečným fenoménem Vídně, svědčila přítomnost poštovního úřadu, který



při této příležitosti připravil speciální razítko a také se razily pamětní mince.

Jaroslava Žilková (redakčně upraveno)
Foto: Ing. Adéla Fliegelová



Podívat se do zázemí městské hromadné dopravy je velice lákavé a Vídeňané této příležitosti hojně využívají. V letošním roce, v sobotu 10. června, jejich kroky vedly do dvacátého okrsku, neboť v Brigittenau se nachází jedna z nejstarších vídeňských tramvajových vozoven. Už 16. dubna 1907 odsud vyjely tramvajové vozy na svou pouť vídeňskými ulicemi. V průběhu téměř stoleté historie to nebyla pouze „obyčejná“ vozovna. Například v osmdesátých letech minulého století sloužila i jako nákladové nádraží pro rozvoz stavebního materiálu a v zimě se odtud distribuoval posyp trati a vozovek. Za pozornost stojí i sama budova vozovny, která patří mezi nejzajímavější památky průmyslové architektury z počátku 20. století ve Vídni.

V současnosti z Brigittenau vyjíždějí linky č. 5, 21 a 33 a aby vozovna plnila všechny své úkoly co nejlépe, zaměstnává 200 zaměstnanců.

Druhou červnovou sobotu byla vozovna v Brigittenau v gala. V půl desáté se otevřely její brány a dopravčák dechovka pod hlavičkou provozovatele městské hromadné dopravy, Wiener Linien, začala hrát zejména k poslechu návštěvníků a v rychlém tempu vydržela koncertovat celý den. O půl hodiny později



Parník ovládla zábava

Počasí bylo jedinou malou kaňkou na třetím popovodňovém parníku pražské podzemky, který stejně jako v předchozích letech uspořádali odboráři z Metra. Sluníčko se v podvečer 14. června schovalo za oceľové mraky, a tak se na horní palubě lodi Europé pohybovalo méně lidí, než bylo obvyklé v minulých letech. Ale ani tento fakt nezkazil dobrý dojem z plavby stříbropěnou Vltavou.

Stokrát si můžete myslet, že znáte Prahu dokonale, ale když si stoupnete na palubu lodi a sledujete pražská nábřeží z opačné strany než obvykle, vždy najdete několik drobností,



ale i velkých věcí, kterých jste si dříve nevšimli.

O dobrou náladu na třech palubách motorové lodi se starala skupina Country team společně s částí skupiny Hagard. Hrály se převážně notoricky známé písničky a nálada ještě dokázala vylepšit organizátoři, kteří na pozdější večer připravili několik soutěží, které se setkaly s velmi dobrým ohlasem cestujících, jak o tom svědčí slova Miroslava Jirásk, šéfa organizátorů. „Ohlasy na parník byly vesměs pozitivní, lidem se líbily soutěže a program, jen je trochu rozzlobilo, že jsme se otočili na zpáteční plav-

bu tak brzy, což nám plavební společnost vysvětlila tím, že ve smíchovské plavební komoře byla velká loď.“

Popovodňový parník si za tři roky své existence získal poměrně velký okruh příznivců, a tak je otázkou pro organizátory, zda se s podobnou akcí setkáme ještě někdy v budoucnu. „Letos nebyl zájem o loděny tak velký jako v minulosti, proto uvažujeme o nějaké malé změně, ale žádné podrobnosti zatím říci nemohu,“ tvářil se tajuplně Jirásek. **-bda-**



Nabídka výletů a rekreace

Nepravdělně vás informujeme o nabídce rekreací a různých volnočasových aktivit, které pořádají různá sdružení v Dopravním podniku. V poslední době se nám v redakci sešly tři pozvánky na různé akce.

Výlet na Okoř

Odboráři z Motola pořádají v sobotu 6. srpna výlet na Okoř, nádhernou zříceninu gotického hradu v blízkosti Prahy. Odjezd bude v 10.28 autobusovou linkou č. 350 z Dejvické a návrat podle osobního uvážení buď ve 13.47 nebo v 16.28 opět autobusem ke stanici metra Dejvická. Kdo si udělá malý výlet, může využít k dopravě zpět i vlaku, který má v okolí Okoře několik zastávek.

Odboráři (ZO OSD Motol) a rodinný doprovod bude mít zaplacenou jízdné, vstupné do hradu a pro děti bude připraveno malé občerstvení.

Rekreace v Nuzicích

Chcete prožít druhou polovinu srpna v příjemném prostředí na břehu řeky Lužnice? Máte ideální příležitost. Po skončení dvouturnusů letního dětského tábora bude areál v Nuzicích připraven na rodinnou rekreaci. Rekreacní středisko Dopraváček je obklopeno lesy a poskytuje ideální podmínky pro rybáře a houbaře.

Tamní pobyt můžete také využít k zajímavým turistickým výletům nebo pro cykloturistiku.

Ubytování je v Nuzicích zajištěno ve čtyřlůžkových chatičkách s verandou a samozřejmostí je standardní sociální zařízení včetně sprch. Stravování je zajištěno formou polopenze ve vlastní kuchyni.

Termín rekreace je od 13. srpna do 3. září 2005, ale v případě zájmu více než 20 rekreatů je možno rekreaci zabezpečit až do poloviny září!

Cena za osobu a den s polopenzí pro zaměstnance DP a jejich rodinné příslušníky činí 320 Kč, děti do 10 let platí 290 Kč. Pro ostatní rekreaty je cena za den s polopenzí 370 Kč, děti do 10 let platí 350 Kč.

Informace podává a závazně přihlašky přijímá odborová organizace Autobusy, U Vozovny 6, Praha 10 (areál dílen Hostivař), vchod C1, 2. patro, telefon 296 133 008, 296 133 004, fax 296 134 699, e-mail: cadaj@a.dpp.cz; havrliks@a.dpp.cz.

Víkend v Nových Hradech

Víkend od 23. do 25. září letošního roku můžete prožít v jižních Čechách. Odboráři z Motola připravili zájezd do Nových Hradů a okolí. Sobota je vyhrazena přírodním památkám (Kraví hora, Terezi-

údolí...) a neděle návštěvě Schwarzenberské knížecí hrobky a Třeboně (pivovar Regent...). Ubytování je zajištěno v klášteře sv. Petra a Pavla v Nových Hradech ve 2 a 3lůžkových pokojích s umyvadlem. Sociální zařízení jsou na patře.

Odboráři z Motola (ZO OSD Motol) a jejich doprovod platí 600 korun, děti 300 Kč. Ostatní zájemci zaplatí za víkend 1 100 Kč a děti 700 korun. Cena obsahuje dopravu, ubytování, poplatek místnímu úřadu, snídaně, balíček, večere i exkurzi do pivovaru.

Objednávky přijímá do 15. září pan Sárközi na telefonním čísle 723 613 226. **-bda-**



Jak probíhá dětská rekreace v Dopraváčku?

Zástupci vlastního rekreačního zařízení „Nuzice“ paní Koubková a pan Pačuk (personální útvar) a pánové Čada a Havrlík za provozovatele (Odborové sdružení) uskutečnili návštěvu tohoto rekreačního zařízení ve čtvrtek 14. července 2005, kde v současné době probíhá dětská letní rekreace. Dětský tábor „Dopraváček“ tak pokračuje ve své mnohaleté tradici a historii, která byla přerušena pouze ročním obdobím po povodních v roce 2002.

Prvnímu turnusu na počátku pobytu dětí nepřálo počasí, bylo deštivo a nevládné, a proto při prvním setkání s vedoucím tábora panem Masopustem bylo vysloveno jemu a výchovným zaměstnancům velké poděkování ze strany provozovatele a vlastníka za jejich přizpůsobení výchovného programu nepříznivým klimatickým podmínkám.

V následujících dnech se počasí zlepšilo a tato změna se pozitivně odrazila na náladě všech účastní-

ků dětské letní rekreace. Tradičně výborná kuchyně, která dětem ke snídani připraví vlastní domácí koláče, zájmy a ostatní pečené sladkosti, tak připomněla všem účastníkům, že připravit sladké dobroty neumějí jen jejich babičky, ale dají se připravit s láskou i v těchto podmínkách našim dětem. A právě tímto přístupem ze strany kuchaře a jeho personálu se dokázaly vytvořit pobytové podmínky pro naše děti tak, že si připadaly jako doma. Někteří účastníci dokonce sdělují, že na táboře je to lepší než doma u rodičů.

Celková pohoda, která vyzařovala zejména z očí těch nejmenších dětí, byla důkazem, že dětem dopraváček při pobytu nic nechybí a mohou se oddávat volnému pohybu v přírodě. Děti jsou po celou dobu pobytu vedeny k samostatnosti a při hrách k rychlému a logickému úsudku, který jim slouží k přijetí nejlepšího rozhodnutí s následným dovedením ke splnění daného úkolu a k celkovému umístění v probíhající soutěži. V bojových hrách zažívají děti celou řadu dobrodružných zážitků, při kterých poznávají zákonitosti přírody, překonávají pocity strachu a obav, když při plnění úkolů nechtějí být horší než jejich vrstevníci a kamarádi. Výsledkem všeho snažení je očekávání, jak se promítne překonaný strach a obava do konečných výsledků bojových her a sportovních klání.

Při dotazech, zda se již těší domů, většina odpovědí

od dotázaných dětí zní, že zatím ne, ba dokonce vůbec ne. A to je ta nejlepší vizitka pro výchovné zaměstnance a provozovatele dětského tábora. Při několika výletech autobusem do okolí mají děti možnost seznámit se s částí našich bohatých dějin, které se v této oblasti historicky udály.

A starší ročníky dětí? V době naší návštěvy sjížděly řeku Lužnici a do tábora se navrátily až v podvečer dne. Hlavní vedoucí I. turnusu dětské rekreace pan Masopust nám sdělil, že takový sportovní výkon zanechá na účastnících únavu a vysílení, ale zároveň dobrý pocit přinášející uspokojení nad poznáním nejen toku řeky Lužnice, ale zejména všech úskalí, která při zdolávání propustí řeky na jezích vznikají. Na konci skutečně návštěvy zástupci poděkovali personálu za jejich vynaložené úsilí při zabezpečení technického zájmu rekreačního zařízení, které tak slouží k jeho hladkému provozu. Velký dík byl vysloven hlavnímu vedoucímu a výchovnému personálu za jejich přípravu a realizaci výchovného programu, který při našich rozhovorech byl chválen všemi dětmi.

Bc. Stanislav Havrlík, předseda odborové organizace Autobusy

Další fotografie z prvního turnusu Dopraváčku můžete spatřit na internetových stránkách odborové organizace www.oszo-dpa.cz



KULTURNÍ TIPY NA SRPEN

Ani pro druhý prázdninový měsíc se v kulturních tipech nebudeme omezovat jen na akce konané v Praze a podíváme se mimo jiné také na další várku hudebních festivalů.

FILM

Moje krásná čarodějka

Filmová komedie (režie Nora Ephorn) nás seznámí s naivní a dobrosrdečnou čarodějkou Isabel (Nicole Kidman) z kalifornského San Fernando Valley, která je pevně odhodlána od základu změnit svůj život – chce se vzdát svých nadpřirozených schopností a žít jako každý obyčejný smrtelník. Na druhé straně města se mezitím snaží šarmantní herec Jack Wyatt (Will Ferrell) vzkřísit svou uvadající hereckou kariéru. Seriálem, který jej má znovu postavit na nohy, je remake oblíbeného sitcomu z 60. let Bewitched, v němž se chystá ztvárnit titulní roli.

Pak ale shodou okolností narazí na Isabel, která mu ihned učaruje. Zvláště pak její nos, který se až zázračně podobá nosu Elizabeth Montgomery – představitelky čarodějky Samantha v původním televizním seriálu. Jack začíná být přesvědčen, že by se Isabel mohla této role v jeho novém seriálu zhostit.

Stejně tak učaruje i Jack Isabel. Považuje jej za ideálního smrtelníka, s nímž by se mohla usadit a vést po jeho boku obyčejný život, po kterém tak touží. Brzy se ukáže, že měli pravdu oba – avšak poněkud jiným způsobem, než si představovali.

V kinech od 25. srpna 2005.

Můj auták Brouk

Další filmová komedie, tentokrát s vůní benzínu. Maggie Peyton (Lindsay Lohan), jejíž rodina se už po tři generace věnuje účasti v automobilových závodech NASCAR, má závodění v krvi. Díky svému otci Rayovi (Michael Keaton), který se jí snaží přehnaně chránit před veškerým nebezpečím, jsou však všechny její snahy o kariéru špičkové závodnice odsouzeny k nezdaru. Ray jí nabídne jako odměnu za úspěšné dokončení univerzitního studia auto, ale místo do obchodu zamíří na vrakoviště. Maggie se zamlouvá starý Nissan, ale zdá se, že o její pozornost usiluje také jistý zrezivělý Volkswagen Brouk, se kterým – ke svému nemalému překvapení – nakonec skládku opustí. Jak se brzy ukáže, starý Brouk jménem Herbie není jen obyčejný kus rezavé karoserie s motorem, ale kouzelné auto, které

Maggie pomůže splnit její velké sny.

V kinech od 25. srpna 2005.

Klíč

Scenárista hororů Kruh Ehren Kruger připravil další temný snímek. Hrůzu tentokrát nebude vzbuzovat videokazeta s tajuplným obsahem, ale zdánlivě docela obyčejný klíč. Ten vyfasuje mladá ošetřovatelka Caroline (Kate Hudsonová) od svých nových pacientů, postaršího manželského páru (Gena Rowlandsová a John Hurt), který žije ve starobylé a poněkud zpustlé usedlosti v zapadlém koutu Louisiany, na jihu Spojených států. Prazvláštní zvyky obou staříků, husí kůže nahánějící atmosféra starého domu a celého okolí, to vše podněcuje Carolininu fantazii a zvědavost. Univerzální klíč, kterým může otevřít všechny dveře v domě, jí umožní vydat se na průzkum budovy. Na půdě objeví tajnou místnost skrývající děsivé tajemství, které možná navždy změní její život, pokud ji o něj rovnou nepřipraví. Některé dveře by zkrátka raději měly zůstat zamčené.

„Horory a strašidelné filmy vždycky balancují na hranici reality. Někdy zcela sklouznou do nereálna, někdy si ale udržují zdravý přístup k realitě a vás děsí, že to, co na plátně vidíte, by se opravdu mohlo stát. Přesně takový je Klíč. Přiznám se, že tenhle typ filmu mě vyděsí spolehlivěji než třeba Noční můra v Elm Street,“ tvrdí představitelka hlavní role Kate Hudsonová.

V kinech od 25. srpna 2005

DIVADLO

Na nádvoří zámku Hluboká nad Vltavou se můžete zajít v rámci akce Divadelní léto 2005 podívat v srpnu na známou komedii Carla Goldoniho **Sluha dvou pánů**. Bližší podrobnosti na <http://divadelnileto.wz.cz>.

HUDBA

Přehled začneme festivalovými pozvánkami a uzavřeme několika chystanými pražskými koncerty, které budou určitě stát za pozornost. Od čtvrtka 4. do neděle 7. srpna proběhne v arálu Ostrov v Sázavě další ročník **Sázavafestu**. Uvidíte mimo jiné kapely jako třeba Sunshine, Kurtizány z 25. avenue, Wohnout, Chinaski, Sto zvířat, Traband nebo Karla Plíhala. Více na www.sazavafest.cz. Zajímavý může být i další ročník festivalu **Eurotrialog** v Mikulově. Ve dnech 12. a 13. srpna se tam

divákům představí například Václav Koubek, Sestry Steinovy, Jiří Schmitzer, Věra Bílá, Marian Varga, Blue Effect nebo Monika Načeva. Bližší informace na adrese www.eurotrialog.cz.

Festival, který letos přiveze pravděpodobně ty nejnámější osobnosti a kapely ze světa, se jmenuje **Open Air Festival Love Planet**. Proběhne ve dnech 12. a 13. srpna v areálu Aeroklubu Tábor a kromě domácích interpretů nabídne Nicka Cavea nebo soubory jako je Apocalyptica, Kosheen, Skinny Puppy či The Sisters Of Mercy. Podrobnosti najdete na www.loveplanet.cz.



Pokud patříte spíše k příznivcům folku, pak máte možnost navštívit v sobotu 13. srpna festival nazvaný **Setkání Konopiště**. V areálu přírodního divadla na Konopišti se objeví mimo jiné Vlasta Redl, Traband, Cop, ale třeba i Pavel Bobek a Lída Novová. Více informací najdete na www.folkcountry.cz. Zapomenout bychom neměli ani na tradiční festival v Trutnově. **Trutnov Open Air**

v areálu Na Bojišti v Trutnově letos od 19. do 21. srpna přivítá mj. kapelu, se kterou hrával král reggae Bob Marley, tedy The Wailers, či interpret tvz. world music jako jsou Rachid Taha, Señor Coconut, pandžábští The Dhol Foundation či soubor YAT-KHA z jihosibiřské Tuvy. Chybět samozřejmě nebude ani celá řada domácích skupin a interpretů. Více na <http://trutnov.openair.cz>.

Zajímavé hudební akce se ale chystají, jak už jsme v úvodu této kapitoly zmínili, i v Praze. V pátek 12. srpna by se na Zimním stadionu Štvanice měli představit „pamětníci“ **Nazareth** (info např. na www.ticketpro.cz). V pátek 26. srpna v Divadle Archa pro změnu zase legenda pro trochu alternativnější rockery, hlavní persona kapely, v níž svého času hrával i Ivan Kral, **Patti Smith**. Více na www.1015.cz. No a konečně v úterý 30. srpna by se měli objevit na scéně T-Mobile Arény američtí **Korn**, jejichž hudba, jak praví „legenda“, vyrostla na křížení brutálního death metalu s rapem a hip-hopem. Ať je to jak chce, Korn jsou rozhodně představiteli moderního a progresivního přístupu k tvrdé muzice a bývají leckdy označováni za duchovní otce nu-metalu (i když novinářské výroky je, jak známo, nutno brát vždy tak trochu s rezervou). Podrobnější informace na stránkách www.interkoncerts.cz.

-mis-

ŠKOLNÍ STŘÍPKY

Školní rok 2004/05 skončil

I když podle školského zákona školní rok začíná 1. září předchozího kalendářního roku a končí 31. srpna roku aktuálního, pro většinu žáků – málo platné – školní rok končí vydáním vysvědčení, tedy na konci června. Jsou ale výjimky. Například pro žáky, kteří neprospěli z některého z vyučovaných předmětů a čeká je složená opravná zkouška, je doba prázdnin dobou nejistoty, zda u zkoušek konaných na samém jejich konci budou úspěšní a postoupí do dalšího ročníku, nebo zda budou muset svou situaci řešit opakováním ročníku nebo ze školy odejít.

V podobné situaci jsou i žáci, kteří mají před sebou doklasifikační zkoušky z předmětů, ze kterých pro nedostatečnou účast ve výuce nemohli být z daného předmětu v řádném termínu oznámkováni.

V měsíci červnu chybí ve škole žáci posledních ročníků maturitních oborů, kteří si již po vykonaných maturitních zkouškách užívají prázdnin. A naopak žáci tříletých oborů ukončených závěrečnou učňovskou zkouškou mají napilno – červen je měsícem, kdy závěrečné učňovské zkoušky jsou v plném proudu.

A jak byli žáci u závěrečných zkoušek úspěšní? 17 ukončilo své studium s vyznamenáním a čeká je ocenění Hospodářskou komorou, 148 prospělo a 25 bylo neúspěšných a pokusí se o opravu. V obdobné situaci je i 70 žáků, kteří nebyli ke zkouškám puštěni ze shora popsáných důvodů – před zkouškami musí vykonat opravnou zkoušku, či doklasifikační zkoušku; pokud se jim to podaří, závěrečné učňovské zkoušky složí ve druhé polovině měsíce září.

Ale škola jako taková zdaleka neprožívá dobu prázdnin v poklidu. Aby v září přivítala žáky přivítavě, bude 2 měsíce ve škole rušno – přestavuje se, opravuje se a buduje. To vše proto, aby v září bylo vše tak, jak má být.

Beachvolejbalový turnaj

SPŠ, SOU a U, a. s. bylo spolu s TJ Solidarita Praha

a Sdružením soukromých škol Čech, Moravy a Slezska pořadatelem I. ročníku středoškolské ligy v beachvolejbalu 2005. Přípravě turnaje byla ze strany organizátorů věnována maximální péče.

Před zahájením turnaje, jehož finále se konalo 16. června, měla přihlášená družstva možnost v 5 tréninkových hodinách doladit formu na 3 výborně připravených dvorcích TJ Solidarita Praha, která turnaji poskytla svá nově vybudovaná sportoviště. Ve víceúčelovém beach areálu se navíc nachází i 2 antukové tenisové kurty, takže příští rok se možná zrodí i další turnajová možnost.

Výsledky turnaje byly pro nás velmi lichotivé – naše družstvo zvítězilo.

-sou-



Foto: SOU

Nezdanitelné částky základu daně v roce 2005

Druh nezdanitelné částky	Ročně	Měsíčně
1a. Na poplatníka (s výjimkou poživitele starobního důchodu)	38 040	3 170
1b. U poplatníka, který je poživitelem starobního důchodu a u něhož skutečná výše vyplaceného důchodu nepřevyšuje 38 040 Kč ročně	Rozdíl mezi 38 040 Kč a vyplacenými částkami na starobním důchodu ve zdaňovacím období.	Nelze
1c. U poplatníka, který je poživitelem starobního důchodu a u něhož skutečná výše vyplaceného důchodu nepřevyšuje 38 040 Kč ročně	Nelze	Nelze
2a. Na manžela (ku) s vlastním ročním příjmem do 38 040 Kč	21 720	Nelze
2b. Je-li manžel(ka) s vlastním ročním příjmem do 38 040 Kč držitelem průkazu ZTP/P	43 440	Nelze
3. Pobírá-li poplatník částečný invalidní důchod z tuzemska, nebo došlo-li k souběhu nároku na starobní a ČID	7 140	595
4. Pobírá-li poplatník plný invalidní důchod z tuzemska, nebo došlo-li k souběhu nároku na starobní a PID, nebo pobírá jiný důchod z důvodu invalidity, anebo je poplatník plně invalidní, ale jeho žádost o PID byla zamítnuta z jiných důvodů.	14 280	1 190
5. Je-li poplatník držitelem průkazu ZTP/P	50 040	4 170
6. U poplatníka, který se soustavně připravuje na budoucí povolání studiem nebo předepsaným výcvikem	11 400	950
7. Hodnota darů poskytnutých v ČR na veřejně prospěšné účely za podmínek stanovených v § 15 odst. 5 a 6	Úhrnná hodnota darů musí přesáhnout 2 % základu daně - nebo činit alespoň 1 000 Kč - max. lze odečíst 10 % základu daně.	Nelze
8. Úroky zaplacené ve zdaňovacím období z úvěru na bytové potřeby za podmínek stanovených v § 15 odst. 7 a 8	Max. 300 000 Kč na domácnost při placení úroků po celý rok. Nejvýše 25 000 Kč za každý kalendářní měsíc při placení úroků jen po část roku.	*)

9. Úhrn příspěvků na penzijní připojištění se státním příspěvkem a snížených o 6 000 Kč podle § 15 odst. 9	Maximálně 12 000 Kč za rok.	Nelze
10. Pojistné zaplacené na soukromé životní pojištění (pojistné zaplacené ve zdaňovacím období a jednorázové pojistné poměrně rozpočítané na zdaňovací období podle délky pojištění s přesností na dny)	Maximálně 12 000 Kč, a to i při uzavření více smluv s různými pojišťovnami.	Nelze
11. Členské příspěvky zaplacené odborové organizací podle jejich stanov za podmínek stanovených v § 15 odst. 11	Částka do výše 1,5 % zdanitelných příjmů. Maximálně do výše 3 000 Kč za rok.	Nelze

*) 1/12 předpokládané výše ročního úroku. Nejvýše 25 000 Kč na domácnost.

Poznámky:

1. Za poživitele starobního důchodu se z hlediska daňových předpisů považuje poplatník, který má nárok na výplatu starobního důchodu k počátku zdaňovacího období (k 1. lednu) podle tuzemských i zahraničních předpisů, nebo jemuž byl přiznán starobní důchod zpětně k počátku zdaňovacího období.

2. Daňový nerezident ČR může uplatnit nezdanitelné částky uvedené v § 15 odst. 1 písm. b) až e), tj. na manželku (la), odpočet z důvodu pobírání ČID, PID a odpočet držitele průkazu ZTP/P, výlučně prostřednictvím příznání k daní a za předpokladu, že nejméně 90 % jeho zdanitelných příjmů má zdroj na území ČR.

3. K nezdanitelné částce na manželku, manžela, na poživitele starobního důchodu, k hodnotě darů, k příspěvku zaplacenému na penzijní připojištění, k pojistnému na soukromé životní pojištění, k členským příspěvkům odborové organizaci, přihledně zaměstnavatel až po skončení roku při ročním zučtování daňových záloh.

4. Za jiný důchod, u něhož jednou z podmínek přiznání je plná invalidita poplatníka, se považuje podle § 50 odst. 2 písm. d) zákona č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, vdovský (vdovecký) důchod, na který má plně invalidní vdova (vdovec) nárok po uplynutí jednoho roku od smrti manžela (manželky).

Ing. Alena Vaňková,
obchodně ekonomický úsek, email: vankovaa@dpp.cz

Důchodová problematika

Jak se mi bude započítávat pro důchod studium, když jsem se vyučil, pak jsem studoval průmyslovou školu a pak ještě 3,5 roku vysokou školu, kterou jsem nedokončil?

Pro zodpovězení vašeho dotazu je třeba znát buď vaše datum narození, nebo datum vzniku nároku na starobní důchod. Pro zápočet doby je rozhodující, vznikl-li vám nárok na starobní důchod před rokem 2004, tedy nejpozději do 31. prosince 2003 – pak se vám započítává veškeré studium v délce 10,5 (3 + 4 + 3,5) roků plně, tedy 100 %.

Vznikl-li Vám nárok po 1. lednu 2004 a později, započítává se doba studia po 18. roce věku maximálně v délce 6 roků, a to ještě pouze z 80 %. To znamená, že po 18. roce věku vám bude započtena doba studia

pouze v délce 4,8 roků, což je 80 % ze 6 roků. Co je nad 6 roků, se nepočítá.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2005, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor. Osobní návštěvy v pracovní dny pouze od 15.00 – 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2004, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na svou adresu 1 až 2 roky před datem vzniku nároku na starobní

důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

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

Helena Bajerová, zaměstnavatelský odbor

Tisková oprava

V článku Traf IV.C1 je už rok v provozu, uveřejněném v DP-KONTAKTU č. 6/2005 na straně 8, jsem v souvislosti s popisem úplně elektronického staničního zabezpečovacího zařízení ESA 11-M uvedl, že „nevýhodou zvoleného řešení je fakt, že případná porucha v ústředně traťového zabezpečovacího zařízení ve stanici Kobylisy ovlivní i činnost tétož zařízení ve stanici Nádraží Holešovice.“

Správné znění této věty však mělo být následující:

„Nevýhodou zvoleného řešení byl fakt, že případná porucha v ústředně traťového zabezpečovacího zařízení ve stanici Kobylisy by ovlivnila i činnost tétož zařízení ve stanici Nádraží Holešovice. Zhotovitel však po vyhradách úseku dopravního i služeb sdělovací a zabezpečovací tento problém odstranil ještě před zahájením zkušebního provozu s cestujícími.“

Čtenářům DP-KONTAKTU i zhotovitelům uvedeného zařízení se za toto nedopatření omlouváme.

Zdeněk Rampa, divize Metro, úsek dopravní

Omluva

V minulém čísle DP Kontakt, v článku Tramvaj v Erfurtu, byly bez souhlasu autora, pana Josefa Hubky, použity tři fotografie vozidel erfurtských tramvají převzaté z internetových stránek www.mhdcr.biz. Za uvedené nedopatření se autor článku omlouvá.

Ing. Martin Březina

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

V minulém, červencovém díle našeho seriálu jsme přinesli několik tipů na webové adresy, které by se vám mohly hodit v případě, že plánujete strávit alespoň pár dní dovolené u vody nebo přímo v ní či na ní. Dnes pokračujeme v prázdninové a dovolenkové laděném servisu, protentokrát ale vyměníme koupací čepici za helmu a pádla za říditka – budeme se věnovat cyklistice a cykloturistice. Léto na kole si užívá rok od roku stále větší počet Čechů a leccos o oblíbenosti kol, bicyklů a velocipédů vypovídají i počty internetových stránek, jež jim věnují pozornost.

Z velkých českých „cykloportálů“ stojí za návštěvu přinejmenším dva. První z nich se jmenuje Cykloserver.cz a sídlí na eponymní adrese www.cykloserver.cz. Stránky vás na první pohled upoutají elegantní, žlutobíle laděnou grafikou a přehledným členěním. Vedle řady aktuálních článků zde především najdete velkou databázi vydaných českých (i některých zahraničních) cyklomap, přehled tuzemských cyklotras i s on-line mapami a vysvětlivkami cyklistického značení. Nechybí ani tipy na cyklistické výlety a nabídka možností oby-

tování. Ještě širší záběr mají stránky www.nakole.cz. K obsáhlému seznamu českých cyklistických stezek s podrobnými popisy zde přidávají i zkušenosti z dalších evropských zemí a nemalé množství zajímavých a užitečných článků včetně poradny, kde vám pomohou s nákupem cyklistického vybavení.

Kdo si neví rady s nákupem kola či si prostě jen chce udělat jasno v možnostech, které český trh nabízí, měl by se vydat na stránky www.cyklokatalog.cz. Nalezne tu nejen desítky kol s vyobrazením, podrobným popisem vybavy a cenou, ale rovněž zkušenosti ostatních cyklistů s jednotlivými značkami. Velmi kvalitní katalog kol je k máni také na stránkách cyklistického čtrnáctideníku Cykloservis, jenž obývá adresu www.cykl.cz. Katalog funguje jako vyhledávací: zadáte požadovaný typ kola, značku a cenu a během okamžiku máte před sebou přehled strojů, které odpovídají vašim požadavkům.

Za zajímavými cyklistickými výlety nemusíte cestovat nikterak daleko, řadu pozoruhodných tras nabízí i samotná Praha. Jejich přehled najdete na stránkách

Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy na adrese www.udi-praha.cz – hned na úvodní stránce je odkaz „Informace cyklistům“, jehož „prokliknutím“ se dostanete do sekce věnované cyklistické dopravě v české metropoli. K dispozici je zde statická i dynamická mapa všech tras vedoucích na území města. K nim se dostanete i ze sekce „Doprava“ oficiálního serveru hlavního města Prahy www.praha-mesto.cz. Nutno však dodat, že potenciální zájemce o cyklistickou projížďku Prahou zde příliš informací a podnětů nenajde. Pro srovnání se můžete podívat na vynikající stránky bavorských cyklostezek na adrese www.bayernbike.de – brilantní grafika, flashové animace, výškové profily tras...

A na závěr jeden výhled do budoucna. Pokud vás zajímá, jak to bude u nás vypadat z cyklistikou a cykloturistikou v letech příštích, dozvíte se o tom více z vládního projektu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky. Jeho stránky naleznete na adrese www.cyklostrategie.cz.

-mš-

Železniční mosty pod Vyšehradem



Velký rozvoj železniční dopravy na území pražské aglomerace na počátku sedmdesátých let 19. století vyvolal také potřebu vzájemného propojení smíchovského nádraží Západní dráhy (v provozu od roku 1862), do jehož areálu se připravovalo zaústění dalších dvou soukromých drah, s tratěmi na pravém břehu Vltavy. Tento úkol splnila tzv. Pražská spojovací dráha, jejíž součástí byl i železniční most přes řeku situovaný pod Vyšehradem. Spojovací trať i s mostem byla uvedena do provozu 15. srpna 1872. Ačkoliv byly pilíře stavěny pro dvoukolejnou trať, byl na ně instalován jen most jednokolejný, široký 4,3 m. Jednalo se o příhradové přímopásové nosníky se zkříženými diagonálami a s trojúhelníkovým ukončením u ložisek. Celkem tu byla přes řeku čtyři hlavní pole o rozpětí 56,9 m (pokud ale budeme počítat i úseky tratě mimo řeku, bylo na vyšehradské straně ještě další pole, tj.



celkem pět polí se čtyřmi pilíři. Na vyšehradské straně řeky byl na konci mostu tzv. skupinový pilíř, na který navazoval další viadukt (sloužící jako inundační most), jehož součástí byl i most přes Vyšehradskou třídu. Právobřežní část viaduktu zároveň překonávala tehdejší koryto Botiče. Most měl nad řekou délku 296,3 m, pokračování v inundačním mostu měřilo 135,76 m. Celková délka stavby tedy byla 432,06 m. V prvních letech po mostě jezdily jen nákladní vlaky, teprve od roku 1888 tudy byly vedeny i osobní vlaky. Po zesílení provozu most přestal svojí konstrukcí vyhovovat, a proto bylo nutné nahradit ho mostem zcela novým. Sama stavba nového mostu se stala mimořádně zajímavým technickým dílem, protože probíhala za plného železničního a lodního provozu. Předně byly postaveny tři nové pilíře, protože nový most měl mít (respektive dodnes má) v úseku přes řeku jen tři pole, ale s větším rozpětím proti původnímu mostu – 69,925 m. Další pilíře byly postaveny na vyšehradském břehu pro konstrukce nahrazující páté pole původního mostu. Protože nový most měl být o půl metru výš, bylo nejdříve nutné v dubnu 1901 po etapách (a za plného provozu) upravit dočasně niveletu starého mostu. Podél starého mostu byla po jeho obou stranách postavena provizorní lešení – na jižním byla smontována nová mostní konstrukce, druhé bylo připraveno pro starou odsunutou konstrukci. Teprve náročná operace přesunu obou mostů se uskutečnila za úplné výluky během pouhých dvou dnů a dvou nocí 30. září a 1. října 1901! Od následujícího dne, 2. října 1901, začaly vlaky jezdit po novém mostě. Pak začala demontáž starého mostu a bourání původních pilířů. Nový most nad řekou má tři příhradové poloparabólické konstrukce o délce 220 m, na kterých na vyšehradském břehu navazují čtyři pole plnostěnné konstrukce s ple-

chovými stojinami o rozpětích 17,77 m. Od 2. prosince 1902 byly po obou stranách mostu k dispozici dvě lávky pro pěší, které jsou dodnes významnou spojnicí obou vltavských břehů. Dodejme ještě, že druhý most pod Vyšehradem je dvoukolejný (druhá kolej byla položena později) a má šířku 8,1 m, nepočítaje v to lávky po 1,8 m. Od 15. května 1928 po mostě mohou jezdit i vlaky tažené elektrickými lokomotivami.

Palackého most

2. ČÁST

Do důležitého areálu smíchovských nádraží ústily tratě tří společností, ale nejlížeji silniční pražský most, po kterém bylo možné dostat se do centra Prahy, byl až na Malé Straně, více než jeden a půl kilometru severně od původního železničního mostu. Tato skutečnost si brzy vyžádala stavbu nového mostu v sousedství podskalského přívozu (zřízeného již v roce 1420!). Stavební práce začaly v červnu 1876. Most byl založen s ohledem na novou regulační čáru, současně s ním se stavěly i části nábřeží. Do provozu byl most, který dostal jméno po Františku Palackém, uveden 22. prosince 1878. Most dosáhl po dokončení délky mezi pobřežními pilíři 228,8 m. Má sedm kleneb, z nichž prostřední má největší světlost. Most měl původně šířku pouhých 11,4 m, z čehož na vozovku připadalo jen 7,75 m! V roce 1885 byla na mostě postavena nová trať koněspřežné dráhy, takže se dnes jedná o most, který v Praze nejdéle slouží městské (kolejové) hromadné dopravě – 122 roků. V závěru roku 1900 po něm začaly jezdit

tramvaje elektrické. Opomenout nesmíme ani důležitou komunikační stavbu na smíchovské straně – podjezd Horního nábřeží pod mostní rampou. Na toto nábřeží současně vede od krajne mostu i schodiště.

V letech 1887–1897 dostal most na obou březích postupně sochařskou výzdobu od J. V. Myslbeka. Čtyři sousoší (Libuše a Přemysl, Lumír a Píseň, Záboj a Slavoj a Ctirad a Šárka) byla umístěna na mohutné kamenné podstavce, ve kterých byly současně kioskky výběrčích mýtného. Při spojeneckém náletu na Prahu

14. února 1945 byla sousoší na novoměstské straně vážně poškozena.

Jak již bylo naznačeno, most Palackého měl malou šířku zcela nevyhovující veřejné dopravě. Proto bylo v roce 1950 přikročeno alespoň k částečnému rozšíření mostu vysunutím chodníků na železobetonové konzoly, aby byl podél tramvajové tratě získán v obou směrech jízdní pruh i pro automobilovou dopravu. Současně byly odstraněny všechny sochy (tři sousoší dnes můžeme vidět na Vyšehradě) i s podstavci. Tramvajová doprava byla při rekonstrukci přerušena od

23. října do 11. prosince 1950, automobily se na most vrátily pravděpodobně 1. září 1951.

Dnes je již téměř zapomenuto, že Palackého most je barevný. Při stavbě totiž bylo úmyslně použito kamenů ve slovanských barvách! Zhlaví pilířů a klenbové kvádry byly zhotoveny z modré žuly, poprsní zdi s červeného pískovce a kuželky v zábradlí z bílého kararského mramoru. Při opravě a rozšíření mostu byl místo kararského mramoru použit západočeský bílý pískovec. Dnes jsou barvy bohužel již značně zašlé a jen věci znalý chodec si jich všimne.

Jiráskův most

Stavba dalšího mostu mezi Smíchovem a Novým Městem se připravovala mnoho let. V první dekádě 20. století se vážně uvažovalo o mostu, který by vedl v pokračování Myslíkovy ulice, ale z jeho stavby nakonec sešlo, ačkoliv na smíchovské straně byly v předstihu postaveny i příjezdové rampy (odstraněny byly v roce 1928) a jedna opěra u plavební komory. Definitivní polohu zamýšlený most našel nakonec zhruba o 200 metrů jižněji, proti Resselově ulici. Na tehdejší dobu se ne zvykle uvádělo do provozu v několika etapách. Nejdříve byl 6. prosince 1931 dán do užívání střední pruh mostu široký 5,6 m, který používali chodci a automobily jednosměrně pro jízdu na Smíchov. V souvislosti se začátkem sokolského sletu byla 25. června 1932 otevřena druhá třetina mostu, takže po mostě mohly jezdit i městské autobusy, a teprve 27. října 1933 (někdy se uvádí listopad, zřejmě nesprávně) byl most zcela dokončen. Jiráskův most je železobetonový, má šest obloukových polí s horní mostovkou na pilířích, spojenou s oblouky v jeden statický celek. Most má délku 310,6 m, je široký 21 m, ale poslední pole u novoměstského břehu se rozšiřuje až na 26,9 m. Na mostě byla už při jeho stavbě zřízena i dvoukolejná tramvajová trať, ale koleje zůstaly na obou koncích nenapojeny. Ležely tu bez využití dlouhých 16 let. Teprve v roce 1947 byly sneseny. Jiráskův most byl jediným pražským vltavským mostem, přes který jezdily trolejbusy (v letech 1947–1972).

V roce 1987 začala velká rekonstrukce mostu. Nejdříve byla uzavřena jižní polovina mostu včetně chodníku a jezdilo se obousměrně po severní polovině. Od 1. června 1987 do 1. září 1988 byl most zcela uzavřen. Pak byl obnoven částečně automobilový provoz ve dvou prostředních pruzích, chodci se na most vrátili až v závěru roku 1988 a rekonstruovaný most byl kompletně předán do užívání až na podzim 1989.

Lávky na Dětský (dříve Židovský) ostrov

V místech, kde je dnes Dětský ostrov, ještě na začátku 20. století bývaly ostrovy dva: jižní Petržilkovský se stejnojmenným mlýnem a smíchovskou vodárenskou věží a severní Židovský. Na Petržilkovský ostrov vedla dřevěná lávka. Podobná soukromá lávka vedla v úrovni



dnešní Vodní ulice také na Židovský ostrov. Patrně vznikla při výstavbě nábřeží v roce 1874. Na počátku 20. století byla nahrazena železným příhradovým poloparabólickým můstkem v úrovni Petřinské ulice. Při výstavbě smíchovské plavební komory v letech 1911–1921 byly oba zdejší ostrovy spojeny a oba mostky nahradila provizorně nová dřevěná lávka přes vjezd do plavebního kanálu, při jejíž stavbě byly využity opěry tehdy projektovaného mostu od Myslíkovy ulice. Ve stejném místě byla po roce 1933 postavena definitivní lávka segmentového tvaru. **Text a foto: Pavel Fojtík**



Správná odpověď z čísla 6/2005: „Soutěžní snímek nám představuje pohled na ulici Boženy Němcové z rohu Legerovy ulice, východním směrem ke Karlovu. Jedná se o kolejový trojúhelník koncového úseku tramvajové linky č. 6 u Dětské nemocnice na Karlově. Tramvajová trať směřovala ze Sokolské ulice.“

Tolik jen výtah z odpovědi jednoho ze soutěžících, který správně odpověděl a navíc měl štěstí při losování výherců. Červnové kolo naší soutěže opět prokázalo, že čtenáři DP-KONTAKT jsou skuteční znalci pražské městské hromadné dopravy. Do uzávěrky na naši adresu přišlo na tři desítky odpovědí a všechny byly správné. Ve

nám svůj názor, počet soutěžních možností se stále snižuje. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a zašlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Jako obvykle můžete také použít vnitropodnikovou poštu, potom zásilku označte: DP-KONTAKT, 90014, Sokolovská 217/42. K dispozici je vám i schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vратnice. V úvodu soutěže jsme si nepředstavovali, že se vás i pošestapadesáté zeptáme – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

NAPSALI O NÁS

Blesk (16. 7. 2005)

Stanice metra v suchu

Do konce roku by měly být chráněny s výjimkou dvou všechny stanice metra před velkou vodou. Ochrana se dělá na úroveň hladiny vody, která zalila Prahu v roce 2002, plus ještě 60 centimetrů navrch. Stanice Invalidovna je zatím připravena vzdorovat „jen“ stoleté vodě, a čeká ji proto přestavba celého vestibulu. Na Florenci je to složitější, neboť je zapotřebí ukotvit vestibul, aby ho voda nemohla zvednout. Tyto práce skončí až v příštím roce.

MF Dnes (15. 7. 2005)

Do ulic hlavního města se opět vrátí poezie

V ulicích hlavního města, na autobusových zastávkách a v metru se lidé opět setkají s poezií. Praha se již potřetí zapojila do mezinárodní akce Čas pro báseň, která přináší tvorbu současných evropských autorů. Báseň se ve městě objeví od 19. července do 2. srpna. Akce se souběžně uskuteční také ve Vídni, Budapešti, Bratislavě a Lublani. Dfla budou v Praze umístěna na 450 reklamních plochách.

Lidové noviny (15. 7. 2005)
Přes Vltavu na legítku MHD

Povolání převozníka je v Česku na vymření. V celé zemi fungují dvě desítky přívozů, většina z nich pouze od jara do podzimu. Dopravní prostředek, který asociuje staré dobré časy, však možná zažívá renesanci. Prvního července byl obnoven historický přívoz mezi pražskými čtvrtěmi Sedlec a Bohnice. Atraktivitu přívozu zvyšuje to, že byl zařazen do systému pražské integrované dopravy, takže na něm platí legitimace MHD (jinak jedna jízda stojí 20 korun). A kola, kočárky a psi to mají zadarmo.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ: A. Situace; příjmení Vergilia; český literát; druh břídlíce; hromada slámy. – **B. 1. díl tajenky.** – C. Inicialy krále rocku; planeta; deska sloupu; asijský jelen; úspěch; sykavý zvuk. – D. Otec; chlapec; radiolokátor; tuhé lepidlo; čajová růže. – E. Jednání; malajská dýka; klesat; průvodce blesku; honosný domek. – F. Předložka; sokolský sraz; sedací umyvadlo; faleš; turecký palác. – G. Mastek; spojovací zákop; hrabba; prací potřeba; předložka. – H. Staroegyptský bůh; kalaba; nemocný člověk; velké bolesti; důlní předek. – I. Potomek; obchodní příručí; africký trnitý keř; český herec; trnovník. – J. Název sykavky; mřížové dveře; říční ryba; součást oblečení; kšandy; moje. – **K. 2. díl tajenky.** – L. Had; filmová úloha; mužské jméno; české město; Starořekové.

SVISLE: 1. Sjezdit; prodloužená boční zeď; rozsyp. – 2. Značka telluru; chvat v zápase; mytický krasavec; název písmene. – 3. Čisticí prášek; SPZ Trnavy; africký savec; citoslovce plašení. – 4. Část textu; listnatý strom; Haškův kurát. – 5. Česká řeka; vynikající kůň; právě vylíhlé rybky. – 6. Slovenská spojka; slitina Fe+Al; pražský herec; SPZ Topolčan. – 7. Druh hádanky; rumunské drobné mince; běloba. – 8. Jinak; velká americká žába; řezací nástroje. – 9. Říční koryš; slovní pomoc; přítok Vltavy. – 10. Zkratka airplane; skok na leď; estonské sídlo; Evropan (slovensky). – 11. MPZ Islandu; domácí Adéla; zničení najetím; SPZ Jihlavy. – 12. Židovský svátek; přespólní běh; útvar vojáků. – 13. Herecká hvězda; lačnost; předák. – 14. Infekční činitel; jeskyň; zpěvnost. – 15. Značka osmia; zlomení; obnos; od (latinsky). – 16. Mužské jméno; druh psa (slangově); cenový papír. – 17. Smrštění; čirá tekutina; francovka.

– 18. Označení kamionů; časopis pro ženy; označení našich letadel; nejvyšší karta. – 19. Nebo (anglicky); řídké tkanivo; prodejna; andizem (zkratka). – 20. Vodní pták; ostrý přízvuk; rozmrzati.

Pomůcka: Are, Ate, Aton, bani, IS, or, tela.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 7/2005: Člověk bude anděl tehdy, až si bude žít jako v ráji.

	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																				



„Náš muž“ Rostislav Veselý.

V sobotu 11. června uspořádal Hasičský záchranný sbor podniku Aero Vodochody již 10. ročník hasičské soutěže **Firefighter fenzy cup – Železný hasič** a ani

Ilustrační foto.



Železní hasiči

v letošním roce na soutěži nechyběl náš tým. Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku reprezentovali Rostislav Veselý, Kamil Kostka a Pavel Jinoch pod vedením Ing. Michala Brunnera. Do poradatelského týmu soutěže se tradičně jako rozhodčí zapojil trenér družstva Jiří Nedvídek.

Na každého závodníka čekalo několik náročných disciplín. Na začátku vynesení požární hadice na vrchol schodiště a vytažení další hadice na laně, potom přesun 70 kg těžkého ocelového závaží na vzdálenost 1,5 metru ocelovou palicí, roztažení zavodněného hadicového vedení, přenesení dvou 20litrových kanystrů s vodou na vzdálenost 25 metrů a nakonec vlečení 75 kg těžké figuríny na vzdálenost 30 metrů. Všechny tyto úkoly musel každý hasič plnit v těžkém zásahovém kabátu, pracovních rukavicích a botách, s nasazeným opaskem, přilbou a se spuštěným vzduchovým dýchacím přístrojem. Hodnotil se celkový čas a při nesplnění některé disciplíny se přičítaly trestné sekundy.

Z našich závodníků podal nejlepší výkon Rostislav Veselý, který se umístil na velmi dobrém 28. místě z celkem 54 závodníků. Celkově se naše družstvo umístilo na 9. místě z celkem 16 družstev s malým časovým rozdílem za vítěznými týmy. Hasiči Dopravního podniku

tak obstáli v tvrdé konkurenci státních hasičů a byli na prvním místě mezi družstvy podnikových hasičů, když překonali kolegy ze Spolany Neratovice, Biocelu Paskov a Kaučuku Kralupy. Pro hodnocení výsledků jsou ale nejužitečnější slova velitele soutěže, ing. Miloše Hladíka, který po vyhlášení výsledků prohlásil: „Vítězem je každý, kdo soutěž dokončí“.

Ing. Michal Brunner,
vedoucí oddělení odborných služeb HZS
Foto: Petr Svoboda

Vyčerpání po soutěži.



Máme tu léto. To letošní nezačalo pro cestující právě nejlépe, od prvního červencového dne musí sáhnout hlouběji do kapsy, aby se mohli svěřit městskou hromadnou dopravou, a tak i optika, kterou cestující hodnotí naše služby, je daleko přísnější, než tomu bylo dříve.

Každý rozumný člověk důvody zvýšení ceny jízdného zcela jistě pochopí. Stačí se jen podívat okolo sebe, kolik co stálo před sedmi lety a nyní, na stále se zvyšující mzdy a zjistiťme, že náklady jdou stále nahoru. A tržby byly stále na stejné úrovni...

Během několika let se stala Praha v Česku městem s nejlevnější dopravou, i když jsou zde poskytovány nejrůznější služby a platy obyvatel jsou zde nejvyšší.

Ale o tom nemělo být mé pravidelné zamýšlení. Jen jsem se před pár minutami dozvěděl, že nespokojení Pražané chystají protestní akce, především jízdy načerno, aby vyjádřili svůj nesouhlas se zvýšením cen... Inu, co člověk, to názor, mají na něj právo.

Pro nás dopraváky znamená zvýšení jízdného jediné. Poskytujeme služby cestujícím co nejlépe, ať zavdáme co nejméně příčin ke stížnostem.

Revizori si zřejmě tato slova vzali k srdci již na začátku července. Svou činnost vykonávají velmi zod-

LÉTO VLASTNÍMA OČIMA

povědně a agilně. Běžně bývám kontrolován přibližně jednou za měsíc, převážně v metru, ale to není pro tento případ důležité.

Jel jsem z centra do Vysočan linkou B. Ve stanici Náměstí Republiky nastoupila dvojice kontrolorů, pečlivě odvedla svoji práci a o stanici dále vystoupila. Ale jaké bylo moje překvapení, když ve stanici Křižkova opět dvojice revizorů nastoupila... Tentokrát však jiná.

Možná se revizori nedohodli na postupu nebo přesném rozdělení úseku, ale přišlo mi zvláštní, že jsou cestující kontrolováni co druhou stanici, když někdy o kontrolora nezakopnou dlouhé týdny. Možná to jen byla shoda náhod stejná jako výhra prvního pořadí ve Sportce.

S létém souvisí i jedno stále „zelené“ téma. A to intervaly metra. Na to že do stanice Vysočanská jezdí v létě každý druhý vlak, jsem si snad už zvykl a chápu to. Přepravní potřeby přes prázdniny klesají, navíc situace s vozovým parkem není nejlepší. Ale proč vlaky metra

jezdí v devítiminutovém intervalu (mimořádně horším než o víkendech), je zvláštní.

Pokud by se jednalo o jednu hodinu v celém dni, také je to pochopitelné, ale od osmi do čtyř, to už mi zůstává rozum stát. Přitom už před více než deseti lety jsme na dopravním úseku přicházeli s tím, že je třeba dávat takové intervaly, aby si je cestující mohli lehce zapamatovat.

Pokud chceme šetřit, jsem pro interval 10 minut v okrajových úsecích a 5 v centrálním. Centrem projede za hodinu o soupravu méně než nyní, není to ideální, ale jezdili bychom pravidelně a zapamatovatelně. Pokud bychom na tom byli dobře, navrhuji interval 7,5 minuty na okraji a 3 až 4 v centru. Nezbyvá mi než věřit, že se snad jeden z návrhů podaří o příštích prázdninách realizovat...

I to by mohl být příspěvek ke kvalitnější službě našim klientům.

Užijte léta a ať můžete být vždy se službami spokojeni!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 2005 oslavují 60. narozeniny:

Bohumír Dobiáš – SvT, prov. Opravna tramvaj (11),
Ivan Gabriel – PT, odbor řízení provozu (31),
Václav Kopecký – SvT, provozovna Kobylisy (39),
Jan Koucký – DC, provozovna měnirny (14),
Jaroslav Kříž – M, sl. technolog. zařízení (23),
Petr Makeš – M, sl. elektrotechnická (37),
Jaroslav Nič – DC, provozovna měnirny (34),
Jan Procházka – M, sl. staveb a tratí (29),
Petr Šťastný – SvT, provozovna Vokovice (10),
Karel Švejkar – SvT, provozovna Strašnice (19),
Alena Váňová – PT, provozovna Kobylisy (13),
Jana Věnečková – M, dopravní úsek (14),
Jaromír Vocetka – B, hasičský záchranný sbor (23).

V srpnu 2005 oslavují 50. narozeniny:

Zdeněk Blaženka – S, prov. Nákladní vozidla (28),

Alena Dvořáková – P, odbor zaměstnanecký (13),
Miloš Hána – M, sl. ochran. systému (23),
František Hübsch – M, sl. technolog. zařízení (14),
Nada Chrastná – T, sekretariát TR (31),
Milan Kadavý – M, sl. staveb a tratí (11),
Lenka Králová – E, od. jízdních dokladů a tržeb (30),
Jaroslav Kroš – PA, provozovna Vršovice (32),
Petr Kučera – PA, provozovna Kačerov (11),
Jiří Kyncl – PA, provozovna Kačerov (14),
Miroslav Mareš – M, sl. staveb a tratí (15),
Naděžda Myslivečková – M, dopravní úsek (10),
Rudolf Pála – T, odbor strategie (19),
Lubomír Pastorek – M, sl. elektrotechnická (31),
Vladimír Štěpanovský – PA, prov. Klíčův (11),
Ivan Štrobl – M, dopravní úsek (10),
Tomáš Veselý – M, dopravní úsek (18).

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

Do starobního důchodu odešli:

Vlasta Baštová – PT, provozovna Hloubětín (27),
Milena Kotasová – E, odd. finančního řízení (40),
Jarmila Kubartová – SvT, provozovna Kobylisy (17),
Eva Papežová – S, odbor zásobování Tramvaje (23),
Václav Plecítý – PA, provozovna Klíčův (40),
Miroslav Šíma – SvT, provozovna Kobylisy (20).

Do invalidního důchodu odešel:

Jiří Faltys – PA, provozovna Klíčův (12).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

13. června nás ve věku 62 let opustil pan Jiří Elicar – SvT, provozovna Opravna tramvaj, který u DP pracoval 44 let.