

číslo **2**

únor 2006 / ročník 11 zdarma

# DP KONT@KT

Rok 2005 pohledem našich ředitelů  
(04)

Tramvajové novinky v UITP  
(17)

Významné strategické projekty na přelomu roku  
(18)

Spolupráce Správy vozidel Metro a Siemensu  
(23)

## Pohodlnost a zima

Petr Malík, šéfredaktor

Vážené kolegové, pamatuji si na dobu, když jsem byl dítko školou povinné a paní učitelka nám v hodině vlastivědy vykládala o tom, jak výhodné je žít v mírném podnebním pásmu. Střídají se čtyři období a náš život prý není tak jednotvárný jako například v teplých krajích, kde je stále teplo a navíc den a noc jsou přibližně stále stejně dlouhé. Tehdy jsem si toho vážil, že mohu žít v tak skvělých podmínkách, kde se stále něco mění, ale s přibývajícím věkem už jsem názor trochu změnil.



Foto Petr © Malík

Nemám nic proti zimě. K našim Vánocům doprovázeným sněhem patří daleko více než palmy a oslavenci koupající se v mořském příboji. Ale pět měsíců se zimníkem a kulichem na hlavě je podle mého docela dost, tak dva měsíce by stačily. Navíc když k tomu připočtete ty krátké dny, není zima příliš veselé období. Mnozí se vracejí do dob nevolnictví, kdy se podle školních učebnic pracovalo od slunka do slunka. V zimě tak chodí do práce mnozí z nás.

Zimu neodsuzujeme odsuzovat, díky ní nemůžeme být pohodlní. Abychom ji přečkali, musíme se na ni připravit, ve městě v současnosti stačí nakoupit teplé oblečení, ale dříve to znamenalo zajistit otop a vše potřebné, aby se daly chladné měsíce přečkat. Právě strach ze zimy a přirozená lenost vedly k tomu, že se podařilo realizovat mnoho zlepšováků, které vedly ke spokojenějšímu životu.

Dnes už jen zajdeme do jednoho z mnoha hypermarketů na okraji města, koupíme teplý kabát, doma otočíme kohoutkem topení a jsme připraveni na zimní nástrahy. Žijeme spokojený život, ale to by nás nemělo uspokojovat vnitřně. Protože jen osobní neklid nás vede k dalšímu poznání a tím i prosazování novinek. Nebo si myslíte, že se městské hromadné dopravy pokrok vyvíjí?

Já si přeji, aby vás únorové číslo našeho měsíčníku přesvědčilo o tom, že je tomu právě naopak. V dobách mé školní docházky byla například preference dopravy neznámým pojmem, dnes ji skloňujeme téměř denně. Není se co divit, pokud chceme nabízet našim zákazníkům kvalitní služby, musíme se tomuto oboru věnovat naplno. Stálý dopisovatel Jan Adánek hodnotí, co se nám povedlo v preferenci na světelných křižovatkách a Miroslav Grossmann se nechal inspirovat v Mnichově.

Pavel Fojtík vás seznámí s tím, že problémy se sněhem v Praze už byly před více než sto lety, tehdy se dokonce kvůli sněhu zastavil provoz, to je dnes nemyslitelné. Rovněž si nedokážeme představit Prahu bez vzdušného přístavu v Ruzyni, jehož prestiž stále stoupá, o čemž svědčí počty přepravených osob. Otevřením druhého terminálu může počet přepravených ještě vzrůst, a tím větší pozornost se bude soustřeďovat na prostředky městské hromadné dopravy. Samozřejmě nechybí tradiční ohlédnutí za rokem 2005 pohledem ředitelů a opět vám nabízíme několik novinek. Rozšiřujeme náplň rubriky Než vystoupíte..., snad s rozšířeným obsahem budete spokojeni a bude pro vás zajímavou inspirací, tentokrát pro volný čas. Ten nabízí únor formou jarních prázdnin.

Příjemné sportovní zážitky osobní i zprostředkované, a trpělivé jarní očekávání.

P. S. 23. února to bude rok, co nás opustil ing. Milan Houfek.

### Obsah

**Aktuálně**  
(4)

**Z podniku**  
(10)

**Metro**  
(12)

**Tramvaje**  
(15)

**Reportáž**  
(21)

**Historie**  
(26)

**Odjinud**  
(32)

**Ptáte se...**  
(35)

**Zajímavosti**  
(36)

**Seriál**  
(38)

**Než vystoupíte...**  
(39)

## DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz  
Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Naďa Chrastrná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal, Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Tůmová | Grafická úprava: MGA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech  
Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 25. ledna 2006



## Rok 2005 pohledem našich ředitelů

Daniela Tůmová

Začátek roku je vhodný pro bilancování. Během lednových a únorových dní se vždy alespoň krátce ohlédneme za rokem minulým a navíc si utřídíme plány na rok právě začínající. O malé hodnocení a výhled do budoucnosti jsme požádali představitele Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, nebo-li nejvyšší management společnosti. Jaký byl rok 2005 z pohledu našich ředitelů a co připravují do budoucnosti nám odhalují odpovědi na následující otázky.

1. Co považujete za největší úspěch vašeho úseku, resp. celého podniku v roce 2005 a městské hromadné dopravy vůbec?
2. V letošním roce bude završen Transformační projekt, nejvýznamnější vnitropodniková událost posledních několika desetiletí. Jak hodnotíte dosavadní průběh přeměny podniku a v čem podle vás přispěl ke zlepšení pozice Dopravního podniku v konkurenčním prostředí?
3. Na jaké slabší stránky se chcete zaměřit v roce 2006 a co považujete za nejvýznamnější úkoly pro vámi řízený úsek, případně celý podnik, do konce roku 2006?

### Ing. Tomáš Jílek, generální ředitel

1. Rok 2005 představoval pro Dopravní podnik nesmírně složité období. Jednak v únoru zemřel generální ředitel ing. Milan Houfek, jednak byly výrazně omezeny finanční zdroje v provozní i investiční oblasti, v důsledku čehož bylo nutno sestavit velmi restriktivní rozpočet a investiční plán. Přitom společnost procházela jednou z nejdůležitějších fází transformačního procesu, který sám o sobě klade na všechny zaměstnance extrémní nároky. Za této situace považuji za významný úspěch hlavně skutečnost, že se podařilo udržet provoz MHD bez viditelných dopadů na kvalitu a spolehlivost. Rád bych na tomto místě poděkoval naprosté většině zaměstnanců za obětavost a úsilí, díky němuž se dařilo v průběhu roku problémy řešit. Nesmírně si vážím a cením všech, kteří k tomu konstruktivně a cílevědomě přispěli.

2. Mám-li být upřímný, netroufám si osobně hodnotit průběh transformace, za kterou nesu největší díl odpovědnosti. Mohu sice konstatovat, že dosavadní postup, resp. časový plán je v podstatě plněn, zároveň však vím, že nové organizační uspořádání vyvolává nutnost zcela nových postupů při řešení nejrůznějších nestandardních situací. To vyplývá ze zpřetřhání dlouholetých vazeb, kdy byly všechny procesy stálým

opakováním dokonale zaběhnuty. Paradoxně však tento stav také přinášel progresivní zvyšování nákladů a to především v personální oblasti. Jak už jsem v minulosti několikrát řekl či napsal, hlavním cílem transformace společnosti je proto omezení růstu nákladů, samozřejmě při zachování bezpečnosti, kvality a rozsahu poskytované služby. Tím by měly být vytvořeny podmínky pro dosažení konkurenceschopnosti na otvírajícím se trhu. Z tohoto pohledu považuji však za rozhodující léta 2006 a 2007, loňský rok byl v tomto smyslu vlastně přípravou na optimalizační fázi, díky níž by mělo dojít ke zmiňovanému a tolik potřebnému zlepšení pozice naší společnosti na trhu.

3. Za svůj nejvýznamnější úkol považuji docílit úspěšného postupu Transformačního procesu. Nadcházející období už nebude řízeno podle jakéhosi transformačního projektu, optimalizace na všech úrovních závisí a bude záviset především na příslušných vedoucích zaměstnancích. Nikdo nezná konkrétní činnost a problematiku tak dobře jak ten, kdo ji bezprostředně řídí. Z tohoto důvodu považuji za nutné, aby především tyto pracovníci navrhovali a realizovali úspěšná opatření (a to nejen v personální oblasti, ale i v řadě dalších – zásobování, energetice, opravách a údržbě atd.). Proto byla nastavena i motivační pravidla, podle kterých budou pracovníci dotčených útvarů odměňováni určitým podílem z dosažených úspor. Je třeba si uvědomit, že čím dříve budou úspěšné kroky provedeny, tím dříve bude společnost konkurenceschopnější a schopná dalšího rozvoje.

### Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

1. Pokud se ohlédneme za uplynulým rokem, tak z celopodnikového pohledu zůstalo klíčovým tématem pokračování Transformačního projektu. Organizační

změny se samozřejmě dotkly i dopravního úseku. Zrušením divize Metro se k 1. říjnu pod dopravní úsek dostala nově vzniklá jednotka Provoz Metro, změn doznaly např. i útvary Jízdní řády a Marketing a informační servis. Osobně hodnotím změny pozitivně, a proto zde také uvádím jako úspěch právě ono sjednocení provozních činností z bývalých divizí pod jednotné řízení.

2. Už jsem to zmínil trochu v první odpovědi. Transformační projekt je opravdu zásadní vnitropodnikovou událostí. Změn, které s sebou přinesl, je mnoho, ale rozhodně mají svůj význam. Postupné změny v organizační struktuře podniku a v systému práce, probíhající za běžného chodu, však stále přinášejí i určité záležitosti, které je třeba v souvislosti s novým uspořádáním v daných situacích dorešit. Věřím tomu, že se postupně celá situace dostane do takové podoby, kdy se už nové organizační členění a z něj vyplývající rozdělení kompetencí zažije natolik, že nově nastavené mechanismy budou fungovat bez větších problémů.

Co se týká pozice DP v konkurenčním prostředí, myslím, že lze především pozitivně vnímat tlak na snižování nákladů – právě nižší vstupní náklady při zachování či ještě zvýšení současné kvality poskytované služby mohou přispět k větší konkurenceschopnosti podniku.

3. Aspoň v poslední odpovědi se pokusím oprostit od úkolů a opatření vyplývajících z pokračování Transformačního projektu. V letošním roce nás čeká několik velkých akcí. Asi nejvýznamnější bude zprovoznění nové stanice metra Depo Hostivař na trase A a s tím související úpravy a změny. Vliv na naši činnost budou mít pochopitelně i různé další akce, které se v Praze budou letos odehrávat, např. Všesokolský slet nebo připravovaná návštěva papeže Benedikta XVI. Připomenout bych chtěl i otevření dalšího Střediska doprav-



Foto © Petr Malík

ních informací v prostorách nově vybudovaného terminálu Sever 2 ruzyňského letiště stejně jako dopravní a informační opatření související se zprovozněním tohoto terminálu.

## Ing. Jiří Bezdíček, technický ředitel

**1.** Při hodnocení roku 2005, který byl pro celý Dopravní podnik velmi složitý, musím konstatovat, že úkoly, kterými jsme se v technickém úseku zabývali, se podařilo úspěšně vyřešit a další zdárně pokračují. Můžeme hovořit o pokračující výstavbě metra, přes všechny složitosti i o obnově vozových parků metra a tramvají, zaostali jsme však u autobusů. Koncem roku 2005 se v Praze objevily dvě nové tramvaje ze Škody Plzeň, které se podrobí zkušebnímu provozu s cestujícími. V našich dílnách jsme zrekonstruovali 50 ks tramvají T3, ve spolupráci s externími dodavateli jsme začali rekonstruovat tramvaje se středním článkem KT8N2. Rovněž jsme pokračovali v rekonstrukcích souprav metra 81-71 v plzeňské Škodovce a převzali jsme další soupravy M1 od firmy Siemens CZ, zrekonstruovány byly některé tramvajové trati. Velmi úspěšná byla rekonstrukce tramvajové trati a ulice Sokolovská. Dále jsme zajistili ve spolupráci s jednotlivými jednotkami v kompetenci technického úseku každodenní bezpečný a spolehlivý provoz na jednotlivých trasách metra a na linkách tramvají a autobusů MHD. Akcí bylo podstatně více, ale není zde místo na jejich komentování.

**2.** Dokončení transformačního procesu v letošním roce je nezbytné z řady důvodů. Mezi ty nejzávažnější považují stabilizaci podniku podle nového organizačního schématu, neboť tak se budou moci upřesnit všechny vztahy organizační, ekonomické, technické atd. a to jak ve vertikále, tak i horizontálně řízení. Dále budou pokračovat optimalizační etapy transformačního procesu, na základě kterých by mělo dojít k rozhodujícím úsporám v činnosti podniku, zejména v úspoře pracovníků, ale i v ekonomicky výhodném outsourcingu. Hodnotit pozici Dopravního podniku v konkurenčním prostředí je v současné době zavádějící a pokud se týká technického stavu podniku, jsem přesvědčen, že je na vysoké technické úrovni ve srovnání s obdobnými dopravními podniky na našem kontinentě.

**3.** V roce 2006 se musíme ve složitě ekonomické situaci i nadále zaměřit na zajištění bezpečné, spolehlivé a ekonomické městské hromadné dopravy v Praze. Chceme pokračovat ve výstavbě trasy IV.C2 metra, v obnově vozových parků metra, tramvají i autobusů, v rekonstrukcích a opravách konstrukcí a zařízení metra, tramvajových tratí a dalších technických zařízení. Musíme ve spolupráci s našimi jednotkami v pravidelném provozu poskytovat cestující veřejnosti služby v nezbytném rozsahu, dbát



Foto © Pavel Fojtík

o čistotu dopravních prostředků, nástupišť atd. Chceme prohloubit koordinaci činností mezi dopravním a technickým úsekem, zejména ve společných akcích při výlukách. Značnou pozornost budeme věnovat i vzájemné informovanosti o řešení technických problémů a jejich aplikaci v provozu podniku, např. problematika nasazování nových dopravních prostředků včetně technického zázemí, nových kolejových konstrukcí a souvisejících zařízení, řešení problematiky hluku a vibrací, bludných proudů apod.

## Ing. Petr Smolka, ředitel úseku služeb

**1.** Z celopodnikového pohledu považují za zásadní, že se podařilo překonat nelehké období, které bylo způsobeno nenadálým odchodem generálního ředitele ing. Milana Houfka, stabilizovat chod naší akciové společnosti a pokračovat v započatém procesu transformace. Současně se přijatými úspornými opatřeními podařilo vyrovnat s nepříznivou finanční situací. Úsek služeb jako služebně nejmladší vznikl v polovině roku 2005 a svým zaměřením a charakterem řídí průřezové činnosti společnosti s cílem významné úspory nákladů, které Dopravní podnik na služby vynakládá. Z tohoto pohledu považují za podstatné, že se podařilo nastavit základní pravidla fungování úseku, který je v porovnání s ostatními úseky specifický nesourodostí služeb, které zajišťuje pro ostatní složky společnosti, a jehož řízení je převážně založeno na líniovém řízení holdingového typu. V rámci jednotky SNM považují za úspěch dokončení fyzických přejímek provozních areálů, implementaci ekonomického modulu SAP REM (tzn. naplnění systému příslušnými daty a zajištění procesů externí faktu-

race vyplývajících z uzavřených smluvních vztahů společnosti) a spuštění rutinního provozu stavebního HelpDesku. Neméně významnou oblastí je zajišťování provozu a rozvoje informačních a komunikačních technologií jednotkou ICT. Mezi hlavní oblasti, řešené v roce 2005, patří zejména úprava informačních systémů dle výsledků Transformačního projektu. Tyto úpravy se týkají systému SAP/ R3, mzdového systému ELANOR GLOBAL a všech provozních systémů. Do systému SAP byl nově implementován nový modul pro správu nemovitostí REM.

V jednotce zásobování se podařilo nastavit nástroje k centrální koordinaci činností v oblasti nákupu materiálu a náhradních dílů a jejich distribuci odběratelům. Dále průběžně docházelo ke sjednocení činností v oblasti obchodně závazkových vztahů. Úsek služeb zajišťuje prostřednictvím jednotky VD komplexní služby nákladní dopravy, dopravní služby osobními a dodávkovými vozidly pro ostatní útvary Dopravního podniku i pro externí zákazníky. Vznikem odboru Spisová služba se podařilo soustředit veškeré procesy, týkající se písemností, které byly roztrženy napříč celou organizací do jednoho útvaru, kde je možno sledovat oběh dokumentů od příjmu přes třídění, evidenci a oběh odesílání, ukládání, vyřazování až k případné archivaci.

**2.** I přes každodenní provozní problémy hodnotím proces přeměny společnosti kladně. Podařilo se prakticky dokončit realizaci projektové části Transformačního projektu, tzn. že došlo ke stabilizaci organizační struktury společnosti k 1. lednu 2006. Za největší přínos považují zprůhlednění hlavních procesů činnosti společnosti, tj. zajišťování městské hromadné dopravy na území Prahy a okolí, ale i zprůhlednění

obslužných procesů a finančních toků. To by v dlouhodobém horizontu mělo přinést výrazně efektivnější fungování naší společnosti a zastavení nepříznivého vývoje způsobeného zvyšováním disproporce mezi příjmovými a nákladovými položkami našeho hospodaření. Z dalších faktorů, které by měly pozitivně ovlivnit chod společnosti, lze zmínit i jednoznačné vymezení odpovědnosti za zajišťování procesů jednotlivými úseky, resp. jednotkami.

**3.** Úsek služeb se v blízké budoucnosti stejně jako ostatní úseky zaměří na dokončení vnitřní optimalizace, kterou necháme pouze jako prostou redukci počtu zaměstnanců, ale jako fázi vyhodnocení jednotlivých činností, tzn. nastavení nových dodavatelско-odběratelských vztahů, využití příležitosti k outsourcingu, sjednocení účetní a technické evidence nemovitého majetku společnosti, vyhodnocení převzatých smluvních vztahů, zkvalitnění administrativních činností spojených s archivní a spisovou službou formou postupného přechodu k elektronickému zpracovávání dokumentů atd. Jinými slovy tento proces přinese v rámci úseku na jedné straně snížení počtu pracovních míst, na straně druhé však posílení některých doposud nezajišťovaných případně personálně podhodnocených činností.

V rámci celého podniku se domnívám, že je nutné výrazně se zaměřit na zkvalitnění podnikového klimatu a podnikové kultury a zlepšení vzájemné komunikace mezi jednotlivými úseky, resp. jednotkami.

## Ing. Václav Pomazal, obchodně-ekonomický ředitel

**1.** Jako každý rok začíná pro obchodně-ekonomický úsek především ukončení roku předcházejícího a sestavení předběžného plánu hospodaření v daném roce.

Počátek roku byl na základě situace s generálním ředitelem velmi smutný, ale život v podniku musel jít dál. Auditorskou společností byly schváleny všechny postupy, které naše společnost vykonala v oblasti účetnictví a hospodaření společnosti. Valná hromada zasedající v květnu roku 2005 potvrdila správnost hospodaření za rok 2004.

Vzhledem k nedostatečnému pokrytí financování beru bezproblémové provozování MHD a fungování naší společnosti jako obrovský úspěch, a tím patří můj dík všem pracovníkům.

**2.** Dosavadní přeměny podniku nastartované Transformačním projektem přinesly velké množství problémů. Problémů nevyřešitelných, ale přinášejících takové nasazení lidského potenciálu, které v některých fázích bylo skoro neúnosné.

Pro ekonomy bylo důležité nové přenastavení informačního systému SAP k 1. lednu 2006. Tyto práce probíhaly více než tři čtvrtě roku včetně zavedení nových modulů a postupů.

Zlepšení pozice naší společnosti vůči konkurenčnímu prostředí se projeví především ve způsobu vykazování hospodaření jednotlivých druhů dopravy, což také svými usneseními podporuje Evropská unie. Dalším kladem bude přesné stanovení hospodaření činností, které se rozhodne management řešit pomocí outsourcingu.



Foto © Petr Malik

**3.** Chci se zaměřit především na postupné zjednodušování finančních a ekonomických pravidel. Myslím tím finanční a ekonomická pravidla, která jsou stanovena zákony a jsou rozpracována do směrnic. Ta mohou být pro jednotlivé uživatele komplikovaná. Jedná se tedy o vytvoření jednodušších směrnic pro okamžitou orientaci v jednotlivých oblastech činnosti jednotek, odborů a útvarů v transformované společnosti. Významným úkolem je ovšem zajistit ve spolupráci s managementem společnosti další finanční prostředky pro zabezpečení bezpečnosti a kvality provozu MHD. Důležitou finanční položkou, která se bude řešit, jsou finance na rozvoj nové dopravní techniky a dalších rozvojových cílů společnosti.

## Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

**1.** Asi si přihřeji trochu vlastní polívčičky, ale za největší úspěch loňského roku, jak z pohledu PÚ, tak i celé společnosti, považuji udržení sociálního smíru. Podařilo se podepsat první sjednocenou KS (vlastně ještě v závěru roku 2004), kde byl nastaven jednotný způsob odměňování zaměstnanců i sociálního programu. Celý rok se dařilo plnit závazky vyplývající z KS 2005 za dodržení finančního objemu daného finančním strategickým plánem společnosti. V závěru roku byly z rozhodnutí vedení společnosti

vyplaceny zvláštní mimořádné odměny pro všechny zaměstnance, odměny pro zaměstnance pracující u společnosti déle než 30 let u příležitosti 130. výročí zahájení MHD v Praze. Před koncem roku bylo vedením společnosti oceněno 152 zaměstnanců za svou celoroční práci – mimochodem z toho bychom chtěli udělat tradici – formou poukázek v hodnotě 10 000 Kč. Velkým úspěchem, který bude asi doceňován až s určitým časovým odstupem, je i podpis KS na rok 2006, kdy podruhé za sebou bude platit již od 1. ledna daného roku. V této smlouvě je pro zaměstnance zakotvena řada zvýhodnění oproti předchozí, a to včetně nárůstu mezd.

Další oblast, která by neměla zůstat opomenuta, je vývoj zaměstnanosti ve společnosti. Jedním z hlavních úkolů v rámci transformace je změna trendu vývoje mzdových nákladů. Tzn. extenzivní mnohaletý nárůst přeměnit na intenzivní využívání stávajících zdrojů. Samozřejmě, že hlavním cílem, jak toho dosáhnout, je snižování stavu zaměstnanců. Za minulý rok se podařilo snížit stav zaměstnanců o cca 300 lidí, to je v souladu se strategickým plánem.

**2.** Především je třeba si uvědomit, že probíhající Transformační projekt je nejen nejvýznamnější událostí mnoha posledních let, ale zcela určitě i nejsložitější. Dá se říci, že i v teritoriu sjednocené Evropy není mnoho srovnatelných příkladů. Z toho pohledu je třeba citlivě vnímat stávající fázi vývoje změny. Ve Vaší otázce je použito sousloví „v letošním roce bude završen,“ já bych řekl, že se nedá jednoznačně říci, kdy bude celý proces završen. Jedná se spíše o kontinuální proces, jehož cílem je neustálé zlepšování. Vyšší konkurenceschopnost se dá vyjádřit velmi jednoduše, jako poskytovaná služba o stejném rozsahu a požadované kvalitě, při výrazně nižších nákladech. Pokud se přidřím své oblasti, tak mohu konstatovat, že tento trend byl jednoznačně úspěšně nastaven a předpokládám, že bude pokračovat i v příštím roce.

**3.** Před rokem touto dobou jsem si myslel, že to nejtěžší období je rok 2005. Teď si totéž říkám o roce, který máme před sebou. Podle mého názoru nás opravdu čeká rok, který bude v mnohém rozhodující, který bude poznamenán již určitou únavou z předešlého období a který bude vyžadovat pevné nervy a trpělivou práci. My se zaměřujeme na pokračující standardizaci rozběhnutého procesu a rozpracování řady koncepčních věcí, které budou patřit k pilířům budoucího systému. Přestože je podepsána KS 2006, je třeba dále pracovat na problémech v souladu s dohodou z kolektivního vyjednávání. Jedná se především o analýzu vzájemného nastavení zařazení některých profesí, návrh možného zavedení životního pojištění zaměstnanců, koncepce dlouhodobého vývoje mzdového systému, koncepce



Foto © Petr Malík

odměňování přepravních kontrolorů, návrh sjednocení odchýlné pracovní doby řidičů MHD a mnohé další.

Závěrem bych chtěl poděkovat svým kolegům a kolegyním, bez kterých bych nemohl řadu změn vůbec uskutečnit, i odborovým organizacím za toleranci a nadhled.

## Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel

**1.** V počátku roku postihla celý podnik velká ztráta v úmrtí generálního ředitele Milana Houfka. Byl to začátek velice smutný, ale muselo se pokračovat dále v intencích toho, co právě on prosazoval. Bezpečnostní úsek byl v roce 2005 stabilizován. To považuji za největší úspěch našeho snažení. Neznamená to ovšem, že vše běží bezproblémově, bez chyb. To by bylo příliš ideální a domnívám se, že ani u jiných úseků tomu není jinak. Závisí na každém jednotlivci, práce každého úseku je kolektivní činností.

**2.** Transformační projekt jednoznačně prokázal, že přeměnit podnik jde. Svědčí o tom dokončení organizační přeměny a započetí přechodu do rutinního provozu. Považuji to za stěžejní vnitropodnikovou událost. Znamenal velké úsilí pracovníků Dopravního podniku a zlepšil pozici naší společnosti vůči konkurenčnímu prostředí. Teprve praxe ukáže, kde jsou ještě rezervy, kde došlo k eventuálním chybám, co je třeba ještě zlepšit.

**3.** Nevidím v mnou řízeném úseku žádné slabší články. Zaměříme se však na dokončení optimalizace a na to, aby bezpečnostní úsek poskytoval bezchybný servis všem ostatním. Budeme se snažit doladit rozhraní při přebírání objektů s úsekem služeb. Největší pozornost je třeba věnovat určitému doladění dosud realizovaných změn. Neúprosnou kritikou a realistickým

pohledem na určité problémy budeme přispívat k pravdivému vědomí skutečného stavu bez idealizujících představ.

## Ing. Ladislav Špitzer, ředitel Transformačního projektu

**1.** Průběh přeměny společnosti, která se více či méně dotýká veškerých činností a zaměstnanců podniku, bez narušení kvality poskytovaných služeb. Tohoto úspěchu bylo dosaženo i přes závažné nepříznivé okolnosti, které nás provázely zejména na počátku roku – především situace související s odchodem generálního ředitele pana ing. Houfka a problémy s nedostatkem financí na krytí nákladů.

Dosavadní úspěšné zvládnutí přeměny samotné, kterou je nezbytné pracně provádět tzv. za pochodu, není však dílem náhody, nýbrž výsledkem obětavého, iniciativního a aktivního přístupu mnoha našich zaměstnanců. Každému z nich patří obrovský dík.

**2.** Již z odpovědi na předešlou otázku vyplývá, že dosavadní průběh přeměny hodnotím velmi pozitivně. Vážím si toho o to víc, že zmíněných výsledků bylo dosaženo i navzdory tomu, že u některých spoluzaměstnanců se setkáváme nejen s nepochopením, se škarohlídstvím, s absencí podpory, s nekonstruktivní a neadresnou kritikou pokud možno všeho, co se v podniku děje, ale bohužel i s více či méně zastíraným odporem ke změnám. Je samozřejmé, že transformace naráží na spoustu nedostatků a problémů v činnostech a procesech, odhaluje nedostatečnosti ve standardizaci procesů, tzn. v jejich popisu, popřípadě i ve vykonávání. Postup přeměny často narušuje poklid a čeří hladinu i tam, kde již dlouhou dobu poklid měl být vystřídan aktivní činností těch, kteří za danou oblast odpovídají. A není přece

nic snadnějšího, než svalit vinu i za takové případy na transformaci.

Každý, kdo je soudný, mi asi dá za pravdu, že přeměna společnosti se neobejde bez proaktivního přístupu zaměstnanců zejména na všech jejích řídicích úrovních, ale i na úrovních výkonných.

K druhé části otázky bych rád uvedl, že strana vlastníka společnosti (město) nám dala šanci přeměnit se ve společnost, která bude i do budoucna jejím důvěryhodným partnerem, kterému bude možné bez obav svěřit zajišťování jedné z nejrozsáhlejších a finančně nejnáročnějších služeb obyvatelům a návštěvníkům hlavního města. Průběh transformace podporuje, pozorně sleduje a očekává, že se nám podaří dosáhnout lepších parametrů v efektivnosti a produktivitě práce.

Je na nás, abychom společně ruku v ruce prokázali, právě dosažením očekávaných výsledků, že jsme městu tím správným partnerem, kterému lze svěřit efektivní zajišťování přepravních služeb. Partnerem, jemuž město bez jakýchkoliv pochyb o efektivitě v hospodárnosti zajistí podíl na krytí nákladů.

To ve svém důsledku zajistí našim zaměstnancům jistotu zaměstnání v dobré a uznávané firmě, která bude schopna úspěšně působit na otevřeném trhu veřejné dopravy.

**3.** Z výše uvedeného je zřejmé, že naše pozornost se v roce 2006 ještě více soustředí na další zlepšení vzájemné komunikace, na hledání cest a prostředků k nalézání pochopení, aktivní podpory nezbytné pro překonávání problémů a nedostatků, které nás všechny trápí.

Ukazuje se, že lépe musíme vysvětlovat principy a metody řízení. Odstranit mylné domněnky o tom, že principy nebudou součástí procesní formy řízení. Ne. Řízení společnosti bude naplňováno kombinací způsobů řízení liniového, metodického a projektového. V případě skupiny podřízených autonomních jednotek se bude jednat o liniovou formu řízení jako ve vnitropodnikovém holdingu. Jde nám však i o to, aby byl direktivní přístup nahrazen partnerským přístupem k řešení problémů všude tam, kde je to možné.

Hlavní pozornost v roce 2006 zaměříme na dokončení, ověření a doladění doposud realizovaných změn, na dokončení přípravy a zavedení nástrojů pro podporu procesního řízení, pro dosažení přeměny a optimalizaci společnosti.

Více o plánovaném postupu Transformačního projektu v roce 2006 se lze dočíst v minulých dvou číslech DP-KONT@KTu. Závěrem mi dovolte, abych poděkoval každému ze zaměstnanců, kteří i ve složitých podmínkách přeměny prokazují společnosti podporu svým otevřeným a konstruktivním přístupem k řešení každodenních problémů. Velmi si každého z nich vážím. Věřím, že počet kolegů s tímto přístupem bude narůstat.



## Řidiči, hrdinové

Daniela Tůmová

V červnu loňského roku se dva řidiči postavili násilníkovi a zamezili tím incidentu v autobuse plném lidí. Řidiči z Kačerova Jiří Zeman a Michael Tománek byli za svůj hrdinský čin počátkem nového roku slavnostně oceněni.

Jednoho červnového odpoledne nastoupil nenápadný mladý muž do autobusu, který jel z Modřan na Smichovské nádraží. Najednou přistoupil ke kabině řidiče a domáhal se vystoupit na světelné křižovatce u Lihovaru. Držel v ruce zbraň a cestující se podle soudu cítili právem ohroženi. Dílem štěstěny bylo, že na předním sedadle seděl řidič, který jel zrovna do služby. „Bylo to rozhodnutí okamžiku,“ říká skromně Michal Tománek. Prý nebylo o čem přemýšlet, nebyl na to čas. Když viděl, že mladík má u pasu zbraň, přiskočil a společnými silami s Jiřím Zemanem ho odzbrojili. Celý konflikt se díky nim obešel bez zranění.

Oba řidiči se shodují, že na první pohled a v rychlosti není možné poznat, zda se jedná o normální pistolí či plynovou. To, že byla plynová, se dozvěděli až po příjezdu policie, která si vzala násilníka na starost a odvezla ho do bohnické psychiatrické léčebny. Za tento incident byl recidivista stíhán na svobodě. Až o několik týdnů později se veřejnost dozvěděla, že se jednalo v té době již o vrahu Davida Lubinu. Výtky, proč už tehdy Lubina neskončil



Foto © Pavel Ďuran

ve vazební věznicí, odmítá obvodní státní zástupce i policie. Nebyly prý tehdy naplněny podmínky trestního řádu, ze kterých je uvalení vazby možné. Veřejnost je zcela jistě jiného názoru. Nemusela se stát tragédie. O několik týdnů později zastřelil střelbače televize Nova Michala Veliška a slehla se po něm zem.

## Nebezpečný vrah

Mladý muž z Hostouně má za sebou bohatou kriminální minulost, za mřížemi strávil za poštovní loupeže a braní rukojmí celkem osm a půl roku, z vězení už také

jednou utekl. Incidentu v autobuse podle slov u soudu litoval a tvrdí, že si vzhledem k opilosti nic nepamatuje. Naopak řidiči shodně říkají, že jim opilý nepřipadal. Plynovou pistolí Lubina údajně koupil na obranu před bezdomovci, kteří ho prý v minulosti několikrát napadli. Podobně podle svých slov přišel i k pistolí, kterou loni 13. září chladnokrevně zastřelil na Karlově náměstí Michala Veliška, který se zastal mladé ženy, kterou Lubina pistolí ohrožoval. Otec roční dcery útok nepřežil. Řidiči vůbec netušili, jak nebezpečného člověka tehdy v autobuse odzbrojili. Přesto ukázali svoji odvahu a statečnost. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost jim vyjádřil upřímný obdiv a poděkování. Na důkaz vděčnosti jim byla předána z rukou personálního ředitele Jaroslava Ďuriše věcná cena v hodnotě deseti tisíc korun a kniha s věnováním na památku. Protože podobná událost rozhodně nepatří k obvyklým zážitkům cestujících a řidičů na lince č. 253 ani žádné jiné, je hrdinský čin našich řidičů opravdu obdivuhodný.



## Volby do dozorčí rady

-bda-

**Čtyřletý mandát nemají jen v tuzemsku volení politici, ale i zástupci zaměstnanců v Dozorčí radě Dopravního podniku, kontrolním orgánu společnosti dohlížejícím na výkon působnosti představenstva a uskutečňování podnikatelské činnosti společnosti. Ano, Jiří Šindelář byl členem dozorčí rady osm let a na přelomu roku skončilo jeho druhé volební období.**

Postup při volbě je přesně daný volebním řádem. Je nutné svolat sbor volitelů, zaměstnanců, kteří byli zvoleni všemi pracovníky na pět let. Volitelé se sešli ve středu 11. ledna, aby z jedenácti přihlášených kandidátů vybrali jednoho, který bude zastupovat zaměstnance v dozorčí radě. Jako tradičně na úvod jednání dostal každý kandidát několik minut na vlastní předvolební prezentaci a poté sbor volitelů provedl tajnou volbu. Jiří Šindelář již svou pozici neobhájil, a tak šanci dostaly nové tváře.

Na padesáti ze 65 odevzdaných hlasovacích lístků se objevilo jméno pana Jiřího Obítka, předsedy Odborové organizace Dopravního podniku-Metro, který od tohoto dne zastupuje společně s Františkem Kadlecem a Jiřím Ćadou zájmy zaměstnanců v dozorčí radě.

V letošním roce končí mandáty volitelů, a tak všichni zaměstnanci opět přistoupí k urnám a zvolí nové volitele, jejichž výběr již bude odpovídat nové organizační struktuře společnosti.



**Jiří Obítka (53 let) dosáhl středního odborného vzdělání s výučním listem. V Dopravním podniku je zaměstnán od 8. srpna 1985. Nastoupil do profese posunovač a od roku 1990 vykonával funkci vedoucího posunu. V roce 2005 byl zvolen předsedou Závodního výboru odborové organizace DP-Metro a uvolněn pro výkon této funkce. Při kolektivním vyjednávání na rok 2006 byl mluvčím odborových organizací při jednání s vedením společnosti.**



## Šesté na Ruzyni

Daniela Tůmová

**V nové odbavovací hale ruzyňského letiště bylo otevřeno další středisko dopravních informací. Celkem je na území hlavního města takových informačních center již šest. Jaké jsou zkušenosti s dosavadním střediskem, co nabízí cestujícím a jak se vyvíjelo od doby svého vzniku?**

Provoz střediska dopravních informací na letišti Praha Ruzyně byl zahájen 19. července 2001. „Brzy po zahájení provozu se ukázalo, že zřízení střediska bylo velmi úspěšným rozhodnutím,“ říká vedoucí oddělení Střediska dopravních informací Václav Richter. Jako příklad uvádí následující fakta. Počet odbavených zákazníků za jeden rok vzrostl v letech 2001 až 2005 z 50 tisíc na dnešních téměř 200 tisíc, což v přepočtu znamená, že středisko odbaví v průměru 34 zákazníků za hodinu. Tržby za prodej jízdenek vzrostly za dobu existence střediska téměř osmkrát na dnešních 26,2 milionu korun. Prodej informačních materiálů, jako jsou publikace o hromadné dopravě, atlasy a mapy vzrostl dokonce padesátkrát na 112 tisíc korun ročně.

## Služby na vysoké úrovni

Středisko dopravních informací nabízí veškeré podstatné informace o provozu městské hromadné dopravy, linkovém vedení, jízdních řádech a tarifu. Pracovníci střediska poskytují informace v češtině, angličtině, němčině a ruštině, ale můžeme zde slyšet i jiný jazyk. Je zde kladen vysoký nárok na





Foto © Petr Malík

výběr pracovníků nejen v jazykovém vybavení, ale komplexně v chování k zákazníkům, vystupování apod. Všichni podávají informace osobně i telefonicky. Cestující a turisté si zde mohou koupit zastávkové jízdní řády tramvají a autobusů, plán Prahy se zakreslenou sítí MHD a velmi zajímavé publikace o historii a současnosti MHD v Praze, knižní jízdní řády metra, tramvají a autobusů jezdících na území Prahy a v dosahu PID. Zdarma je zde možné získat letáky o nejbližších právě probíhajících výlukách a změnách linkového vedení a některé další aktuální materiály. Vedle běžných jízdenek pro jednotlivou jízdu, které lze zakoupit přímo v instalovaných automatech na autobusové zastávce před příletovou halou, je možné ve středisku zakoupit i krátkodobé časové jízdenky platné 24 hodin nebo 3, 7 a 15 dní. Tato služba je mezi cestujícími nejžádanější, což dokazují i tržby z prodeje ze všech středisek dopravních informací.

## Servis pro turisty

Provoz střediska dopravních informací přináší specifické problémy a klade na jeho pracovníky náročné požadavky. Problémem je podle slov vedoucího oddělení Střediska dopravních informací Václava Richtera

především omezený prostor, který je pro stávající středisko vymezen. Pracovníci zde musí velmi úzce spolupracovat, neboť cestující jsou po příletu unavení, neorientují se v pražské aglomeraci, často neznají ani adresu cíle své cesty a tak může dojít k vypjatým situacím. V novém středisku je prostor mnohem větší, a tak by měly i tyto problémy odpadnout. Vzhledem k tomu, že střediska na ruzyňském letišti jsou často prvním kontaktem cestujících s metropolí, je nutné mu poskytnout plný servis, například v podobě rozměnění velkých bankovek nebo platby kartou.

Prostředí letiště je specifickým prostorem, v němž může dojít i k paradoxním a psychicky vyčerpávajícím situacím. V dnešní době hrozby terorismu není bez obav, když cestující například zapomene své zavazadlo před přepážkou. Pracovníci jsou vystaveni vypětí a je vyžadována okamžitá součinnost s bezpečnostními složkami. O tom, že výše uvedené problémy zvládá personál střediska dopravních informací na jedničku, svědčí i fakt, že do dnešního dne nebyla podána ani jedna oficiální stížnost. Přejme nově otevřenému středisku, aby na této úspěšné cestě pokračovalo.



## Vnitropodniková síť intranet, její význam a možnosti

*Jiří Kříž, personální úsek*

**Intranet. Ještě před několika lety slovo téměř neznámé, v současnosti již náš každodenní pomocník. Společně se změnou v organizační struktuře musí změnou projít i podniková počítačová síť. Proces přeměny ji čeká v nejbližších týdnech a měsících.**

Intranetová síť je jeden z nejdůležitějších komunikačních kanálů v Dopravním podniku, který by měl svými parametry splňo-

vat požadavky všech jeho uživatelů. Jsou zde soustředěna potřebná data související s činností celého podniku. Je to nástroj ulehčující zaměstnancům jejich práci, slouží ke komunikaci v horizontální i ve vertikální rovině. V neposlední řadě informuje uživatele o dění nejen ve společnosti. To je ale neúplný výčet toho, co nám intranet může poskytnout.

Doposud byl provozován v rámci bývalých divízi, tudíž ve čtyřech různých podobách. Každý ze systémů je technologicky i obsahově nastaven tak, aby vyhovoval jednotlivým provozům, pro které je určen. Za jejich obsah zodpovídají samozřejmě lidé, kteří spolu vzájemně nespolupracují. Z těchto důvodů je značná odlišnost v jednotlivých systémech. Analýza současného stavu intranetové sítě v Dopravním podniku ukázala, jaké nároky a požadavky jsou kladeny ze strany uživatelů. Také z ní vyplynuly hlavní oblasti činností ve společnosti, do kterých je postupně třeba informace soustředit.

V souvislosti s transformací podniku byla správa intranetové sítě svěřena personálnímu úseku. Jeho úkolem je v rámci oblasti vnitřní (interní) komunikace ve spolupráci s kompetentními útvary, tvůrci a přispěvateli dosavadních stránek vytvořit dynamický komunikační kanál, který by obsahoval aktuální informace související s kvalitním výkonem jednotlivých funkcí a profesí. Byli jmenováni „garanti“ informací. Jsou jimi zástupci jednotlivých útvarů v rámci celé společnosti, kteří ve spolupráci se správcem intranetu definují obsahovou náplň jednotlivých odkazů.

Postup při modernizaci intranetových stránek je rozdělen do dvou fází. V první dojde k rychlému oživení stagnujícího současného systému, který bude fungovat pod jednotným portálem. Pro uživatele to znamená, že po spuštění intranetu kdekoli v podniku se objeví jednotná úvodní stránka, ze které budou vést odkazy na stávající servery. Zprovozněním tohoto portálu bude zahájeno přechodné období, které zaručí jak kvalitní přístup k informacím, tak i vytvoří prostor pro zahájení fáze druhé. V té pak dojde k vytvoření nové struktury (mapy) intranetové komunikace a jejímu postupnému obsahovému naplňování. Garanti informací budou zjištěné požadavky všech uživatelů včas uplatňovat u správce kanálu. Předpokládá se, že tento proces bude pokračovat i dále do budoucna, aby se intranet stal kvalitní součástí pracovního dne většiny zaměstnanců podniku.

Modernizace začne probíhat tak, aby podpořila procesy, které již pomocí intranetu probíhají. Nezánamená to, že by aplikace, které si vytvořily některé provozovny v rámci sítě, byly zrušeny, ale naopak se počítá s jejich rozvojem. Personální úsek rád zareaguje na jakékoliv podněty k problematice intranetu. Své dotazy a příspěvky směrujte na mailovou adresu [krizji@dpp.cz](mailto:krizji@dpp.cz), nebo telefonicky na 296 192 056.



Foto © Petr Malík

## Rituál nebo droga?

Daniela Tůmová

**Dlouholetým nešvarem naší civilizace jsou cigarety. Přes varování na krabičkách, že kouření způsobuje rakovinu, i přes interpelace lékařů, jsou čísla neúprosná. Za jeden rok zemře na následky kouření osmnáct milionů lidí. Jen v České republice je podle nejnovějších statistik dva a půl milionu kuřáků. Proč dobrovolně hazardujeme s tím nejcennějším, s vlastním zdravím?**

Zřejmě je to tím, že si většina kuřáků vážnou hrozbu neuvědomuje. Na nemocničním lůžku na plicním či onkologickém oddělení je již příliš pozdě. Můj tchán si zapaloval téměř jednu cigaretu o druhou. Přišla nemoc, operace, a pak jasný verdikt lékaře – cigarety nebo život. Přestal ze dne na den, z hodiny na hodinu, najednou chtěl strašně moc žít, ale bohužel bylo dost pozdě. Jeho pevná vůle mu dokázala prodloužit život pouze o pár měsíců, kdyby přestal dříve, mohlo to být pár let. Člověk si věci nepřipouští, pokud se ho nedotýkají přímo nebo bezprostředně jeho rodiny.



### Organismus trpí

Závislost na kouření může být fyzická nebo psychická. Psychická závislost je stav, kdy člověk přestává mít pod kontrolou chut na drogu a nedokáže si ji odepřít, protože touha je větší než cokoliv jiného. Fyzická závislost je stav, kdy se organismus droze přizpůsobí a potřebuje ji. Pokud je přísun přerušen, projeví se abstinenční příznaky. Návykovost na nikotin je vysoká. Mnoho lidí i s poměrně silnou vůlí a odhodláním není schopno s kou-

řením skončit, a to bohužel i v případech, kdy se u nich objeví zdravotní potíže. Je prokázáno, že nádorové bujení je z třiceti procent způsobeno kouřením. Cigarety napomáhají vzniku karcinomů dýchacího ústrojí, protože dehtovitá část cigarety ulpívá v plicích. Hořící část cigarety přivádí do lidského organismu největší množství škodlivých látek, které zahajují nádorový proces. Kouření podporuje rozvoj rakovinnotvorného procesu i v jiných orgánech, působí na jícen, ledviny, žaludek, slinivku břišní, děložní čípek, prostatu, ale i na krevní systém, kde spolupůsobí při vzniku leukémie. Oxid uhličitý přítomný v cigaretovém kouři podporuje vznik cévního onemocnění, u žen vznikají v důsledku kouření časněji a více vrásky, snižuje se možnost otěhotnění a u mužů se snižuje potence. Všechny informace jasně potvrzují skutečnost, že inhalace cigaretového kouře snižuje celkovou imunitu. Kuřákovy plíce jsou méně odolné proti zánětlivým onemocněním, rakovině plic a chronické bronchitidě, trpí častěji nemocemi z nachlazení a více odkašlávají.

### Blýská se na nekuřácké časy?

Kouřením však netrpí sami aktéři, kteří si ničí své zdraví vědomě, ale bohužel i nekuřáci, kteří jsou v tom zcela nevinně. Nekuřák v kuřáckém prostředí se bohužel vystavuje stejnému riziku jako aktivní kuřák. Z vlastní zkušenosti musím říci, že pár minut strávených v přítomnosti kuřáka je pro mne trestem, neboť když pomínu zdravotní rizika, je ze mne cigaretový kouř cítit po zbytek dne, všechno oblečení musí okamžitě do pračky a cigaretovému dýmu se obzvlášť dlouho líbí v mých kudrnatých vlasech. V bytě bych nedovolila zapálit si ani té nejzávažnější návštěvě.

Možná bude řešením nová plastová náhražka cigarety, kterou vyvinul švýcarský institut Swissmedic. Kuřákům zabezpečí přísun nikotinu, ale bez zdraví škodlivého kouře a jedovatých zplodin. Krabička obsahuje deset filtrů s nikotinovým zásobníkem a trubičku připomínající cigaretu. V trubičce je uložena cívka, která se nabíjí elektřinou a zahřívá natahovaný vzduch. Krabička cigaret pak vlastně funguje jako nabíječka. Kouření se stává samozřejmě složitějším rituálem, protože než si kuřák poprvé potáhne, musí oba plastové díly cigarety, pokud ji tak můžeme nazvat, složit. Poté ji nasadit na zvláštní otvor krabičky a počkat dvacet sekund, než se baterie cívky nabije a dosáhne žádané teploty. Vynález je to možná převratný, ale nazveme to jen trochou menším zlem a neďalejme si iluze. Protože závislost na cigaretách způsobuje nikotin, vlastně tento produkt pro aktivní kuřáky problém neřeší.

Doma si můžeme své prostředí ovlivnit, na pracovištích je kouření zakázáno a podle nového zákona je zákaz kouření i na veřejných místech, jako jsou kina, divadla,

a dokonce i zastávky MHD. Tak se zdá, že se snad blýská na zdravější časy. Pokud se kuřáci hluboce zamyslí nad svým zdravím a budou mít na počátku roku pevnou vůli a odhodlání přestat, je nejlepší obrátit se na odborníky v poradnách pro odvykání kouření. Určitě není jednoduché odolat chuti, změnit svůj jídelníček a podobně, ale určitě to za pár krásných let na světě stojí, nemyslíte?



## Airport express turisté chválí

Text a foto: Daniela Tůmová

**Dne 11. prosince zahájila provoz nová autobusová linka, která zajišťuje přímé propojení pražské městské dopravy s leteckou a železniční. Autobusy označené AE spojují železniční stanici Praha Holešovice a letiště v Ruzyni a znamenají rychlou přepravu z letiště do centra a naopak.**

Do autobusu označeného AE nastoupilo na zastávce Letiště Ruzyně jedno zimní odpoledne devět lidí. Manželé s malým chlapcem přiletěli z egyptského Sinajského poloostrova, kde trávili čtrnáct dní dovolené. „Vždy přijedeme autem nebo taxíkem, ale přečetli jsme si o novince, kterou nabízí Dopravní podnik, a bylo rozhodnuto. Nemusí být v pohotovosti babička s autem, aby pro nás přijela, ani nemusíme vyhazovat peníze za taxi,“ říká příjemná mladá paní. „Pohodlně a rychle se dostaneme na metro v Holešovicích, odkud to máme domů deset minut tramvají.“ Krásně opálený mladý muž přiletěl z New Yorku, kde byl o Vánocích u svých rodičů. Studuje v Praze medicínu a linka AE mu prý velice vyhovuje.



Cítí se v pohodlném autobuse mnohem bezpečněji než s některými řidiči v taxi, navíc ho tu nikdo neošidí. Pár mladých lidí z Mnichova přijelo za spolužačkou do Pardubic, tak využijí nového vlaku Pendolino. Zejména pro tento účel byla linka AE zřízena. Zajišťuje přímou přepravu na letiště pro cestující vlaků SC Pendolino Praha – Ostrava. Mohou ji však využívat i cestující, jejichž vlaky jedou z nebo do stanice Praha hlavní nádraží. V autobusové lince platí vybrané doklady Českých drah, cestující z celé republiky mohou použít jednu jízdenku pro cestu z výchozí stanice až na ruzyňské letiště. Autobusovou linku mohou využívat za zvláštní jízdné i nezelezniční cestující. To byl případ i staršího pána s malým chlapcem, který jel vnukovi ukázat letadla. „Je to mnohem příjemnější, než se mačkat v plném autobuse. Mohu tak vnukovi vše v klidu vyprávět a máme tu úplné pohodlí.“

V létě to bude asi s pohodlím trochu horší, až bude turistů do České republiky proudit přece jen mnohem více, bude doba dovolených a výletů. A mnoho lidí se bude chtít Pendolinem svést jen tak, ze zvědavosti. Já už se na takový výlet také chystám. Přestože měl rychlovlak v počátcích provozu technické problémy, věřím, že léta své slávy má před sebou. Ono není jednoduché v Čechách něco podobného spustit. Pro novináře je taková záležitost vlastně štěstím, protože mají o čem psát a nafukují problém jako bublinu. Budme vděční, že něco tak moderního a pěkného jezdí už i u nás.

Nová autobusová linka je provozována denně od 5 do 22 hodin v pravidelném intervalu třiceti minut. Jsou na ni nasazovány výhradně nízkopodlažní autobusy a dle slov řidiče Dalibora Liera z garáže Klíčov zajišťují snadný nástup a dostatečný prostor pro zavazadla. Během nástupu do autobusu měli zájem i další cestující, kteří chtěli jet na předplatní kupony. Pan řidič jim vysvětlil, že na lince AE nelze cestovat s obvyklými jízdenkami PID pro jednotlivou jízdu ani s předplatními časovými jízdenkami PID platnými pro území Prahy. Do autobusu se nastupuje pouze předními dveřmi, kde se předkládá řidiči ke kontrole jízdní doklad, případně je zde možno si jízdenku zakoupit. Cena jízdenky pro AE činí 45 korun, děti od 6 do 15 let se svezou za 25 korun. Jízdenka je nepřestupná a lze ji použít pouze pro jednu jízdu linkou AE. Zastávka Letiště Ruzyň je umístěna v terminálu městské dopravy před odbavovací halou letiště. Zastávka Nádraží Holešovice je umístěna v autobusovém terminálu městské dopravy, u jižního vestibulu stanice metra.

Ať se lince AIRPORT EXPRESS, kterou provozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, na cestě Prahou daří a ať má i nadále hodně spokojených cestujících z řad našinců i cizinců.



## Hasičské zásahy v roce 2005

*Ing. Michal Brunner*

**Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zaznamenal v roce 2005 celkem 357 výjezdů k různým případům od požárů a dopravních nehod přes technické zásahy a prověřovací cvičení až po hledání a záchranu zvířat.**

Hasičský záchranný sbor DP měl v roce 2005 celkem 357 výjezdů. To představuje o jeden výjezd méně než v roce 2004, kdy jich bylo 358. Do celkového počtu výjezdů se zahrnují také prověřovací cvičení, kterých

Do skupiny událostí dopravní nehody patří mimo jiné pády osob pod soupravu metra. V uplynulém roce zasahovali hasiči u dvanácti takových případů. V jednom případě zachránili svým pohotovým zásahem život řidiče havarovaného osobního automobilu na křižovatce ulic Patočkova a Střešovická.

Mezi nejčastější technické zásahy patří vyprošťování osob z výtahů a plošin pro dopravu invalidů. Poruchovost invalidních plošin je bohužel značná. Nechvalně proslulá mezi hasiči i mezi invalidy je zejména plošina ve stanici Chodov, kvůli které musely hasičské jednotky vyjít v roce 2005 jedenáctkrát. Mezi ostatní události patří různé zvláštní, jinač nezařaditelné případy, například asistence pyrotechnikům Policie ČR při vyhledávání a případném zneškodňování nástražného výbušného systému.



v roce 2005 proběhlo celkem 32. Rozdělení výjezdů podle jednotlivých typů událostí ukazují tabulka:

| Typ události        | počet      | %          |
|---------------------|------------|------------|
| Požár               | 21         | 6          |
| Dopravní nehoda     | 21         | 6          |
| Technický zásah     | 52         | 15         |
| Živelná pohroma     | 8          | 2          |
| Signalizace EPS     | 165        | 46         |
| Ostatní události    | 58         | 16         |
| Prověřovací cvičení | 32         | 9          |
| <b>Celkem</b>       | <b>357</b> | <b>100</b> |

Největší skupinu výjezdů představují výjezdy na signál elektrické požární signalizace (EPS). Mezi příčiny těchto výjezdů patří například zvýšená prašnost v důsledku stavebních prací, svařování, lakýrnické práce, úniky páry, spálené potraviny a podobné případy. Poměrně nízký počet požárů svědčí o vysoké úrovni požární prevence v Dopravním podniku.

## Kuriózní zásahy na závěr...

O některých významných zásazích HZS DP v průběhu uplynulého roku jsme vás na stránkách DP-KONT@KTU již informovali. Nakonec zbývá přiblížit některé kuriózní případy. K těm patří bezesporu odchyt a záchran zvířat. V roce 2005 byly jednotky HZS celkem šestkrát volány k odchytu psa v metru. Všechny případy se kupodivu odehrály na trati C. Ve stanici Vltavská hasiči dokonce lovili psa přímo ve vagónu metra. Vzhledem k tomu, že psi jsou často vystrašení a agresivní, byli hasiči v uplynulém roce vyzbrojeni chytacími tyčemi a sítěmi pro bezpečné polapení psa. V jednom případě byla hasičská jednotka vyslána do depa Hostivař k záchraně kočky. Pracovnice ostrahy objevila kočku, která se zaklínila mezi kameny u schodiště ke kantýně. Přivolaní hasiči kočku šetrně vyprostili a pustili na svobodu.



## Vlakové zabezpečovací zařízení na trati B – přechodné řešení Pertex

Ing. Jaroslav Jakl,  
vedoucí oddělení  
Projekty a rekonstrukce

Představenstvo vyjádřilo souhlas s využitím stávajícího vlakového zabezpečovacího zařízení ARS pro rekonstruované vozy 81-71M na trati B. Tak zní oficiální informace, kterou přinesl lednový DP-KONT@KT, ale k faktické realizaci je potřeba udělat hodně práce.



Pohled do čelního vozu 81-71M. Foto © Tomáš Moravec

Rekonstrukce a modernizace vlakových zabezpečovacích (ATP) a automatizačních (ATO) systémů, instalovaných na tratích a vlakových soupravách pražského metra, byly vždy sice velmi složitými, ale i velmi potřebnými projekty. Realizace těchto projektů, spočívající v náhradě původního reléového systému vlakového zabezpečovače ARS systémy novými, vždy posunula úroveň zajištění automatizačních funkcí při provozu a řízení vlaků na vyšší úroveň. Připomeňme od roku 1999 trvalý provoz systému PA 135 na trati C a v současné době zkušební provoz systému LZA na trati A. Důležitá přitom byla a je vazba na nezávisle probíhající zásadní modernizaci vlastního parku vlakových souprav metra. Nasazení nových typů zařízení ATP a ATO je z hlediska elektromagnetické kompatibility (EMC) podmínkou provozu nových souprav typu M1 a podle původních zjištění i provozu rekonstruovaných souprav 81-71M.

Dlouhodobě a s dostatečným předstihem byla proto přibližně od roku 2000 připravována náhrada stávajícího zařízení ARS nasazením moderních stacionárních a mobilních zařízení ATP a ATO i pro trať B a pro příslušný park modernizovaných a nových vozidel metra. Vzhledem k rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže o zrušení obchodních veřejných soutěží na nové systémy se tak z potřeby naléhavého řešení provozního problému stala bitva právníků. (Peripetie přípravy a průběhu obou soutěží by vystačily na samostatný článek.) O naléhavosti a důvodech modernizovat vozový park na trati B z hlediska bilance provozuschopných souprav 81-71 (najatý limit km proběhu) a jejich nahrazení typem souprav 81-71M jsme již několikrát v DP-KONT@KTu psali.

Aktuální stav je tedy ten, že v dopravních špičkách může jednotka Správa vozidel Metro počítat na trati B s nasazením pouze jedné zálohy. V roce 2006 bude muset být z důvodu naplněného kilometrického proběhu vyřazeno z provozu dalších až 10 souprav. Společnost ŠKODA TRANSPORTATION přitom začíná (po splnění dodávek pro trať A) dodávat soupravy 81-71M určené pro trať B. Soupravy jsou v provedení umožňující budoucí instalaci moderního vlakového zabezpečovače. Navíc bylo sedm souprav 81-71M, vybavených původně zařízením PA 135, již vyřazeno z provozu na trati C; tyto soupravy jsou po úpravě rovněž určeny k provozu na trati B. Jelikož všechny tyto soupravy z výše uvedených důvodů nejsou vybaveny provozuschopným zabezpečovacím zařízením, které by vzešlo z výše uvedené soutěže, nemohou být podle ustanovení Vyhlášky MD č. 173/1995 Sb. o dopravním řádu drah zařazeny do provozu.

Již během roku 2004 byly v Dopravním podniku prioritně diskutovány návrhy na udržení stávajícího provozu do doby výběru, instalace, přezkoušení a uvedení do provozu nového stacionárního zařízení ATP (ATO) na trati B, vzešlého z výběrového řízení. Koncem roku 2004 byla za hlavní směr provizorního řešení navržena koncepce využití stávajících provozovaných mobilních zařízení ARS a jejich aplikace na soupravy 81-71M a využití stávajícího stacionárního zařízení ARS na trati B. Dle provedení souprav 81-71M, na které se plánovalo instalovat mobilní zařízení ARS, byly tyto typy souprav pracovním názvem 81-71MARS (původně v provozu se zařízením PA 135 MATRA na trati C), nebo 81-71BARS (soupravy rekonstruované s určením přímo pro trať B).

### Hlavní problémy a výsledky řešení projektu 81-71MARS (81-71BARS)

**Umístění mobilního zařízení v čelním voze.** Kompletní zařízení ARS (jako zařízení reléové) vyžaduje přibližně dvojnásobný prostor, než jaký byl k dispozici v přístrojových skříních souprav 81-71M určených pro čisté elektronická zařízení ATP a ATO nových generací. Ve spolupráci se společností ŠKODA TRANSPORTATION byl problém vyřešen jediným schůdným způsobem a to instalací zařízení ARS do zvlášť k tomuto účelu vybudované skříně na místě prvního dvojsedáku vpravo ve směru jízdy v salonu pro cestující. Toto řešení znamená snížení obsaditelnosti vozu. Tímto způsobem byla upravena a dodána prototypová souprava 3117/3136, se kterou prováděl Dopravní podnik a Výzkumný ústav železniční (VÚŽ) potřebné zkoušky.

**Elektromagnetická kompatibilita (EMC) ARS s trakčními obvody soupravy 81-71M.** Na základě objednávky prováděl VÚŽ v období duben až listopad 2005 složitá měření na zkušební trati depa Hostivař a vyhodnocování přibližně tříměsíčních zkoušek za jízdy, které prototypová souprava realizovala na trati B a zejména na trati A (stacionární zařízení ARS je na trati A ještě funkční). Výsledky měření a zkoušek dovolily revidovat původní představu o nemožnosti funkce mobilního zařízení ARS na soupravě typu 81-71M. Na základě ověřené EMC vystavil VÚŽ v prosinci 2005 technické schválení. **Shodnost zábrzdňných drah souprav 81-71MARS (81-71BARS) se zábrzdňnými drahami (kódováním rychlostních stupňů), realizovanými ve stacionárním zařízení ARS trati B.** Shodnost zábrzdňných drah souprav 81-71MARS (81-71BARS) se zábrzdňnými

drahami stacionárního zařízení ARS, které byly vyprojektovány a realizovány pro funkci mobilních zařízení ARS na soupravách 81-71, prověřuje na základě objednávky Dopravního podniku společnost METRO-PROJEKT. Termín zpracování dokumentu je leden 2006. Předběžný závěr je ten, že pro provoz souprav 81-71MARS (81-71BARS) bude nutné ve stacionárním zařízení ARS na trati B upravit kódování ARS ve dvou případech.

Při výše uvedených zkouškách za jízdy prototypové soupravy byla ověřována nejenom EMC, ale také vzájemná spolupráce a funkce mobilních zařízení ARS, interface a řídicích obvodů vlastní soupravy 81-71M, a to s kladným zhodnocením. Poznanky z těchto zkoušek zapracovala společnost ŠKODA TRANSPORTATION i na základě posouzení specialistů Dopravního podniku do svých dokumentací interface sériového provedení souprav 81-71MARS (81-71BARS).

Výhodou řešení souprav 81-71MARS (81-71BARS) je skutečnost, že se zde využívá ve funkci vlakového zabezpečovače již



dříve schválené a dlouhodobě provozované mobilní zařízení ARS (bloky ARS a adapter ARS). Zejména z toho důvodu je aplikováno zjednodušené zapojení návaznosti obvodů ARS na obvody vlaku. S ohledem na výše uvedené výsledky zkoušek a zpracování dokumentů lze předpokládat schválení sériových souprav 81-71MARS (81-71BARS) bez problémů a zahájení jejich postupného uvádění do provozu s cestujícími v potřebném počtu na trati B během 2. čtvrtletí 2006. Tím bude vyřešen kritický stav v bilanci provozuschopných vlakových souprav pro trať B v nejbližším období. K realizaci souprav 81-71MARS (81-71BARS) se budou využívat mobilní zařízení ARS (včetně všech periférií) demon-

tovaná z vyřazených souprav 81-71; to je další výhodou popisovaného řešení. Jednotky Dopravní cesta Metro a Správa vozidel Metro však signalizují, že z hlediska údržby a oprav vystačí s vyzískaným zařízením ARS pouze přibližně do roku 2010. Po tomto datu je nutné v případě pokračujícího provozu počítat s postupně se zvyšujícím nákupem (nikterak levných) náhradních dílů. Tato skutečnost spolu s technickým zastaráním systému ARS (je v provozu pražského metra od roku 1974) jenom podtrhuje provizornost daného řešení a potřebu řešení definitivního.



## Z PODNIKU

### Svou funkci odborového předáka jsem vyměnil za srovnání tarifů

*Ing. Antonín Dub*

**Kdo je ten Dub? To byla asi nejčastější otázka na jednáních podnikových špiček v době, kdy světlo světa spatřila Federace řidičů tramvají. Ti, co měli tu čest mě poznat osobně, jsou dnes malinko moudřejší a dokáží si na shora uvedenou otázku částečně odpovědět, těm ostatním se pokusím poodhalit některá tajemství a přiblížit alespoň důvody, které byly pro mne tou hnací silou k revoluci v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.**

Mám-li věřit na pohádky, musely nad mou postýlkou stát tři sudičky, které neoplývaly moc bujnou fantazií a aby si ulehčily práci, shodně mi předurčily osud pevně spjatý se vším, co se hýbe na kolejích. Nedokáží posoudit, zda jejich naplněné proroctví je pro mě štěstím či smůlou. Jen vy sami vidíte a dokážete určit, jak jejich rozhodnutí ovlivnilo nejen můj život, ale i chod pražského Dopravního podniku. Který smrtelník, k tomu navíc tramvaják, měl tu čest šéfům odštěpných závodů ustavičně pít krev, generálnímu řediteli dopravního kolosu pravidelně kazit dovolené či primátorovi předčasně ukončit lyžovačku ve francouzských Alpách?

Všechno má svůj vývoj, stejně tak moje odhodlání změnit kolejový svět sahá hluboko do mého útlého mládí. Jako každé dítě, i já měl samozřejmě dvě babičky, jenže ty moje za mnou jezdily po kolejích. Jedna byla „babička z mašinky“ a druhá „babička z tramvaje“. Z okna našeho bytu jsem měl krásný výhled na železniční trať Praha – Benešov – Tábor. Jakmile jsem slyšel dunění kolejí, přistavil jsem židli k oknu a hlavou div nerozrazil sklo. Můj

osud byl zpečetěn, když mi táta ze služební cesty do NDR přivezl první soupravu vláčků PIKO. Železniční modelářství mě uchvátilo a nepustilo dodnes. Jen dříve nedostatek tohoto úzce profilového zboží, posléze pak jeho cena napomohly, že koleje nevedly přes chodbu k sousedům a dnes mám alespoň několik málo volných poliček na uložení knížek či jiných k životu nezbytných věcí.

Také mé povolání bylo jasné od chvíle, kdy jsem podle obrázků Zdeňka Milera z knížky O veselé mašince dokázal opakovat říkánky. Mašinířa. Pohádku na kartonu si notně polámanou a odřenou schovávám na památku dodnes. Polil mě studený pot, když má dcera rozbalila o 30 let později vytištěnou, ale stejnou knížku o Vánocích. Mé nadšení z vláčků sdíleli rodiče jen částečně. Tolerance končila v okamžiku, kdy jsem hledal obor na strojevedoucího. „Půjdeš studovat a pak si dělej, co budeš chtít,“ zaznělo dvouhlasně a bylo rozhodnuto. Po ukončení střední průmyslové školy strojnické jsem moc na výběr neměl. Vojna nebo „vejška“. Na vojnu se mi nechtělo, tak jsem zasedl do poslucháren a předstíral studium. Velice brzo jsem pochopil, že s předstíráním studia dlouho nevystačím a nezbylo mi nic jiného, než se začít učit. Určitě nikdo z vás už nepochybuje, že jsem skončil u mašinek, na Katedře automobilů, spalovacích motorů a kolejových vozidel se zaměřením právě na vláčky. Abych převedl teorii do praxe a naopak, začal jsem brigádně jezdit s tramvají – psal se rok 1996. Po ukončení vysoké školy jsem opět řešil dilema. Vojna nebo postgraduál. Svůj názor na vojnu jsem nezměnil, navíc se stále hlasitěji mluvilo o profesionalizaci naší armády, pokračoval jsem ve studiu. Matematické modelování jízdních vlastností kolejových vozidel – to bylo téma, kterým jsem měl udělat díru do světa. Žel, Federace řidičů tramvají nakonec pohltila všechny můj čas, který mi zoufale chyběl na vypracování disertační práce, a tak jsem studium před cílem vzdal. Když už nic jiného, úspěšně jsem se vyhnul vojně.

Mé představy o lehce vydělaných penězích vzaly za své po prvních kilometrech v cvičné tramvaji. Určitě nikdy nezapomenu na trapas z prvních samostatných jízd, kdy jsem projel stanicí Královský letohrádek, zastavil celou soupravou hodně za zastávkovým sloupkem a mával na roztřesené japonské turisty, že jsem jim určitě nechtěl ujet. Tehdy jsem šlápl na brzdu a místo zpomalování jsem překvapivě vstřebával fyzikální jev s opačným účinkem – pořádný smyk. Kola na listech se kousla a já konečně zřetelně pochopil rozdíl mezi součinitelem valení a tření. Pak přišlo pár nehod, to abych se „obouchal“ a pasoval na tramvajáka.

Přišel zlomový rok 2001. Na výhybkách v dolních vrstech strašnické vozovny stále častěji začaly vykolejovat tramvaje. Spodní vrata se už ani neopravovala, protože



Foto © Petr Malík

z nich zbyla jen hromada pokroucených trubek (od té doby je již vozovna definitivně bez spodních vrat). Stávalo se, že v jednom týdnu vykolejily tramvaje i vícekrát. Scénář byl pokaždé stejný, pohotovostní složky přijely, odstranily nehodu a konstatovaly pochybení řidiče. Fakt mě dožralo, když výhybka byla postavena do oblouku, první podvozek jel správně a druhý pokračoval přímo, aniž by tramvaj vykolejila, řidič jel poloviční než povolenou rychlostí a vyšetřující vnitropodnikové orgány konstatovaly pochybení na straně řidiče. Sehnal jsem si stavební normu, od výpravčího zapůjčil pravítko, které jsem mu zapatlal kolomazí (tímto se mu ještě jednou omlouvám), a potvrdil si tak již od pohledu zřetelnou skutečnost, že opotřeбенí výrazně překračuje povolené limity. Následoval dopis generálnímu řediteli. Z odpovědi jsem se dozvěděl, že ničemu nerozumím a vše je v pořádku. Další dopis už jsem nechal podepsat řidiči strašnické vozovny. Byl jsem překvapen, že dopis tehdy podepsala velká část řidičů – teď si uvědomuji, vlastně tak vznikla první petice. Během týdne se ve Strašnicích vystřídalo celé vedení DP. Výhybky se provizorně opravily a vykolejeních výrazně ubylo.

Najednou za mnou začali sami od sebe chodit řidiči, jedni se mi svěřovali s pracovními problémy, ti druhí mne vyhledávali pro radu, když se jim stal nějaký malér. Uvědomil jsem si, jací jsou to chudáci, kteří tvrdě získávají chleba a nemají nikde zastání. Zatímco se stále v souvislosti s přijatými standardy kvality zvyšovaly požadavky na naši práci (uzavřená kabina, povinné nošení vložky, snižování tolerance přesnosti), v souvislosti s úsporami zhoršovaly pracovní podmínky (zkracování přestávek, šízení materiálu výstrojních součástí) a na druhou stranu technické zajištění pro výkon práce zůstávalo v lepším případě neměnné (strašnickí řidiči si dobře budou pamatovat vozy, co do sebe kopaly tak, že jim cestující chodili nadávat nebo sedačky bez stavitelné opěrky, které měly opotřeбенím již lůžkovou úpravu a podobně), cosi se ve mně zlomilo.

V přísné ilegalitě se zrodila Federace řidičů tramvají. Rozhodně jsem neměl a ani nechtěl být předsedou, v té době jsem stále u DP pracoval ve vedlejším pracovním poměru a prozrazení by byl můj konec – patnáctidenní výpovědní lhůta bez udání důvodu. Události však nabraly rychlý spád, začal jsem pro svou ochranu pracovat na plný úvazek, a protože předsedu nikdo nechtěl dělat, zbylo to na mě. Vedení DP zpočátku na vznik nové odborové organizace nereflektovalo, a tak začaly mediální přestřelky. Ty bohužel přerostly do osobních antipatií mezi mnou a tehdejší generálním ředitelem ing. Milanem Houfkem. Nenáviděn vedením DP a předáky ostatních organizací jsem měl jen velmi omezený prostor přesvědčit všechny hlavní aktéry kolektivního vyjednávání, že je minimálně nemorální, aby řidič tramvaje měl o 13 Kč nižší tarif než řidič autobusu, když všude jinde jsou řidiči odměňováni jednotně. Stejně tak se mi nelíbil rozdílný způsob odměňování na jednotlivých odštěpných závodech.

Spor sílil a stále více hnísal, musel prasknout. Přišla stávka řidičů tramvají. Bylo jasné, že šance na úspěšnou stávku jsou mizivé, protože bylo nad naše síly zastavit všechny vozovny. I kdyby se nám podařilo, že by nevyjela jediná tramvaj, zastavit jednu trakci k ochromení dopravy v Praze nestačí. Povo-deň jasně ukázala, že i metro je ostatními dvěma traktami, ne úplně bez problémů, ale nahraditelné. Nicméně teprve realizace stávky v jakékoliv podobě byla zárukou toho, že se o problematiku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti začnou zajímat novináři a především politici z pražské radnice. Krátce po stávce začala transformace, která se sice soustavně připravovala od roku 1994, ale k jejímu spuštění stále chyběl ten správný impuls.

Ke změně a sjednocení způsobu odměňování musí být podepsána jen jedna kolektivní smlouva za celý dopravní podnik, pochopil jsem záhy. Náhoda tomu chtěla, že se během několika málo měsíců za odborovou stranu obměnil celý tým kolektivního vyjednávání, některé organizace se rozštěpily a rázem jsem se stal služebně

nejstarším odborovým předákem u DP. Federace řidičů tramvají se jako čistě profesní organizace pomalu stávala překonanou – pro další růst členské základny a také s ohledem na zájem některých řidičů autobusů posílit naše řady vzniklo nové uskupení OSPEA – Odborové sdružení pracovníků elektrických drah a autobusové dopravy. S nezměrným odhodláním přes tuhý odpor všech ostatních odborových organizací včetně vedení DP se podařilo prosadit jednu kolektivní smlouvu. Rok 2004 byl prvním rokem v novodobé historii pražského dopravce, kdy pro celý podnik začala platit jediná kolektivní smlouva. Po půlročním vyčerpávajícím jednání, jehož někteří účastníci by si právem zasloužili za své herecké výkony nominaci na některou z prestižních divadelních cen, byl položen pevný základ sjednocování mzdových soustav jednotlivých divizí.

Rozdíl mezi řidiči povrchové dopravy se zúžil jen na dvě kačky padesát. V té chvíli už nešlo o peníze, ale o princip. Já i generální ředitel jsme se zabarikádovali ve svých pozicích a ani jeden z nás už nechtěl ustoupit.

V patové situaci přišel čas zakopat válečné sekery. Nedůvěra byla na obou stranách značná, ostatně není divu, po třech letech ostrého souboje jsme si dokázali vyměnit prostřednictvím médií celou řadu urážek, přesto jsme k sobě našli cestu. Byli jsme schopni po tom všem si konečně sednout k jednomu stolu a mezi čtyřma očima si vyřkat své rozdílné názory. Srovnání tarifů řidičů bylo pro mě tak důležité, že jsem nakonec nabídl výměnou svou funkci předsedy. Dal jsem ing. Houfkovi čestné slovo na to, že v roce, ve kterém dojde ke sjednocení tarifů řidičů povrchové dopravy, opustím funkci odborového předáka.

Cítím se být vázán tímto slibem, proto mi nezbývá než konstatovat, čas se naplnil. Nikdy jsem nechtěl nikomu uškodit, nikdy za mnou nestála politická strana či jakékoliv jiné vlivné uskupení, které by usilovalo o rozbití či snad zničení současné podoby Dopravního podniku. Mojí chybou je, že snad mám více vyvinutý cit pro spravedlnost a domnívám-li se, že je někomu ubližováno, je pro mě ctí se takového člověka zastat, byť to pro mne může být značně nevýhodné. A protože jsem hlava dubová, za svým názorem si stojím, i když můžu zůstat osamocen.

Jsem hrdý na to, že odborová strana napříč celým Dopravním podnikem dokázala vypracovat svůj návrh Kolektivní smlouvy pro rok 2006, ten předložit v jednotné shodě zaměstnavateli za všechny zaměstnance a společně podepsat s dostatečným předstihem před koncem platnosti Kolektivní smlouvy pro rok 2005. Jsem přesvědčen, že byl položen základní kámen ochranné zdi, která by měla tento podnik ochránit před stále sílící konkurencí silných evropských dopravců.



## Naši členové pracují v terénu, nemůžeme sedět v kanceláři

Vratislav Feigel, předseda OSPEA

Oč jednodušší práci mají odboroví předáci ve fabrice ve srovnání s námi, kteří zastupujeme zaměstnance pracující převážně v terénu! Dělají-li odboroví zástupci svou práci dobře, snaží se být v úzkém kontaktu s lidmi na pracovišti. Jednotlivé provozy pravidelně obcházejí, sem tam poklábosí o pracovních podmínkách a případných problémech, aby získali důležité podněty pro svou činnost. Totéž by mělo platit i pro management, ale všichni dobře víme, že jen málokterý šéf má odvahu vzít si ochranný plášť, helmu a sejít mezi lidi.



Tramvaj to nemá vždy jednoduché. Foto © OSPEA

I my chceme dělat svou práci dobře, být v těsném kontaktu s každodenním provozem a řešit bezprostřední problémy zejména provozních zaměstnanců. Má to však jeden háček. Naše ovečky jsou v každé chvíli rozmístěné na rozloze bezmála 500 km čtverečních, nepočítáme-li řidiče autobusů, kteří dnes jezdí už i za hranice Prahy. Pracovištěm převážně většiny našich členů je totiž tramvaj nebo autobus. Lidé nás potřebují v terénu, proto nemůžeme sedět v kanceláři.

V první polovině loňského roku bylo uvedeno do provozu pohotovostní vozidlo OSPEA. Hlavní náplní se stala bezplatná asistence všem řidičům MHD při dopravních nehodách, a to bez rozdílu příslušnosti ke kterékoliv odborové organizaci. Řidiči tramvají i autobusů si jistě stačili všimnout, co po pražských ulicích brouzdá různých asistenčních a pohotovostních vozidel rozličných firem pro pomoc motoristům v nouzi. Stejně tak zaznamenali, jak se v případě mimořádné události sjíždějí k místu nehody jako supi. Je to holt kšeft jako každý jiný a tak se tyto firmy tlačené konkurencí předhánějí v nabízených službách. Největší aktivitu projevují, pokud je předpoklad zavinění na straně řidiče MHD nebo je-li nehoda sporná. Někdy zůstává rozum stát, co zástupci těchto firem všechno nabízejí za služby, vědomi si toho, že by mohly být hrazeny z povinného ručení tramvaje nebo autobusu. Ať už jde z jejich strany o marketingový tah či klamání zákazníka, faktem zůstává, že je zde patrná tendence tlačit zavinění na stranu řidiče prostředku hromadné dopravy osob. Důvod je zřejmý. Většina motoristů, pokud si vůbec pořídí havarijní pojištění, si sjednává pojistné v nejnižší možné výši, což v drtivé většině pojistek náklady na asistenční služby nezahrnuje.

Mnoho motoristů také využívá služeb pojišťoven právní ochrany. I v tomto oboru zuří nemalý konkurenční boj a tak se řada „právních poradců“ těchto ústavů snaží pro své klienty udělat opravdové maximum. Ať už rada po telefonu nebo osobní účast na místě mimořádné události bere účastníkům nehody sebekritický pohled na způsob jízdy těsně před střetem. Posílení právním názorem pojišťovny, které platí ročně nemalé peníze, se sebevědomě vrhají do názorové bitvy. „Já jsem tu stál strašně dlouho, ten tramvaják vůbec nebrzdil a jenom zvonil,“ tvrdí většina z nich při neúspěšném pokusu odbočit vlevo přes tramvajový pás za souběžné jízdy s kolejovým vozidlem, aniž by brali na zřetel důležitou povinnost ze zákona – neohrozit. Zákon jasně říká: neohrozit = vůbec nepřekážet. Podle časového údaje, který uvádějí, by pak člověk někdy nabyl dojmu, že na tramvajovém pásu provádějí generální opravu motoru či tam mají předplacené parkoviště. Největším problémem se pro řidiče stávají mobilní telefony v rukou protistrany. S rozvojem mobilní komunikace se rozšířil i nový fenomén křivého svědectví. Dávno jsou doby, kdy tohoto nešvaru využívali jen někteří taxikáři dorozumívající se pomocí radiostanic. Přestože křivé svědectví proti řidiči MHD může mít za následek ztrátu zaměstnání, takovému svědkovi nehrozí prakticky nic. Bohužel, chybou legislativy je křivé svědectví v přestupkovém řízení zase jen přestupkem se směšnou pokutou. Leckdy se „svědkové“ dostávají na místo nehody tak rychle, že ani řidič DP není schopen rozpoznat, zda se osoba v inkriminované době na místě nacházela či nikoli. Ne vždy musí jít o svědky přivolané ex-post. Občas se v tramvaji nebo autobusu z řad cestujících najdou tzv. skoro řidiči nebo rádoby řidiči, kteří všemu rozumí

a oni by přeci stačili zastavit, byť jedině, co v životě řídili, byl výtah do 13. patra. Čas, kdy je vhodné se schovat v dispečerském voze odstaveném nejlépe za rohem, nastává, když se na místo začínají sjíždět rodinní příslušníci komunit, které disponují větším množstvím příbuzných. „Chudák těhotná dcera, ten vrah tramvaják chtěl zabít jí i její dítě,“ zaslechl jsem nedávno u nehody, kam se sjelo několik generací početné rodiny, když řidička s vozem náhle vybočila z kolony stojících vozidel, aby ji mohla předjet po kolejích. Že by se podívala do zpětného zrcátka, tak to asi ne. Ani příjezd policie často není zárukou zklidnění situace. Policisté jsou také jenom lidé, leckdy řeší jednu nehodu za druhou, aniž by si mohli odpočinout, dojít na záchod či se občerstvit. Pak může atmosféra ještě více zhoustnout. V případě, že mají obě strany rozdílný názor, policisté střídavě obcházejí oba účastníky tak dlouho, dokud jedna ze stran nekápne božskou. K tomu se občas používají zvláštní metody psychologického nátlaku s výčtem následných postihů, které mnohdy nemají oporu v legislativě. Při hrozbě odebrání řidičského průkazu, přestože stále věřím, že policie používá stejných pravidel na obou stranách hřiště, je bohužel slabším hráčem řidič MHD, protože jemu jde o chleba. Na jednu stranu mám pro policisty pochopení, protože pokud na místě nevyřeší nehodu blokovou pokutou, musí provést protokolární výsledky, vytvořit spis a věc předat správnímu orgánu, na druhou stranu i oni by měli mít trochu pochopení pro nás. Po nehodě zůstane řidič na místě zcela opuštěn. Jen výjimečně se mu podaří zajistit si svědka, ještě méně častěji tam s ním svědek vyčká na příjezd policie. Je sice pravda, že k nehodě přijede dispečer, ale ten má tolik povinností na místě samém,



Foto © OSPEA

že představa o tom, že by mohl být řidič dostatečnou oporou, je více než nereálná. A nebudeme si nic nalhávat, vztahy mezi řidiči a dispečery nejsou postaveny na vzájemné důvěře. Při pracovním vztahu nadřazený – podřazený je logické, že se řidič nebude dispečerovi svěřovat s podrobnostmi, které by mohly být jemu samotnému na újmu. Nakonec se řidič musí spolehnout sám na sebe a čelit všem výše uvedeným nepříjemnostem v různých kombinacích po dobu někdy i několika hodin a za každého počasí. To zacloumá s psychikou i sebeotřelšího jedince. Není mnoho situací, jako v případě mimořádné události, kdy zaměstnanec potřebuje větší podporu po stránce materiální, právní a především psychické. Zde nastává parketa pro odbory a ty by měly sehrávat klíčovou roli. Proto každý pracovní den vypravujeme pohotovostní vozidlo v barvách OSPEA. Praxe ukázala, že řidičům k zajištění pohody v parných dnech často pomůže taková maličkost, jako je ledově vychlazená limonáda či minerálka nebo zase horká káva, čaj a čokoláda při výrazném poklesu teploty. Z těchto důvodů už je dnes vozidlo vybaveno chladicím boxem a rychlovarnou konvicí. Tento servis jsme rozšířili i pro dispečery a našimi službami čas od času nepohrdne dokonce ani protistrana či policisté. Při extrémně horkých dnech, pokud nejsou žádné nehody, poskytujeme zdarma nápoje.

Je-li dostatek prostoru, náš zástupce posbírá pro řidiče všechny potřebné údaje k vyplnění formulářů o nehodě a ty mu následně vyplní. Řidič pak nemusí formuláře vypisovat ve vozovně nebo doma a pracně shánět chybějící údaje. Někdy nám řidiči volají, že vyjeli bez přestavníkového klíče nebo bez dokladů, jindy, že potřebují chytit tramvaj, protože nestihli přijít včas na střídací místo. Občas vezeme náhradní klíče od zámků kabin za zlomené nebo ztracené, narychlo vyslané zálohy či řidiče s drobným

pracovním úrazem k ošetření. K výbavě vozidla patří kvalitní digitální fotoaparát, kterým pořizujeme dokumentaci pro správné řízení, protože správný orgán většinou fotografie dispečerů nemá k dispozici a pak se musejí složitě shánět. Do výbavy jsme pořídili i speciální spreje francouzské výroby na zakreslování konečného postavení vozidel, které používají policisté a dispečer DP. Přijede-li naše vozidlo k nehodě před příjezdem dispečerů, dispečer se již nemusí zdržovat zakreslováním posledního postavení vozidel. V několika případech právě použití spreje napomohlo k odstranění cizí dopravní nehody na kolejích, když řidiči osobních vozidel odmítali uvolnit tramvajovou dopravu, protože obsypání pískem nepovažovali za dostačující. Dokonce jsme si nechali vyrobit od kováře speciální nástroj na vyprošťování zatemovaných šroubů a matic v kolejovém žlábků. Uplatnění vozidla je velmi široké a jeho více než půlroční působení ukázalo, že



i přes nemalé náklady na zabezpečení provozu je obrovským přínosem nejen pro řidiče, naši organizaci, ale i celý Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. Právě s ohledem na dosavadní zkušenosti i proběhnutí anketu, ve které se kromě několika málo jedinců všichni vyjádřili k pohotovostnímu vozidlu kladně, bychom chtěli tyto služby rozvíjet a vylepšovat. V této chvíli je připraven projekt dalšího pohotovostního vozidla, pokud to dovolí finanční prostředky a odsouhlasí schůze, jeho realizace by mohla teoreticky proběhnout již v tomto roce. Dalším vozidlem by mohl být užitkový automobil typu Ford Transit příp. VW Transporter, jehož vnitřní uspořádání a vybavení by umožňovalo důstojně se schovat před nepřízní počasí, ale i efektivní komunikaci s možností vyplnit veškeré formuláře. Samozřejmou výbavou by krom již zavedených vymožeností byl i notebook s tiskárnou.

K tomu všemu ale musím konstatovat, že provoz pohotovostního vozidla nebo vozidel je vážně ohrožen kvůli přístupu vedení Dopravního podniku, které nemá pro tuto věc pochopení. Už při zavádění vozidla do provozu jsme žádali o možnost být zařazeni do radiotelefonního provozu, abychom měli k dispozici nejen aktuální informace, ale v případě potřeby mohli komunikovat i s ostatními složkami. Přestože se zprvu zdálo, že by to neměl být problém, nakonec jsme tuto možnost, pro mě stále z nepochopitelných důvodů, nedostali. Provizorně jsme situaci vyřešili radiovým scannerem. Bohužel, možnost monitorování pro nás končí s nástupem digitálního radiového provozu. Do poloviny roku by novým zařízením měly být vybaveny všechny tramvajové vozy. Pakliže nedojde k přehodnocení postoje vedení DP, provoz našeho pohotovostního vozidla podle současného modelu skončí nejpozději do 31. března 2006. Je sice pravda, že stále více řidičů si nás volá pomocí mobilního telefonu, ale teprve ve chvíli, kdy zjistí, že je s protistranou problém, rozhodně ne dříve než dojde k uvolnění nehody dispečery. To už je většinou pozdě, jsou to řádově desítky minut, za které bychom k nehodě dávno dojeli, avšak s tímto zpožděním stojí za pečlivé zvážení, zda absolvování cesty přes celou Prahu bude mít ještě smysl. Řešit dopravní nehody a mimořádné události není pro dispečery jednoduché. O tom jsme se všichni, co jezdíme na voze OSPEA, přesvědčili. S ohledem právě na naše zkušenosti můžeme prohlásit: jsou situace, kdy při přečíslení protistranou je každá hlava za řidiče MHD dobrá; jsou situace, kdy je náš zásah s ohledem na provozní okolnosti rychlejší a efektivnější; jsou situace, kdy šetříme náklady a prostředky svého zaměstnavatele. Vždy však kopeme za jeden tým – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. A to by si pánové měli uvědomit.





## Tramvajové novinky v UITP

Daniela Tůmová

V dubnu loňského roku se v Praze konalo zasedání výboru UITP pro tramvajovou dopravu (Light Rail Committee), na kterém byly zahájeny přípravy pro světovou tramvajovou konferenci. Na otázky DP-KONT@KTu odpovídá člen výboru UITP Light Rail Committee Ing. Michal Pospíšil.



### DP-K Jak daleko pokročila organizace konference?

To, že nás UITP pověřilo organizací zasedání, na kterém byla zahájena příprava světové konference, bylo dle mého názoru výrazem důvěry v odborné znalosti a úroveň našeho Dopravního podniku. Připomenou, že se zasedání konalo ve dnech 27. – 29. dubna 2005. Zasedání řídil viceprezident UITP pan Raymond Hue. Přítomen byl i generální sekretář UITP pan Hans Rat. Světová tramvajová konference (Light Rail Conference) se bude konat letos v dubnu, hlavní jednání a přednášky proběhnou od 9. do 11. dubna 2006. Je připravována ve spolupráci UITP a APTA (American Public Transportation Association). Jejím hostitelem je město Saint Louis (US stát Missouri). Na přípravě se podílí také další americká města – Dallas (stát Texas), Salt Lake City (stát Utah) a kanadské Calgary. Odbornými garanty jsou UITP, APTA, Federální ministerstvo dopravy ve Washingtonu a americká a kanadská univerzity.

### DP-K Čím konkrétně se bude konference zabývat?

Během uplynulého roku vykonaly přípravné pracovní výbory a skupiny skutečně značné množství práce, takže konference je ve fázi doladování příprav. Bude mít 12 hlavních témat, pokrývajících problematiku tramvajové dopravy ve velmi širokém spektru – od plánování a urbanistiky, přes provoz, financování až po design a techniku vozidel a jejich částí.

Na základě zkušeností a výsledků, kterých Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost dosáhl při rekonstrukcích a modernizacích tramvajových vozů, jsme byli již na loňském pražském zasedání vyzváni, abychom na konferenci přednesli příspěvek na téma Modernizace tramvají v zemích střední a východní Evropy. Přednáška bude shrnovat a analyzovat vše, co bylo v tomto oboru dosaženo v uvedených zemích, nosným jádrem příspěvku jsou modernizace tramvají, realizované v našich ústředních dílnách. Konečné znění dokončí pracovní zasedání skupiny pod naším vedením, které se uskuteční 17. února v Praze.

Konference sestává z paralelních přednáškových a diskusních tematických okruhů. Náš se nazývá – tramvajové vozy – před-

sedajícím je pan Jack W. Boorse z Philadelphie, dalšími přednášejícími jsou pánové Lyndon Henry (Austin – stát Texas), James Graebner (Denver – stát Colorado) a prof. Shalaby (University of Toronto – Kanada). Věřím, že výsledky konference budou přínosem pro další rozvoj tramvajové dopravy a byl bych rád, kdybychom s těmi nejzajímavějšími mohli naše čtenáře seznámit.

### DP-K Těžiště činnosti UITP v oblasti tramvajové dopravy tedy nyní směřuje k úspěšnému průběhu konference, můžete uvést ještě další novinky?

Výbor Light Rail Committee se snaží, aby souběžně s přípravou konference pokračovaly práce na dalších tématech pracovních skupin, klade důraz na kontinuitu tak, aby výsledky bylo možno publikovat a dát odborné veřejnosti k dispozici. V tomto smyslu jsou pro nás novinkou všechny zajímavé poznatky, ke kterým se v pracovních skupinách dobereme. Je určitý soubor témat, kterými se zabýváme trvale, což je řešení a management poruchových situací v tramvajové dopravě, specifikace a zadávání vozidel, statistika tramvajové dopravy, inovativní konstrukce tramvají a tratí, bezpečnost dopravy a modernizace tramvajových systémů. Kromě toho je řada témat a prací, jejichž řešení si vyžaduje aktuální vzniklá situace v tramvajové dopravě. Velmi zajímavé jsou např. práce Dr. Moshe Hirsche (Jerusalem), který trvale sleduje, sumarizuje a analyzuje způsoby financování rozvoje tramvajové dopravy, tedy téma navýsost aktuální. Stále komplikovanější otázkou je také vztah mezi provozovateli tramvajové dopravy a výrobci tramvajových vozidel. Je nad rámec tohoto příspěvku popisovat jeho složitost. Produkce se koncentrací a globalizací soustředila v naprosté většině u tří hlavních průmyslových skupin. Pracovní skupina, sestávající ze členů výboru UITP a zástupců výrobců, se bude snažit mapovat a hledat cesty k oboustranné prospěšné spolupráci. Výbor také sleduje všechny nově připravované a realizované projekty tramvajové dopravy.

### DP-K Mohl byste jmenovat některé z nich?

Asi nejzajímavější a svým způsobem i atraktivní je projekt tramvajové dopravy na ostrově Tenerife, realizace již probíhá. V hlavním městě se staví vozovna a dílny.

Počítačová vize trati v centru Edinburghu.

Tramvajová trať by měla být v budoucnu prodlužována podél pobřeží a sloužit i dopravě turistů a rekreatantů. Ekologický efekt této investice je zřejmý. Na ostrově již nelze zvyšovat počet aut. Další pozoruhodný projekt bude realizován v Norsku. V druhém největším městě – v Bergenu (240 000 obyvatel, region 350 000) bude páteří linkou o délce 20 km



Schéma plánované části trati v Bergenu.

spojeno centrum města s letištěm Flesland. K realizaci je schválen a finančně zajištěn první cca 10 km dlouhý úsek mezi centrem (Sentrum) a obcí Nesttun (červeně značený úsek na fotografii), zahrnující 14 stanic. Stavba započne letos a do provozu bude úsek dán v roce 2009. Pro odborníky bude velmi zajímavé sledovat jak výstavbu, tak návazný provoz. Bergen leží u moře a je zvláště v zimě vystaven nepříznivým vlivům severského počasí. Trať, její prvky i vozidla musí těmto vlivům odolávat dlouhodobě. Zkušenosti budou jistě přínosné pro výrobce i provozovatele. Mezi odborníky je s mimořádným zájmem sledován projekt v Edinburghu. Po veřejných konzultacích, jednáních v městské radě i skotském parlamentu byl schválen záměr vybudovat jako základ městského integrovaného dopravního systému dvě tramvajové trati v celkové délce 23 km. První, tzv. severní, bude okružem v centru města. Na ni pak navazuje západní s odbočkou k letišti. Tramvajový systém se stane jádrem integrované dopravy, stávající síť autobusů mu bude přizpůsobena. Veřejná soutěž na dodavatele tratí i vozidel bude vypsaná v březnu 2006 a vyhodnocena v červnu 2007. Zprovoznění se předpokládá v roce 2010.



## Významné strategické projekty na přelomu roku

*Oddělení Strategie a řízení projektů*

**Klíčová strategická rozhodnutí v oblasti dopravního systému hlavního města, na nichž závisí úroveň MHD a s tím související předpoklady k udržení jejího vysokého podílu na celkové přepravní práci, jsou prioritně zaměřena na rozvoj sítě jednotlivých dopravních systémů, provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností. Těžištěm této činnosti je v souladu se současnými dopravními, ekonomickými a ekologickými trendy rozvoj kolejové dopravy.**

Zvyšuje se tak podíl segregovaných tras MHD, což je předpokladem růstu její pravidelnosti, rychlosti a bezpečnosti, současně nelze opomenout ani vlastní ekologické přínosy elektrické trakce. Rozšiřování sítě metra a tramvajových tratí znamená zásadní přínos pro dopravní systém města, ale současně je spojeno s mimořádnými investičními nároky. Strategické záměry je proto měly být podloženy všestranným zhodnocením jejich účinků a nároků ve vztahu k potřebám města, které vyplývají z jeho demografického rozvoje a dalších aspektů. Rozhodujícími rozvojovými dokumenty města, integrujícími všechny zásadní výhledové investiční počiny, jsou Strategický plán hl. m. Prahy a především Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále ÚP SÚ HMP). Příprava ÚP SÚ HMP, ale i jeho případných změn, je dlouhodobým procesem, do jehož jednotlivých fází jsou zapojeny rozhodující orgány hlavního města a městských částí, odborné instituce a organizace, ale i veřejnost, takže výslednou podobu sítě MHD, podchycenou v této dokumentaci, lze považovat za výsledek určitého celoměstského konsenzu. ÚP SÚ HMP byl Zastupitelstvem hl. m. Prahy schválen již v září 1999. Je samozřejmé, že mimořádná dynamika změn rozvojových podmínek města v následujícím období, daná celým komplexem zde působících vlivů (demografická situace, ekonomické, politické podmínky a podobně) se nemohla neodrazit ve změně náhledu na původní zásady výhledového řešení sítě MHD v Praze. Došlo tak ke schválení několika zásadních změn územního plánu a další záměry jsou prvořadě pro tento účel rozpracovávány v současné době, přičemž některé z nich lze jednoznačně označit za koncepčně průlomové. Stručně představení stavu rozhodujících strategických záměrů, vycházejících z platného územního plánu nebo řešených nad jeho rámec, s předpokladem jejich výhle-

dového zohlednění v tomto dokumentu, je prvořadým účelem tohoto článku. Nedávno minulé a současné období je spojeno s řadou zcela zásadních rozvojových počínů. Za průlomovou záležitost v rozvoji sítě tramvajových tratí, a to z hlediska dopravního významu, technického řešení i celkového pojetí lze jednoznačně označit tramvajovou trať Hlubočepy-Barrandov, která již byla předmětem řady různorodě zaměřených článků v DP-KONT@KTu, a proto ji není nutné v rámci tohoto přehledu podrobněji připomínat.

Z realizovaných akcí rozvoje sítě metra nejdříve zmiňme prodloužení tratě metra A do stanice Depo Hostivař, která bude zprovozněna pravděpodobně ve II. čtvrtletí letošního roku. Tento počín, realizovaný v podstatě nad rámec oficiálních dlouhodobých dopravních koncepcí, je založen na provozním využití stávající spojky do depa Hostivař (délka přibližně 1 km), do jehož haly je vestavěn objekt nové stanice. Daný záměr, který zahrnuje rovněž výstavbu autobusového terminálu a záchytného parkoviště P+R v předpolí depa, umožní přímou obsluhu malešicko-hostivařské průmyslové oblasti metrem, odlehčení autobusových terminálů Skalka a Želivského i podchycení individuální automobilové dopravy v okrajové části města.

Současnou klíčovou investicí v oblasti pražské MHD je výstavba provozního úseku metra IV. C2 Ládví – Letňany. Třístaniční úsek (stanice Strážkov, Prosek, Letňany) délky 4,6 km vedle dopravní obsluhy stávajících obytných celků (Prosek, Letňany, spádově Čakovice, Kbely, Vínof, Miškovice a další) zabezpečí především napojení rozvojové oblasti Letňan, kde je předpokládána realizace řady záměrů komerčního i dopravního charakteru, mezi něž patří Pražský výstavní areál, komerční zóna, terminál městské, regionální i dálkové autobusové dopravy, velkokapacitní záchytné parkoviště systému P+R a další aktivity. Realizace prodloužení tratě metra C za stanici Nádraží Holešovice (zahrnující i v roce 2004 zprovozněný úsek IV. C1 do Ládví) přináší zcela zásadní změnu v dopravní obsluze severní části Prahy, spojenou se zabezpečením rychlé dostupnosti centra a redukcí autobusové dopravy. Tento záměr prošel dlouhodobým vývojem – vedle náročného výběru z multivariantního řešení trasy došlo i k dodatečným úpravám již schválené varianty. Konkrétně se jednalo o vypuštění stanice Troja, zvýšení počtu stanic na Proseku a úpravu polohy konečné stanice Letňany. Zprovoznění nového úseku metra do Letňan je předpokládáno v roce 2008. Výše uvedené záměry lze hodnotit jako stabilizované a jednoznačné, u mnoha dalších však zůstává situace otevřená a nelze vyloučit zcela zásadní koncepční posuny. Prvořadě je zde nutno upozornit na problematiku I. provozního úseku trasy metra D, jehož hlavním opodstatněním je zkvalitnění dopravní obsluhy kapacitních sídlištních

celků západní části jižního sektoru Prahy (Krč, Libuš, Lhotka), vytvoření alternativy k vedení metra po Nuselském mostě i vlastní odlehčení tratě metra C. V územním plánu zakotvený rozsah provozního úseku I. D Náměstí Míru – Nové Dvory byl vývojem překonán a v současné době je příprava směřována na jeho podstatně rozšířené pojetí Hlavní nádraží – Písnice (přibližně 10 km, 10 stanic – Hlavní nádraží, Náměstí Míru, Náměstí Bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Zálesí, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice). Zatím neuzavřenou a v územním plánu tudíž nezohledněnou záležitostí je náhrada původně uvažované stanice Zálesí stanicí Nemocnice Krč. Tento záměr, zaměřený na zlepšení dopravní obsluhy Thomayerovy nemocnice, má ovšem značné preference a lze předpokládat jeho potvrzení. Zcela zásadní záležitostí jsou úvahy o případné realizaci trasy D ve formě lehkého metra. Tyto vycházejí ze skutečnosti, že nová diametrální trasa metra, pro níž územní plán předpokládá výstavbu vlastní technické základy v Písnici, může být budována jako zcela samostatný systém, opomenout nelze ani všeobecný trend rozvoje lehkých kolejových systémů ve světových městech, včetně možného přechodu na železniční tratě. V září 2004 byla Metroprojektem Praha, a. s. ve spolupráci s Atelierem designu a architektury dokončena koncepční studie, řešící provozní úsek I. D ve dvou variantách lehkého metra. První varianta, tzv. „povrchová“, je založena na kombinaci tunelového a estakádového vedení trasy. Od stanice Hlavní nádraží až za stanici Olbrachtova je ražená. Přechod Krčského údolí je řešen estakádou, další pokračování do Písnice je s výjimkou krátkého tunelového úseku mezi stanicemi Nádraží Krč a Zálesí rovněž estakádové. Celkem 5 stanic je umístěno na estakádě, 4 jsou podzemní a koncová stanice daného úseku, tedy Hlavní nádraží, je povrchová, s přímým přestupem na železnici. Řešení této varianty lehkého metra determinuje další pokračování trasy na využití železničního tunelu pod Vítkovem. Druhá varianta lehkého metra, tzv. „podzemní“, přibližuje řešení stávajícím podmínkám pražského metra. V podstatě kopíruje trasu klasického metra, podrobně prověřenou v roce 2001, do níž však promítá přednosti lehkého metra, zejména menší průměry tunelů, možnosti větších sklonů a prvořadě maximální přiblížení stanic k povrchu. Měněna je pouze poloha hloubené stanice Hlavní nádraží vzhledem k nutnosti koordinace s připravovanou zástavbou dotčeného území polyfunkčními objekty. Výsledná poloha stanice umožňuje variantní pokračování trasy D, a to klasickým tunelovým vedením přes Žižkov nebo odklon k Negrelliho viaduktu s možným přechodem na železnici. Výsledky studijního prověření lehkého metra včetně rámcového srovnání se





Stanice Letňany. Foto © Metroprojekt, a. s.

základní variantou klasického metra byly projednány Radou hlavního města Prahy. Volba dopravního systému pro trasu D je ovšem mimořádně závažným rozhodnutím, a usnesením RHMP č. 0906 ze dne 21. června 2005 bylo proto uloženo zpracování určujícího podpůrného materiálu charakteru nezávislé srovnávací studie variant klasického metra a lehkého metra na trase D pražského metra. Práce na této dokumentaci, zajišťované Sdružením společnosti GRE – Gauff Rail Engineering GmbH & Company KG, společností CWE, a. s., expertního týmu Fakulty strojní ČVUT v Praze a IA ČR v současné době vrcholí a její výsledky bude nesporně vhodné přiblížit samostatným článkem v DP-KONT@KTu. Otázka rozhodnutí vrcholových orgánů města v problematice trasy metra D zůstává otevřená a vývoj v této záležitosti nelze jednoznačně odhadnout. Je to dáno i skutečností, že v posledních letech se stále výrazněji dostává do popředí záležitost pokračování trati metra A západním směrem, která může další směřování výhledového rozvoje sítě pražského metra podstatně ovlivnit. Značné množství variant prodloužení trati metra A na ruzyňské letiště, rozpracovaných především na základě aktivit městské části Praha 6, bylo v minulosti původně pojmáno jen jako účelová alternativa k dopravní obsluze letiště Ruzyně rychlodráhou železničního typu, která je zakotvena v platném územním plánu a u níž byl kritizován malý přínos pro obsluhu dotčeného území a negativní dopady na životní prostředí. Vývojem se však na úrovni orgánů hlavního města a příslušné městské části dospělo k pojetí tohoto záměru jako prvořadého prostředku ke zlepšení dopravní obsluhy území Prahy 6 a k redukci autobusové dopravy v oblasti Vítězného náměstí, čemuž odpovídá i navržená etapizace prodloužení dané trati metra. Za určující

dokumentaci lze považovat studijní prověření modifikované vybrané varianty „R“ zpracované Útvarem rozvoje hl. m. Prahy ve spolupráci s Metroprojektem Praha, a. s. v loňském roce. Nový úsek metra délky 14,23 km se stanicemi Dejvická (mimo), Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny, Motol, Bílá Hora, Dědina, Dlouhá Míle, Letiště Ruzyně má být podle rozhodnutí nejvyšších orgánů města etapizován, a to s preferovaným etapovým ukončením ve stanici Motol, umístěné u motolské nemocnice. V prostoru Bílé Hory budou vytvořeny předpoklady pro větvení trasy ve směru Řepy, Zličín. Je otázkou, zda tento nejnovější záměr v rozvoji sítě pražského metra, připravovaný do zařazení do územního plánu formou jeho změny, ovlivní realizační předpoklady v územním plánu stabilizované trati metra D. Rozhodnutí bude samozřejmě záležitostí nejvyšších městských orgánů. V této souvislosti se může stát důležitým vodítkem Studie analýzy rozvoje pražského metra se zaměřením na problematiku tras D a A, jejíž zpracování bylo zadáno Fakultě dopravní ČVUT Praha. Vedle výše uvedených připravovaných strategických počínů v rozvoji sítě metra samozřejmě nelze opomenout ani aktuální situaci v přípravě nových tramvajových tratí. Novou tramvajovou trať s jednoznačně nejvyšším stupněm připravenosti je úsek Laurová – Radlická. V loňském roce byla zpracována dokumentace pro územní řízení. Byla podána žádost o zahájení územního řízení, které v současné době probíhá. Vlastní tramvajová trať, vedená na zvýšeném pásu středem ulice Radlické, má délku 741 m a jsou na ní situovány 3 dvojice zastávek (Laurová, Radlická škola, Radlická). Je ukončena dvoukolejnou tramvajovou smyčkou při křižovatce ulic Radlická/U Kostela. Toto ukončení tramvajové trati je potvrzeno schválenou změnou

územního plánu č. Z 1015/00. V bezprostřední blízkosti území budoucí tramvajové smyčky probíhá výstavba administrativní budovy ČSOB. Celá lokalita tak mění svůj charakter a z architektonického hlediska je proto žádoucí řešit dané území jako celek. To s sebou přináší značné problémy, jež jsou řešeny v pracovním pořádku. Je nesporné, že pro dosažení hlavního cíle záměru, tedy odstranění provozně nevyhovující a nebezpečné tramvajové úvratě Laurová, je optimální cestou urychlené dokončení přípravy a zrealizování prodloužení tramvajové trati ke stanici metra Radlická v navrženém rozsahu. Zde je ovšem nutné zmínit negativní skutečnost, že vzhledem k nepokrytí požadavků na financování realizace této akce v investičním plánu na rok 2006 již nelze počítat s naplněním původního předpokladu zahájení stavebních prací v tomto roce.

K nejdiskutovanějším záměrům v oblasti rozvoje tramvajové dopravy patří především tramvajové napojení Suchdola, které se z pozice rámcově prověřovaného námětu, iniciovaného prvořadě městskou částí Praha 6 a nezařazeného do územního plánu, dostává do postavení výhledové rozvojové akce, u níž je uvažováno s další přípravou. Varianty studijního prověření tohoto námětu byly popsány v DP-KONT@KTu č. 6/2005, jeho mimořádnou náročnost lze připomenout na hlavních parametrech jednoho z více preferovaných řešení. Nová tramvajová trať je trasována středem Podbabské ulice, po vykřížení s železnicí je vedena západně od tělesa stanice po křižovatku ulic Paťanka a Pod Paťankou, od níž se stáčí severním směrem. Tunelem pokračuje k Lysolažskému údolí, které překračuje mostem. Dalším tunelem podchází Podbabské skály, prochází Sedlec a v jižním souběhu s ulicí Kamýčkou pokračuje do Suchdola, na jehož severozápadním okraji je ukončena tříkolejnou smyčkou Starý Suchdol. Celková délka dvoukolejné trati se 7 páry zastávek činí 4,87 km, na trase jsou 2 tunely (tunel Baba s délkou 900 m, tunel Sedlec o délce 395 m) a 6 mostních konstrukcí délky až 105 m. O dynamickém vývoji v této záležitosti svědčí i skutečnost, že v současném období začíná být předmětem diskuzí upuštění od etapizace této akce, tedy od přednostního vybudování v územním plánu samostatně zakotveného prodloužení tramvajové trati ze stávající konečné v Podbabě k připravované železniční zastávce Praha-Podbaba. Především problematice podmínky pro umístění tramvajové smyčky v daném území vedou k úvahám o přímém prodloužení tramvajové trati až do Suchdola.

Zcela mimořádný posun zaznamenala příprava prodloužení barrandovské tramvajové trati do oblasti Holyně. Záměr byl do územního plánu zařazen v rozsahu od stávající barrandovské smyčky po jihovýchodní okraj Holyně v délce přibližně 0,95 km. Variantní studijní prověření předmětného

záměru, které bylo v roce 2005 zpracováno Útvarem rozvoje hl. m. Prahy a Metroprojektem Praha, a. s. vneslo do této akce zcela nové impulsy. Nová tramvajová trať byla navržena ve 4 variantách. Dvě varianty („tzv. „krátké“) jsou v souladu s územním plánem ukončeny při jihovýchodním okraji Holyně a liší se svým začleněním do řešení nových komunikací v řešeném území (osová / boční poloha). Nové pojetí tohoto záměru představují jeho „dlouhé varianty“ (osová i boční), kdy je tramvajová trať prodloužena až do prostoru jihozápadně od Holyně, na úroveň Slivence, přičemž délka nového úseku činí zhruba 1,35 km. Námět je spojen s dosažením dopravní obsluhy většího území (zastávka Slivenec je v docházkové vzdálenosti ze Slivence), lepšími prostorovými možnostmi pro umístění tramvajové smyčky, záchytného parkoviště P+R i autobusových zastávek. Vytváří i podmínky pro eventuální další prodloužení trati a nenarušuje zelený pás kolem Holyně. Z vyhodnocení připomínkového řízení k této studii, organizovaného Útvarem rozvoje hl. m. Prahy, vyplynula poměrně přesvědčivá preference dlouhé osové varianty. Z jejího řešení bude vycházet příslušná změna územního plánu, vymezení stavební uzávěry a samozřejmě dokumentace pro územní řízení, jejíž zadání je v současnosti připravováno.

Výše uvedený výčet představuje záměry strategického charakteru, v jejichž přípravě nebo realizaci došlo v posledním období k největším posunům. Do základního návrhového období územního plánu, ohraničeného rokem 2010, realizačně náleží i další akce, u nichž stav přípravy nedoznal podstatných změn. Jedná se o tramvajové tratě Počernická – Sídliště Malešice, Sídliště Modřany – Libuš – Nové Dvory, Divoká Šárka – Sídliště Dědina – Staré letiště Ruzyně, Václavské náměstí, Kobylisy – Bohnice a mostní propojení Zlíchov – Dvorce. U výhledové tramvajové vozovny Hodkovičky lze připomenout pouze potvrzení její stabilizace v nové urbanistické studii Hodkovičky – V náklích (včetně příslušných protipovodňových opatření). Ke změnám aktuálně nedošlo ani ve strategických záměrech pro období po roce 2010, které jsou podle územního plánu představovány především dalším rozvojem tras metra D (ve směru Basilejské náměstí, následně na Vysočanskou) a A (východní větvení Skalka – Průmyslová – rozvojové území Štěrboloh a Strašnická – Zahradní Město – /Na Groši/ – Hostivař). Lze jednoznačně konstatovat, že konečná rozhodnutí ve výše vyspecifikovaných „živých“ strategických záměrech mohou vyústit do poměrně zásadních změn výhledové sítě kolejové MHD oproti původním záměrům územního plánu. Je samozřejmostí, že o dalším vývoji v daných problémových okruzích vás budeme na stránkách DP-KONT@KTU informovat. Tramvaje



## Jak se řídí provoz tramvajů

Text a foto: Daniela Tůmová

**Tramvaje jsou s Prahou spjaty velkým mateřským poutem. Těžko si někdo z nás dovede představit, že by neprojížděly s velkou noblesou okolo Karlova mostu, Právnické fakulty či Malostranským náměstím. Jejich provoz je řízen z budovy centrálního dispečinku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, a znamená týmovou práci lidí, pro které se staly tramvajové dámy všeho věku vášní, zálibou a především velkou životní láskou.**

Historie řízení provozu tramvajů začíná koncem 19. století a je spjata s rozvojem tramvajové dopravy v tehdejších Elektrických podnicích hlavního města Prahy, kdy bylo nutno ustavit útvar, který zajišťuje nezbytná technicko-organizační opatření v provozu. Tak vznikla dopravní kancelář, ve které byli začleněni tzv. dozorcí vozby. Nejprve měla sídlo na náměstí Republiky, později v Jindřišské ulici a v 50. letech minulého století byl ustaven Dopravní dispečink Dopravního podniku pro řízení provozu drah, autobusů a trolejbusů. Jeho sídlo bylo do roku 1985 ve Washingtonově ulici. V roce 1959, po provedení reorganizace, byl ustaven i Energetický dispečink Dopravního podniku pro řízení napájecí soustavy tramvajů a trolejbusů, který řídil provoz z objektu Orionka na Korunní třídě do roku 1984.

### Řízení z centrálního dispečinku

Od roku 1985 bylo přeneseno řízení provozu tramvajů do osmého patra budovy centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti, kde byly oba dispečerské útvary dislo-

kovány včetně potřebného technického zázemí. Po provedené rekonstrukci byl Energetický dispečink tramvajů umístěn o patro níže. Současně s uvedením do provozu nové tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov v roce 2003 přebíral tehdejší provoz Elektrických drah péči o nová zařízení, tj. o datové komunikace, napájení traťových zařízení pro informatiku provozu a cestujících, a bylo zřejmé, že stávající středisko dálkového ovládání měření, dnes technologický dispečink tramvajů (TDT), tato zařízení přebere do operativní správy k technologiím zabezpečujícím řízení napájení tramvajových tratí z budovy CD. Zajištění spolehlivého provozu těchto technologií je náplní práce technologického dispečinku tramvajů. Technologie jsou pracovními nástroji pro řízení tramvajového provozu pro kolegy z Energetického a provozního dispečinku.

V roce 2005 bylo veškeré dispečerské řízení integrováno do odboru řízení provozu v rámci jednotky Provoz Tramvaje a zahrnuje tři dispečerská pracoviště. Provozní, energetický a technologický dispečink tramvajů, a jedno pracoviště řídicích systémů. Dle předběžného vyhodnocení po jednom roce je zřejmé, že tato forma začlenění a organizace je optimální pro potřebu řízení provozu tramvajů a potřeb dalšího rozvoje. Při přípravě reportáže z jakéhokoliv oboru se většinou poměrně dlouho čeká na nějakou akci, a nezasvěcenému člověku nezbývá, než si o nich nechat vyprávět. Na pracovištích, kde jsou problémy většího rozsahu vzácností, je taková situace vysloveně „štěstím“. Procházíme postupně všemi moderními dispečinky, kde se nám dostává vyčerpávajícího výkladu o aktuálním tramvajovém dění v Praze, když zazvoní telefon a ohlašuje problém. Na Klárově došlo ke ztrátě napětí 22 kV ze sítě PRE, příčinou byl vadný kabel v síti PRE. Následovaly okamžité pokyny, přepojení na



Provozní dispečink v praxi.



Šéf energetického dispečinku mapuje situaci v Praze.

náhradní napájení, posléze vrácení zpět do základního stavu, vše trvalo zhruba čtyřicet minut. Je potřeba udělat si obraz o situaci a rychle reagovat. Technologie poskytují objektivní údaje o situaci, vyhodnocení a zvážení následných kroků k odstranění poruch je na službu konajících dispečerch. „Konkrétně tato situace byla velmi výjimečná, výpadek stejného rozsahu je dle statistik zaznamenán v průměru sedmkrát ročně. Ztráty napětí mají celou řadu příčin. Jednou z nich jsou poruchy PRE, což byl právě dnešní případ,“ vysvětluje Miroslav Rokyta, šéf energetického dispečinku.

Energetický dispečink tramvají je pracovištěm, které je zodpovědné za zásobování energetického systému tramvají trakční energií dle grafikonu provozu. V současné době má ve svém přímém i nepřímém řízení veškerá pevná energetická trakční zařízení ve správě jednotky Dopravní cesta Tramvaje. Je to celkem čtyřicet měníren na území hlavního města Prahy, stejnosměrná síť  $\pm 600$  V, která je tvořena trolejovým vedením délky 320 km a kabelovou sítí v délce 1 400 km, dále silovou technologií rozveden 22 kV, včetně pomocných napájecích pohonů.

Energetický dispečink tramvají zapíná a vypíná napájení při provozních manipulacích a poruchách. Ve své činnosti úzce spolupracuje s dodavatelem primární energie PRE a. s. Při výkonu své služby řídí čtyři poruchové služby, provozní elektrikáře a povolává pracovníky z domácí pohotovosti. Pracoviště je obsazeno nepřetržitě dvoučlennou směnou, používá dispečerskou řídicí techniku, kterou tvoří systém dálkového ovládání, měření a signalizace. Ročně likviduje EDT průměrně 120 poruch s dopadem na grafikon provozu tramvají. Místa častého výskytu poruch jsou především na úsecích, kde dochází k pře-

těžování, je to například v Ječné – I. P. Pavlova, kde je napájení ze dvou měníren, ale kde by bylo třeba ho kabelově ještě posílit. Podobná situace byla v minulosti například na Plzeňské ulici, kde docházelo často ke ztrátám napětí, protože trať nedosahovala parametrů sto dvacet vteřin na provoz mezi soupravami.

### Likvidace mimořádné události

Situace, které jsme se měli možnost při reportáži z dispečinku zúčastnit, byla opravdu velice ojedinělá a byla také tak



Databáze energetiky a technologií pro provoz tramvají.

řešena. Ale jak se postupuje při likvidaci standardní mimořádné události, jakou je dopravní nehoda či stržený pantograf? V okamžiku, když řidič zjistí, že se něco děje či stalo, zavolá na provozní dispečink, oznámí problém dispečerovi, který jej v reálném čase zapisuje pomocí interaktivní obrazovky. Reálným časem se rozumí

chvilu, kdy spolu oba aktéři hovoří, a okamžitě se vše zaznamenává, bez nejmenšího zpoždění. Je potřeba, aby s informacemi mohly co nejrychleji pracovat záchranné složky, likvidační složky apod. Následující opatření závislá na informacích z místa, zda je nehoda se zraněním apod.

V centrální části města činí doba traťového intervalu, tzn. následné jízdy tramvajového vlaku, jednu minutu, v oblasti Karlova náměstí je to dokonce pod dobu jedné minuty. Každá další minuta tak znamená třicet metrů následujícího vlaku, a tak je potřeba co nejdříve uvolnit tramvajový provoz. Průměrná doba likvidace u standardní nehody je do deseti minut. Každá akce musí být zdokumentována, to znamená stopy na místě, tachograf, postavení vlaku ve vztahu k nějakému pevnému bodu apod. To zajišťuje výjezdová skupina, která se skládá ze dvou dispečerů, kteří mají rovněž řídicí oprávnění k řízení všech tramvají. Jeden z nich usedá k řízení tramvaje, zatímco řidič jde objasnit druhému dispečerovi celou situaci, ostatní náležitosti se řeší, až když se tramvajový provoz uvolní. Pak následuje teprve vyšetření policií, svědků apod. V případě, že je problém spojen s energetikou, tak vyjíždějí odborné energetické složky, které zajistí manipulaci s napětím 600 V.

Vedoucí odboru řízení provozu tramvají Jaroslav Stůj říká, že propojení všech dispečinků je tu samozřejmostí a nutností. Jeho slova nezbyvá než potvrdit a zde platí zcela, že jedni bez druhých se prakticky neobejdou.

### Z pohledu cestujících

Jako cestující musím říci, že využívám městskou hromadnou dopravu i v zahraničí, a že všude se najde něco dobrého a zajímavého. Ale vždycky se hrozně těším zpět do Prahy, kde je podle mého názoru městská hromadná doprava jedna z nejlepších. Často se ptám cizinců v dopravních prostředcích, jak se jim u nás cestuje hromadnou dopravou. Musím konstatovat, že jsou velice spokojeni s intervaly, návazností i informačním systémem, nadšení jsou čistotou metra. Jediné, na co si vesměs stěžují, jsou zloději a bezpečnost v noční Praze. Ale to je jiný problém. Starší paní z Holandska, která bydlela v Praze do svých dvaceti let, mi řekla, že se vrací do Prahy pravidelně každý rok, a těší se, až se projede tramvají z konečné na konečnou. Velice chválila krásnou trať na Barrandov, která prý splňuje nejvyšší nároky na cestování, včetně vynikajícího informačního systému. A turista z Dánska mi sdělil, že všude v Evropě si půjčuje po příletu auto, jedině v Praze je mnohem jednodušší spoléhat na městskou hromadnou dopravu, která ho přesune v klidu a pohodě z jedné strany města na druhou. A to je ta nejlepší vizitka...



## Spolupráce Správy vozidel Metro a Siemensu

Ing. Marek Kopřiva, Správa vozidel Metro

**V loňském roce jsme v květnovém čísle DP-KONT@KTu informovali čtenáře o uzavření smlouvy „Charter Rail“ na údržbu 48 vlaků metra typu M1 mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a společností Siemens. Jak se spolupráce osvědčuje, se dozvíte v následujícím článku.**

Na úvod jen připomeňme, že smlouva Charter Rail byla uzavřena na dobu 14 let a jejím základním principem je platba dodavatelé za ujeté vlakové kilometry s tím, že veškerou odpovědnost za plánovanou údržbu a mimořádné opravy mimo vandálistismus a nehod způsobených vnějšími vlivy přebírá společnost Siemens. Na základě subdodavatelé smlouvy jsou údržbářské a opravárenské práce i nadále prováděny pracovníky jednotky SVM a dle smluvních sazeb měsíčně účtovány dodavatelé. Dodavatelé smlouvy s externími firmami na provádění specializovaných činností v údržbě byly rovněž převedeny na společnost Siemens. Dlouhodobou spolupráci, kontrolu a operativní řešení problémů zajišťuje v tomto projektu skupina C (control group) se zastoupením obou smluvních stran. Po podpisu smlouvy byl zahájen nezbytný proces seznamování vedení projektu Siemens se specifickými vlastnostmi provozu a údržby vozů metra z hlediska zachování bezpečnosti a plynulosti dopravy. Jako první bylo dle předloženého návrhu SVM definováno a schváleno sledování dostupnosti vztahující se pouze k potřebě vozidel v přepravních špičkách. Pro případy nedodržení dostupnosti je Dopravní podnik oprávněn účtovat dodavatelé smluvní pokuty ve stanovené výši. Prozatím lze konstatovat, že Siemens hodnotou 99,85 % vysoce převyšuje požadovanou cílovou hodnotu dostupnosti souprav M1 provozovaných na trase C. Nutno však dodat, že po prodloužení trasy C do Letňan a tím i nárůstu potřeby provozních souprav se dodržení požadované dostupnosti stane pro Siemens zásadním a limitujícím faktorem. Velmi důležitým krokem bylo odkoupení skladových náhradních dílů souprav M1, které nadále dle smlouvy zajišťuje Siemens. Tím Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost přestal v oblasti údržby souprav M1 vázat svůj kapitál do zásob, což bylo jedním ze základních požadavků plnění předmětu smlouvy. V první fázi byly dodavatelé odkoupeny díly technické rezervy a koncem loňského roku také zbývající specifické ND v celkové hodnotě cca 40 000 000 Kč. V oblasti problematiky objednávání a oprav stávajících ND pro soupravy M1 došlo

tímto mezi SVM a Siemens k přesnému vymezení odpovědností. Jednotka SVM nadále zajišťuje provozní látky, normované součásti, drobný a spotřební materiál a díly, které jsou používány i na jiné typy souprav nebo jinými jednotkami. Nákup a skladování ostatních komponentů, včetně jejich oprav, aktualizace software a výměn po uplynutí životnosti zajišťuje dle našich požadavků a předepsaných technologií dodavatel. Siemens tak převzal veškerá jednání se zahraničními a tuzemskými dodavatelé o termínech dodání, opravách a technologiích údržby. Při těchto jednáních využívá obrovské zkušenosti z podobných projektů v zahraničí a dosavadní vztahy s dodavatelé, které byly navázány při výrobě souprav M1. Tyto vztahy Siemens nadále rozvíjí a u několika klíčových dodavatelé se je snaží rozšířit také na oblast provozu a údržby. Prvním úspěchem v tomto směru je podepsání smlouvy s firmou KNORR, která je dodavatelé pneumatické výzbroje a dveří IFE pro soupravy M1. V oblasti samotné údržby skupina C a všichni zúčastnění obětovali asi nejvíce času zahájení sériového provádění středních oprav N5 po ujetí 400 000 km a nutno dodat, že i nadále nevládně oboustranná spokojenost. Na prvních „prototypových“



soupravách je nutno vykonávat činnosti nad rámec předepsaných technologií, které souvisejí se sjednocením konstrukce s ostatními soupravami, popř. zvýšením užitečné hodnoty. Na základě zjištěného stavu některých celků se také rozrůstají předepsané technologie údržby. To vše má přímý vliv na vysoký počet odstavených souprav a následně na plánování údržby a dodržení požadované dostupnosti. Bohužel výše popsané problémy jsou jen stěží ovlivnitelné, takže se jednotky SVM a Siemens z počátku zaměřily na omezení vnějších vlivů a zlepšení technického vybavení Opravárenské základny metra (OZM), kde se vyšší stupně údržby provádějí. V současnosti Dopravní podnik realizuje dvě náročné investiční akce v podobě vybavení OZM mycím boxem pro mytí podvozků a spodků skříní pomocí CO<sub>2</sub> a kolovými váhami pro předepsané stanovení nápravných tlaků po vyvážání podvozku. Siemens do realizace investice zprostředkovává mytí externě na vlastní náklady a dále se podílí na nákupu drobného speciálního vybavení OZM a jeho renovacích.

Ze strany naší jednotky se dá říci, že v uplynulých měsících spolupráce se společností Siemens byly naplněny veškeré požadavky a očekávání kladené při zahájení projektu. Siemens převzal odpovědnost za provádění údržby a oprav souprav M1 prostřednictvím stávající organizační struktury jednotky SVM a jejího plánování údržby. Důležitým faktorem také je, že neplánované technické problémy v provozu a údržbě vlaků, možné změny v konstrukci, inovace a výměny náročných celků spadají do kompetencí a rizik dodavatele. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost má tak přesně definované měsíční náklady na údržbu jako provozní náklady, které jsou rovnoměrně rozvržené po celou dobu platnosti smlouvy. Společnost Siemens celou oblast údržby souprav M1 během loňského roku pečlivě analyzovala a rozhodně se nehodlá smířit s konzervací stávajícího stavu. Již v letošním roce chce zahájit proces optimalizace technologií a organizace údržby. Optimalizace by mělo být postupně dosaženo zavedením vyzkoušených informačních technologií – MMS systému (management maintenance system). Nástrojem se stane podnikový systém SAP, do kterého budou importovány ke stávající hierarchické struktuře kusovníky

jednotlivých celků souprav M1 a technologické postupy jejich údržby s časovou a materiálovou náročností. Takto nastavený a správně provozovaný systém dokáže pak logicky plánovat potřebu materiálu a pracovníků na dlouhou dobu dopředu. Systém plánované údržby v SAP-PM (plan maintenance) lze však využívat v podmínkách jednotky SVM pouze pro předepsanou údržbu a pro činnosti, které se periodicky opakují nebo přímo souvisí s kilometrickým resp. časovým průběhem souprav. V oblasti korektivní údržby bude využíván pouze v omezené míře pro nahlášení a kalkulaci provedených činností s tím, že některé často se opakující činnosti mohou být rovněž normovány a přiřazeny do systému PM. Je zřejmé, že zavedení a nastavení funkčního systému PM bude velmi časově náročné a bude potřeba vynaložit z obou stran maximální úsilí. Cílem projektu Charter Rail v roce 2006 je spustit systém plánované údržby alespoň v míře nezbytné pro analýzu možných výhod a úspor v údržbě souprav pražského metra.



## Významné investiční akce

Ing. Svatoslav Lorenc

**Budování nových úseků metra, rekonstrukce tramvajových tratí, obnova vozového parku či modernizace stávajícího vozového parku patří mezi nejvýznamnější investiční akce pro letošní rok.**



Výstavba metra na Proseku.

### Výstavba metra

#### IV. provozní úsek trati metra C – 2. etapa

Trať metra IV.C2 z Ládví do Letňan navazuje na v červnu 2004 zprovozněnou trať metra IV.C1 z Nádraží Holešovice do stanice Ládví. Trať IV.C2 prodlouží trasu metra C o další tři stanice – Střížkov, Prosek a Letňany, celkově o 4 599 m. Výstavba byla zahájena v létě roku 2004. V roce 2005 byly ukončeny veškeré ražby, a to v prostoru pod ulicí Střelníčnou a mezi stanicemi Prosek a Letňany. Současně jsou dokončeny hrubé konstrukce hloubených tunelů v mezistančním úseku Střížkov – Prosek, kde probíhají základy. Ve vlastních stanicích probíhá betonáž nosných konstrukcí stanic a vestibulů. V nejbližší době budou zahájeny práce na kolejových betonech a vlastním kolejovém svršku. Následně bude zahájena realizace technologických souborů, pro které byly v průběhu roku 2005 prováděny koordináční práce v rámci projektové dokumentace stavby a technologie. V současné době jsou zpracovávány realizační projektové dokumentace jednotlivých technologických provozních souborů. Výstavbou je dotčeno i životní prostředí a dopravní situace, jako je zvýšená prašnost, hluk, vznik dopravních omezení apod. Nejpostiženější oblasti jsou ulice Vysočanská, kde jsou uzavřeny oba pruhy ve směru od ulice Prosecké k Liberecké, ulice Prosecká (od ulice Vysočanské po Čakovickou), kde jsou problémy se zásobováním a dopravní obsluhou Proseku vlivem stávajících záborů stavenišť. Dále pak ulice Střelníčná, kde je přerušen provoz tramvajové trati z Ládví do sídliště Ďáblice a zajištěna náhradní autobusová doprava. Celkové dokončení a uvedení do provozu v polovině roku 2008 přinese do celé oblasti úlevu od omezení a výrazně lepší dopravní dostupnost. Celkové náklady stavby jsou rozpočtovány ve výši přibližně patnáct a půl miliardy korun. Stavba je koordinována i s budoucí výstavbou v okolí stanic.

#### Stanice metra Depo Hostivař

Stanice Depo Hostivař byla navržena a vyprojektována Metroprojektem Praha a. s. a zajištěním veškeré inženýrské činnosti

včetně realizace byl pověřen Inženýring dopravních staveb Praha, a.s. Výstavba stanice metra Depo Hostivař byla zahájena v r. 2003 úpravou měnirny a distribuční transformovny Skalka, kterou bylo nutné provést s ohledem na zvýšení potřeb příkonu elektrické energie při provozu stanice. Následně v roce 2004 v prázdninové výluce depa Hostivař pokračovala úpravou kolejového zhlaví depa za účelem změn oblouků výhybek pro umožnění jízdy vlaků do stanice 40 km rychlostí (původní kolejiště umožňovalo pouze 20 km/hod) pro vyjetí grafikonu. Před zahájením výstavby vlastní stanice bylo nutno převést mytí vozidel metra ze stávající haly, ve které má být stanice umístěna, do haly sousední. Tyto práce byly provedeny v první polovině roku 2005. V červnu téhož roku byla nově vybudovaná myčka v hale číslo dvě uvedena do zkušebního provozu. Dne 25. července 2005 byla zhotoviteli stavební části stanice – Sdružení Metrostavu a Energie stavební báňská předána stavebně technická připravenost pro zahájení prací na stanici metra Depo Hostivař. Stanice byla vyprojektována jako vestavba do stávající haly č. 1 halového komplexu depa Hostivař. Proto bylo nejprve nutno zdemontovat stará technologická zařízení a následně vybourat zdivo a podlahy až na základový beton. Po provedení těchto demoličních prací bylo teprve možno přistoupit k výstavbě železobetonových konstrukcí traťových tunelů a veřejné části stanice. Současně probíhala úprava střechy haly, která bude tvořit též střechu stanice. Souběžně s touto činností zahájila Skanska CZ a.s. zemní práce pro vybudování přístupových cest ke stanicí, autobusového terminálu a parkoviště pro osobní automobily. Doposud jsou dokončeny veškeré železobetonové konstrukce, střecha a provádí se betonáž kolejového svršku. Zároveň se zahajují činnosti na technologické části stavby, kterou zajišťuje zhotovitel ČKD Praha DIZ. Protože celá akce, vyjma již zmíněné prázdninové výluky při úpravě kolejiště, probíhá za plného provozu depa, je oproti výstavbě klasické stanice na nové trase náročnější o přizpůsobení se zhotovitelů potřebám provozu

a u provozovatele pak zejména v určité toleranci ke zhoršeným pracovním podmínkám – hluk, prašnost apod.

### Veřejně prospěšné stavby

#### Rekonstrukce tramvajové trati Ohrada a Koněvova

V letních měsících roku 2006 se plánuje z důvodu vylepšení technického stavu tramvajové trati a zvýšení bezpečnosti jak tramvajového tak silničního provozu rekonstrukce tramvajových tratí v křižovatce Ohrada, v Koněvově ulici od Rečkovy – Na Vápence včetně tramvajové smyčky Vápenka v Praze 3. Z hlediska dopravně inženýrských opatření a organizace výstavby budou stavby prováděny v jedné tramvajové výluce s akcí RTT Ohrada, současně s tramvajovou výlukou vozovny Žižkov. Akce budou prováděny při úplné uzavěře tramvajové dopravy s vyloučením komunikace Koněvova ve směru z centra v úseku Viklefova – Loudova. Objízdňá trasa bude vedena po trase Koněvova – vpravo Viklefova – vlevo Jeseniova – vlevo Za Žižkovskou vozovnou – vpravo Koněvova. V návaznosti na akci RTT Ohrada bude zavedena náhradní autobusová doprava Nákladové nádraží Žižkov – Spojovací. V rámci RTT Ohrada bude prováděna rekonstrukce kolejové konstrukce v křižovatce Ohrada včetně vložení rozřazovacích výměn do rozjezdových kolejí v ulici Želivského a Koněvova, rekonstrukce návazných úseků ke křižovatce Ohrada, výměna velkoplošných kolejových panelů v ulici Želivského a rekonstrukce zastávek s prodloužením na požadovanou délku 67 m se zřízením bezbariérových přístupů a osovým zábradlím pro zvýšení bezpečnosti chodců. Současně bude prováděna rekonstrukce části tramvajové trati v ulici Koněvova v rozsahu ulic Rečkova – Na Vápence včetně objektů náležejících k tramvajové trati, jako je trolejové vedení, odvodnění, přechody pro chodce včetně dopravního značení a oprava stávajícího kolejového trojúhelníku Vápenka včetně smyčky, tramvajové zastávky Vápenka a objektů patřících k tramvajové trati s povrchovou úpravou části vozovky a chodníků.



## Ostatní účelová investiční výstavba

### Rekonstrukce pohyblivých schodů

V roce 2006 se budou postupně provádět rekonstrukce pohyblivých schodů ve stanici Můstek A – jedná se o tři ramena z podchodu na úroveň chodníku o zdvih 5,8 m s výstupem do ulice 28. října, zdvih 5,4 a 5,0 m s výstupem do ulice Na Příkopě. Dále ve stanici Želivského, kde bude provedena rekonstrukce jednoho ramene z podchodu na úroveň chodníku do ulice Vinohradská. Zdvih činí 6,0 m. Ve stanici Opatov se jedná o jedno rameno pohyblivých schodů z podchodu na úroveň zastávky BUS v ulici Chilská o zdvih 6,0 m. Ve stanici Karlovo náměstí půjde o rekonstrukci šesti kusů ramen pohyblivých schodů z nástupiště, a to pro výstup směrem na Karlovo i Palackého náměstí. Zdvih každého ramene je 3,8 m. U všech rekonstrukcí budou provedeny stavební úpravy, demontáže a bourací práce, práce spojené se zavážením resp. výměnou eskalátorů, úpravy a změny provozních souborů, tj. silnoproudá a slaboproudá zařízení, automatizovaný systém dopravního řízení – technologický dispečink, vzduchotechnika, osvětlení, těsnění tlakových prostupů. Zavážení a osazení nových pohyblivých schodů bude probíhat v nočních výlukách metra, rovněž tak kabeláže jednotlivých souborů ve stropu podchodu. Staveniště budou oplocena neprůhledným a nehořlavým oplocením tak, aby nebyl narušen pěstí provoz po vedlejších pevných schodištích. Inženýring dopravních staveb Praha, a. s. v současné době zajišťuje smlouvy, zadávací a projektovou dokumentaci a následně výběrová řízení pro výše uvedené rekonstrukce pohyblivých schodů. Všechny rekonstrukce by měly být ukončeny do konce roku 2006.

### Bezbariérové zpřístupnění stanice Můstek

O bezbariérovém zpřístupnění tratí metra A i B ve stanici Můstek pro imobilní cestující uvažoval Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost od doby platnosti vyhlášky číslo 369/2001 Sb. Vzhledem ke křížení tras pod frekventovanou dolní částí Václavského náměstí a okolní zástavbou se řešení jevílo téměř nemožné. Začátkem roku 2004 byl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost požádán o stanovisko ke stavebnímu povolení stavby Diamant. Souhlas se stavbou v ochranném pásmu metra podmínil možností vybudování bezbariérového přístupu. Projekt stavby řeší bezbariérový přístup do jedné z nejvýznamnějších stanic v síti metra, přestupní stanice Můstek. Přístup do stanice metra je ze stávajícího chodníku na Václavském náměstí, vlastní vstup je situován v hotelu Diamant, odkud je veden výtah do přestupní haly v úrovni třetího podzemního podlaží objektu

Diamant, kde bude odbavovací čára pro cestující. Dále pokračuje cesta výtahem do přestupních chodeb stanice Můstek A i B. Stavba bude realizována za provozu obou tras, pouze s omezením, které vyvolá uzavření přestupní cesty v čele nástupiště trasy A a části přestupních chodeb. Přestup mezi stanicemi bude možný pouze přes pevné schodiště ve stanici B. Doprava veškerého materiálu bude prováděna v nočních výlukách po kolejích do dep Hostivař a Zličín. Inženýring dopravních staveb Praha, a. s. zajistil potřebná vyjádření organizací a orgánů státní správy a následné vydání stavebního povolení v květnu roku 2005. Předpoklad zahájení demolicí stávajícího objektu Diamant je stanoven, dle sdělení investora objektu, na březen 2006.



Následná lhůta výstavby bezbariérového zpřístupnění stanice Můstek A a B se předpokládá v celkové délce čtrnáct měsíců.

### Obnova vozového parku

#### Metro

V roce 2006 bude obnova vozového parku metra kombinována nákupem nových vozů a modernizací stávajících vozů. V roce 2004 byla ukončena dodávka dvaceti souprav metra M1, která byla financována z úvěru poskytnutého Českou spořitelnou, a. s. a ČSOB, a. s. se splatností patnáct let. V roce 2004 byla uzavřena smlouva na dalších šest souprav M1, které zabezpečí dostatečný počet vozů pro provoz až do stanice Letňany. Dodání těchto souprav probíhá od roku 2005 a mělo by být dokončeno letos. Modernizace vlaků metra v roce 2006 bude pokračovat v rozsahu přidělených finančních prostředků z rozpočtu HMP. Modernizované vlaky jsou určeny pro trať B, kde jsou v současné době soustředěny všechny vlaky ruské výroby, aby zde ukončily své kilometrské proběhy do vyřazení z provozu. Proces obnovy vozového parku je napláno-

ván tak, aby postupně vyřazované soupravy byly nahrazovány novými nebo rekonstruovanými soupravami.

Obnova vozového parku tramvají pokračuje v roce 2006 modernizací tramvají typu T3, KT8D5 a RT6N a nákupem nových tramvají 14T.

Do konce roku 2005 bylo rekonstruováno celkem 231 kusů tramvají typu T3. V roce 2006 bude rekonstrukce těchto tramvají pokračovat v počtu 50 kusů. Rekonstrukce spočívá v celkové změně elektrické výzbroje z odporové na polovodičovou, uspořádanou v kontejneru. Části skříně dotčené změnou výzbroje jsou rovněž součástí rekonstrukce.

Během loňského roku byl dodán typový vzor rekonstruované a modernizované

tramvaje KT8D5 s osazeným nízkopodlažním středním dílem a poté další čtyři kusy těchto tramvají. V roce 2006 bude rekonstruováno dalších pět tramvají z celkového počtu čtyřiceti sedmi.

První technicky zhodnocená tramvaj typu RT6N bude dodána v průběhu letošního roku. Zhodnocení dalších tří kusů této tramvaje bude probíhat v roce 2007 podle finančních možností.

V roce 2003 byl v obchodní veřejné soutěži na dodávku dvaceti kusů tramvají s opcí na dalších čtyřicet kusů vybrán dodavatel Škoda Dopravní technika s. r. o., nyní ŠKODA TRANSPORTATION s. r. o., se kterým byla uzavřena smlouva. V roce 2005 byly dodány dvě nízkopodlažní homologované tramvaje typu 14T a letos bude dodáno dalších deset kusů.

#### Autobusy

V letošním roce bude obnova vozového parku autobusů řešena nákupem padesáti kusů nových autobusů, z toho bude čtyřicet autobusů sólo standard a deset nízkopodlažních. Dále bude rekonstruováno patnáct autobusů kloub standard.



## Prudká sněhová vánice

Foto: Archiv DP

**Snad každý rok nás v zimě překvapí sních. Vždy se s ním sice pochopitelně počítá, ale matka příroda si snad vždycky vymyslí jiný termín než ten, na který jsme připraveni. Zajistit v zimním období bezchybný chod městské hromadné dopravy tak bývá někdy poměrně dost obtížné. A bylo tak tomu vždy, po celou stotřicetiletou historii pražských tramvají. Následující řádky si nekladou za cíl podat podrobné informace o tom, jak se kdysi uklízel sníh. Jsou jen náhodným ohlédnutím do dávno minulých zim, kdy to naši předkové měli s tehdejší technikou o něco těžší než my dnes.**

„V sobotu dne 2. února (1901) odpoledne počal v Praze padat sníh tak hustě, že do hodin večerních napadala vrstva 25 až 30 cm vysoká, ba místy, kde se tvořily závěje až na 60 až 70 cm. Sněhové massy byly ihned odstraňovány sněhovými pluhy, které dobře se osvědčily a vykonávaly plně svou úlohu. V hodinách večerních nastala prudká sněhová vánice, kterou nebylo možno přemoci a tak na všech tratích elektr. i koňských drah musila být v době od půl osmé hodiny večerní vozba zastavena. Jakmile v noci ze dne 2. na 3. února přestal sníh padat bylo ihned pracováno pluhy i lidmi na odstranění sněhu...“ píše se v hlášení kanceláře Elektrických podniků královského hlavního města Prahy správní radě. Provoz se tehdy dařilo obnovovat jen s obtížemi postupně během celého dopoledne. Například přes Malou Stranu se jezdilo až kolem poledne a na okružní trati Praha – Žižkov – Vinohrady se tramvaje objevily dokonce až v pět hodin navečer! Obnovení provozu s cestujícími byla jedna věc, ale Elektrické podniky se podílely i na odvozu sněhu z ulic. Aby nebyla narušena pravidelná doprava, provádělo se nakládání sněhu na tramvaje zpravidla v noci, kdy se jinak nejezdilo. Odvoz začínal přibližně půl hodiny před půlnocí a probíhal až do páté hodiny ráno. Po celou dobu tak musela elektrická centrála vyrábět proud i pro tramvaje. Celá akce musela být pochopitelně řádně zajištěna i personálně. Od 3. do 15. února 1901 tramvaje odvezly 396 vagonů sněhu, což odpovídalo asi 1 980 koňským povozům. To je ukázka, jakou významnou roli hrály tramvaje od počátku i při uklídku sněhu. „Při používání pluhů dokázala se velká výhoda tohoto zařízení a vozba musila být zastavena jen z toho důvodu, že počet pluhů jest malý a kdyby každá trať měla svůj pluh, nebylo by bývalo vůbec nutno vozbu zastaviti,“ uváděla kancelář Elektrických podniků v jiném dopisu. Při kalamitě byl poprvé použit i čtvrtý, právě dodaný sněhový pluh č. 2004, který ještě nebyl úředně vyzkoušen. K tomu došlo až 5. února 1901. Dodejme,

že první tři sněhové pluhy (č. 2001 – 2003) převzala úřední komise v prosinci 1899. Na zimní období 1900/1901 tedy byly Elektrické podniky připraveny. Už v listopadu 1900 konstatoval zástupce EP ve zvláštní komisi, že je k dispozici pět předělaných „lowry k odvážení sněhu“ dodaných firmou Ringhoffer, a že další dva nákladní vlečné vozy v té době předělává ze starých vyřazených vozů koňky firma Reissenzahn. Celkem tedy byly na zimu k dispozici 3 motorové pluhy, stejný počet pluhů koňských převzatých s koňkou a 7 nákladních vozů na odvoz sněhu. Rada královského hlavního města Prahy schválila, aby Elektrické podniky u firmy Ringhoffer urychleně připravily ještě další tři vozy. (Tyto informace ovšem nekorespondují s pozdějšími písemnostmi, ve kterých se uvádí, že „při komisi konané 28. února 1901 převzaty byly ... tři vozy předělané firmou Ringhoffer“ a bylo doporučeno, „aby ještě dalších 15 starých vozů tramvajových bylo přeměněno na lowry“. Dva vozy i podle tohoto druhého

konci března. Opět přišly ke slovu tramvaje, které od 25. do 28. března odvezly dalších 194 vagonů sněhu. Na následující zimní sezónu měly Elektrické podniky už dvacet vozů pro odvoz sněhu. Aby nezabíraly zbytečně cenné místo ve vozovnách, byly v létě umístěny v obecním dvoře v Holešovicích.

Později byly úkoly sněhových pluhů přesně určeny vnitropodnikovými předpisy. Nejstarší oběžník na toto téma nese číslo 113 a byl vydán 17. listopadu 1904. Z něho vyplývá, že čtyři motorové pluhy byly ve vozovnách Kr. Vinohrady, Košíře, Karlín a Královská obora, jeden koňský byl vypravován ze staré vozovny na Smíchově. V dalších letech byly instrukce pro uklídku sněhu už vydávány pravidelně.

Odvoz sněhu speciálními nákladními tramvajovými vozy skončil během první světové války, kdy bylo zapotřebí tyto vozy adaptovat pro odvoz komunálního odpadu. Sněhové pluhy byly ovšem dál v pražských zimních ulicích samozřejmostí.



Jeden ze sněhových pluhů v Královské oboře. Původně byly vozy otevřené a jejich obsluha nebyla nijak chráněna před nepřízní počasí. Proto byly dodatečně všechny pluhy uzavřeny. Foto © Archiv

materiálu předělala firma Reissenzahn. Protože odvoz sněhu tramvajemi byl novinkou, musela se sejt ještě zvláštní komise, aby rozhodla, kam se vlastně sníh tramvajemi bude odvážet. Dokonce schválila vybudování zvláštní dvoukolejné odbočky k Vltavě poblíž holešovických jatek, ale Elektrické podniky upozornily, že takové technické opatření nemůže být včas realizováno, protože by se nepodařilo s dostatečným předstihem celou věc projednat s ministerstvem železnic. S ohledem na skutečnost, že se sníh měl odvážet v noci, navrhl jeho skládání přes málo frekventovaný chodník proti jatkám nad vltavským břehem. Jak ale z příprav na další zimní sezónu vyplývá, patrně se sníh shazoval z vozů na mostech (po proudu), přičemž na mostě císaře Františka Josefa jen pod jezem novomlýnským. Jen co se Praha vzpamatovala z únorové sněhové kalamity, začalo znovu vydatně sněžit. Tentokrát vlastně už na jaře, ke

S dalším rozvojem kolejové sítě pražských tramvají vzrůstaly nároky na zimní údržbu tratí, a proto musely Elektrické podniky postupně opatřit další sněhové pluhy. Aby byl provoz „sněhových tramvají“ co nejefektivnější, přijaly Elektrické podniky ve dvacátých letech 20. století další opatření a k montování sněhových radlic a „košťat“ byly přizpůsobeny i další vozy. Například od 8. listopadu 1921 byl zařazen do provozu motorový nákladní vůz č. 2055 opatřený „novým pluhovým tělesem“. Také postupně dodávané motorové kropicí vozy byly na zimu upravovány na sněhové pluhy přimontováním dvou radlic a vydatně tak pomáhaly udržovat čistotu ulic a sjízdnost tratí celoročně. Technické údaje a informace o dalších tramvajových sněhových pluzích si mohou zájemci přečíst v publikaci Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy vydané na podzim roku 2005.



## Nezapomínejte na archiv

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

**Archiv Dopravního podniku není jen sbírkou fotografií a zažloutlých starých papírů, které přinášejí svědectví o dávné minulosti městské hromadné dopravy v Praze. Je to současně důležitý, ale bohužel často opomíjený útvar v úseku služeb, který vykonává pro celou společnost důležité úkoly, které se vlastně týkají současnosti. Připomeňme si, co vlastně má náš archiv na starosti.**

Archiv Dopravního podniku je dnes součástí odboru Spisová služba, který byl ustaven k 1. říjnu 2005. Jeho činnost neupravují jen vnitropodnikové směrnice (např. Organizační řád, Skartační a archivní řád), ale také celostátní právní normy, především zákon č. 499/2004 Sb., o archivnictví a spisové službě, a dále vyhláška č. 646/2004 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení tohoto zákona, a vyhláška č. 646 o podrobnostech výkonu spisové služby. V podstatě každý dokument, každý spis, který v Dopravním podniku vznikne, by dříve nebo později měl v archivu skončit. Abychom byli přesnější: měl by archivem projít. Ne všechny „papíry“ totiž musí být pro budoucí generace zachovány. Každý útvar Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti by měl příslušný spis po jeho vyřízení uložit na určitou dobu v tzv. spisovně, která je součástí archivu. Zde jsou spisy uloženy po celou dobu, kterou původce dokumentu určí. V některých případech délku doby uložení stanovují zákony, lze také využít tzv. typový skartační rejstřík, který doporučuje, jak dlouho má být který typ dokumentu uchovávan. Někdy je to 5 let, jindy třeba 25 let. Takové spisy se označují tzv. skartačními znaky S5, S10, S25 apod. Po celou určenou dobu by mělo být možné ve spisovně archivu každý řádně předaný dokument v případě potřeby najít. Někdy už původce spisu určuje skartační znak A, který znamená, že význam dokumentu je takový, aby byl uchován trvale pro příští generace. Po uplynutí skartační lhůty, kterou nelze zkracovat (jen v odůvodněných případech prodlužovat), se provádí vlastní skartace. Tady jsme u důležitého prvku. **Skartovat, tj. likvidovat dokumenty, nesmí žádný útvar podniku sám bez vědomí archivu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti!** Jen v ojedinělých případech, kdy se jedná o některé pracovní kopie (v žádném případě nesmí jít o originály korespondence či o materiály obsahující citlivé údaje nebo osobní data) si mohou útvary „papíry“ zlikvidovat samy, vždy však s využitím tzv. skartovaček. **Nějaký odvoz písemností či technické dokumentace do sběru nepřipadá vůbec v úvahu!** Po uplynutí skartační lhůty má archiv Dopravního podniku právo rozhodnout, že některé dokumenty ze skartace vyřadí

a uloží trvale pro příští generace, ať již pro jejich význam, nebo aby zůstaly „jen“ jako ukázka. **Každou skartaci musí předem schválit Archiv hlavního města Prahy,** a to na základě písemné žádosti archivu Dopravního podniku. I městský archiv má právo podle předložených seznamů některé dokumenty ze skartace vyřadit. Vlastní likvidaci dokumentů určených ke skartaci zajišťuje odborná akreditovaná firma. Podle organizačního řádu jsou archivováním některých materiálů, například vybrané technické dokumentace, pověřeny i jiné podnikové útvary. Ani ty však nesmějí v žádném případě samy provádět likvidaci dokumentů bez vědomí archivu Dopravního podniku. Navíc, a na to se často zapomíná, u těchto útvarů by měla být jen tzv. živá dokumentace, tj. taková, která je bezprostředně zapotřebí k jejich práci, protože zachycuje skutečný aktuální stav věcí. Dokumentace, která už nezachycuje skutečný stav (například tramvajové tratě po rekonstrukci) by měla být v jednom paré, zpravidla v tom, které nese úřední schvalovací doložky a razítka, uložena v archivu Dopravního podniku. To se týká nejen stavebních výkresů, ale i úřední korespondence, zápisů, protokolů apod. Některé útvary (především se to týká personální a ekonomické agendy) mají s archivem a jeho spisovnou bohaté a věrme, že dobré zkušenosti. Jiné útvary si na archiv bohužel vzpomenu jen tehdy, když něco nemohou najít. Ale v **archivu můžeme najít jen to, co se do něho uloží!** Nezdá se do archivu dostaly materiály (a to naprosto neuspořádané) jen proto, že někdo vyklízel kancelář, ať už vlastní při stěhování, či po někom, kdo z podniku odešel nebo v horším případě zemřel). Je smutné, že mnohem snadněji najdeme spisy týkající se koněspřežné tramvaje než materiály, které vznikly v sedmdesátých letech. Nesmíme zapomínat, že bychom měli příštím generacím zachovat o současnosti něco víc, než jen články v časopisech. Bohužel se to týká i fotografií. V době, kdy masově nastoupila do našich kancelářů digitální technika, především fotoaparáty, se jen málokdo stará o to, aby snímky pořízené služebními fotoaparáty skončily na vhodném médiu (zpravidla CD, DVD) a v co nejlepším rozlišení i v archivu. Každou chvíli je ale požadavek na tu či onu fotografii

na určité téma. V Dopravním podniku jen jeden jediný útvar pravidelně dodával do archivu každoročně „cédéčko“ s fotografiemi – Vrchní stavba. V této souvislosti je nutné připomenout, že fotografie v digitální podobě mají především význam tehdy, když je můžeme publikovat. To ale musejí splňovat určité technické parametry, na které se zpravidla zapomíná. Snímek v rozlišení 72 dpi při rozměru 15 x 10 cm, resp. 425 x 301 bodů nemá jinou hodnotu než informační, ale nedá se publikovat v tisku. Byl by v knize velký jen 3,6 x 2,55 cm, tedy zhruba jako políčko kinofilmu!

**Jestli si někdo myslí, že archiv Dopravního podniku je jen zaprášený sklep, mýlí se.**

Jedná se o čisté moderní pracoviště. Dokumenty trvalé hodnoty, tj. se skartačním znakem A, jsou uloženy v prostorném klimatizovaném depozitáři, stejně tak má klimatizaci i místnost, ve které je uložena sbírka fotografií a negativů. Rozhodně tím správným místem pro příruční archivy a registry organizací složek podniku nejsou přetopené suché místnosti či naopak vlhké sklepy, výměňkové stanice, strojovny vzduchotechniky a podobné prostory! Archiv Dopravního podniku je důstojným odborným pracovištěm, které splňuje nároky na moderní uložení archiválií. Na rozdíl od jiných útvarů, které si některou starou dokumentaci ponechávají u sebe, je archiv Dopravního podniku vybaven badatelnou, tj. vyhrazenou místností, ve které si zájemci po předchozí domluvě mohou potřebné archiválie (pokud to dovoluje zákon a vnitropodnikové směrnice) v klidu studovat. Na závěr zbývá jen si postesknout, že především v sedmdesátých a osmdesátých letech 20. století se mnoho dokumentů, které bychom rádi viděli a o které je zájem, do archivu vůbec nedostalo. Kam zmizely, to už asi zůstane záhadou. A tak věrme, že archiv bude po reorganizaci celého Dopravního podniku úspěšně spolupracovat se všemi jeho útvary. Jednak proto, aby chom v archivu vždy našli vše, co potřebujeme (nejen my, zaměstnanci při své práci, ale i externí badatelé v rámci své odborné činnosti), a pak i proto, aby i následující generace mohly jednou naši dobu hodnotit podle toho, jaké písemnosti, fotografie a další dokumenty jsme jí dokázali zachovat. Proto **nezapomínejte na archiv!**



Pohled do klimatizovaného depozitáře, přeždívaného pracovníky archivu „sálí“, ve kterém jsou trvale uloženy dokumenty se skartačním znakem A. Foto © Pavel Fojtík

## Preference tramvají světelnou signalizací v Praze – stav k 31. prosinci 2005

Ing. Jan Adámek, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy

Foto: Ing. Miroslav Grossmann

Stalo se již nepsanou tradicí, že počátkem každého nového roku jsou prezentovány výsledky toho, čeho se dosáhlo v preferenci tramvají světelnou signalizací (SSZ) v Praze během roku minulého. K tomu si na úvod připomeňme základní pojmy vztahující se k této preferenci.



SSZ Plzeňská – vjezd na smyčku Kotlářka: pohled na trolejovou detekci.

**Dynamické řízení** je takové řízení světelnou signalizací, které podle dopravních nároků v reálném čase, zjišťovaných dopravními detektory, bezprostředně reaguje na průběh dopravy a podle okamžité poptávky mění délky zelených signálů a střídá fáze řízení. Tím může snížit zdržení a zastavování vozidel před SSZ a celkově zvýšit plynulost provozu ve srovnání s klasickým řízením pevnými signálními programy.

**Preference MHD světelnou signalizací znamená přímé ovlivňování světelné signalizace jedoucimi vozidly MHD v jejich prospěch, tzn. možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno jedoucimi vozidly MHD** v reálném čase podle jejich aktuálních nároků tak, aby tato vozidla mohla projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením. Při této preferenci se rozlišují dva typy: absolutní a podmíněná preference. Na SSZ s jednoduššími dopravními poměry lze dosáhnout absolutní preference, na složitějších křižovatkách alespoň podmíněné preference.

**Absolutní preference** znamená takový způsob řízení, který v běžném provozu umožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce, bez jakéhokoliv zastavování a zdržení před signálem stůj, všem vozidlům MHD (s výjimkou pouze mimořádných situací, například při současném příjezdu více vozidel MHD za sebou a v takových časových polohách, že by při absolutním preferování všech vozidel MHD došlo k nadměrnému prodloužení červených signálů pro automobilovou dopravu, cyklisty nebo chodce). Jinak řečeno: při příjezdu více tramvajů v krátkých časových odstupech za sebou umožní absolutní preference plynulý průjezd vždy první tramvaj, zatímco dalším tramvajím v pořadí pouze tehdy, když se „vejdou“ do zadaného maximálního prodloužení signálu volno. A to z toho důvodu, že i při absolutní preferenci musí

být prodlužování signálu volno pro tramvaj časově omezeno – nemůže trvat ani do nekonečna ani tak dlouho, aby pro ostatní účastníky provozu svítila několik minut červená. U zastávek MHD situovaných těsně před křižovatkami, respektive v úsecích mezi přihlašovacími detektory a stopčarami (kde se vozidla MHD přihlašují před zastavením v zastávce) nemusí absolutní preference dále zajistit průjezd bez zdržení v případě občasných – byť výjimečných – výskytů velmi dlouhých zastávkových pobytů. V řídicí logice se zadávají maximální délky zastávkových pobytů podle místních poměrů tak, aby tyto délky nebyly překročeny rozhodující většinou vozidel MHD. Pokud však zastávkový pobyt trvá déle než je zadaná maximální délka, preferenční prodlužování volno se po dosažení zadaného maxima ukončí, a tím dojde ke zdržení vozidla MHD. Při zadání odpovídajícímu reálným poměrům však k tomuto jevu dochází jen velmi zřídka.

**Podmíněná preference** znamená takový způsob řízení, který sice neumožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce všem vozidlům MHD (některá vozidla budou zastavena a zdržena signálem stůj), ale umožní alespoň výrazný pokles zdržení a počtu zastavení vozidel MHD před SSZ ve srovnání s řízením bez preference. Míra podmíněné preference (respektive míra jejího přiblížení absolutní preferenci) pak závisí na konkrétním řešení a způsobu řízení dané křižovatky.

Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993 a v průběhu roku 2005 se počet SSZ s preferencí zvýšil o dalších 12 míst. **K 31. prosinci 2005 byla preference tramvajů zavedena na 94 místech**, což představuje 47 % z celkového počtu 199 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 41 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na

ostatních místech preference podmíněná (s různou mírou účinnosti). Preference tramvajů je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Postup zavádění preference je uveden v grafu na straně 31.

## Změny v preferenci tramvají světelnou signalizací v roce 2005

Preference byla nově zavedena na 12 křižovatkách:

**1. SSZ č. 3.222 Želivského – Olšanská:** zavedení preference na této křižovatce trvalo dlouho. V roce 1999 byl na křižovatce vyměněn řadič, v roce 2004 proběhla rekonstrukce kolejového trojúhelníku a v rámci ní byla křižovatka vybavena alespoň tramvajovými trolejovými detektory. Preference byla spuštěna až v únoru 2005, kdy se podařilo s velkým zpožděním uvést tramvajovou detekci do funkce včetně propojení s elektrickým ovládáním výhybek. Od té doby je SSZ řízeno dynamicky a s preferencí tramvajů, ale signalizace nebyla celkově rekonstruována. Proto křižovatce chybějí některé prvky, které by ještě zlepšily její fungování. SSZ je nedostatečně vybaveno automobilovými detektory, které zůstaly pouze původní z dřívějšího řízení mikropročítačovým řadičem první generace z 80. let 20. století. Křižovatka také nebyla vybavena výzvoými návěstidly a kontaktními zámky pro tramvaje, proto nemohou být volna do tramvajových oblouků vybírána pouze na výzvu (při nárocích tramvajů) a musejí být vybírána cyklicky (v každém cyklu řízení, tzn. i když právě nejede žádná tramvaj). Tato volna přitom vyžadují značné vyklizovací časy. Při možnosti výběru těchto signálů volno pouze na výzvu tramvajů by se při neexistenci nároků ušetřený čas mohl využít pro ostatní dopravní směry, a tím by se celkově zvýšila plynulost provozu

a účinnost řízení nejen pro tramvaje, ale především pro ostatní účastníky provozu.

**2. SSZ č. 5.508 Plzeňská – Mahenova (samostatný světelně řízený přechod pro chodce u zastávky U Zvonu):** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

**3. SSZ č. 5.519 Plzeňská – Podbělohorská (křižovatka u zastávky Klamovka):** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

**4. SSZ č. 5.524 Plzeňská – Pod Kotlářkou (křižovatka u zastávky Kotlářka):** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce. V současné době zde však preference funguje pouze pro přímé směry, zatímco pro výjezd tramvajů ze smyčky se signalizace chová téměř jako při původním řízení pevnými programy s výzvou tramvajů v zadané časové poloze v cyklu řízení, tzn. bez preference. Zdržení tramvajů vyjíždějících ze smyčky se zde pohybuje mezi 10 až 70 sekundami. Tramvaj vyjíždějící ze smyčky tak může hned za nástupní zastávkou nabrat i minutové zpoždění.

**5. SSZ č. 5.526 Plzeňská – Musilkova (křižovatka u zastávky Kavalírka):** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

**6. SSZ č. 5.531 Plzeňská – smyčka tramvaje (světelně řízení odbočení tramvajů do smyčky Kotlářka):** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce. SSZ zde funguje pouze pro směr z centra, v režimu trvalé zelené pro automobily a tramvaje v přímém směru. Při nároku tramvaje jedoucí do smyčky se změní zelená pro automobily na červenou a vybere se volno pro odbočení tramvaje. Preference je zde založena na okamžitém výběru volna tramvajů pro odbočení do smyčky po přihlášení tramvajů, avšak funguje celodenně pouze v sobotu a v ne-

děli, zatímco v pracovní dny je v činnosti pouze večer a v noci. V pondělí až pátek v období 7 – 19 hodin zde preference nefunguje, protože volno pro tramvaje do smyčky není v této době možné vybírat v libovolné časové poloze cyklu řízení, nýbrž jen tehdy, kdy není narušována koordinace pro automobilovou dopravu po Plzeňské. Většina tramvajů proto musí na tuto polohu čekat, doba zdržení může činit až jednu minutu. Čekající tramvaj přitom může zdržet tramvaj jedoucí za ní v přímém směru. Výsledek: auta jedou, tramvaje stojí. Pro doplnění je třeba dodat, že pokud by na tomto místě signalizace nebyla, měly by tramvaje při odbočování přednost podle pravidel o provozu na pozemních komunikacích. Signalizace v tomto případě v denním období pracovních dnů prakticky slouží k upřednostňování automobilové dopravy před tramvajemi. Popsaná nepreference na obou zmíněných SSZ na Plzeňské (5.524 a 5.531) je důsledkem požadavku odboru dopravy Magistrátu hlavního města Prahy a Policie ČR na zachování pevných časových poloh začátků volna v cyklu pro automobily v koordinovaných hlavních směrech na Plzeňské, neboť tyto pevné časové polohy téměř vylučují možnost účinných modifikací řízení ve prospěch tramvajů, a tudíž i jejich preferenci ve směrech kolizních s hlavními směry. Tuto nepreferenci je technicky možné změnit na preferenci jednoduchou úpravou parametrů v datovém modulu řadiče.

**7. SSZ č. 5.532 Plzeňská – Jinonická (křižovatka mezi zastávkami Klamovka a Kavalírka):** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

**8. SSZ č. 5.575 Časový ostrůvek MHD zastávka Lihovar (ve směru do centra):** Nově zřízené SSZ; preference byla zavedena současně s uvedením SSZ do



Křižovatka Plzeňská – Musilkova: preferenční předvýběr volna tramvajů nárokován tramvajů jedoucích z centra; automobily stojí na červenou a čekají na pevný začátek svého volna v zadané časové poloze v cyklu řízení kvůli koordinaci.

provozu. V tomto případě se však nejedná o klasické světelné řízení, nýbrž o tzv.

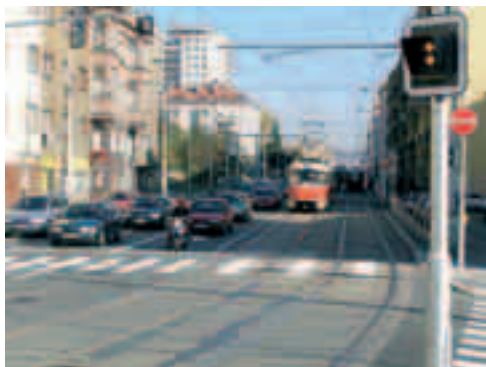
„časový ostrůvek“. Funkcí časového ostrůvku je zastavit proud automobilů pomocí signálu stůj již před zastávkou v případě, že do zastávky přijíždí tramvaj, aby prostor zastávky zůstal volný pro možnost nerušeného nástupu a výstupu cestujících. V základním stavu je na návěstidlech pro vozidla blikající žlutá. Přijíždí-li do zastávky tramvaj, po nároku tramvaje na přihlašovací trolejovém kontaktu se blikající žlutá pro souběžně jedoucí vozidla změní na trvalou žlutou v zadané délce a po ní se rozsvítí červená. Červený signál pro vozidla pak svítí po dobu pobytu tramvaje v zastávce, po odhlášení tramvaje na odhlášovací trolejovém kontaktu se změní zpět na blikající žlutou. Vedle návěstidel pro vozidla je zároveň tramvajové návěstidlo, kde svítí trvale signál volno pro tramvaje. Tento časový ostrůvek funguje nejen pro tramvaje, ale stejným způsobem i pro autobusy MHD jezdící po tramvajových kolejkách. K detekci autobusů jsou instalovány ultrazvukové snímače (běžně používané k blokování elektricky ovládaných výhybek), umístěné na převěsech nad trolejemi v místech tramvajových trolejových kontaktů.

**9. SSZ č. 8.984 Střelnická – Opálkova:** SSZ zde bylo zřízeno v roce 2001; preference byla zavedena v roce 2005.

**10. SSZ č. 9.212 Harfa (křižovatka u zastávky Nádraží Libeň):** v roce 2004 proběhla rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena dodatečně v roce 2005.

**11. SSZ č. 9.213 Poděbradská – Podkovářská (křižovatka u stejnojmenné zastávky):** preference zde byla zavedena v roce 2005, v rámci projektu tzv. pilotní linky s preferencí (tramvajová linka č. 3 Sídlíště Modřany – Lehovec). K detekci tramvajů je zde poprvé v Praze v běžném provozu – místo dosud obvyklých pružinových trolejových kontaktů (tzv. „brnkačky“) nebo trolejových kontaktů typu PTK1 s pryžovými kontaktními páskami – použit nový typ detektoru: tramvajový infradetektor typu STOD1 s optickým infračerveným čidlem umístěným v závěsu nad trolejemi (který se zkoušel od roku 2003 na křižovatce Želivského – Jese-





Křižovatka Plzeňská – Jinonická: preferenční předvzběr volna tramvajů nárokován tramvajemi jedoucími z centra; automobily stojí na červenou a čekají na pevný začátek svého volna v zadané časové poloze v cyklu řízení kvůli koordinaci.

niou). Jeho výhodou na rozdíl od dosud používaných kontaktů je, že je galvanicky oddělen od trolejového vedení, tzn. že nepřichází do styku s trakčním napětím 600 V a že odpadá mechanický dotyk čidla se sběracími lištami pantografů při průjezdu tramvajemi. Zda se však stane perspektivním typem tramvajového detektoru ze všech hledisek (spolehlivost detekce, stabilita fungování, nároky na údržbu, čištění optického čidla, seřizování), ukáže budoucnost. Kromě doplnění tramvajových detektorů však vlastní SSZ nebylo zrekonstruováno a tudíž nebyly doplněny všechny potřebné detektory pro vozidla i chodce, takže není možné zavést optimální dynamické řízení pro všechny účastníky provozu na křižovatce. Konstatování o úpravách SSZ pro preferenci v rámci projektu pilotní linky č. 3, o použití detektorů STOD1 i to, že vlastní SSZ nebylo zrekonstruováno, platí i pro všechna další tři SSZ na Poděbradské (Poděbradská – Hloubětínská, Poděbradská – U Elektry, Poděbradská – U Tesly).

**12. SSZ č. 9.228 Poděbradská – Hloubětínská (křižovatka mezi zastávkami Kbelská a Hloubětín):** preference zde byla zavedena v roce 2005.

V rámci projektu pilotní linky č. 3 s preferencí byla vybavena tramvajovými infra-detektory STOD1 a doplněna řídicí logikou pro možnost preference další dvě SSZ na Poděbradské mezi Harfou a Kbelskou: SSZ č. 9.217 Poděbradská – U Elektry (křižovatka u stejnojmenné zastávky), SSZ č. 9.221 Poděbradská – U Tesly (samostatný světelný řízený přechod pro chodce u zastávky Nademlejská). Na obou těchto SSZ však nefunguje detekce tramvajů, a proto zde není ani preference, jak ukazují výsledky měření, které budou uveřejněny v některém z příštích čísel.

**Dále byla preference zlepšena (zvýšena její účinnost) na SSZ č. 5.556 Radlická – Tunel Mrázovka přejezd.** Na tomto SSZ byla preference zavedena v roce 2004 současně se zprovozněním nového SSZ k otevření tunelu Mrázovka. Po uvedení do provozu se však ukázalo, že SSZ nefungovalo pro tramvaje jedoucí od Radlic optimálním způsobem. Řadič reagoval na tyto tramvaje

se zpožděním a to mělo za následek, že většina tramvajů jedoucích od Radlic byla po rozjezdu ze zastávky „Křížová“ zbytečně zdržena před SSZ na tramvajovém přejezdu o cca 4 sekundy. Tramvaj vyjela ze zastávky, ujela 35 metrů, musela zastavit na signál stůj a vzápětí se rozsvítil zpožděný signál volno. Proto byla v roce 2005 upravena řídicí logika, aby tento nedostatek odstranila. Po úpravě zde všechny tramvaje – až na zcela nepatrné výjimky – projíždějí plynule bez zastavení.

## Problémy preference

Aby preference fungovala, musí SSZ dostat v pravém čase informaci o přihlášení a odhlášení tramvaje, tzn. musí fungovat detekce. Musí být v pořádku trolejový kontakt, tramvajový detektor, kabeláž a zapojení kabelu od detektoru do řadiče. Pokud některá část tohoto řetězce nefunguje, řadič informaci od tramvaje nedostane a SSZ na tramvaje nemůže zareagovat. Proto **preference nefunguje v těch příp-**

**padech, kdy dojde k poruše tramvajové detekce a tato porucha není včas odstraněna.** Podmínkou funkceschopnosti celého systému preference je kvalitní kontrola, údržba a operativní odstraňování poruch. Pokud dojde k poruše tramvajové detekce, trvá někdy i velmi dlouho, než se porucha zjistí a než dojde k jejímu odstranění. Řešení tohoto problému by napomohlo, kdyby správce signalizace zavedl takový systém periodických kontrol řadičů, které by zahrnovaly i kontrolu správnosti detekce tramvajů (lze to poznat v řadičích jednoduchým způsobem), a důsledně trval na jejich provádění. Optimálním cílovým řešením pro rychlou eliminaci závad by bylo napojení všech řadičů na dopravní řídicí ústřednu, trvalé monitorování počtu nároků na jednotlivých tramvajových detektorech a v případě zjištěných odchylek automatické generování zpráv o závadách pro příslušný servis (obdobně jako tomu bývá v zahraničí). Tak by bylo možné závadu zjistit často jen pár desítek minut po jejím vzniku a následně ji v co nejkratší době odstranit.

## SSZ s preferencí tramvajů – stav k 31. 12. 2005

| ČÍSLO                                                                | NÁZEV SSZ                             | ČÍSLO    | NÁZEV SSZ                             |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------|---------------------------------------|
| 0.327                                                                | Vinohradská – Starostraňnická         | A 5.556  | Radlická – Tunel Mrázovka             |
| 0.329                                                                | Vršovická – Kodaňská                  | 5.558    | Radlická – větev Městského okruhu     |
| A 0.342                                                              | Vinohradská – Za Straňnickou vozovnou | A 5.564  | Trégllova – přechod                   |
| A 0.359                                                              | Vršovická – Užocká                    | A 5.566  | Werichova – Do Klukovic               |
| A 0.622                                                              | Švehlova – Práčská                    | A 5.571  | Na Zličově – smyčka Hlubočepy         |
| 0.632                                                                | Černokostelecká – Sazečská            | A 5.572  | K Barrandovu – Slivenecká             |
| 1.010                                                                | Národní divadlo                       | A 5.575  | Časový ostrůvek MHD zastávka Lihovar  |
| 1.011                                                                | Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)  | 5.582    | Nádražní – Nádraží Smíchov            |
| 1.012                                                                | Jiráskovo náměstí                     | 5.583    | Nádražní – U Královské louky          |
| 1.035                                                                | Křížovnická – Karlova                 | 6.122    | Bělohorská – Ankarská (Vypich)        |
| 1.052                                                                | Havličkova – Hybernská                | 6.147    | M. Horákové – U Brusnice              |
| 1.056                                                                | Křížovnická – Kaprova                 | 6.148    | Patočkova – Štřešovic                 |
| 1.067                                                                | Těšnov – Na Poříčí                    | A 6.149  | Patočkova – Myslbekova                |
| 1.071                                                                | Čechův most – Dvořákovo nábřeží       | 7.002    | Nábř. kpt. Jaroše – Štefánikův most   |
| 1.089                                                                | Nábřeží E. Beneše – Čechův most       | 7.028    | Nábř. kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů |
| 1.106                                                                | Malostranské náměstí – Letenská       | A 7.125  | Dělnická – Jankovcova                 |
| A 1.111                                                              | Keplerova – Parlérova                 | 7.129    | Strossmayerovo náměstí                |
| 1.156                                                                | Klárov – Letenská                     | 7.130    | Dukelských hrdinů – Veletřní          |
| 2.013                                                                | Palackého náměstí                     | 7.133    | Dukelských hrdinů – U Vystaviště      |
| 2.020                                                                | Rašínovo nábřeží – Libušina           | 7.135    | Bubenské nábřeží – Argentinská        |
| 2.021                                                                | Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)  | 7.137    | Argentinská – Plynární                |
| A 2.022                                                              | Svobodova – Vyšehradská               | 7.141    | Dělnická – Komunardů                  |
| 2.023                                                                | Svobodova – Na Slupi                  | A 7.142  | Plynární – Komunardů                  |
| A 2.066                                                              | Vyšehradská – Benátská                | 7.155    | Letenské náměstí                      |
| 2.318                                                                | Seifertova – Italská                  | 7.163    | Dukelských hrdinů – Kostelní          |
| 3.304                                                                | Táboritá – Ondříčkova                 | A 7.172  | Plynární – Osadní                     |
| 3.306                                                                | Olšanské náměstí                      | A 7.176  | Partyzánská – Vrbenského              |
| 3.222                                                                | Želivského – Olšanská                 | 7.187    | Bubenské nábřeží – tramvajová trať    |
| 3.364                                                                | Koněvova – Spojovací                  | A 8.207  | Sokolovská – Šaldova                  |
| A 3.374                                                              | Koněvova – Na Vrcholu                 | A 8.208  | Sokolovská – U Nádražní lávky         |
| A 3.613                                                              | Vinohradská – Pod Židovskými hřbitovy | 8.220    | Sokolovská – Švábky                   |
| 4.401                                                                | Bělehradská – Otakarova               | A 8.237  | Sokolovská – Ke Štvanici              |
| A 4.418                                                              | Podolské nábřeží – Podolská           | A 8.251a | Zenklova – Kotlaska                   |
| A 4.419                                                              | Podolské nábřeží – Kublov             | A 8.251b | Zenklova – Voctářova                  |
| A 4.420                                                              | Podolské nábřeží – Jeremenkova        | A 8.251c | Zenklova – OÚNZ                       |
| A 4.424                                                              | Podolské nábřeží – U Podol. sanatoria | A 8.267  | Trojská – přejezd tramvajové tratě    |
| A 4.450                                                              | Gen. Šišky – Čs. Exilu                | 8.984    | Střelná – Opálkova                    |
| A 4.469                                                              | Modřanská – Údolní                    | 9.209    | Balabenka                             |
| A 4.470                                                              | Gen. Šišky – odbočení tramvaje        | A 9.210  | Sokolovská – Na Rozcestí              |
| A 4.628b                                                             | Modřanská – Mlejnek sever             | 9.211    | Českomoravská – Zelený ostrov         |
| A 5.508                                                              | Plzeňská – Mahenova                   | 9.212    | Harfa                                 |
| 5.515                                                                | Štefánikova – Holečkova               | 9.213    | Poděbradská – Podkovářská             |
| A 5.519                                                              | Plzeňská – Podbélhorská               | 9.214    | Sokolovská – Freyova                  |
| 5.524                                                                | Plzeňská – Pod Kotlářkou              | A 9.228  | Poděbradská – Hloubětínská            |
| 5.526                                                                | Plzeňská – Musílkova                  | A 9.233  | Sokolovská – Na Břehu                 |
| 5.531                                                                | Plzeňská – smyčka tramvaje (Kotlářka) | A 9.264  | Kolbenova – přechod                   |
| A 5.532                                                              | Plzeňská – Jinonická                  | 9.292    | Kolbenova – Pod Pekárnami             |
| Celkem 94 SSZ s preferencí, z toho 41 SSZ s absolutní preferencí (A) |                                       |          |                                       |
| Celkem SSZ v tramvajové síti: 199                                    |                                       |          |                                       |

**Specifickým problémem Prahy je, že u křižovatek připojených na dopravní řídicí ústřednu nefunguje preference navíc tehdy, když obsluha ústředny (Policie ČR) z nějakého důvodu navolí řízení pevnými signálními programy (které preferenci neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které preferenci umožňují) – v současné době je tato možnost u křižovatek v Holešovicích, na Letné, na pravobřežní komunikaci v úseku Výtoň – Národní divadlo a v části Libně a Vysočan. Perspektivně mají být na dopravní řídicí ústřednu připojeny všechny křižovatky v Praze. Paradoxem je, že k rušení preference je využívána nejmodernější řídicí technika – ovládání světelných signalizací z dopravní řídicí ústředny.**

**Dalším problémem, který ve svých důsledcích na dlouhou dobu omezuje nebo zcela znemožňuje zavedení preference, je skutečnost, že se v Praze zatím často nedaří zkoordinovat (především finančně) rekonstrukci kolejových konstrukcí v kři-**

žovatek pro automobily i pro tramvaje tak, aby řízení mohlo optimálně reagovat na tramvaje i na automobily. Vzhledem k tomu, že se nenašly potřebné finance na SSZ, muselo však být od původního záměru upuštěno. To znamenalo, že nemohl být instalován žádný automobilový detektor, a že počet tramvajových kontaktů a související výstroje musel být zredukován tak, aby se jejich připojení vešlo do staré kabeláže SSZ. Pro srovnání: místo původně navrhovaných 10 trolejových kontaktů + 3 výzvoových signálů + 3 kontaktních zámků + 5 automobilových detektorů + propojení ze 3 EOv (elektrického ovládní výhybek) do řadičů (pro rozlišení směrů jízdy tramvaj podle aktuálního postavení rozjezdových výhybek) mohly být zřízeny pouze 3 trolejové kontakty + 1 výzvoový signál + 1 kontaktní zámek + 0 automobilových detektorů + propojení ze 3 EOv do řadičů. Funkce některých chybějících trolejových kontaktů je nouzově nahrazena výstupy z EOv, většinu z nich však nahradit nějakým jiným



Křižovatka Plzeňská – Podbělohorská: právě projíždějí bez zastavení dvě tramvaje za sebou.

a proto se při vypnutí nebo poruše EOv tramvaje nemohou tímto způsobem přihlašovat. Tím se jednak zruší i nedokonalá preference a jednak se budou cyklicky vybírat tramvajová volna, která nebudou využita, a budou zbytečně zdržovat ostatní směry. Souhrnně řečeno: výsledkem je polovičatá detekce a tudíž jen polovičatá preference. Křižovatka je na pilotní lince č. 3 s preferencí.

#### 2. Vršoviccká – Moskevská (Koh-i-noor):

v roce 2002 zde rovněž proběhla rekonstrukce kolejové křižovatky. Při té příležitosti sice byla – na rozdíl od předchozího Těšnova – doplněna úplná tramvajová detekce (včetně kabelového propojení nových EOv se SSZ) pro možnost preference tramvaj, ale zase nebyl vyměněn starý řadič, který je pro preferenci tramvaj nepoužitelný. Výsledkem je řízení bez preference tramvaj.

**3. Nuselská – Vladimírova:** v roce 2000 zde byl vyměněn původní řadič za nový (vhodný pro preferenci). Dva roky poté zde byla zrekonstruována kolejová křižovatka, ale při rozkopání celé křižovatky kvůli výměně kolejí se již nepodařilo vyměnit nebo doplnit potřebnou kabeláž a detektory SSZ. Výsledkem je opět řízení bez preference tramvaj.

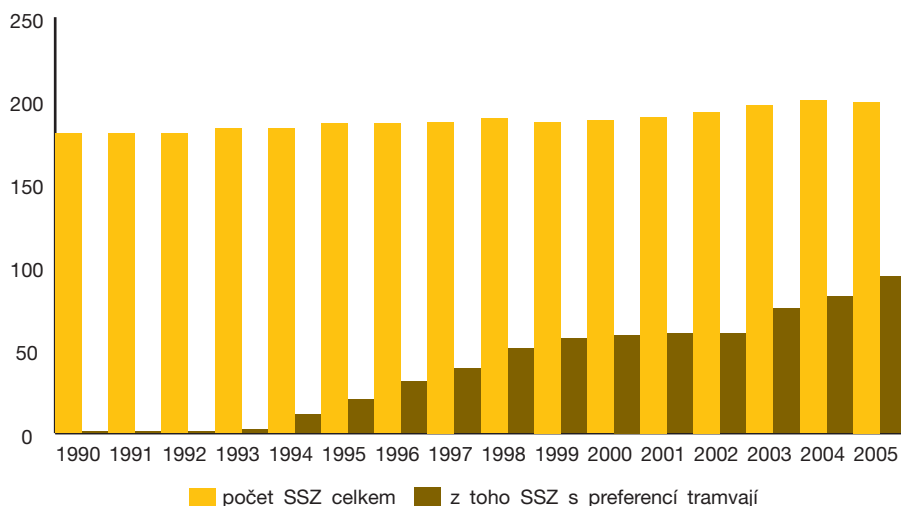
#### 4. Sokolovská – Zenklova (Palmovka):

v roce 2004 zde byl vyměněn původní řadič za nový (vhodný pro preferenci) a o rok později zde byla provedena náročná rekonstrukce kolejové křižovatky a trolejového vedení. Opět se při rozkopání křižovatky nepodařilo rekonstruovat výstroj SSZ (sloupky, návěstidla), ani vyměnit nebo doplnit potřebnou kabeláž a detektory SSZ, potřebné pro účinnou preferenci. Na novém trolejovém vedení byly pouze instalovány v původních polohách trolejové kontakty, které zde byly již před rekonstrukcí, a které slouží k prostému nárokování volna z těch směrů, kde je toto volno vybíráno pouze na výzvu tramvaj. Výsledkem je opět řízení bez preference tramvaj.

**5. Zenklova – Nad Šutkou:** v roce 2005 zde byla zrekonstruována kolejová křižovatka, ale potřebná rekonstrukce SSZ neproběhla. Na křižovatce zůstal starý řadič (nepoužitelný pro preferenci) a při rozkopání křižovatky nebyla doplněna kabeláž ani potřebné detektory SSZ. Výsledkem je opět řízení bez preference tramvaj.



## Světelná signalizace v tramvajové síti



**žovatkách s rekonstrukcemi nebo alespoň potřebnými úpravami SSZ tak, aby při rozkopání celé křižovatky kvůli výměně kolejí bylo možné vyměnit nebo doplnit i potřebnou kabeláž a detektory SSZ** pro dynamické řízení ve prospěch automobilů, chodců i tramvaj. V těchto případech lze očekávat, že i kdyby se potřebné finance na následné rekonstrukce nebo úpravy SSZ vzápětí našly, asi nebude chuť ani vůle znovu rozkopat právě zrekonstruované křižovatky kvůli SSZ. Výsledkem pak může být zakonzervování současného nepříznivého stavu po řadu dalších let. Že se bohužel nejedná o ojedinělý případ, dokumentují dále uvedené příklady. Jejich společným jmenovatelem je, že při rekonstrukci kolejí nebyly peníze na potřebné úpravy nebo rekonstrukce SSZ.

**1. Těšnov – Na Poříčí:** v roce 2002 zde proběhla rekonstrukce kolejové křižovatky. K tomu byla původně navržena souběžná rekonstrukce SSZ nebo alespoň doplnění

způsobem nelze. Citelně chybí především vzdálené přihlašovací kontakty ve směrech z ulice Na Poříčí a od Hlávkova mostu. Tato neúplná redukováná detekce značně omezuje možnosti preference tramvaj a vůbec neumožňuje modifikace řízení ve prospěch automobilů. Navíc má tu nevýhodu, že v případě vypnutí nebo poruchy některého z EOv využívaného k detekci nebudou tramvaje na tomto vjezdu přihlašovány vůbec, neboť při vypnutí nebo poruše EOv nelze rozlišit přítomnost nebo nepřítomnost tramvaje v prostoru výhybky ani postavení výhybky a směr jízdy tramvaje. Zároveň v případě vypnutí nebo poruchy některého z EOv využívaného k detekci tramvaj pro směr, kde je volno vybíráno pouze na výzvu tramvaj, bude muset být toto volno vybíráno cyklicky (v každém cyklu řízení bez závislosti na přítomnosti tramvaj), protože přihlašování tramvaj je v důsledku neexistence potřebných trolejových kontaktů odvozováno pouze ze změn stavů EOv,

## Preference MHD světelnou signalizací v Mnichově

Text a foto: Ing. Miroslav Grossmann

Princip preference hromadné dopravy před dopravou individuální je uplatňován v mnoha západoevropských velkoměstech. V polovině 90. let 20. století, tedy ve stejné době jako Praha, zahájila zavádění preferenčních opatření v tramvajové síti také bavorská metropole Mnichov. Součástí tohoto programu byla opatření na světelné signalizaci.

Tramvajová doprava v Mnichově směřovala od 60. let 20. století k zániku. V letech 1973 až 1993 byla délka sítě zredukována ze 112 km na 65 km. Dopravní politika upřednostňovala rozvoj mimoúrovňových kolejových systémů, tedy U-Bahnu a S-Bahnu, které v současnosti tvoří vynikající páteřní dopravu ve městě. O zachování provozu tramvajů, jeho dalším rozvoji a modernizaci bylo rozhodnuto v 90. letech. Součástí plánu obnovy byl také program zrychlení tramvajové dopravy, jehož základní součástí se stala preference tramvajů na světelných signalizačních zařízeních (SSZ).



Signalizace v okolí hl. nádraží, která preferuje tramvaje.

Zatímco v Praze funguje po dvanácti letech preference tramvajů na 49 % SSZ, v Mnichově je nyní preference zavedena již na 100 % SSZ. Posledním úsekem dokončeným do roku 2005 byla trať do městské části Pasing. Za zmínku stojí, že v Mnichově je v tramvajové síti 230 signalizací, což je o 30 více než v Praze.

### Dva vlaky z deseti

Zavedením preferenčních opatření na světelné signalizaci se v Mnichově dosahuje průměrného snížení cestovní doby zhruba o 17 %. Do roku 2000, kdy ještě nebyla

preferenční opatření zdaleka u konce, bylo podle dostupných údajů uspořeno v denním provozu 11 tramvajových vlaků.

Preference tramvajů na SSZ je jedním z faktorů, který přispívá ke kvalitě cestování mnichovskou veřejnou dopravou. Zdržení tramvajů na signalizaci je výrazně nižší, než je v průměru obvyklé například v Praze.

Odhadem se dá určit, že z deseti signalizací se tramvaj zdrží zhruba na dvou. To jsou velmi dobré výsledky.

Stupeň preference vozidel MHD na SSZ je v Mnichově poměrně silný. Preference zjevně nemá za cíl pouhé zkrácení čekacích dob tramvajů před signalizací, ale jejím nejčastějším důsledkem je zajištění zcela plynulého průjezdu vozidla křižovatkou, jak je to jen možné.

### Snazší práce pro inženýry

Velmi dobrým předpokladem pro tento přístup je nízká hustota tramvajového provozu. Zatímco v Praze je v dopravní špičce na trati bez větvení běžný průjezd jedné tramvajové soupravy za minutu, v Mnichově jsou odstupující preferenční nároky tramvajů obvykle 2,5 krát až 5 krát vyšší. Nižší frekvence tramvajů je jednak způsobená nižší poptávkou cestujících, protože většinu výkonů MHD odvádí U-Bahn a S-Bahn, jednak vysokou kapacitou tramvajů. Obdoba sólovozů v Mnichově neexistuje. To umožňuje poměrně silný stupeň preference, aniž by musely být na většině SSZ zajišťovány kompenzace zelených signálů v kolizních směrech.

Dopravní inženýři měli tedy v Mnichově při vyhotovení dopravních řešení pro jednotlivá SSZ snazší úlohu. Zatímco v Praze je pro účinnou preferenci nutné uspokojovat i opakované nároky tramvajů v krátkém čase za sebou a následně někdy značně kompenzovat zelené signály v kolizních směrech, v Mnichově tak daleko jít nemuseli.

Podle pozorovaných efektů preference se v Mnichově s uspokojením dvou nároků tramvajů v blízké době za sebou na řadě míst příliš nepočítá. To se projevuje v okamžiku, kdy dojde náhodně k potkání dvou protisměrných vlaků v blízkosti signalizace. Ta obvykle pustí první vlak, ale druhý musí chvíli počkat. Nicméně k podobným situacím dochází i v Praze.

### Centrum plné tramvajů

Výjimkou jsou signalizace v centru Mnichova, kde se sjíždí většina tramvajů. Křižovatkou na Karlsplatz projíždí celkem 6 linek, z toho dvě jednosměrné. Přestože je na této křižovatce zároveň silný provoz kolizní individuální automobilové dopravy, stupeň preference tramvajů je zde vysoký. Podobně složité křižovatky jsou také u nedalekého hlavního vlakového nádraží.

Zvláště u těchto složitých křižovatek zaujmou návštěvníci se signály pro tramvaje. Na české poměry jsou obrovská, ale pro

řidiče zároveň poskytují více potřebných informací.

### Aktivní detekce

Pro zjišťování polohy tramvajů před SSZ se v Mnichově používá aktivní detekce. Je založena na systému inframaják-radiosignál. Inframaják je zařízení v blízkosti trati, které slouží ke korekci polohy tramvaje. Tato korekce probíhá ještě před přihlášením tramvaje k SSZ a je nutná k přesnému srovnání odometru vozidla, aby se následně tramvaj přihlásila k signalizaci přesně v určeném bodě.

Inframaják se aktivuje v okamžiku, kdy kolem něj projede souprava. Inframaják vyšle zpět do tramvaje datovou informaci, kterou se nastaví odometr tramvaje na korekční hodnotu. Po ujetí vzdálenosti do bodu přihlášení vyšle tramvaj do řadiče SSZ radiosignál pro přihlášení preferenčního nároku. Těchto bodů přihlášení může být nekonečně mnoho (vzdálený, blízký apod.) v závislosti na řídící logice signalizace. Po ujetí vzdálenosti do bodu odhlášení vyšle tramvaj do řadiče radiosignál pro odhlášení preferenčního nároku na SSZ. Preference tramvajů v Mnichově je dobrým počínem ke zrychlení a atraktivnější hromadné dopravy pro uživatele. Vedle rychlosti je její přínos také v mimořádné pravidelnosti tramvajové dopravy. Vzhledem k tomu, že preferencí na SSZ byl výrazně eliminován největší zdroj zdržení a rozptýlení jízdních dob tramvajů, je plnění jízdního řádu v průměru na velmi dobré úrovni. A to i v dopravních špičkách. Naplňování principu preference hromadné dopravy v Mnichově je i dobrým příkladem pro Prahu, tramvajovou velmoc, která by mohla najít v tomto způsobu dopravy pomoc při řešení dopravních problémů města.

**Mnichov** – hlavní město Bavorska

**Obyvatel:** 1,3 milionu

**Dělna přepravní práce:** 45 % MHD, 55 % IAD (v Praze 57 % MHD, 43 % IAD)

**Systém veřejné dopravy:** páteř sítě tvoří U-Bahn (metro) a S-Bahn (městská a příměstská železnice, v centru vedená pod povrchem), dále jsou provozovány tramvaje a autobusy

**Délka tramvajové sítě:** 71 km (v Praze 141 km)

**SSZ v tramvajové síti:** 230 SSZ (v Praze 200)

**Preference na SSZ:** 100 % SSZ (v Praze 47 %)

**Detekce tramvajů:** aktivní: inframaják-radiosignál (v Praze pasivní: trolejové kontakty, kolejové obvody)

**Počet denních linek:** 10 (v Praze 26)

**Intervaly tramvajů:** většinou celodenně 10 minut, jedna linka 7/8, jedna linka 10 (sedlo) a 3/7 (špička), jedna linka 10 (sedlo) a 7/13 (špička), jedna linka pouze špička 6/14



## Mnichov a Praha

Obě města používají odlišný způsob detekce. V Praze se pro preferenci tramvají používá detekce pasivní. Jedná se převážně o trolejové kontakty (detektory), které zaznamenávají projíždějící tramvaje prostřednictvím kontaktu s pantografem tramvaje. Signál je do řadiče dopravován pomocí kabeláže.

V Mnichově se používá detekce aktivní, založená na rádiové komunikaci vozidla s řadičem SSZ. Vozidla a řadiče SSZ jsou vybavena vysílací a přijímací signálů. Hlavní výhodou systému aktivní detekce je možnost včasného zjištění směru jízdy tramvaje před křižovatkami s větvením tratí. U pasivní detekce se zjišťuje směr jízdy tramvaje podle výhybek, které se nastavují

| SIGNÁL                                                                              | VÝZNAM                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|    | Fahrt frei für geradeaus<br>Volno pro přímý směr                                                                                                                                                                                                                         |
|    | Fahrt freigegeben nur nach rechts<br>Volno jen doprava                                                                                                                                                                                                                   |
|   | Fahrt freigegeben nur nach links<br>Volno jen doleva                                                                                                                                                                                                                     |
|  | Fahrt-Bereitschaft<br>Pohotovost k jízdě. Obdoba české předzvěsti NÁSLEDUJE VOLNO. Umísťuje se obvykle na signalizaci v blízkosti zastávky. Řidič se může na tento pokyn připravit k jízdě.                                                                              |
|  | Türen schließen<br>Zavřít dveře. Stejný význam jako F, tedy NÁSLEDUJE VOLNO. V Mnichově se nepoužívá, ale obvyklý je jinde v Německu.                                                                                                                                    |
|  | Abfahren<br>Odjezd! Odjezdový signál na zastávkách, který informuje řidiče, kdy odjet ze zastávky, aby na blízké signalizaci projel plynule.                                                                                                                             |
|  | Halt<br>Stůj                                                                                                                                                                                                                                                             |
|  | Halt zu erwarten<br>Pozor! Následuje stůj                                                                                                                                                                                                                                |
|  | Fahrt freigegeben unter Beachtung der Abbiegeregeln nach §9 der Straßenverkehrsordnung<br>Volno při respektování pravidel pro odbočení podle § 9 Nařízení o silničním provozu. Používá se tam, kde tramvaj nemá ani signalizaci zajištěn bezkolizní průjezd křižovatkou. |
|  | Kontakt-Anforderung<br>Přihlašovací signál. Signalizuje přijetí preferenčního nároku vozidla.                                                                                                                                                                            |
|  | Anforderungssignal<br>Přihlašovací signál. Stejný význam jako K. V Mnichově se nepoužívá, ale obvyklý je jinde v Německu.                                                                                                                                                |



Kolejiště, v pozadí S-Bahn.

na vzdálenost max. 40 metrů, což je ve většině případů velmi nedostatečné. Další užitek aktivní detekce přináší možnost změny polohy bodů přihlášení a odhlášení softwarovou úpravou podle potřeby. V pražských podmínkách, kde se používá pasivní detekce, je pro takovou změnu třeba provést fyzický přesun trolejových kontaktů, což se prakticky vůbec neprovádí. Systém aktivní detekce v Mnichově je relativně velmi spolehlivý. Ne však stoprocentně. Výjimečně se stává, že se tramvaj k signalizaci nepřihlásí. V Praze dochází k výpadkům detekce častěji, a to v místech, kde jsou pro detekci použity zranitelné pružinové trolejové kontakty, tzv. brmkačky. Naopak při použití modernějších pryžových trolejových kontaktů PTK1 je spolehlivost detekce srovnatelná s mnichovskou.

### Návěstidla, software a preference

Mnichovská návěstidla pro tramvaje dávají řidičům většinou všechny potřebné informace. Hlavní výhodou proti těm pražským je existence signálu POZOR! NÁSLEDUJE STÚJ. Ten se v Praze vůbec nepoužívá a po signálu VOLNO tedy následuje okamžitě STÚJ. To znamená, že řidič pražské tramvaje nemůže v určité poloze ovlivnit, zda neprojde křižovatkou na STÚJ. Návěstidla v Mnichově jsou také častěji než v Praze vybavena signálem NÁSLEDUJE VOLNO. Pražská návěstidla mají naopak výhodu ve své jednoduchosti a malé velikosti. Zatímco v Praze se používá jedině

návěstidlo pro signály STÚJ a VOLNO pro všechny směry, v Mnichově jsou návěstidla pro každý směr a každý signál zvlášť a soustavy návěstidel často nabývají bizarních rozměrů.

Software SSZ v Mnichově respektuje princip preference hromadné dopravy a je posledním a nejdůležitějším prvkem pro bodové upřednostnění tramvajové dopravy před ostatním provozem. Vzhledem k nižší hustotě tramvajového provozu většinou nemusejí být tak složité, aby preferovala tramvaje se stejnými úspěchy jako v Praze. Nejlepší pražské řídicí logiky (Strossmayerovo náměstí, Veletřní – Dukelských hrdinů, nábřeží Kpt. Jaroše – Štefánikův most, Podolské nábřeží, Plzeňská) důmyslnost výrazně většiny řídicích logik v Mnichově dokonce převyšují.

Na křižovatkách s preferencí tramvají se v Mnichově pevné programy nepoužívají. Technicky k tomu ani nejsou vybaveny. Jedinou možností potlačení preference tak zůstává nefungující detekce nebo výpadek signalizace a ruční řízení provozu policií máváním na místě.

V Praze je zhruba desítky křižovatek, na které Policie České republiky z HDRÚ dlouhodobě nasazuje pevné programy, zvláště tak činí za silného provozu, kdy se přepravuje nejvíce uživatelů.

### Zajímavosti

Přejezdy přes tramvajové pásy jsou v převážné většině případů opatřeny světelnou



Karlsplatz, nejvíce zatížená křižovatka tramvajovou dopravou. Auta stojí, tramvaj jede.

signalizací. Ta bývá většinou se zvláštním směrovým signálem pro levé odbočení přes tramvajový pás. Pokud ale jezdí auta na plný signál, přijíždějící tramvaj obvykle vyvolá na signalizaci pro souběžnou i protisměrnou automobilovou dopravu signál STÚJ, čímž je umožněno řidičům bezpečně vyklidit přejezd krátce před průjezdem tramvaje. Obecně lze říci, že problém zdržování tramvajů automobily na tramvajovém pásu se v Mnichově nevyskytuje. U křižovatek s obslužnými komunikacemi se přejezdy velmi často vůbec nezřizují. Automobily pak volí jinou cestu.

U zastávek bez nástupních ostrůvků jsou na některých místech zřízeny časové ostrůvky. Tramvaj vjíždějící do zastávky vyvolá na signalizaci před zastávkou signál STÚJ pro automobily, které pak čekají s odstupem za tramvaj. Pokračovat mohou, až tramvaj odstanicuje a odjede.

Některé signalizace u nástupních ostrůvků tramvajových zastávek reagují na příjezd tramvaje do zastávky zastavením souběžné automobilové dopravy, aby chodci-cestující mohli z chodníku přejít k tramvaji na ostrůvek a naopak. Tramvaj signalizace neomezuje. Po odjezdu tramvaje dostává souběžná AD znovu signál VOLNO.

Článek vznikl s využitím materiálů <http://preference.prazsketramvaje.cz> a [www.udi-praha.cz](http://www.udi-praha.cz)



## Školní střípky

### Trabant a autokros

*Jiří Řiha, učitel odborného výcviku provozovna Košíře*

Mnozí z vás o takovém komplikovaném a skoro nesmyslném spojení neslyšeli. Mne také na silnici málokdy předjede trabant. Jedině, když parkuji nebo tankuji. A za další, už jich také hodně ubylo vzhledem k zastaralosti použité technologie a také jejich datu výroby. Tento „pryskyřičník“ se stal pro nás na učilišti překvapením. Nebyl jsem jeho velkým fandou, hlavně po absolvování několika rodinných výletů do NDR k moři. Pro čtyřčlennou rodinu bylo auto vyhovující, ale těsné v případě jízdy se zavazadly a dlouhé cesty.



Dnes už je vše jinak, když jsme s partou žáků oboru automechanik v roce 1999 hledali další možný způsob aktivit v oboru, napadlo nás jediné. **Chceme jezdit s autem.**

Nápad to nebyl špatný, ale jak to udělat bez auta, bez řidičáku... Parta dala hlavy dohromady a otec žáka Petra se rád zbavil starého Trabanta. **Tím to začalo.**

Směr našeho podnikání ovlivnil další žák – Fanda, který při autonehodě přišel o nohu. Věděl, jak rozebrat a upravit



našeho travino. Další, kdo nám pomohl byl Honza, kamarád, který závodil na tratích po republice. Přinesl pravidla pro možnou úpravu civilního vozu na závodní a slíbil pomoc s hledáním místa pro naše řádění v době, až vše bude hotovo a připraveno. Lákavý cíl před námi byl dost daleko a čekalo nás na autě hodně práce. Ale kde to stihnout a zvládnout. Trochu jsem tomu pomohl a udělali jsme v tom guláši pořádek.

Jako první jsme založili autokrosový kroužek u nás ve škole. Měli jsme 15 členů. Pak jsme požádali o možnost montovat a pracovat v našich dílnách. Všichni v učilišti nám pomohli s místem, technikou, časem a přístupem. Jaro 2000 bylo dobou našeho prvního výjezdu do Sedlčan. Se štěstím jsme obsadili celkové 3. místo. Nikdo nečekal, že vše takhle vyjde a nám se splnil sen účastnit se opravdových závodů: **autokrosu ČR.**

Po roce snažení jsme začali konečně závodit. Naší snahu podpořil ředitel školy ing. Šilhan, a tak jsme získali neuvěřitelné a tolik potřebné zázemí. Od počátku naší trabantkrosové historie se na dílně vystřídalo hodně chlapců, ale dnes můžeme s jistotou říci, že rozhodnutí jezdit autokros bylo správné. Závody jezdíme už 6 let. Kolikrát koukali na startovní věži co kluci učednický z Prahy dovedou. Časem vystřídali za volantem Fandu Tomáš a pak Láda, Lukáš, Jakub, Martin, Petr, Roman a Tom. Bylo hodně kluků, kteří měli roli mechanika, člena kroužku, ale brigády, rodiče, dívka nebo jiná překážka či komplikace jim znemožnila další účast. Jsem rád, že jsou chlapci, kteří mají zájem i dnes se aktivně podílet na práci v kroužku. Není to jednoduché připravit auto na závod to mi

věřte, ale ještě horší je udržet se v tabulce bodování a nebo po celou dobu závodu ve hře. Dostat se do finále a mít možnost pokoušet štěstí v boji o vítězství. Letos jsme jezdili v prostředku startovního pole. Nejvíce jsme zabodovali v Kosicích a Jakub obhájil 2. místo v závodě, kde není výjimkou 30 aut na startu.

Jak to probíhá při takovém závodním dnu? Auta patří podle obsahu motoru do jednotlivých kategorií (1200, 1300, 1600, 2000, čtyřkolky-buggy, trabant), dohromady schytáme nejednu ránu a nevěřil jsem, co naši „pryskyřičníci“ vydrží!

Při závodech není nouze o napínavé situace a mnohdy jsme na hranici možností jak aut, tak nás amatérů. Je to správné místo dokázat si co zvládneme a co už je nad naše síly. Odměnou je dobrodružství, které zažijí jen někteří, a to ti, kteří tomu dají čas, trpělivost a hodně nadšení. Jsem rád, že takové žáky máme, i když jich není moc. Nepočítají vše na peníze, ale na partu kamarádů, kde se jeden může spolehnout na druhého, tak jako v opravdovém týmu. Ještě dnes se mne kluci, kteří začínali v roce 1999, ptají, zda někdo jezdí. Jsem rád, že mohu odpovědět, že si vedeme dobře.

To že jezdíme, ale není jen naše zásluha. Bez pomoci školy bychom dlouho nejezdili. Děkujeme tímto řediteli ing. Šilhanovi, zástupci ředitele pro odborný výcvik ing. Novotnému, kteří umožnili tímto dosti nezvyklým a originálním způsobem učit a reprezentovat naši školu. Poděkování chceme také směřovat k dalším zaměstnancům školy – k paní Vrbové a panu Majerovi. V neposlední řadě i panu Bulínovi – vedoucímu provozovny Košíře. Díky jemu zde máme opravárenskou základnu s parkovací kapacitou až 10 trabantů. Závodní sezona 2006 je za dveřmi. Zveme všechny, které motosport zajímá, přijďte nás povzbudit, přijďte nasát atmosféru závodu.

## Maturitní ples

-sou-

Srdečně zveme všechny zaměstnance Dopravního podniku, především ty, kteří v minulosti absolvovali naši školu, ve čtvrtek 16. února od 19 hodin do Lucerny. Velký sál Lucerny v této době bude patřit maturantům Střední průmyslové školy dopravní, Středního odborného učiliště a Učiliště, a. s., vzdělávacího zařízení zřízeného Dopravním podnikem. Vstupenky je možné zakoupit ve škole Moravská 3, Praha 2 nebo týden před konáním plesu v pokladně Lucerny.



## Změny daňového zákona od 1. ledna 2006 v oblasti mezd

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Daně. Zejména v prvních měsících každého kalendářního roku velice často diskutované téma. Pro někoho noční můra, která ho připravuje o hodiny života, pro jiného běžný stereotyp. Vstupem do roku 2006 se však výše odváděných daní mění. Jakým způsobem se dozvíte v následujících řádcích.

### Zrušení některých nezdanitelných částek základu daně

Od roku 2006 přestávají existovat některé nezdanitelné částky, které se odpočítávaly od základu daně. Jedná se o základní nezdanitelnou částku na každého poplatníka (38 040 Kč ročně), vyživovanou manželku (21 720 Kč ročně), částečný invalidní důchod (7 140 Kč ročně), plný invalidní důchod (14 280 Kč ročně), studium (11 400 Kč ročně).

### Zavedení slev na dani

Nově se zavádí slevy na dani. Tyto slevy se odečítají až od vypočtené daně, resp. od vypočtené měsíční zálohy na daň. Nová sleva na dani nemůže jít do mínusu. Na rozdíl od daňového zvýhodnění, které je uplatňováno na vyživované dítě a může do mínusu překročit vypočtenou daň.

Slevu na dani mohou zaměstnanci uplatnit u svého zaměstnavatele za obdobných podmínek jako zrušené nezdanitelné části základu daně a na základě obdobných průkazů. Všichni zaměstnanci, kteří slevy chtějí uplatňovat, musí pro zdaňovací období 2006 ve lhůtě do 15. února podepsat u zaměstnavatele nový tiskopis „Prohlášení k dani“.

### Výše slev

| SLEVA PODLE §35BA ODST. 1 A 2 ZDP                                       | ROČNÍ (KČ) | MĚSÍČNÍ (KČ) |
|-------------------------------------------------------------------------|------------|--------------|
| 1. Na poplatníka                                                        | 7 200      | 600          |
| 2. Na poživatele starobního důchodu, jehož výše převyšuje 38 040 Kč     | –          | –            |
| 3. Na poživatele starobního důchodu, jehož výše nepřevyšuje 38 040 Kč   | 7 200      | –            |
| 4. Na manželku (la), jejíž vlastní příjem je nižší než 38 040 Kč za rok | 4 200      | –            |
| 5. Částečný invalidní důchod                                            | 1 500      | 125          |
| 6. Plný invalidní důchod                                                | 3 000      | 250          |
| 7. Sleva pro studenta                                                   | 2 400      | 200          |

Daňové zvýhodnění na vyživované dítě dle § 35c a 35d (sleva na dani, daňový bonus)

|                                                                                          |                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|
| 8. Daňové zvýhodnění na každé vyživované dítě v domácnosti ročně                         | 6 000 Kč                                                                     |
| Z toho: – sleva na dani                                                                  | Maximálně do výše vypočtené daně snížené o předchozí slevy                   |
| – daňový bonus                                                                           | – alespoň 100 Kč<br>– max. 30 000 Kč ročně                                   |
| 9. Daňové zvýhodnění na každé dítě v domácnosti měsíčně                                  | 500 Kč měsíčně                                                               |
| Z toho:                                                                                  | Maximálně do výše vypočtené zálohy snížené o předchozí měsíční slevy na dani |
| – měsíční sleva na dani                                                                  | – alespoň ve výši 50 Kč měsíčně                                              |
| – měsíční daňový bonus (pokud úhrn měsíčních příjmů dosáhne alespoň 50 % minimální mzdy) | – maximálně 2 500 Kč měsíčně                                                 |

### Výrazné snížení daně z příjmů

U fyzických osob se novelou zákona snížila roční sazba daně v prvním a druhém daňovém pásmu (z 15% na 12%, ve druhém z 20%

na 19%) a rozšířilo se první (nejnižší) daňové pásmo (ze 109 200 Kč na 121 200 Kč). Obdobně se upravily sazby pro výpočet měsíčních daňových záloh

### Původní daňové roční sazby

| ZÁKLAD PRO VÝPOČET DANĚ | DAŇ Z PŘÍJMŮ FO | ZE ZÁKLADU         |
|-------------------------|-----------------|--------------------|
| OD KČ                   | DO KČ           | PŘESAHUJÍCÍHO (KČ) |
| 0                       | 109 200         | 15 %               |
| 109 200                 | 218 400         | 16 380 Kč + 20 %   |
| 218 400                 | 331 200         | 38 220 Kč + 25 %   |
| 331 200                 | a více          | 66 420 Kč + 32 %   |

### Nové daňové roční sazby

| ZÁKLAD PRO VÝPOČET DANĚ | DAŇ Z PŘÍJMŮ FO | ZE ZÁKLADU         |
|-------------------------|-----------------|--------------------|
| OD KČ                   | DO KČ           | PŘESAHUJÍCÍHO (KČ) |
| 0                       | 121 200         | 12 %               |
| 121 200                 | 218 400         | 14 544 Kč + 19 %   |
| 218 400                 | 331 200         | 33 012 Kč + 25 %   |
| 331 200                 | a více          | 61 212 Kč + 32 %   |



## Důchodová problematika

Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor

### Informace o „Předstihovém důchodovém řízení“

K 31. prosinci 2005 skončila povinnost zaměstnavatele zpracovávat pro své zaměstnance 1 až 2 roky před vznikem jejich nároku na starobní důchod žádanky o výpis pojištěných dob pro Českou správu sociálního zabezpečení (dále jen ČSSZ), tzv. Předstihové řízení.

**Od 1. ledna 2006** má každý občan možnost požádat písemně (nebo i osobně) ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, PSČ 225 08, o výpis svých pojištěných dob včetně výdělků za rozhodné období, které má ČSSZ ve své evidenci – bez ohledu na dobu vzniku nároku na starobní důchod. Písemná žádost musí obsahovat jméno a příjmení, u žen rodné jméno, případně i další jména, rodné číslo a adresu, na kterou chcete výpis zaslat. ČSSZ zpracovává tyto žádosti ve lhůtě do 90 dnů. Je ve vlastním zájmu každého, aby si o tento výpis požádal, aby měl přehled, jaké pojištěné doby má ČSSZ ve své evidenci pro jeho budoucí důchod. Pro vaši informaci ještě uvádím, že ČSSZ má tuto povinnost ze zákona a každý má možnost jednou za rok si o tento výpis požádat. Na případnou nepojištěnou (chybějící dobu) je třeba si obstarat doklad – potvrzení, evidenční list a podobně.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. **Osobní návštěvy jsou možné pouze v pracovní dny od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.** Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2005, včetně vyloučených dob (nemoci a podobně), a celkovou dobu svého pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu svého pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25. 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. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému na požádání (písemně či osobně) 1x ročně výpis pojištěných dob včetně výdělků. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, nyní ve 3. patře, číslo dveří 319, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon: 296 193 361, mobil: 607 720 871, e-mail: bajerovah@dpp.cz.**



## Vzpomínka na bývalého kolegu

Jan Lehovec

**Letos v lednu tomu bude 21 let, co nás navždy opustil náš bývalý spolupracovník, pan Bernard Hudeček. Pracoval v DP Metro až do svého odchodu do důchodu, a to v elektrotechnické službě, nejdříve jako provozní elektrikář v dílně oprav a pak jako obsluha měřírny Kačerov.**

Všichni z nás, jeho tehdejších spolupracovníků, na něho i po létech rádi vzpomínáme, hlavně pro jeho kamarádkou a veselou povahu, ale i spolehlivost v práci. To ale není hlavní důvod, proč o něm píší. Často se stává, že někoho dost dlouho znáte a přesto o něm ve skutečnosti málo



víte. A to byl právě případ Bedy Hudečka. Protože se dlouho zajímám o historii našich příslušníků RAF v době 2. světové války, těch vynikajících lidí, kteří měli být v době totalitě vymazáni z paměti národa, narazil jsem nedávno v odborné literatuře na jméno Bernard Hudeček, který byl příslušníkem RAF v době války. Takové jméno, to určitě nemůže být náhoda. Zahájil jsem pátrání a mé tušení se potvrdilo. Nejdříve se někteří kolegové rozpomenuli, že při určitých „neformálních“ rozhovorech se pan Hudeček zmínil o svém působení v Anglii za války a že anglicky uměl. Ovšem to bylo v době, kdy právě tímto nebylo záhodno se chlubit a na sebe příliš upozorňovat rudé bratry! A proto toto období jeho života bylo většinou z nás neznámé. Kontaktoval jsem také jeho rodinu a snažil se nějaké informace a materiály o něm získat a spolu s údaji, které jsem už k dispozici měl, dát trochu dohromady jeho životní pouf. A protože si myslím, že by

tito lidé neměli být zapomenuti, protože každý z nich pro naše další generace vykonával mnoho, aby vzápětí byl národem „po zásluze oceněn“, chtěl bych s tím málem, co o Bernardu Hudečkovi vím, seznámit i naše čtenáře.

Bernard Hudeček se narodil v roce 1923 v Petřkovicích v opavském okrese. Vyučil se elektrikářem a tuto profesi de facto celý život vykonával. Přestože jeho rodiče byli Češi, byla jeho rodina uznána jako německá a oblast Opavska patřila do Sudet. Z toho důvodu musel nuceně Bernard narukovat do Wehrmachtu, kde se mu samozřejmě vůbec nelíbilo a nechtěl bojovat za Hitlera, po cca jednom roce se mu povedlo s kamarádem uprchnout z Polska, kde sloužil a neznámými a zřejmě složitými cestami se dostal někdy koncem roku 1943 do Anglie, kde byl pak září 1944 definitivně přijat do řad RAF v hodnosti AC2 (vojín) pozemní služby na letišti čs.311. bombardovací squadrony. Sloužil zde až do konce války a po válce ještě zhruba rok v naší armádě. Po odchodu z armády pracoval jako národní správce, pak dělal šéfa osvětlovačů v Libeňském divadle, následovala elektroúdržba v Českých loděnicích, aby pak v roce 1974 přišel do nově vzniklého Metra a další je již uvedeno výše.



## Setkání důchodců – odborářů

Hana Junková

**Píší poprvé do DP-KONT@KTu, i když s důchodci – odboráři se stýkám poměrně často již po mnoho let. Nejdříve jsme byli kolegové na různých pracovištích a po dovršení důchodového věku se scházíme dále jako bývalí kolegové v Klubu důchodců.**

Díky pochopení ZV OS DP-ED a ZV OS DP-Ř můžeme podnikat jednodenní autobusové zájezdy po naší vlasti. Podzimní setkání důchodců – odborářů s pohoštěním se uskutečnilo ve dvou etapách. Dne 2. listopadu 2005 se uskutečnilo ve střešovické vozovně setkání Klubu důchodců, kde nás navštívili a pobesedovali s námi personální ředitel Jaroslav Ďuriš a hospodář ZV OS DP-ED pan Ladislav Šindelář. Dne 14. listopadu 2005 opět ve střešovické vozovně se uskutečnilo setkání důchodců – odborářů DP-Ř, kam mezi nás přišli a podali nám informace o dění v podniku generální ředitel Tomáš Jílek a předsdkyně ZV OS DP-Ř Eva Smolařová.

V obou případech byla tato setkání velmi příjemná, milá a neformální. Zde jsme se dozvěděli, co se v podniku chystá a jak bude pokračovat transformace, a že ZV OS budou myslet i na nás odrostlejší. Jsme



rádi, že tato setkání, která mají tradici, se mohou uskutečňovat a za všechny ještě jednou díky jak vedení Dopravního podniku, tak i oběma závodním výborům. Pro nastávající důchodce – odboráře, kteří by chtěli být s námi v Klubu důchodců, uvádím kontakt: každé 1. pondělí v měsíci od 7.30-9.00 hodin pro ředitelství a od 12.00-15.00 hodin pro bývalé Elektrické dráhy v zasedací místnosti 007 v DP Sokolovská 217/42, P9, stanice metra Vysočanská.



## Rekreace v zařízeních Dopravního podniku v roce 2005

Odbor KS a sociální péče personálního úseku

**Možnost kvalitní rekreace patřila ve své době ke standardu každého „dobrého“ zaměstnavatele. Doba se změnila a na rekreační objekty vlastněné podniky se pohlíží jinak. Jaká je situace v Dopravním podniku?**

Dopravní podnik poskytl v roce 2005 svým zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům možnost letní rekreace ve třech rekreačních zařízeních. Zimní rekreace je umožněna v jednom středisku, a to na Lučance v Jizerských horách.

Pro děti zaměstnanců byl zajištěn provoz ve dvou letních dětských táborech. Na Lučance je v období jarních prázdnin pořádán odborovou organizací zimní dětský tábor.

Rekreace v rekreačním středisku **Lučanka** se zúčastnilo v průběhu celého roku 2005 v týdenních pobytech celkem 563 zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků, cizích účastníků se zrekreovalo 289. Zimní dětský tábor byl obsazen ve dvou týdnech celkem 66 dětmi zaměstnanců a 24 cizími dětmi. Provoz tohoto rekreačního zařízení byl v roce 2005 dotován zaměstnavatelem ze sociálních nákladů přibližně ve výši 1 770 000 Kč.

Letní rekreace ve středisku **Těně** využilo v týdenních pobytech 85 zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků, cizích účastníků bylo 58.

Na zajištění této rekreace poskytl zaměstnavatel dotaci ze sociálních nákladů ve výši 280 000 Kč.

Ve středisku **Hlavatce** prožilo svou dovo- lenou ve čtyřlůžkových chatách celkem 200 zaměstnanců a jejich rodinných přísluš- níků v pobytových týdnech. Cizích rekre- antů se zúčastnilo 46. Dotace na provoz poskytnutá ze sociálních nákladů byla ve výši sto tisíc korun.

Letní dětský tábor na **Orlíku** byl provozován ve dvou turnusech, prvního turnusu se zúčastnilo 70 dětí zaměstnanců a 11 dětí cizích. Druhý turnus byl obsazen 45 dětmi zaměstnanců a 22 cizími. Dotace poskytnutá ze sociálních nákladů k zajištění provozu byla ve výši 490 000 Kč.

Organizací a průběhem letního dětského tábora **Nuzice** (Dopraváček) byl na základě smluvního vztahu pověřen OS ZO DP-A. Tento letní dětský tábor se konal také ve dvou turnusech, první turnus byl obsazen dětmi zaměstnanců v počtu 53, cizích dětí se zúčastnilo 20. Druhý turnus byl obsazen v počtu 32 dětí zaměstnanců a 31 dětí cizích.

Na provoz zařízení vynaložil zaměstnavatel, vzhledem k následnému promítání nákladů souvisejících s rekonstrukcí po povodni 2002, ze sociálních nákladů 1,8 milionu Kč.



## Stolní tenis

*Pavel Ouda*

**Téměř všemi oblíbený typický rekreační sport, stolní tenis, nemohl nechat bez povšimnutí ani Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. Na přelomu 70. a 80. let vznikl pod pláštěm tehdejšího ROH přebor všech pražských podniků.**

Podobné soutěže vznikaly tehdy v mnoha dalších populárních sportech, jako je kopaná, šachy apod. Účastnit se mohli pouze kmenoví zaměstnanci toho kterého podniku, omezení nebylo prakticky žádné. V 90. letech, kdy mnoho podniků krachovalo či měnilo svůj název, přeměnila se i tato naše soutěž do současné podoby, v tzv. PRST, Pražský rekreační stolní tenis.

Současné podmínky již nejsou tak striktní, pod hlavičkou organizace může hrát kdokoli, jediným omezením je současné, resp. loňské pořadí na aktuálním pražském či krajském žebříčku registrovaných hráčů. Přes toto omezení má naše soutěž skvělou úroveň a je uplatněním pro všechny bývalé či začínající špičkové ping-pongisty, kteří již nebo ještě ve vrcholovém měření sil nestačí. Stačí vzpomenout pánů Mika, Staňka, Furbachera, Orlovského, Štěpánka (zaměstnanec DP-M), Ulichracha atp. Všechno to jsou bývalí ligisti či reprezentanti, kteří touto soutěží prošli či procházejí. Soutěž má obrovskou oblibu a je tvořena nejvyšší třídou nebo-li přeborem a dalšími čtyřmi



třídami, při systému sestupů a postupů dle propozic. Systém je dvoukolový, týmy jsou tvořeny čtyřmi hráči, zápas se hraje do součtu deseti bodů. Existuje též samostatná soutěž žen.

Nejvýraznějším reprezentantem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je v této soutěži oddíl DP-Metro. Tvořil se počátkem 80. let kolem bývalých i současných pracovníků DP-M (pp. R. Kroupa, K. Kebrle, V. Trejbal, M. Kuchařík, J. Meszároš, J. Lofelmann, J. Honiger, F. Stočes, I. Košař atd.). V dnešní podobě jsou týmy DP-M vedené autorem těchto řádků. Z kmenových zaměstnanců se v týmu v poslední době výrazněji prosadili bohužel pouze pánové P. Ouda, J. Svoboda, O. Štěpánek, P. Štěpánek, L. Ludvíček, J. Bláha, F. Stočes, ostatní hráči jsou z cizích podniků. Za životaschopnost a vytvoření hracích podmínek děkuje současný i minulý tým hlavně morální a fyzické podpoře vedení DP-M (zejména pp. L. Urbánek, P. Kysilko, M. Taimr, F. Štrupl, L. Hrubý). Pomoc se projevila zejména po záplavách v roce 2002, kdy jsme přišli o veškeré vybavení a zázemí. Oddíl se pak odměňuje vzornou reprezentací. Tým A hraje stabilně nejvyšší soutěž (Přebor), tým B je v 1. třídě. Ani ostatní útvary Dopravního podniku nenechaly tuto soutěž v době minulé bez povšimnutí. V současné době je však bohužel jediným dalším zástupcem v soutěži tým DP-Autobusy a to v první, druhé a ve třetí třídě. Pražská soutěž stolního tenisu (PRST) se prezentuje na internetových stránkách pod adresou: <http://www.raz-dva.cz/prst/>. Zde je možné dozvědět se více o propozicích, tabulkách, aktuálních žebříčcích a podobně.



## Došlo do redakce

*Ivan Červenka, t. č. důchodce*

**Vážení čtenáři DP-KONT@KTU,**

k 31. prosinci 2005 jsem ukončil pracovní poměr s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a odešel k 1. lednu 2006 do starobního důchodu. Při

vyřizování formalit mi bylo příslušným personálním útvarem sděleno, abych si hned po 1. 1. 2006 došel do budovy ředitelství na Sokolovské, kde odevzdám zaměstnaneckou jízdenku a kde mi obratem a na počkání vystaví tzv. „důchodcovskou“ jízdenku.

Nic zlého netuše jsem se tedy odebral na příslušné místo, kde jsem ale nedostal nic a ani nemusel nic odevzdávat. Pouze mi zde sdělili, že když moje příjmení začíná písmenem Č, tak musím do budovy CD Na Bojišti. U nich (na Sokolovské) že to mají až od písmene L.

Byl bych hrozně rád, kdyby mi někdo z pracovníků, v jehož kompetenci výše uvedené záležitosti jsou, vysvětlil kdo učinil toto „transformační“ nebo „restrukturalizační“ rozhodnutí a jaksi pozapomněl o něm informovat personalisty a příslušná pracoviště. Bydlím v Praze 6 – Řepích a v podstatě jsem byl hnán z jednoho konce Prahy na druhý, a zbytečně. Nebo tomu mám rozumět – „je v důchodu, má času dost, tak ať se dědek projede po Praze“?

## Sdělení zaměstnancům

*Ivana Mihalíková, vedoucí oddělení  
Listkárenská činnost*

Od 1. ledna 2006 vznikl v rámci Transformačního projektu nový útvar – oddělení Listkárenská činnost, které je začleněno do odboru Jízdní doklady a tržby a má dvě pracoviště:

**1. Centrální dispečink Na Bojišti 5, Praha 2, 1. patro číslo dveří 109**

vyřizuje agendu:

- zaměstnanců podle bývalých útvarů ředitelství a Metra,
- důchodců – podle abecedy písmena A až K,
- pozůstalých po důchodcích, bývalých zaměstnancích DP, včetně rodinných příslušníků.

**2. budova DP Sokolovská 217/42, Praha 9 – přízemí vchod z Paříkovy ulice**

vyřizuje agendu:

- zaměstnanců podle bývalých divizí Elektrické dráhy a Autobusy,
- důchodců – podle abecedy písmena L až Ž,
- pozůstalých po zaměstnancích, včetně rodinných příslušníků.

Všem důchodcům, pozůstalým po důchodcích a zaměstnancích byl zaslán dopis, kterým byli informováni o této změně, s určením místa a času k vyzvednutí prolongační známky 2006. Všichni si již prolongační kupony pro rok 2006 na nových pracovištích vyzvedli.

**Celkem bylo na těchto dvou pracovištích vydáno přibližně 30 000 prolongačních kuponů 2006 k zaměstnaneckým průkazkám MHD.**



## Pražský dopravní zeměpis V – 1. část

### Ořech

Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek

Po několikaměsíční odmlce se na stránkách DP-KONT@KTu opět objevuje dopravní zeměpisný seriál. Ačkoliv se tentokrát poprvé vydáváme za hranice hlavního města, ponechali jsme mu název, který nás provázel téměř deset let – Pražský dopravní zeměpis. Budeme se totiž věnovat obcím, které mezi sebou navzájem a zároveň s Prahou spojuje dopravní systém označovaný jako Pražská integrovaná doprava, zkráceně PID. Naší snahou opět bude, abychom si připomněli, kam všude jezdí autobusy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, ale také jeho konkurentů – četných soukromých autobusových firem či Českých drah. Nejen Praha, ale i její okolí má bohatou historii a nabízí mnoho zajímavostí.

První část staronového seriálu nás přivádí jen do jedné obce, do Ořechu, který stál společně s Hovorčovicemi u počátku Pražské integrované dopravy. Další díly už budou většinou pojednávat o skupinách obcí, ale i tady budeme s ohledem na význam některých sídel dělat občas výjimky.

První písemná zmínka o vsi Ořech (356 m. n. m.) pochází z roku 1337, kdy se v listině, která pojednává o právech úřadu královského číšníka, uvádí župa ořechovská. Často se ale uvádí také rok 993 podle falza listiny knížete Boleslava II. o založení břevnovského kláštera. To by Ořech řadilo mezi naše nejstarší sídla. V polovině 19. století, kdy vznikly moderní obce, patřil Ořech ke chrástfánskému panství. Od té doby až do současnosti byl vždy samostatnou obcí, která příslušela v letech 1850 – 1927 o politickému okresu smíchovskému, pak k okresu Praha-venkov a od roku 1960 Praha-západ.

Do Ořechu se tradičně chodilo a jezdilo po silnici ze Smíchova přes Radlice, Jinonice a Řeporyje. Když 11. května 1873 začaly jezdit vlaky Pražsko-duchcovské dráhy, bylo jimi možné cestovat ze Smíchova do Řeporyjí nebo na zastávku ve Zbuzanech a zbytek absolvovat pěšky. Ořech býval zemědělskou obcí a počet obyvatel vzrůstal poměrně zvolna – z 346 lidí v roce 1869 na 514 v roce 1921. Za první republiky, kdy bylo zastavěno tzv. Beránkovo pole, počet domů vzrostl na dvojnásobek a obyvatel zde podle sčítání v roce 1930 žilo 794. Po válce byl trend zcela opačný a obyvatelé se vzhledem ke stagnujícímu rozvoji obce stěhovali jinde. V roce 1991

tak v Ořechu bydlelo pouze 491 obyvatel, méně než na počátku 20. století! Teprve v současné době, poté co se začalo v Ořechu opět stavět, překročil počet obyvatel sedm stovek.

Na rozdíl od mnoha jiných obcí v blízkosti Prahy se Ořech dočkal velmi brzy i autobusové dopravy. Přispěl k tomu jistě i jeho meziválečný rozvoj. Protože ne všichni zdejší lidé mohli pracovat v zemědělství, začali cestovat za prací směrem ku Praze a našli uplatnění v lomech a vápenkách v Prokopském údolí (např. v Řeporyjích), či dokonce až ve Walterově továrně v Jinonicích. Už v roce 1928 obdržela obec Stodůlky koncesi k provozování pravidelné autobusové dopravy osob na několika „trátech“, mezi nimi i v úseku Stodůlky – Řeporyje – Ořech. Kdy přesně přijel první autobus do Ořechu, to zatím nevíme. Nejpozději to bylo 15. dubna 1931, kdy vstoupil v platnost jízdní řád linky Mořina – Ořech – Stodůlky – Košíře. Obec tak získala nejen spojení s některými okolními vesnicemi, ale i přímou vazbu na městskou hromadnou dopravu v Praze. Zpočátku dopravu pro obec Stodůlky zajišťovala Autodopravní akciová společnost, od roku 1933 obec koncesi pronajala Antonínu Boháčovi. Později bylo možné z Ořechu jezdit přímo přes Jinonice do Radlic. Tato linka zřejmě vydržela až do znárodnění autobusové dopravy v roce 1948, kdy její provoz převzal národní podnik ČSAD. Její označení i trasa (konečná v Praze) se několikrát změnila. Naposledy jezdila



pod číslem 11530 do roku 1983. V letech 1979 – 1981 existovala také větev této linky z Ořechu do Zadní Kopaniny. Ta byla zrušena poté, co do Zadní Kopaniny začaly jezdit městské autobusy linky č. 256. Spojení Ořechu s Prahou zajišťovaly před zavedením PID i jiné autobusové linky ČSAD. Například existovaly jednotlivé spoje linky 11720 v trase Řeporyje – Ořech – Zadní Kopanina, spoje linky 11660 z Vysokého Újezdu na Smíchov (od r. 1978, naposledy do Nových Butovic). Po zahájení provozu metra do stanice Dukelská (Nové Butovice) v roce 1988 byla zavedena linka č. 11661 (Dukelská – Řeporyje – Ořech – Mořina; zrušena asi v roce 1997). Podrobný přehled všech existujících spojů a jejich označování v jednotlivých obdobích přesahuje možnosti tohoto článku.

Zásadní změna v dopravní obsluze Ořechu se uskutečnila od 11. ledna 1992, kdy byla doprava ČSAD do této obce posílena autobusy pražského Dopravního podniku zavedením linky č. 352 v trase Stodůlky – Nová kolonie – Nové Butovice – Řeporyjské náměstí – Ořech, přičemž v úseku Nové Butovice – Ořech začaly být vzájemně uznávány předplatní jízdenky obou dopravců. Stejně opatření bylo provedeno také na protilehlém konci Prahy do Hovorčovic. Tím byl položen základ dnešního

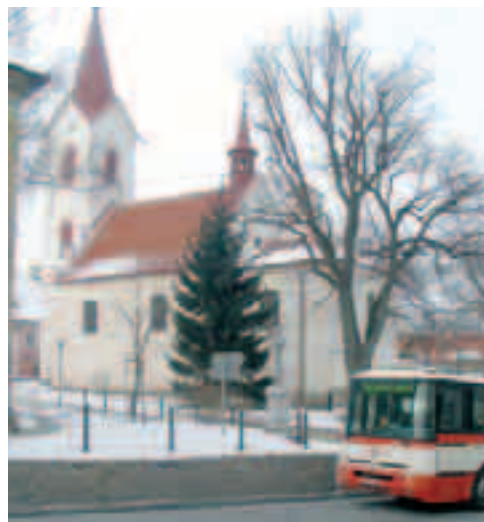


Foto © Lukáš Herfurth

systému Pražské integrované dopravy.

V roce 1995 byla linka č. 352 zkrácena do Nových Butovic a krátce poté prodloužena na opačném konci přes Jinočany a Chrástfany až ke stanici metra Zličín, aby byla v roce 1996 zkrácena do Jinočan. Od roku 1999 je v Praze vedena místo do přetížených Nových Butovic přes stanici Luka na obrotiště Sídliště Stodůlky.

V závěru roku 1995 byla do Ořechu zavedena druhá linka PID, č. 301, pokračující dál do Chýnvice. V Praze byla také zprvu ukončena v Nových Butovicích, později na sídlišti Stodůlky.

A co je v Ořechu zajímavého? Dominantou obce je původně gotický kostel sv. Jana Křtitele, doložený prvně roku 1352, barokně přestavěný a rozšířený v roce 1714 a v letech 1733–36, s pseudorománskou věží z roku 1858. Na sousední barokní faře najdeme pamětní desku, připomínající, že zde v letech 1895–97 a 1909–1919 působil jako farář spisovatel Jindřich Šimon Baar. V 90. letech minulého století Ořech vstoupil do povědomí i tím, že si ho vybralo několik filmových štábů, aby zde postavily nákladné kulisy. Například v roce 2000 tady vzniklo viktoriánské městečko při natáčení filmu Z pekla, připomínajícího příběh Jacka Rozparovače.

Turistům připomeneme, že z Řeporyjí přes Ořech vede modrá turistická značka do údolí Radotínského potoka až na okraj Třebotova, odkud je možné například „po zelené“ dojít až do Černošic.



## Žena na radnici

Text a foto: Daniela Tůmová

Radnice Prahy 2 prošla rozsáhlou rekonstrukcí a nedávno přivítala své občany v nových důstojných prostorech na staronové adrese Náměstí Míru 20. Právě zde jsme navštívili jednoho z mála politiků v naší zemi, pro které se stala pražská městská hromadná doprava nedílnou součástí života. Místostarostka Jana Černochová nedá na svoji každodenní cestu jedenáctkou dopustit a cesta autem po Praze ji vůbec neláká.

### DP-K Paní místostarostko, jaká byla cesta k nové podobě radnice?

V březnu roku 2004 jsme započali rekonstrukci radnice na náměstí Míru. Po dobu přestavby byl Úřad MČ Praha 2 dočasně přestěhován do čtyř objektů, a to na Karlovo náměstí, do Žitné ulice, Štěpánské ulice a do Korunní. V polovině listopadu 2005, tedy po zhruba dvaceti měsících, byla rekonstrukce dokončena a téměř všichni zaměstnanci se přestěhovali zpět na Náměstí Míru. Rekonstrukci radnice prováděla společnost Metrostav a stála bezmála 320 milionů korun. Kdo již náš nový úřad navštívil, dá mi jistě za pravdu, že současná podoba radnice zcela odpovídá potřebám 21. století. Vedení radnice a zaměstnanci úřadu odvedli veliký kus práce při stěhování úřadu tam i zpět, vše proběhlo hladce a pro občany téměř nepozorovaně, neboť se celý úřad přestěhoval během jednoho týdne, jednu středu se úřadovalo v provizorních prostorech a další středu již v novém. Při zahájení provozu nové radnice 6. prosince loňského roku nám slavnostně přestříhl pásku pan prezident Václav Klaus, který velkou část svého života prožil právě na Vinohradech.

### DP-K Znamená to, že je teď celý úřad pod jednou střechou?

V podstatě se dá říci, že ano. Snahou bylo co nejvíce usnadnit našim občanům dostupnost všech odborů, aby si mohli během jediné návštěvy vyřídit vše potřebné, od živnostenského listu přes stavební povolení až po možnost vyzvednout si potřebné formuláře např. pro pronájem volných nebytových prostor nebo rybářské povolenky. Jediným pracovištěm mimo tuto budovu je odbor státní sociální podpory, který i nadále sídlí ve Štěpánské ulici, ale který by měl zřejmě v budoucnu přejít pod Úřad práce.

DP-K Je to tu k nepoznání, krásná vstupní hala, chodby, výtah s mluvenými informacemi. Budu trochu nostalgická, ale mě tu chybí starý dobrý a hlavně praktický páternoster. Postupně nám z Prahy úplně vymizí...

Souhlasím s Vámi, já jsem měla páternoster moc ráda a svým způsobem mi tady také

schází, byl rychlý, praktický a měl své kouzlo. Z technického a stavebního hlediska ale nebyla možnost ho zakomponovat do rekonstrukce, přišli bychom o místo pro bezbariérové moderní výtahy splňující normy EU. Musíte se jít povozit na magistrát nebo na městskou část Prahy 1, kde je páternoster stále ještě v provozu...

### DP-K Pocití občané i další změny?

Máme bezbariérové vstupy a přístupy do všech místností, nádherně a účelně zrekonstruované haly v původním stylu art déco odpovídající moderním trendům. V šestém patře je v moderní sříbrošedé barvě vybudován nový nadčasový zasedací sál, kde se budou konat jednání zastupitelstva a další akce spojené s životem na Praze 2. Pro veřejnost, která se účastní našich zasedání zastupitelstva je pozitivní to, že v sále jsou umístěny obrazovky, na kterých se budou promítat projednávané materiály a průběh hlasování.



### DP-K Co chystá Praha 2 v roce 2006 nového?

V únoru se bude na jednání zastupitelstva schvalovat rozpočet MČ Praha 2 pro rok 2006, kde již tradičně největší částky výdajů tvoří finanční prostředky do rekonstrukcí a oprav domů, škol, parků, chodníků, hřišť.

### DP-K Co vás trápí nejvíce?

Jednoznačně je to doprava, a to jak v klidu, tak v pohybu. Parkovací místa a magistrála jsou bohužel problémem, který trápí naši centrální městskou část již delší dobu. Je to problém dlouhodobý, určitě nebude zcela vyřešen v letošním roce, protože nelze činit řadu kroků bez součinnosti hlavního města Prahy. Řešením mohou být i zóny placeného stání s upřednostněním rezidentů a podnikatelů podnikajících na Praze 2.

### DP-K Mnoho aut, málo parkovacích míst, není lepší jezdit hromadnou dopravou?

Určitě ano. Po Praze jezdím městskou hromadnou dopravou a jsem spokojená. Úroveň cestování se v posledních letech velmi zvedla, člověk se dostane pohodlně přes celou Prahu bez nervů a čekání. Obdivuji řidiče pražské hromadné dopravy, při neohleduplnosti řidičů v autech je to někdy doslova nervy drásající dobrodružství. Především ráno, když je dopravní špička a na silnicích stojí kolony řidičů aut spěchajících do práce, se někdy rozmyšlím, jestli nemám jít raději do práce pěšky.

Každý den se musím dopravit z Nuselského údolí na Náměstí Míru a projet Bělehradskou ulicí tramvají a někdy mi tato cesta zabere i dvacet minut. Štvou mě auta, která stojí, nebo popojíždějí po kolejích a tramvaj nemá žádnou přednost a musí čekat, až auto před ní někdo pře-parkuje nebo odbočí. Bezohlednost řidičů v tomto úseku nezná mezí.

### DP-K Takže v Praze autem nejezdíte?

Jsem toho názoru, že v centru Prahy používat automobil nehandicapovaný člověk prakticky nemusí. Samozřejmě, že auta musí být používána pro zásobování, pro zajištění dopravní obslužnosti atd. Já auto nevládním a ani to nemám v brzké době v úmyslu. Dopravní podnik nabízí pohodlný a rychlý způsob jak se dostat z jednoho konce Prahy na druhý, navíc mám čas si v klidu přečíst denní tisk, všeobecně relaxuji a koukám se kolem sebe. Nemusím mít strach, že večer nezaparkuji nebo že své auto ráno nenajdu.

Nedávno jsem při návštěvě Kodaně měla možnost vidět u nás nevidaný jev. Jeden z nejbohatších lidí v Dánsku se po městě přepravoval na kole. Seděl na něm v luxusním obleku, v kravatě a na zadní části kola měl připevněnou aktovku. Někteří lidé u nás jakoby měli pocit, že ztratí vážnost, když budou jezdit tramvají. To rozhodně není můj problém, já jsem v tramvajích spokojená a nehodlám měnit svůj styl. Každý má možnost volby, zda být metrem za patnáct minut z periferie v centru či projíždět hodinu ucpanou Prahou.



## Kulturní tipy na únor

-mis-

V únoru se můžeme těšit na pravidelný přísun filmových premiér, zajímavé hudební akce a v neposlední řadě divadelní premiéru, která vychází z úspěšného britského televizního sitcomu. Rozhodně bude z čeho vybírat.

## Film

### Mnichov

Nejtragičtější den v olympijských dějinách, masakr izraelských sportovců v roce 1972 v Mnichově, který měla na svědomí palestínská teroristická organizace Černé září, se nesmazatelně vepsal do historie dvacátého století. Sérii nájemných vražd proti strůjčům atentátu, které naplánovala a provedla izraelská tajná služba, v napínavém thrilleru mapuje režisér Steven Spielberg. Hrdinou příběhu je mladý Izraelec, příslušník tajné služby Avner, který je stejně jako většina jeho krajanů zrcen mnichovskou tragédií. V téhle atmosféře ho osloví důstojník Mossadu Ephraim, jenž mu nabídne účast v nejriskantnější operaci, kterou do té doby tajná služba židovského státu

provedla. Avner musí opustit těhotnou manželku, změnit totožnost a využít všech svých schopností k dopadení a zabití jedenácti mužů, které Mossad obvinil z přípravy mnichovských vražd. Avner se brzy stane vůdcem pětičlenné skupiny, která po celém světě metodicky vyhledává a odstraňuje „své“ muže a čím dál víc na její členy doléhají tři zásadní otázky: Co jsou zač ti, které zabíjíme? Lze jejich vraždy ospravedlnit? Zabrání jejich smrt dalšímu teroru? V souboji svědomí a touhy po pomstě si navíc uvědomují další nepříjemný fakt – čím déle budou lovit teroristy, tím pravděpodobnější je, že i oni začnou být loveni. Scénář k Mnichovu napsal držitel Pullitzerovy ceny Tony Kushner. V kinech od 2. února 2006.

### Walk the Line

Po filmu věnovaném Rayi Charlesovi se „svého“ snímku dočkala další hudební osobnost – Johnny Cash. V roce 1955 vkrácel drsný, vyzáblý kytarista, který si říkal J. R. Cash, do tehdy ještě neznámých Sun Studios v Memphisu. Za pomoci úderných akordů a specifického temného hlasu přiváděl Cash s obrovskou intenzitou na svět písně o zármutku a bolesti, které byly odvážné, plné skutečného života a lišily se od všeho, co mělo publikum do té doby možnost slyšet. Ten den odstartovala úvodní etapa dlouhé kariéry Johnnho Cashe. Kromě toho, že přišel s průkopnickým a originálním zvukem, který se později měl stát inspirací pro rockové, countryové, punkové, folkové i rapové hvězdy, vydal se také na cestu dramatické osobní proměny. Během nejdramatičtější etapy svého života – v průběhu níž stál tvář v tvář svým démonům, bojoval o lásku, která mu pomohla odrazit se ode dna, a naučil se balancovat na tenké hranici mezi zkázou a spásou – se změnil ze sebedestruktivní popové hvězdy v kultovního „Muže v černém“. V kinech od 2. února 2006

### Divadlo

**Divadlo na Vinohradech** připravilo na únor premiéru komedie na motivy seriálu televize BBC *Jistě, pane ministře*. Kdo se někdy s tímto seriálem setkal, dobře ví, co může čekat. Děj se skládá z řady epizod, které spojuje prostředí vysoké britské politiky se všemi jeho zákulisními intrikami a manévry. Situace, charaktery a vztahy jsou však natolik typické, že českému divákovi nemohou nepřipomenout komické aspekty české politické scény. Komedie *Jistě, pane ministře* bude režijním debutem Martina Stropnického, kterému se tak nabízí příležitost skloubit své zkušenosti divadelní se zkušenostmi z desetileté diplomatické praxe. A jako zajímavost lze uvést, že hlavní role hrají František Němec a Viktor Preiss, kteří dabovali hlavní hrdiny i ve zmiňovaném televizním seriálu.

Jako oficiální datum premiéry je uváděno 15. února, ale už předtím můžete v průběhu února navštívit i předpremiérová představení.

### Hudba

A na závěr ve stručnosti několik hudebních akcí. V prostoru Abaton proběhne v pátek 17. února další ročník festivalu **Zimní Rock For People**, kde kromě jiných vystoupí např. Gaia Mesiah, UDG, slovenští Horkýže Slíže, Krausberry nebo Krucipůsk. O den později, tedy 18. února, se tanečními rytmy rozezná holešovická T-Mobile Aréna. Na akci nazvané **Transmission** vystoupí DJ's věnující se zejména stylům trance a progressive v čele s hlavní hvězdou, Holanďanem Ferry Corstenem. Na 20. února slibuje velkou akci klub Roxy. Na již v polovině ledna téměř vyprodaném koncertě se tu totiž představí brazilská veličina hardcore-metalové muziky, kapela Soulfly bývalého člena legendární Sepultury, Maxe Cavalery.



## Genius loci – 1. část

Marek Šebeš

**Seriál o méně známých, pozapomenutých, zaniklých a nově zrozených pozoruhodných místech české metropole.**

Praha je město dvou tváří. Tu první znají všichni Pražané i turisté z celého světa: velkolepé panorama Hradčan, malebné malostranské uličky, majestátný Karlův most, tajuplná zákoutí Starého Města, místa prodchnutá podivuhodnou a jedinečnou atmosférou. Druhá tvář zůstává pohledům návštěvníků metropole i většiny jejích obyvatel skryta. Tvoří ji desítky pozoruhodných míst – malých i větších domků, vilek, kostelů, usedlostí, ulic, plácků, parků, přírodních a technických památek – kolem kterých denně procházíme bez povšimnutí,

nebo je vůbec neznáme. Právě o nich bude pojednávat rubrika *Genius loci*. V její první části se vypravíme na jihovýchodní okraj města, do míst, která nás již z velké dálky vítají zástupem vysokých panelových domů. Ani se člověku nechce věřit, že by v těchto končinách, jimž v posledních desetiletích neúprosně vévodí kombinace železa a betonu, mohl narazit na pozůstatek architektury třináctého století. A přesto: mezi rušnou silnicí v Türkově ulici a paneláky lemovanou ulicí Ledvinovou leží v nevelkém parčíku **Chodovská vodní tvrz**. Tvrze si obvykle představujeme jako opevněné, nedobytné stavby, jejichž pouhý vzhled by měl každého protivníka odradit od dobovačných choutek. I Chodovská tvrz takovou stavbou kdysi bývala. Postavena byla v polovině třináctého století (o jejich stavitelích se historici dodnes jen dohadují) v gotickém stylu jako pevnostní stavba na kruhovém půdorysu se dvěma věžemi. Celý ovál o průměru asi 32 metrů byl chráněn místy až deset metrů širokým a čtyři a půl metru hlubokým vodním příkopem a přirozenými vodními plochami, dovnitř se vstupovalo po padacím mostě. Jak léta běžela, střídali se majitelé a tvrz vzkvétala i chátrala. Po renesančních úpravách byla na přelomu 17. a 18. století přestavěna do podoby barokního zámečku, který později dostal klasicistních kabátek. Na krajíčku měla v době největšího stavebního rozmachu ve svém okolí, který propukl v polovině sedmdesátých let minulého století. Zchátralý zámeček se vinou nečinnosti tehdejších úřadů ocitl na samém okraji zkázy a uvažovalo se o jeho zbourání. Záchranu přinesla rekonstrukce v průběhu let osmdesátých, která zachovala prastarou památku i pro příští generace. Po sedmi stovkách let, řadě přestaveb a kompletní proměně svého okolí nepůsobí již Chodovská vodní tvrz jako nedobytný hrad, ale spíše jako malebné zámecké hnízdečko. Padací most vystřídal parkový chodník, malé arkádové nádvoří je osazeno prosklenými dveřmi a vzorně vydlážděno



Foto © Martin Šlehubr



a místo řinčení zbraní zde můžete navštívit galerii, poslechnout si hudbu v koncertním sále nebo posedět ve zdejší restauraci. Přesto tvrz nezapře svůj prastarý původ: zůstal zachován její ojedinělý kruhový půdorys, patrné jsou také zbytky vodních příkopů. Chodovská vodní tvrz s přilehlým parčíkem je skutečnou oázu ve vyprahlé sídlištní poušti. Pokud se jí rozhodnete navštívit, asi nejlepší spojení nabízí autobusová linka č. 213 ze stanice metra Opatov, která staví jen několik desítek metrů od tvrze (zastávka Chodovská tvrz). Zajímavá je také cesta pěšky ze stanice metra Chodov, která vás provede zdejší zastávkou zvanou Starý Chodov. A pokud chcete vědět více o historii i aktuálním dění v tvrzi (probíhající výstavy, koncerty, představení), podívejte se na internetovou adresu [www.chodovskatvrz.cz](http://www.chodovskatvrz.cz).



## Kaleidoskop zajímavostí

Text a foto: Daniela Tůmová

V našem kaleidoskopu zajímavostí budeme čtenářům přinášet dobré rady, tipy na výlety, recepty na zajímavé pokrmy a nejen na ně, zkrátka malý servis. V dnešním vám poradíme, jak prožít příjemné víkendový den. Začínáme kulturním zážitkem na Pražském hradě a přes sportovní vyžití a relaxaci končíme dobrou večeří v příjemné restauraci.

### Expozice na Hradě

Pokud se zajímáte o historii a památky a chcete získat zcela vyčerpávající informace o osídlení Prahy, založení Pražského hradu a jeho vývoji až do současnosti, vydejte se na unikátní stálou expozici vybudovanou pod záštitou prezidenta České republiky Václava Klause s názvem Příběh Pražského hradu ve Starém královském paláci. Nepočítejte s tím, že budete za půl hodiny venku. Je zde tolik zajímavých expozic, spojených v některých prostorech i s videoprojekcí a interaktivními programy o architektuře a historickém vývoji, že důkladná procházka staletými a stavebními slohy trvá dvě až tři hodiny. Expozice je rozdělena do dvou částí. První trasa chronologicky mapuje význačné představitele českého státu, zásadní události i stavební vývoj hradního areálu od prehistorie až po současnost. Druhá část bohatě rozvíjí témata spojená s Pražským hradem. Mezi nejzajímavější patří Příběh českých patronů, Příběh pohřbívání nebo Příběh vzdělanosti. Rozhodně stojí za to udělat si výlet a seznámit se vkusným a citlivým způsobem s historií české země. Otevřeno je denně od 9 do 17 hodin, základní vstupné činí 140 korun, snížené 80 korun, děti od 6 do 15 let zaplatí 50 korun. Nejvýhodnější je ovšem rodinné vstupné, které vás vyjde



pouze na 260 korun, a je pro dvě dospělé osoby a až pět dětí.

### Výstava obrazů

Zajímavá výstava obrazů probíhá nyní ve Valdštejnské jízdárně. Ucelený soubor zde představuje český malíř František Ženišek. Jste-li obdivovateli jeho děl, budete výstavou nadšeni. Na své si přijdou i ostatní návštěvníci, o uchvatný umělecký zážitek je postaráno. Národní galerie v Praze zkracuje výstavu, která měla probíhat do 17. dubna z technických důvodů pouze do 2. dubna.

### Sportem ku zdraví

Po kulturním vyžití by rozhodně neškodilo trochu si protáhnout tělo sportem. Zasněžené kopce hor lákají k lyžování, ale i v Praze a jejím okolí je dostatek možností, a navíc můžete být v příjemném prostředí a v teple. Do tenisové haly v Modleticích se pohodlně dostanete za deset minut autobusem PID č. 397 ze zastávky Opatov, když vystoupíte na zastávce Kaufland. Druhou možností je autobus č. 328 rovněž z Opatova, který má zhruba o 15 minut delší trasu. Výstup je možný u Kauflandu nebo na následující zastávce V Hůrce, neboť tenisová hala je mezi těmito zastávkami. Pokud pojedete autem po dálnici směrem na Brno a sjedete na jedenáctém kilometru na Jesenici, na kruhovém objezdu se dáte doprava, tak po pár metrech uvidíte tenisovou halu. Velmi rádi vás tu přivítají. Můžete si vybrat, zda hrát na tvrdém povrchu nebo na koberci. Ve zdejším Wilsoncentru je šest vnitřních a deset venkovních kurtů, ale to až se trochu oteplí. Můžete se zde pod dohledem zkušených trenérů pod vedením bývalého daviscupového hráče a trenéra Františka Pály učít hrát tenis nebo se věnovat bílému sportu jen tak ze zábavy a pro radost. Pak si můžete dopřát whirlpool nebo si zahrát kulečnick.

### Thajská masáž

Pokud po celodenním pracovním vypětí, sportovním výkonu či procházce Prahou máte chuť na opravdový relax, doporučujeme thajskou masáž. Hodně lidí má o této formě masáže z nevědomosti zkreslené představy, ale jedná se o tradiční thajskou masáž s vynikajícími účinky na organismus. Můžete ji navštívit v Celetné ulici číslo 6, v saloně Thai World. Provádějí zde klasickou thajskou masáž, olejovou masáž i masáž chodidel, při níž mačkáním akupresurních bodů působí na všechny orgány v těle. Mají zde i speciální pokoje pro dvě osoby, kdy si můžete spolu se svou partnerkou, partnerem či kamarádkou při masáži i povídat. Hodina klasické masáže i masáže chodidel stojí 599 korun, olejové jsou o něco dražší.

### A na závěr pizza...

Máte rádi italskou kuchyni? Útulné prostředí s originální výzdobou? Zavítejte na závěr krásné prožitého dne na večeři do Pizzerie San Pietro v Benediktské ulici. Dostanete se sem průchodem zadním vchodem obchodního domu Kotva, směrem do Dlouhé ulice, a přímo vyjdete v ulici Benediktské. Objednáte-li si zde jakoukoliv pizzu, nebudete litovat ani jedno sousto. Kromě vynikajících obřích pizz jídelní lístek obsahuje širokou nabídku těstovin, salátů a masových jídel. Na talíři určitě nezůstane asi kousek pokrmu, jedině snad proto, že porce je tak veliká, že váš žaludek už nebude moci, a v tomto případě vám ho ochotně zabalí s sebou domů. K pití doporučujeme specialitu šéfa restaurace, limonádu s ovocem a jako zákusek vynikající banán v čokoládě. Za přijatelné ceny v rozmezí 100 až 150 korun zde dostanete v samém centru Prahy obrovské a chutné porce.



## Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Blesk (14. 1. 2006)

Loňský rekord: „načerno“  
jelo čtvrt miliónu lidí!

Cestující v Praze loni v této neřesti „zabodovali“. Revizoři Dopravního podniku totiž v městských autobusech, tramvajích a metru načapali bezmála čtvrt miliónu černých pasažérů! Hříšníků bylo o téměř šest tisícovek více než v roce 2004. Tučnější proto byly i vyinkasované pokuty. Kontroloři vybrali přes 90 milionů korun, a to ještě nejsou všechny případy vyřešeny! Že by „odvážlivců“ přibýlo kvůli razantnímu zdražení jízdének? Dopravní podnik v tom příčinu nevidí. „Růst počtu odhalených černých pasažérů není nijak dramatický a příliš se na něm neprojevovalo ani zdražení jízdného v červenci 2005,“ tvrdí mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová.

Metro (16. 1. 2006)

## Sprejerů v Praze ubývá

Podle statistik městské policie to vypadá, že příliv nelegálních malířů graffiti pomalu, ale jistě klesá. Za loňský rok policie zadržela 45 sprejerů, kteří pracovali na 27 místech ve městě. Proti roku 2004 je to úbytek asi o pět procent. Policisté tvrdí, že přistihnout sprejera na místě činu není snadné už proto, že sprejeři nepracují sami, ale mají své hlídky. Svědčí o tom případ z loňska, kdy hlídka městských strážníků těsně po půlnoci uviděla na odstavné koleji v depu metra Hostivař tři mladíky, jak sprejují vagon. Nakonec se podařilo dopadnout jen dva. „Sprejeři útočí na vlakové soupravy metra, prostory metra, protihlukové stěny, mosty, zastávky městské hromadné dopravy,“ uvedl náměstek primátora Rudolf Blažek.

Šíp (16. 1. 2006)

## Nový terminál změní linky autobusů

Na ruzyňském letišti budou tři autobusové zastávky. Dopravní podnik tak reagoval na otevření nového terminálu. Trvale bude zrušena zastávka Letiště Ruzyně. Označníky s obrázkem autobusu se místo toho vztýčí na třech nových zastávkách. První s názvem Terminál Sever 1 vznikne před odbavovací halou, Terminál Sever 2 bude před novou odbavovací halou a třetí zastávka pojmenovaná Letiště Ruzyně vznikne u administrativního a provozního centra. Autobusy směřující na letiště projedou nejprve zastávkou Terminál Sever 1, pak Terminál Sever 2 a skončí na nové stanici Letiště Ruzyně. Z letiště do centra vyjedou ze zastávky Terminál Sever 1, naberou cestující na zastávce Terminál Sever 2 a projedou zastávkou Letiště Ruzyně.



## Společenská kronika

V únoru 2006 oslavuje 71. narozeniny:

René Šafrata – DcM, provoz Trať C (16).

V únoru 2006 oslavuje 67. narozeniny:

Karel Zelenka – DcM, provoz Trať C (33)

V únoru 2006 oslavuje 66. narozeniny:

Emil Řezáč – DcM, provoz Trať A (26).

V únoru 2006 oslavuje 65. narozeniny:

Václav Štěrba – DcM, provoz Elektrické stanice (32).

V únoru 2006 oslavují 60. narozeniny:

Josef Benda – SvA, prov. Kačerov (33),

Miroslava Burešová – DcM, provoz Stavby (22),  
Jan Dušek – DcT, provozovna Mělníry (36),  
Josef Hron – DcM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (37),  
Jaroslav Hrubý – DcT, prov. Mělníry (39),  
Bohumil Jankto – P, odb.Výchova a vzdělávání zaměstnanců (36),  
Jiřina Janovská – SvT, prov. Motol (35),  
Lubomír Jenčík – DcM, provoz Tunely (21),  
Anna Jeřábková – PM, provoz Trať B a DZ (17),  
Jan Kasalický – PT, prov. Strašnice (11),  
Marie Krulichová – PM, provoz Trať C a DK (14),  
Eva Kudějová – ZAS (13),  
Jaroslav Malý – DcM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (10),

## Písmenná křížovka

Tajenka z čísla 1/2006: Mládí je nejen v letech, nýbrž je i v myšlenkách.

**VODOROVNĚ:** **A.** Opatřit sedlem; Noemův přístav; krátký kabát; smyčky. – **B.** Sbor soudců; moderní; **2. díl tajenky.** – **C.** Chvost; trutnovský podnik; projev veselí; brodivý pták; zevní lék. – **D.** Běžná oprava (zkratka); muži; záporná elektroda; svobodný statek; kdo (slovensky). – **E.** Domácky Adéla; spojka; silný provaz; bobovitá rostlina; řada stromů; římských 999. – **F.** Spojka; listnáč; osidla; divadelní závěs. – **G.** Děd; trapná situace; závodník F 1; Sarmat. – **H.** Značka astatu; Ben Málik; praotec; věžeň (slangově); oddělení nemocnic; jak (slovensky). – **I.** Býk (obecně); český malíř; španělská flotila; karabáč; SPZ Liberce. – **J.** Akr (slovensky); kdesi (knižně); šachty; chlup na hlavě; dráp. – **K. 1. díl tajenky;** vzdor; staroperský palác. – **L.** Zkrátka; části textu; zutnat; zvláštní otisk.

**SVISLE:** **1.** Postava; zvykové právo; spojka. – **2. 3. díl tajenky;** šplhavý pták. – **3.** Kainův syn; Verdiho opera; jákku (slovensky). – **4.** Evropan; popěvek; manželka; hrob. – **5.** SPZ Litoměřic; úbytek váhy; přesný překlad; vozkův povel. – **6.** Metrická stopa; spočívat na židli. – **7.** Útočník v judu; bývalá italská měna; cenné papíry. – **8.** Druh pepře; kštic; číslovka. – **9.** Karetní výraz; potupa; pardál (zastarale); název sykavky. – **10.** Ode dne vydání; na to místo; část oceánu. – **11.** Roleta; dědina; nejmenší prst. – **12.** Značka kosmetiky; bůh Germánů; chtiče; značka tantalu. – **13.** Číslovka; akvarijní rybka; sonda. **14.** Podnik v Tanvaldu; korálový útes; mírný běh. – **15.** Husarský kabát; stavební úprava. **16.** Název písmene; značka zápalek; zvířecí výkaly; zkratka airplane – **17.** Německý fyzik; sklady uhlí; otec (knižně); belgické lázně. – **18.** Jinak; plachetnice; pásovec třípásý – **19.** Části skeletu; **4. díl tajenky.** – **20.** Zámezí; lesní bylina; okrást.

Pomůcka: armada, Enoch, separát, Spa.

PaedDr. Josef Šach

|   | 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 |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |

Ladislav Milaberský – SvM, provozovna Renovace a výroba ND (12),  
Štěpán Němeček – SvT, prov. Kobylisy (35),  
Jiří Nič – DcM, provoz Kabelové sítě a trakce (27),  
Jaromír Pavlis – DcM, provoz Trať B (21).

#### V únoru 2006 oslavují 50. narozeniny:

Martin Bulvas – DcM, provoz Telekomunikační technika (24),  
Hana Čechová – SvM, provozovna Údržba vozů DZ (27),  
Jiří Hrbáček – SvT, prov. Vokovice (13),  
Petr Hurych – PM, provoz Obsluha vozidel C (28),  
Jiří Lébl – PT, provozovna Motol (10),  
Jiří Mestek – DcM, provoz Tunely (21),  
Jiří Novotný – PT, provozovna Pankrác (10),  
František Pardubský – DcM, provoz Trať C (25),  
Milan Petrák – PA, provozovna Klíčův (16),  
Jana Ryantová – DcM, služba Dopravní zařízení (29),  
Miroslav Šubr – SvM, odb. Provozně-technický (20),  
Miroslav Švachula – DcM, provoz Elektrické stanice (10),  
Josef Tůma – SvM, provozovna Údržba vozů DH (24),  
Zbyněk Walter – PM, provoz Obsluha vozidel C (26).  
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme!

#### Do starobního důchodu odešli:

Hana Al Haidaryová – P, odb. Zaměstnanecký (20),  
Vladimír Čechák – DcT, prov. Mělníky (27),  
Vladimír Doksanský – B, odb. Krizového řízení a plánování (10),  
Josef Hladík – PA, prov. Kačerov (16),  
Věra Hrdličková – P, odb. Zaměstnanecký (32),  
Jan Janovič – PA, prov. Kačerov (14),  
Gejza Jansco – P, odb. Výchova a vzdělávání zaměstnanců (27),  
Ladislav Kakos – SvT, provozovna Opravná tramvají (28),  
Vladimír Klíner – DcT, provozovna Vrchní stavba (36),  
Jan Knot – DcT, provozovna Mělníky (41),  
Jaroslava Košíková – SvT, provozovna Opravná tramvají (41),  
Bohumil Landa – P, odb. KS a sociální péče (38),  
Ing. Larisa Moravcová – T, odb. Investic (31),  
Karla Nízlová – OE, odb. Jízdních dokladů a služeb (34),  
Karel Novák – SNM, odb. Technická správa objektů (32),  
Bohumil Partl – P, odb. Soc. péče a kolektivního vyjednávání (30),  
Petr Pichler – SvT, odb. Technicko-provozní (37),  
Ladislav Pilný – SNM, odb. Technická správa objektů (24),  
Josef Prášek – SNM, odb. Technická správa objektů (35),  
Jiří Přeč – SvT, provozovna Hloubětín (44),

Miloslav Ratajík – VD, provozovna Nákladní vozidla (37),  
Čestmír Reis – PT, prov. Hloubětín (27),  
Jiří Skramuský – SvT, provozovna Opravná tramvají (14),  
Jitka Slabá – PT, odb. Řízení provozu (21),  
Petr Šťastný – SNM, odb. Technická správa objektů (10),  
Miroslav Štoviček – SvT, provozovna Vokovice (30),  
Jan Tomášek – PT, provozovna Pankrác (37),  
Zdeněk Zákostelecký – DcT, odb. Zastávky (30).  
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

#### Vzpomínáme:

28. prosince nás opustili: ve věku 58 let pan Zdeněk Zábranský – DcT, provozovna Mělníky, který u DP pracoval 4 roky, a ve věku 30 let pan Zdeněk Zeman – PT, provozovna Motol, který u DP pracoval 8 let.



## Poslední zastávka...

Daniela Tůmová

### Trapasy a láska

**Zima vrcholí, venku mráz zalézá za nehty, a tak je nejlépe v teple domova. Můžeme si nerušeně předčítat časopisy, noviny či knihu, utopovat si mozek u stodílných seriálů a u toho kynout při brambůrkách s česnekem. Ale také se můžeme zahřát při sportovních či jiných společenských akcích, kterých je právě v zimních měsících víc než dost, ať již ze zájmu, ze zvědavosti či prostě jen tak z lásky. Člověk se obohátí o nové zážitky, dojmy, zkušenosti a někdy i o trapasy.**

Cestou na jednu společenskou akci jsem byla pověřena k vyzvednutí lístků na hokejový zápas. Pokyn zněl jasně, vstupenky mi měl předat vysoký chlapec s nohou v sádře, o berlich, podrobnější specifikace jsem pouštěla jedním uchem ven, člověk s berlemi byla pro mne dostatečná informace. Ve spěchu jsem zastavila auto před Sazka arénou a vyběhla ven. Viděla jsem hlouček dětí v zajetí člověka s berlemi, zamířila jsem k němu hekticky a bez rozmyslu v obavě, že chce už lístky prodat někomu jinému a najisto jsem na něj spustila: „Vy tu čekáte na mě, že?“ Pán na mě nevěřičně zíral, řekl že by rád, ale že o tom neví, než se opodál ozvalo: „Ondrášku, řekni si taky panu Kollerovi o podpis.“ Bylo mi trapné, že jsem zapomněla, kde mi stojí auto, ale opravdu neznám každého fotbalistu ani podle jména, natož abych ho poznala. Druhý den sice Slávie vyhrála, ale já z toho nic neměla, protože jsem šla z lásky k partnerovi do kotle, kde nás neustále fotografoval jeden fanoušek,

který jak se nakonec vysvětlilo, spletl si mě s Kateřinou Stočesovou. Jeho smůla, namáhal se zbytečně. Nejsem hokejová fanynka, v kotli jsem si připadala jako nahý v trní, ale nebylo to nic proti tomu, když jsem přijala nabídku jednoho našeho kamaráda na koncert kapely Garáž na lodi. Můj partner se bavil pohledem na mé přípravy! Nevěděla jsem, zda si vzít růžové či červené šatičky, zda více či méně krátké, zda botičky na vysokém podpatku či nižším. Přestože mi několikrát říkal, že si nedovedu představit, jak taková akce vypadá a že by doporučoval džínny, neposlechla jsem a sladila oblečení do posledního detailu. Připadala jsem si tam jako exot! Asi jako kdybych přišla na předávání Oskarů v pyžamu. Všichni byli v černých barvách jako na pohřeb, tu a tam byl někdo vojensky tmavě zelený, a na nohách měly i jinak jistě hezké mladé dámy něco jako pohorky. Než jsem se stačila vzpamatovat, byla loď v pohybu. Netvrdím, že hráli špatně, ale decibely by mi stačily i ze břehu Vltavy za plného provozu. Neříkám, že nemám ráda pozornost, ale tohle bylo jiné. Bylo to dost podobné situaci, když jsem v novém kostýmku vloni vyrazila do práce v domnění, že je asi moc pěkný, když si mě v tramvaji i ženy tak hodně prohlížejí. Chtěla jsem se jít utopit, když jsem až v práci zjistila, že držím půl hodiny v ruce igelitovou tašku plnou odpadků, kterou jsem zapomněla vyhodit do popelnice před domem. Slupky od banánů byly opravdu krásným doplňkem tyrkysového kostýmu, ale v tu chvíli bych asi zasluhovala spíš svěrací kazajku. Z lásky člověk udělá hodně nejrůznějších hloupostí. Největší oběť jsem prokázala v létě, kdy jsem vysloveně přežila hudební festival rockových skupin v Českém Brodě. Pochopí jen ti, kteří tam opravdu byli. V bahenní lázni za vydatného deště jsem se snažila pochopit hloubku některých zpívaných textů, ale opravdu potěšena jsem mohla být jako češtinářka jen u skupiny Chinaski. Na oplátku se mnou zase můj partner chodí na muzikály, při jejichž vtíravě líbivých melodii trpí, a vůbec nechápe, jak mohou někoho dojímat. Z lásky se mnou chodí také na plesy a dokonce mi slíbil, že se naučí i latinskoamerické tance, při kterých jsem ve svém žilvu. Soužití lidí je o toleranci, svobodě a také o trpělivosti. Já jsem jí přislíbila při výuce složitých tanečních kreačí, on zase na tenisovém kurtě. Snažím se potvrdit teorii, že dobrý trenér naučí hrát téměř každého, ale bylo mi řečeno, že v každém oboru výjimka potvrzuje pravidlo, když se mi podařilo vlastní raketou si udělat monokl, který hrál všemi barvami ještě měsíc. Důležité je, aby se člověk s partnerem nenučil, a to u mne opravdu nehrozí. Jsem zvědavá, jaké trapasy nás na společných kolbištích ještě čekají...



