

DP KONTAKT

Trať na Barrandov při cvičení obstála
(04)

Aktivní preference na křižovatkách řízených SSZ
(08)

Správa objektů v novém
(15)

Opatření ke zlepšení podmínek provozu MHD
v centrální části Liberce
(16)

Nábozžek

2



Zkušenosti

Petr Malík, šéfredaktor

Vážení spolupracovníci,

je krátce před uzávěrkou květnového čísla, venku svítí sluníčko a já stejně jako všichni ostatní věřím, že jaro je definitivně tady. Pevně věřím, že na půl roku odložíme zimníky a budeme se moci oddávat letním radovánkám.



Foto © Pavel Fojtík

Uplynulý měsíc však tak idylický nebyl, jak by se mohlo zdát při pohledu z okna.

Praze opět hrozila velká voda. Po necelých čtyřech letech. Všichni, kdo jsme zažili srpnové dny roku 2002, jsme byli ve střehu. Loni v létě jsme si vyzkoušeli přípravu a stavbu protipovodňových zábran v rámci cvičení Voda 2005. Letos na přelomu března a dubna už jsme stavěli naostro. Všichni využili svých necelé čtyři roky starých zkušeností. A ukázalo se, že jsme se poučili. Přípravy na vyhlášení třetího stupně povodňové aktivity běžely jak dobře namazaný stroj.

Ve finále pomohlo počasí a především vltavská kaskáda. Před čtyřmi lety na její adresu padlo nejedno kritické slovo, nyní svou úlohu zvládla naprosto bravurně a ukázala, že má nejen pro Prahu velký význam. Nebýt jí, byly by záplavy na severu Čech ještě větší.

Jistá ostrážitost je však stále na místě, v době psaní tohoto článku je v Praze stále první stupeň povodňové aktivity, i když hladina Vltavy po velikonočním vzedmutí klesá.

Teď už ke květnovému číslu. Nejprve jedna špatná zpráva. Stejně jako v dubnovém čísle nenajdete na jedné z posledních stránek Společenskou kroniku, nejstarší rubriku podnikového měsíčníku. Nevím proč, ale vždy po pěti letech přijde na tuto rubriku slabší chvíle. Vždy několik měsíců trvá, než se podaří administrativní překážky překonat. Nyní už je jasné, že problémy jsou vyřešeny a vy se se Společenskou kronikou setkáte opět za měsíc, kdy se dozvíte jména oslavenců za druhé čtvrtletí letošního roku. Od července už bychom měli zajet do starých dobrých kolejí.

Květen je tradičně slavnostním obdobím pro pražské metro. Devátého si připomínáme zahájení provozu, letos už to bude dvaatřicet let, co doprava ovládla pražské podzemí. Koncem měsíce se o metru bude mluvit opět. Bude otevřena v pořadí už 54. stanice pražského metra, Depo Hostivař. Toto číslo vám nabídne, jaké změny v povrchové dopravě budou realizovány se zprovozněním této stanice.

Dozvíte se také, jak probíhal lednový víkend bez kontrolních bodů v tramvajové dopravě, kolik autobusů bude rekonstruováno v Hostivaři a také, že Dopravní podnik byl pozván jako čestný host na červnový pařížský Salon veřejné dopravy.

Věřím, že se nám i tentokrát podařilo sestavit inspirativní číslo, i když květen není pro čtení právě ideálním měsícem.

Ať je váš květen nejen inspirativní, ale i plný lásky.

Obsah

Aktuálně
(04)

Preference
(08)

Historie
(10)

Autobusy
(11)

Z podniku
(15)

Odjinud
(16)

Ptáte se
(24)

Seriál
(26)

Než vystoupíte...
(28)

Titulní strana: Lanovka na Petřín. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

Seznam 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 Chrástná, 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: Mgr. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 27. dubna 2006



Trať na Barrandov při cvičení obstála

Text: Daniela Tůmová

Foto: Daniela Tůmová a Petr Malík

Je krásný slunečný den, krátce po osmé hodině, když z tramvaje číslo 12 začíná stoupat dým. V kopci na trati Hlubočepy – Barrandov následuje rozsáhlá akce, která je naštěstí pro tentokrát jen cvičná.



Zařízení LUCAS, pomocí kterého se provádí nakolejení vozu, bylo použito na tramvaji typu T6 poprvé.

Vzhledem k ukončení zkušebního provozu na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov bylo nutné ověřit možnost evakuace cestujících bez využití přilehlých betonových chodníků. To znamená, že celá akce simulovala třeskutou zimu, kdy je právě na těchto chodnících sníh, a tudíž je neschůdný a jen stěží použitelný.

Tramvaj v plamenech

Je krátce po osmé hodině, když první vůz soupravy mezi stanicemi Hlubočepy – Geologická začíná hořet, do údolí se valí tmavý dým. Řidič tramvaje podává okamžité hlášení na centrální dispečink, snaží se co nejrychleji zmapovat danou situaci. Do deseti minut přijíždí hasičský záchranný sbor Dopravního podniku hl. m.

Prahy, který má během dvaceti minut kritickou situaci pod kontrolou a vynáší z vozu raněné cestující. Pro účely cvičení bylo vykázano jedno těžké, dvě středně těžké a čtyři lehká zranění. Většina osob je však mezitím v pořádku venku a čeká na pokyny záchranářů. Zranění jsou v 8.40 už v rukou odborné pomoci, případně odvážení do motolské a krčské nemocnice.

Hasiči v akci

Ověření způsobilosti trati bylo nasměrováno do období plánované výluky, kdy je zavedena náhradní autobusová doprava, není ohrožena plynulost provozu ani bezpečnost cestujících. Součástí akce byl i nácvik likvidace další konkrétní mimořádné události. Krátce po

zvolání požáru tramvaj číslo 12 vykolejuje. Nastupuje opět hasičský záchranný sbor Dopravního podniku, aby pomocí zařízení typu LUCAS provedl nakolejení vozu. Je to systém heverů a plošin, s kterým se dá pracovat na otevřeném kolejovém svršku. V případě vozu T6 je to premiéra, ještě nikdy nebyl pomocí tohoto zařízení nakolejován.

Podle slov šéfa jednotky hasičského záchranného sboru ing. Michala Brunnera byla jednotka hasičského záchranného sboru Dopravního podniku povolána na místo ze strany Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy jako posilová jednotka. „Naši členové se účastnili evakuace zraněných cestujících v tramvaji, na což bylo potřeba hodně sil, pomocí nosítek byli cestující sneseni po tramvajové estakádě do prostoru Hlubočepy, kde probíhalo naložení zraněných do vozidel záchranné služby. Akce se zúčastnila dvě družstva, to znamená řádově šestnáct lidí,“ dodává.

Atypická trať

Dopravní ředitel Petr Blažek říká, že se využilo neprovozního stavu tohoto atypického kolejového svršku na mostní konstrukci. „Přístup je zde opravdu velmi ztížený, kdyby se opravdu něco stalo, tak jakákoliv technika nemůže přijet až na místo činu, ale na horní nebo dolní stanici, podle toho, kam je to blíže. Platí to pro policii, záchranku i hasičské vozy, ale zrovna tak pro techniku. Když by tramvaj vykolejila kdekoli jinde, tak přijede jeřáb, zvedne ji a dá zpět na koleje. Sem prostě jeřáb přijet nemůže, a tak trvá celá akce podstatně déle a je mnohem složitější,“ říká dopravní ředitel.

Poprvé a na jedničku

Cvičení tohoto druhu a v tomto rozsahu se uskutečnilo poprvé, protože podobná trať v Praze není. Podle dosavadních vyhodnocení proběhla likvidace mimořádné



Hustý dým se valí do údolí.



Hasiči odnášejí zraněné cestující pomocí nosítek po tramvajové estakádě do nejbližší stanice Hlubočepy, odkud je záchranka převáží do nemocnice.



Hasičský záchraný sbor Dopravního podniku při cvičném vykolejování vozu.

Místa s nejčastějším výskytem dopravních nehod v roce 2005

Text: Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Foto: Dopravní úsek

Statistika dopravních nehod za rok 2005, která byla předmětem dubnového článku v DP-KONT@KTu, hovoří v číselných pojmech, ale stejně tak je důležité znát i místa, kde k nehodám dochází a v rámci možností pak uvažovat o opatřeních, která by mohla vést ke snížení nehodovosti.

Z logického úsudku vyplývá, že největší riziko dopravní nehody je v místech se silným provozem, kdy se o limitovaný

prostor pozemní komunikace musí „podělit“ naše vozidla s vozidly ostatními. To potvrzují i údaje za rok 2005:

V provozu tramvají došlo k nejvyššímu výskytu dopravních nehod v úseku Štěpánská – I. P. Pavlova (37, z toho 10 povalení chodců). Jde o silně dopravně i přepravně exponovaný úsek se dvěma kritickými místy:

- křižovatka Ječná – V Tůních a
- prostor tramvajových zastávek I. P. Pavlova.

Při jízdě tramvají Ječnou ul. směrem k I. P. Pavlova míjí řidič po většinu provozního dne souběžně jedoucí (nebo popojíždějí, respektive stojící) kolonu automobilů. Jízda zde nečiní větší problémy, neboť tramvajový pás je oddělen podélnými oddělovacími prahy a řidiči nemusí odhadovat průřezný profil na centimetry jako dřív. Na druhou stranu to však svádí k pocitu jistoty, a tím i k rychlejší jízdě. A právě tady hrozí nebezpečí při odbočování aut do ulice V Tůních. Pokud se najde takový řidič, který nerespektuje příjždějí tramvaj a (mnohdy i bez znamení o změně směru jízdy) začne odbočovat vlevo, je výsledek tohoto počínání téměř jistý.

Při jízdě opačným směrem pak zase hrozí kolize s chodci čekajícími těsně u okraje tramvajového pásu před přechodem na signál Volno – riziková jsou tu hned 2 místa: Štěpánská – Ječná, Karlovo náměstí – Ječná, ale chodec se může objevit prakticky kdekoli, i znenadání za stojícím autem v horní části Ječné ulice.

Značně nebezpečným místem je i prostor tramvajových zastávek I. P. Pavlova; bez nadsázky jde o místo snad s největší frekvencí cestujících i chodců, kteří při přecházení používají kolejové těleso prakticky po celé šířce i délce. Nebezpečné je zejména místo za křižovatkou s Legerovou ulicí, kde výhledu řidičů i chodců brání přístřešek metra, který také zmenšuje prostor vedle kolejí na minimum – a navíc mnozí řidiči tramvají ve snaze projít „oboje světla“



Dopravní ředitel Petr Blažek říká, že se využilo neprovozního stavu tohoto atypického kolejového svršku.

události velmi profesionálně a rychle. Pokud by se někdy v budoucnu stala podobná událost doopravdy, můžeme se spolehnout na odborníky. Ze strany cestujících je nutné pouze základní pravidlo platné prakticky ve všech havarijních případech. Snažit se zachovat klid a nepodléhnout panice.





Jeden z prvních kruhových objezdů na Vítězném náměstí.

naráz přijíždějí k zastávce poměrně velkou rychlostí.

Nedobrym zvykem řidičů tramvají je místo zastavení tramvaje před světelnou signalizací Legerova, kdy někteří z důvodu ulehčení výhledu na návěstidlo nechávají před tramvají zbytečně velký prostor a při souběhu 2 souprav (zvláště T6) zadní vůz druhé soupravy blokuje levý jízdní pruh magistrály Sokolská a způsobuje tam nebezpečnou situaci.

V provozu autobusů došlo k nejvyššímu výskytu dopravních nehod v prostoru Vítězného náměstí.

I zde jde o lokalitu velmi silně dopravně exponovanou, navíc umocněnou kruhovým objezdem s více jízdními pruhy a tedy možností nebezpečného přejíždění – a jistě jsme si všimli, že mnozí řidiči považují včasné znamení o změně směru jízdy, ať už při přejíždění z jízdního pruhu nebo vyjíždění z kruhového objezdu za zbytečný úkon. Architektonicky zajímavě řešený prostor z třicátých let minulého století (i když náměstí vystřídalo mnoho účelových názvů, pojem „Kulaťák“ neměl nikdy konkurenci) je však nyní denně zatěžován tisíci aut, které v jakémsi trvalém kolotoči krouží po jeho vnitřním obvodu. Navíc zde situaci komplikuje i tramvajové těleso (nikde jinde v Praze na kruhovém objezdu není), které u některých místa neznalých řidičů způsobuje dezorientaci co do přednosti v jízdě. Naši řidiči, kteří „kulaťák“ projíždějí mnohokrát denně, by mohli uvádět nesčetné množství případů, hraničících snad až s kuriozitou, kterých jsou svědky. Tato lokalita dále patří mezi místa, kde by asi vybudování světelné signalizace bylo silně kontraproduktivní a zřejmě by došlo k podstatnému snížení propustnosti (pokud ne přímo k zablokování celého kruhového objezdu) a tím k zahlcení příjezdových tras. Ani semaforů nejsou všemocné.

Jak tedy projíždět místy, která jsou neohodami přímo proslulá?

Mohli bychom samozřejmě mluvit o opatrnosti, snížené rychlosti, dodržování předpisů

– a bylo by to vše pravdivé. Ale rád bych použil termínu, který není tak častý: Jezdíme uvážlivě se samozřejmou schopností orientovat se i ve složitých situacích, jezdíme předvídavě s odhadem následného jednání těch druhých – v uvedených místech se nejedná o nemožnosti – a budme hlavně těmi profesionály, za které se často a rádi prohlašujeme. A profesionál toho slabšího „nesestřelí“, naopak vlastním uměním nahradí nejen jeho nezkušenost, ale i neúmyslné nebo úmyslné pochybení. Kdybychom se tímto řídili do všech důsledků, jistě by se i uvedená místa zklidnila a provoz, byť vysoce intenzivní, by byl i vysoce bezpečný. Udělejme pro to každý, co je v jeho možnostech.



Představenstvo projednalo

-red-

Členové představenstva na svém posledním zasedání kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Informace o postupu realizace akce „Dovbavení kamerového systému ve stanicích metra na trasách A, B, C.“ Členové představenstva byli seznámeni s harmonogramem realizace a s postupem prací. Celá akce bude dokončena v roce 2006. V roce 2007 bude probíhat ověřovací provoz.

Příprava odprodeje části akcií Pražské strojírny, a. s.

Na základě odsouhlaseného záměru odprodeje části akcií společnosti Pražská strojírna, a. s. byl představenstvu předložen harmonogram postupných kroků k naplnění uvedeného záměru.

Obchodně ekonomický ředitel ing. Pomazal seznámil členy představenstva s aktuálním vývojem cash flow Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



Zkušební jízda ve stanici Depo Hostivař

Text: -red-

Foto: Jakub Sklenář

Slavnostní zahájení provozu ve stanici metra Depo Hostivař se kvapem blíží, a tak finišují práce na jejím dokončení.

Významným mezníkem ve zprovoznování stanice byl pátek 24. března, kdy byla provedena první zkušební jízda elektrické soupravy do stanice Depo Hostivař. Souprava 81-71M zajela nejprve na 1. staniční kolej a poté také na druhou. Díky pohotovosti našeho čtenáře Jakuba Sklenáře můžete být i vy při tom, kdy do stanice Depo Hostivař přijel první vlak metra.



Stanice Depo Hostivař – pohled od vstupu pro cestující.



Souprava 81-71M na 2. koleji stanice Depo Hostivař.



Linka 163 bude od konce května na Skalce již minulostí. Foto © Petr Malík

Rezlerova (směr Sídliště Petrovice)	Wattova
Rezlerova (směr Nové Petrovice)	Poliklinika Petrovice
Sídliště Horní Měcholupy	Boloňská

Na linkách č. 138 a 224 bude zřízena zastávka Na Padesátém, linka č. 183 bude zastavovat též v zastávce Nad Jetelkou, linky č. 194 a 271 zastaví při odjezdu ze Skalky také v ulici Na padesátém a pro linky č. 381 a 387 bude zrušena zastávka Dolnoměcholupská a zřízena zastávka Na Návsi.

Otevření stanice metra Depo Hostivař umožní podstatně omezit autobusovou dopravu u stanice Skalka, což jistě potěší obyvatele této oblasti. Lidem přestupujícím na metro z autobusových linek ukončených u stanice Depo Hostivař se však cestování vzhledem k delším intervalům metra pravděpodobně nezrychlí. Z nové stanice tak budou mít prospěch především zaměstnanci firem v jejím nejbližším okolí.



Úklid stanic metra

Pavel Třeboňák, jednotka Provoz Metro

Od 1. června loňského roku zajišťují úklid stanic metra dodavatelským způsobem úklidové firmy vybrané na základě výsledků veřejné obchodní soutěže, kterou Dopravní podnik vyhlásil ve druhé polovině roku 2004. Případní zájemci o tuto zakázku museli splnit velmi přísně nastavené podmínky pro účast v soutěži. Výběr měl zajistit dodavatele s dostatečnými zkušenostmi v této oblasti, stabilizovaného na trhu.

Vítězem se stala společnost TEST, s r. o., která vlastními zaměstnanci zajišťuje úklid stanic metra na lince C metra. Jejími subdodavateli jsou SaJ, a. s. na lince A a CDV služby, s. r. o. na lince B. Naši partneři mají zaveden systém řízení jakosti podle ČSN EN ISO 9001:2000 a certifikovaný systém environmentálního managementu podle ČSN ISO 14001:2004. Jimi používané chemické prostředky pro úklid, při dodržení předepsaných technologických postupů, logicky splňují požadavky na ochranu zdraví obsluhy, ostatních osob a životního prostředí.

Po počáteční fázi, kdy se zaměstnanci jednotlivých firem vyrovnávali s novým prostředím, lze konstatovat, že kvalita úklidu odpovídá našemu očekávání.

V rámci transformace Dopravního podniku byl ve stejné době převeden úklid většiny přístupových cest ke stanicím metra navazujících na zastávky povrchové MHD od jednotky Provoz Metro k jednotce Dopravní cesta Tramvaje.



Do Depa Hostivař s cestujícími

Ing. Jan Přivora, dopravní úsek

V pátek 26. května 2006 bude na trati A otevřena nová stanice metra Depo Hostivař. Stanice se nachází v areálu stejnojmenného depa poblíž křižovatky Černokostecké a Sazečské ulice u tramvajové a autobusové zastávky Hutní základna.

Propustnost trati mezi stanicemi Skalka a Depo Hostivař neumožňuje prodloužit do této stanice všechny vlaky metra, v pracovní dny v ranní špičce, dopoledním sedle a v odpolední špičce proto pojedí v úseku Skalka – Depo Hostivař jen každý druhý vlak. Intervaly mezi vlaky zde budou v ranní špičce přibližně 5 minut, v dopoledním sedle 10 minut a v odpolední špičce přibližně 6 minut. V pracovní dny brzy ráno a večer a o sobotách a nedělích po celý den pojedou do stanice Depo Hostivař všechny vlaky.

Změny v návazné povrchové dopravě nastanou v neděli 28. května 2006, neboť na tento den připadá celostátní termín změn jízdních řádů. V tramvajové dopravě dojde pouze k přejmenování zastávky Hutní základna na Depo Hostivař, současně se podle požadavku společnosti provozující bývalé divadlo Solidarita mění název zastávky Zborov na Zborov – Strašnické divadlo.

Rozsáhlejší změny se dotknou městských i příměstských autobusových linek. V novém terminálu u stanice Depo Hostivař budou ukončeny všechny linky, které přijíždějí po Kutnohorské a Černokostecké ulici a nyní končí u stanice metra Skalka. Jedná se o linky č. 163, 228, 229, 264, 265, 266, 268, 329, 364, 381, 382, 383, 387 a 393. Do terminálu budou zajíždět též linky č. 208, 212 a 238. Autobusová zastávka Hutní základna se samozřejmě rovněž přejmenovává na Depo Hostivař. Aby byla alespoň částečně nahrazena přerušovaná přestupní vazba mezi linkami ukončenými u Depa Hostivař a linkami č. 145, 177 a 195 ve směru do Vysočan, bude zavedena nová linka č. 146 se zastávkami Depo Hostivař (v terminálu) – Depo Hostivař (v Černokostecké ulici) – Černokostecká – Limuzská – Sídliště Malešice – Malešické náměstí – Pod Táborem – Spojovací – Balkán – K Žižkovu – Nádraží Libeň – Českomoravská. Tato linka bude v provozu jen v pracovní dny ráno a odpoledne.

V autobusové dopravě dojde k 28. květnu i k dalším drobným změnám, které nesouvisí s otevřením stanice Depo Hostivař. Podle rozhodnutí odboru dopravy MHMP se změní názvy těchto zastávek:

PŮVODNÍ NÁZEV	NOVÝ NÁZEV
Dolnoměcholupská	U Střediska (pouze v Dolnoměcholupské ulici)
Chudenická	Toulcův dvůr
Košířské náměstí	Kavalírka
Poliklinika Petrovice	Veronské náměstí (jen směr Nové Petrovice)

Aktivní preference pro autobusovou a tramvajovou dopravu na křižovatkách řízených SSZ

oddělení Rozvoj a preference dopravy
dopravního úseku

V průběhu devadesátých let 20. století došlo v Praze k enormnímu nárůstu individuální automobilové dopravy. Přestože hlavní město Praha disponuje dobře vybudovanou sítí městské hromadné dopravy (dále MHD), kterou v současné době tvoří kapacitní síť metra (53 stanic na 54 km trati), doplněná systémem návazné povrchové dopravy – tramvajemi (26 denních a 9 nočních linek na 270 km trati) a autobusy (199 linek s celkovou délkou 2 100 km a dalšími příměstskými linkami řady 300 v okolí a na území Prahy), způsobila tato situace Praze značné problémy, které dodnes nejsme schopni vyřešit.



Komunikační IR maják umístěný na křižovatce 8.274 Čimická – Služská, který je určen pro kříž. 8.241 Kobyliské náměstí. V pozadí vpravo je řadič a komunikační jednotka.

Na jedné straně máme přetížené komunikace, které jsou na hraně propustnosti, a na druhé straně se neustále zvyšují požadavky na počet přepravených obyvatel Prahy a turistů. Přitom nelze dopustit, aby došlo k poklesu pravidelnosti MHD a prodlužování jízdních dob, jinak řečeno ke snížení její atraktivnosti a efektivnosti.

To lze zajistit jen tím, že se jeden druh dopravy bude preferovat, tedy upřednostňovat před druhým. A to, že to musí být městská hromadná doprava, bylo již deklarováno v dokumentu „Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy“, schváleného Zastupitelstvem hl. m. Prahy 11. ledna 1996 a dále odsouhlaseno usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy číslo 747 ze dne 25. června 1996.

Přestože prosazení preference MHD nebylo a doposud není lehkým úkolem, podařilo se od roku 1997 realizovat celou řadu preferenčních opatření. O nich jste byli nejednou informováni na stránkách DP-KONT@KTu, naposledy v letošním roce v čísle 3.

V tomto článku jsme poukázali i na skutečnost, že přestože doposud využívané prostředky pro preferenci MHD bezesporu přispěly a přispívají ke zvýšení bezpečnosti, plynulosti a efektivnosti dopravy, je dnes nutné jít dál a hledat další, účinnější formy. K nim patří přechod od pasivních druhů preference k aktivním formám, a s jednou z nich, s možností uplatňování aktivní preference při průjezdu prostředků MHD křižovatkami řízenými světelným signalizačním zařízením (SSZ), s dosavadními zkušenostmi a dalšími záměry při jejím uplatňování vás chceme seznámit.

Odpůrci preference MHD neustále dokola skloňují pouze jeden argument. Vozidla MHD, zejména tramvaje, si vynucují preferenci, někdy i absolutní, i v případech, kdy ji nepotřebují, kdy se jim podařilo projet předcházejícím úsekem rychleji, než předpokládá jízdní řád. Preference je tedy prý zbytečná, neboť zdržuje individuální automobilovou dopravu.

Proto se v roce 2002 začal zkoušet na dvou křižovatkách (5.525 Holečkova – Zapova a 4.421 Barrandovský most – rampa Braník) s 11 autobusy nový systém, který je založen na propojení SSZ s jízdními řády a podle předem stanovených podmínek umožňuje preferenci jen vozidlům, která ji skutečně potřebují. (Projekt EU – Trendsetter, o kterém jste byli také informováni). Průběžná měření prokázala funkčnost a spolehlivost systému, na základě těchto výsledků bylo v roce 2004 systémem vybaveno dalších 5 SSZ v ulici Čimická v Praze 8 (8.241 Kobyliské náměstí, 8.273 Čimická – K Pazderkám, 8.274 Čimická – Služská, 8.276 Čimická – Písečná, 8.978 Čimická – Libišská) a dalších 50 autobusů. V roce 2005 pak bylo pro preferenci vybaveno dalších 95 autobusů. Počátkem roku 2006 byly upraveny další 2 SSZ (0.368 Úvalská – V Rybníčkách, 9.298 Freyova – Ocelářská).

Na rozdíl od tramvajů, které se do systému řízení SSZ přihlašují pomocí kontaktů umístěných na trolejích, je systém aktivní preference založen na radiové komunikaci vozidla s řadičem SSZ. K lokalizaci vozidel před jednotlivými SSZ se používá inframaják umístěný v dostatečné vzdálenosti před křižovatkou, který předá vozidlu informace

o poloze bodu přihlášení a odhlášení.

Obvykle se připojuje na sloup veřejného osvětlení ve výšce 2,5 až 3 m nad vozovkou po levé nebo pravé straně ve směru jízdy a je nasměrován proti přijíždějícímu vozidlu. To se po ujetí stanovené vzdálenosti prostřednictvím radiového signálu přihlásí a následně odhlásí do SSZ. Systém je propojen s jízdními řády jednotlivých linek, které jsou k dispozici v palubním počítači. To umožňuje v závislosti na skutečné jízdě vozidla vyhodnotit jeho časovou polohu vůči jízdnímu řádu a ze zjištěné odchylky vyslat požadavek na odpovídající stupeň preference. Požadavek je vyslán ve 3 stupních, přičemž 1. stupeň preference nepožaduje (informace slouží jen k evidenci), při 2. a 3. stupni je preference požadována s tím, že při současném nároku vozidel je preferováno vozidlo s vyšším (tedy 3.) stupněm preference. Jednotlivé linky lze navíc zařadit do 3 skupin a pro každou skupinu lze definovat samostatně časové intervaly jednotlivých stupňů.

Není smyslem tohoto článku podrobně se zabývat a po stránce technické popisovat jednotlivé díly zařízení pro realizaci aktivní preference MHD. (Pokud by o to byl zájem, poskytneme tyto údaje v některém z dalších článků.) Stručný přehled a popis fungování tohoto systému jsme však uvedli proto, že se někdy setkáváme s názorem, že používaný systém je zastaralý a zda by nebylo vhodnější investovat do perspektivního systému GPS, když se s ním v blízké budoucnosti počítá pro dispečerské účely.

Poznámka: Global Positioning System (GPS) je soustava družic patřící Spojeným státům,

kteřá celosvětově poskytují 24 hodin denně vysoce přesné informace pro zjišťování polohy a navigaci. Děje se tak pomocí dvaceti čtyř družic NAVSTAR GPS, které se pohybují na oběžné dráze asi 20 000 km nad zemí a vysílají nepřetržitě údaje o přesném čase a o své poloze ve vesmíru. Přijímač GPS na zemi (nebo nad ní) sleduje tři až dvanáct družic a registruje vysílané informace. Z těchto údajů pak určí přesně svoji vlastní polohu a zároveň i to, jakým směrem a jakou rychlostí se přijímač pohybuje.

Jsme si vědomi toho, že systém GPS je perspektivní, a do budoucna počítáme i s jeho využitím. Doposud se však obecně uznává, že přesnost určení polohy pomocí tohoto systému je okolo 10 m, a to ještě za velmi příznivých podmínek. V podmínkách hustší zástavby a podobně se však pohybuje okolo 40 až 50 m. Nicméně ani tuto hodnotu nemůže nikdo prozatím stoprocentně zajistit. Teprve s pozdějším nasazením systému GALILEO jistě dojde ke zpřesnění – asi až dvojnásobnému. A zda pak bude tento systém vhodný a použitelný i v podmínkách města Prahy, ukáží další pokusy. (Už dnes se ukazuje, že v některých, zejména okrajových částech Prahy, je a bude tento systém perspektivní). S jeho plným uplatnění však lze počítat až někdy kolem roku 2012.

Na začátku letošního roku uplatnil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost prostřednictvím odboru fondů Evropské unie na MHMP žádost o příspěvek (spolufinancování) na projekt „Zavedení systému aktivní preference na vybraných SSZ pro autobusovou a tramvajovou dopravu“.

Cílem tohoto projektu je do května 2008 na takovýto způsob preference připravit dalších 55 SSZ na vytípaných křižovatkách a vybavit příslušným zařízením dalších 352 autobusů a zkušebně i 32 tramvajů. Postup je rozdělen do 4 etap a celkové náklady na jeho realizaci jsou 64 792 644 Kč.

V první etapě, která se uskuteční během června 2006, se pro aktivní preferenci vybaví 80 autobusů a upraví se dopravní řešení na těchto křižovatkách:

Č. KŘIŽ.	NÁZEV KŘIŽOVATKY	BUS
8.240	Horňátecká – Třeboradická	BUS
8.242	Klapkova – Střelnická	BUS
8.243	Střelnická – Zdibská	BUS
8.246a	Vysočanská – Levinská	BUS
8.246b	Vysočanská – Rochlická	BUS
8.278	Střelnická – Ďáblická	BUS
9.248	Vysočanská – Veltruská	BUS
9.249	Vysočanská – Jiřetinská	BUS
9.250	Vysočanská – Teplická	BUS

Ve druhé etapě – od července 2006 do dubna 2007 pak 110 autobusů a upraví se tyto křižovatky:

Č. KŘIŽ.	NÁZEV KŘIŽOVATKY	BUS
0.391	Švehlova – Pražská	BUS
8.238	Křížkova – Ke Štvanici	BUS
8.271	Čimická – Ústavní	BUS
8.275	Žernosecká	BUS
8.279	Ďáblická – Žernosecká	BUS
8.289	K Pazderkám – Dunajecká	BUS
8.294	Prosecká – Františka Kadlece	BUS
8.296	Prosecká – Libeňská spojka	BUS

9.212	Harfa	BUS
9.214	Sokolovská – Freyova	BUS
9.225	Vysočanské náměstí	BUS
9.227	Mladoboleslavská – Vrchlabská	BUS
9.252	Jandova – Ke Klíčovu	BUS
9.258	Prosecká – Čakovická	BUS
9.260	Mladoboleslavská – Hornopočernická	BUS
9.272	K Žižkovu	BUS
9.299	Čuprova – Na Žertvách	BUS
9.379	Českokobrodská – Pod Táborem	BUS

Ve třetí etapě – od května 2007 do prosince 2007 110 autobusů a k úpravě dojde na těchto křižovatkách:

Č. KŘIŽ.	NÁZEV KŘIŽOVATKY	BUS
0.622	Švehlova – Práčská	BUS
0.915	Pražská	BUS
8.245	Střelnická – Davidkova	BUS
9.218	Vysočanská – Prosecká	BUS
9.261	Náchodská – Jívanská	BUS
9.262	Náchodská – Ve Žlábku	BUS
9.265	Broumarská – Ciglerova	BUS
9.395	Českokobrodská – Rožmberská	BUS
9.396	Českokobrodská – Průmyslová	BUS
9.593	Chlumecká – Ocelkova Sever	BUS
9.605	Českokobrodská – Broumarská	BUS
9.607	Běchovice – P+R	BUS
9.608	Staroujezdská – Novosibírská	BUS
9.610	Českokobrodská – Národ. Hrdinů	BUS
9.611	Českokobrodská – Ml. Běchovic	BUS

V poslední 4. etapě od ledna do května 2008 se předpokládá úprava 52 autobusů a zkušebně i 32 tramvajů, k úpravě pak dojde na křižovatkách:

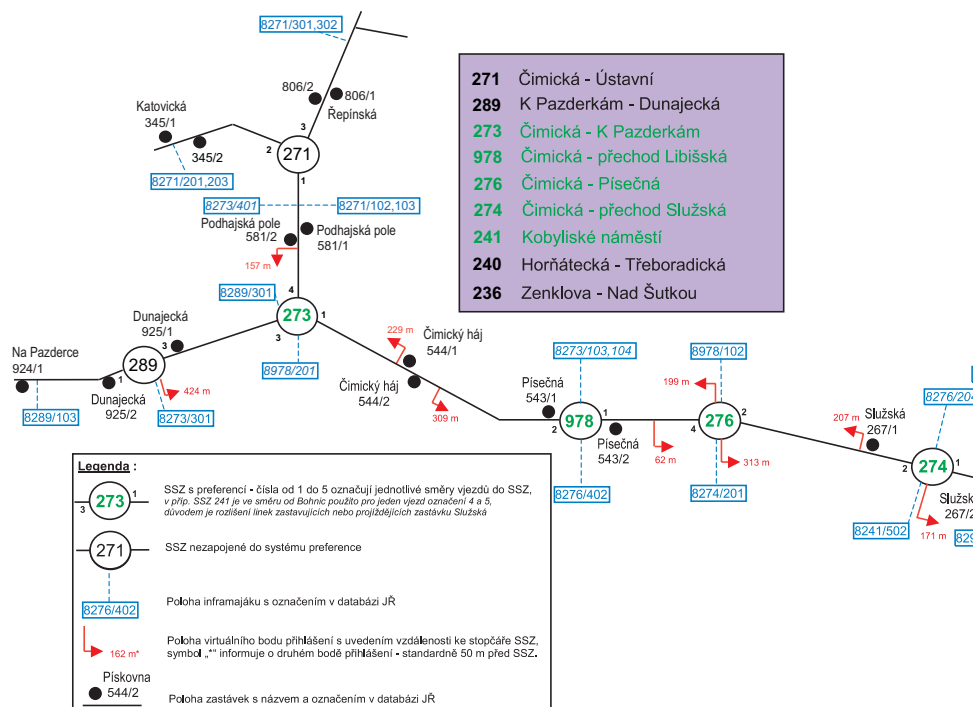
Č. KŘIŽ.	NÁZEV KŘIŽOVATKY	BUS
1.070	Dvořákovo nábř. – Klášterská	BUS
1.071	Čechův Most – Dvořák. nábř.	BUS
1.079	Nábřeží L. Svobody – Nové Mlýny	BUS
1.080	Nábřeží L. Svobody – Holbova	BUS
8.201	Křížkova – Ul. 1. pluku	BUS
8.202	Ul. 1. pluku – Nádraží ČSAD	BUS
8.270	Rohanské Nábřeží – Ke Štvanici	BUS
9.213	Poděbradská – Podkovářská	TRAM
9.217	Poděbradská – U Elektry	TRAM
9.221	Poděbradská – U Tesly	TRAM
9.223	Poděbradská – Kbelská	TRAM
9.228	Poděbradská – Hloubětinská	TRAM

Výběr těchto křižovatek není náhodný, neboť jednou z podmínek pro projekt bylo, že musí být realizován na území těchto 24 městských částí hl. m. Prahy:

- Praha 1
- Praha 8; Praha-Březiněves; Praha-Ďáblice; Praha-Dolní Chabry
- Praha 9
- Praha 12; Praha-Libuš
- Praha 14; Praha-Dolní Počernice
- Praha 15; Praha-Dolní Měcholupy; Praha-Dubeč; Praha-Petrovice; Praha-Štěrboholy
- Praha 19; Praha-Čakovice; Praha-Satalice; Praha-Vinoř
- Praha 20
- Praha 21; Praha-Běchovice; Praha-Klánský; Praha-Koloděje

Závěrem lze konstatovat, že aktivní preference na křižovatkách řízených SSZ, která měla původně pouze experimentální charakter, položila základ pro široký rozvoj této technologie a postupně se stává dominantní kategorií preference pro prostředky MHD v celoměstském měřítku. Obecně pak lze konstatovat následující nesporné skutečnosti:

- Uplatňováním preferenčních opatření v denní provozní praxi je dosahováno významných časových a materiálních úspor.
- Preference přispívá k pravidelnosti a plynulosti povrchové MHD a zpomaluje proces odlivu cestujících do sféry IAD, což je v souladu se zásadami dopravní politiky hl. m. Prahy.
- Uplatňování preferenčních opatření je třeba chápat jako trvalý proces, jako součást dlouhodobé strategie Dopravního podniku a jako jednu z priorit dopravní koncepce hl. m. Prahy.



Čtyřicátiny největší pražské autobusové garáže

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Foto: Jaroslav Kovář a Archiv DP

Zdá se, že to není vlastně ani tak dávno, co jsme si připomínali na stránkách DP-KONT@KTu 30. výročí autobusové garáže Kačerov. Jenže to byl první ročník našeho časopisu. V roce 2001 jsme zavzpomínali 35. výročí. A najednou musíme napsat, že od chvíle, kdy z Kačerova vyjely první autobusy, už uplynulo celých 40 let...

Ano, kačerovská garáž zahájila provoz 28. května 1966. A dokončena byla právě v čas, aby ulevila zcela nevyhovujícímu



Garáž Kačerov v květnu 1966 čeká na zahájení provozu. Tehdy stála doslova v polích.

technickému zázemí městských autobusů. Původní představy o tom, že po zprovoznění garáže Kačerov bude možné zrušit garáž Pankrác, ale zůstaly jen na papíře a přes 15 let obě provozovny, nacházející se vlastně nedaleko od sebe, ještě společně vypravovaly autobusy. Teprve dokončení garáže v Řepích umožnilo zrušit

garáže v přetížené pankrácké tramvajové vozovně.

První návrhy kačerovské garáže se objevily už v první polovině 50. let minulého století, ale jak tehdy bylo obvyklé, od projektu



Lidé se ze staveniště garáže od rozdělané práce doslova vypařili. Tři roky tu byl naprostý klid.



Garáž se dávala do užívání, ale jak je patrné z fotografie, k doděláním tu bylo opravdu mnoho. Hala se tehdy objížděla po provizorní vozovce.

k uvedení do provozu byla velmi dlouhá a svízelná cesta. Teprve v říjnu 1959 byla stavba zahájena, ale ani to ještě

neznamenal výhru, protože v roce 1961 byl národní podnik Konstruktiva, který práce prováděl, odvolán k jiným naléhavým úkolům. Staveniště začalo zarůstat trávou,

křovím i břízami. Teprve po tříleté přestávce, když byla situace v údržbě autobusů velmi kritická, se práce opět rozběhly naplno. Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

Na fotografiích ze stavby můžeme spatřit razítko s textem: STAVBA jmenovitě schvalovaná vládou PŘEDNOSTNĚ ZABEZPEČOVANÁ A VLÁDOU SLEDOVANÁ. I tak onoho slavného květnového dne před 40 lety nebylo dokončeno zcela všechno. To ostatně dokládají i dobové fotografie. Některé vozovky měly provizorní charakter (ostatně i jediná možná příjezdová komunikace od Spořilova měla oficiálně jen provizorní charakter, protože se měla stavět dálnice), nebyly hotovy ani všechny objekty (například umývárna vozidel). A tak není divu, že tu zpočátku bylo jen 67 autobusů, ačkoliv hala měla projektovanou deponovací kapacitu 110 vozů. Časem se však z kačerovské garáže stala největší autobusová garáž v Praze. Vlastní hala se dnes používá k údržbě a opravám,

„Odevzdáním autobusových garáží Kačerov do provozu – plníme závazek k XIII. sjezdu KSČ,“ hlásal transparent na hale garáže, když na konci května do areálu najížděly první autobusy.



Možná předchozí řádky vyzněly poněkud ironicky, ve skutečnosti i částečný provoz nového areálu na Kačerově významným způsobem ulevil ostatním garážím.



Pražské městské autobusy 28. května 1966 dostaly po dlouhých 34 letech konečně nové a moderní technické zázemí. Účastníci slavnostního zahájení provozu měli oprávněnou radost.

zatímco vozy parkují na několika velkých odstavných plochách, které byly postupně uváděny do provozu.

Podíváme-li se na inventární stav autobusů na počátku letošního jubilejního roku, zjistíme, že do kačerovské garáže příslušelo 281 autobusů (ke 31. březnu loňského roku to ale bylo dokonce 306 vozů!). Každý pracovní den vyjždělo z Kačerova do ulic v ranní špičce 218 autobusů, odpoledne 201, z toho 49 bylo nízkopodlažních standardní délky a 9 kloubových nízkopodlažních.

Protože jsme o garáži Kačerov již několikrát psali a historii kačerovské garáže se věnuje také nejnovější publikace Dopravního podniku, Garáž Kačerov 1966 – 2006, která vychází koncem tohoto měsíce, připomeneme si zahájení provozu garáže několika dobovými fotografiemi.



Oprava autobusu v Hostivaři.

Prodloužení životnosti a modernizace autobusů Karosa v roce 2006

Text: Jaroslav Budil, vedoucí ÚD BUS

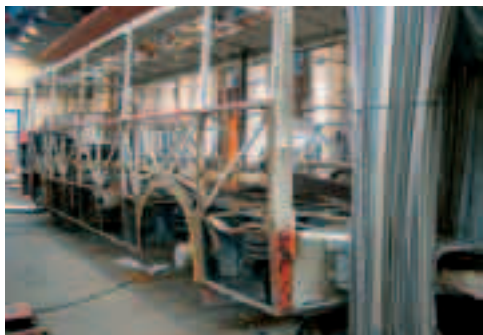
Foto: Správa vozidel Autobusy

Vzhledem k vývoji plánu investic pro rok 2005 a 2006 pokračuje v letošním roce provozovna Jednotky SvA – Ústřední dílny BUS Hostivař v rekonstrukcích kloubových autobusů tak jako v roce minulém.

Rekonstrukce spočívá především v opravě podvozkového rámu, včetně zesílení nad převodovkou, dále v opravě motoru, převodovky, přední a zadní nápravy podle diagnostického nálezu včetně brzd. Dále vzduchových přístrojů, řízení dle diagnostiky, elektroinstalace a palubních přístrojů.

Po zkušenostech z roku 2005 přistupujeme od letošního 2. čtvrtletí k výměnám bočních panelů karoserie předního i motorového vozu a podlahám točny. Po oplechování pozinkovaným plechem, které je prováděno lepením, je vozidlo nově olakováno a dovybaveno pro cestující přehlednějšími novými diodovými infopanely BUSE, pro naše řidiče klimatizací L COOL a chladničkou IDEAL B. Součástí opravy je i kompletní přečalounění sedaček cestujících, nová podlaha a protiskluzová kvalitní krytina ALTRO. Snaha o snížení případných provozních závad nás vedla k tomu, že vozidlo vybavujeme novým kompresorem, novým rozvodem vzduchu k vysoušeči. Veškeré pryžové spoje jsou vyměněny za silikonové a nový je i chladič vody a výměník topné skříně. Opravu se snažíme provádět s minimálními náklady s tím, že prodloužení životnosti těchto 10letých vozů předpokládáme na 3 až 4 roky. Náklady na opravu (bez výměny infopanelů BUSE) činí pro ilustraci přibližně 22 % ceny nového vozu v **roce 1996**. Nebezpečím pro tento typ opravy je možnost únavových lomů, především rámu

motorové části vozu. Vozy mají totiž již najeto více než 500 tisíc km. Snaze o kvalitu tohoto typu opravy odpovídá 11 mezioperačních kontrol, závěrečná STK a předání vozidla provozovně přes oddělení Technické kontroly jednotky SvA. Pro letošní rok je počítáno s provedením 15 modernizací kloubové typové řady B 741.1922 a 2 vozů určených k přepravě imobilních cestujících B 732.20. U posledně jmenovaných vozů spolupracujeme s ÚAMK Industry a. s. (dříve Benešovské strojírny), kde bude provedena repase zvedací plošiny. Jedná se o vozy z roku výroby 1988,



kteří prošly již jednou generální opravou s výměnou podvozkového rámu. Jejich kilometrický proběh se blíží milionu kilometrů, a tak je pochopitelné, že u nich provedeme i výměnu celé střechy.

Celkové náklady na modernizace v roce 2006 se blíží k 30 milionům Kč.



Vyhodnocení zimního období

Ing. Karel Holejšovský, jednotka Provoz Autobusy

Foto: Petr Janáč

Zima byla určitě jedním z nejfrekventovanějších slov prvních měsíců tohoto roku. Pojďme se tedy ještě tak trochu s odstupem času podívat, jaká byla nedávno skončená zimní sezóna z pohledu městské autobusové dopravy (MAD).

Rozsáhlá zimní opatření byla i pro potřeby MAD v uplynulém období zabezpečována ve smyslu Směrnice GŘ 22/2005 „Organizace zimní služby v DP“. Přípravená opatření byla zaměřena v plném rozsahu na období 15. listopadu 2005 až 31. března 2006 s tím, že určitá pohotovost byla zajištěna i na tzv. přechodové období tak, aby byla využitelná v době zhoršené meteorologické situace.

Zimní opatření v MAD byla zabezpečována přes dispečink jednotky Provoz Autobusy (JPA), v úzké spolupráci s útvarem Řízení provozu DP jak ve směru podávání infor-



mací a pokynů provozu (předpovědi vývoje počasí, vyhlásování topení v autobusech a podobně), tak i v oblasti zabezpečování požadavků provozu (zabezpečení sjízdnosti komunikací, řešení závad autobusů). Působnosti útvarů Dopravního podniku byly pro dané zimní období poměrně významně upraveny, a to ve vazbě na pokračující restrukturalizaci podniku. Jednotka Správa vozidel Autobusy (JSVA) zabezpečovala připravenost vozového parku na náročnější podmínky provozu, jednotka Dopravní cesta Tramvaje zabezpečovala úklid vybraných zastávek (vybavených přístřeškem DP) a úklid vymezených prostorů v autobusových obratištích, jednotka Správa nemovitého majetku (JSNM) zabezpečovala své úkoly zejména v areálech jednotlivých „garáží“.

Zimní údržbu vozovek na území hl. m. Prahy zabezpečovala Technická správa komunikací (TSK) na základě předem připravených programů a v operativní součinnosti s dispečinku DP. Zimní údržba vozovek byla realizována ve 3 stupních dle pořadí důležitosti, v 1. pořadí jsou mj. zahrnuty všechny trasy MAD, včetně dopravního napojení jednotlivých „garáží“. Pro operativní údržbové zásahy byl pro DP vyčleněn 1 sypač s čelním odmetacím válcem, s kterým byly operativně odstranovány lokální nesjízdnosti. Pokud se týká chodníků vedených podél vozovek, na nichž jsou v podstatném rozsahu umístěny i zastávky MAD, jejich schůdnost v podstatném rozsahu zabezpečovali, na základě příslušné zákonné normy, vlastníci přilehlých objektů a nemovitostí.

Zimní údržbu vozovek a silnic mimo území hl. m. Prahy zabezpečovaly Oblastní správy silnic (OSS) a příslušné obce.

Pokud se týká konkrétního zhodnocení uplynulého zimního období je třeba říci, že bylo z hlediska zabezpečování MAD poměrně náročné. Z celkových 136 dnů sledovaného zimního období byla MAD, vlivem omezení sjízdnosti komunikací, lokálně i plošně dlouhodoběji narušena (nad 90 minut) v celkem 17 dnech. Částečně ve větším rozsahu se toto narušení týkalo příměstských linek mimo území hl. m. Prahy. Souhrnné narušení MAD, včetně lokálních i krátkodobých případů, bylo zaznamenáno v celkem 20 dnech (tj. přibližně 15 % období). V obdobích se značně sníženými teplotami byla do autobusů čerpána arktická nafta, za toto zimní období se jí spotřebovalo celkem přibližně 540 tisíc litrů.



Víkend bez kontrolních bodů

Text: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Foto: Petr Malík

Určení optimálních jízdních dob je proces, který nikdy není a ani nemůže být úplně ukončen. Město je živý organismus a stále se vyvíjí. Tam, kde vždycky stačily dvě minuty, jsou najednou zapotřebí minuty tři a jinde, například díky preferenci, najednou čas přebývá. Leckteré hypotézy pomůže potvrdit nebo vyvrátit i den bez kontrolních bodů.

Den bez kontrolních bodů je často nesprávně nazýván jako den bez jízdních řádů. To je však nepřesné, protože jízdní řády samozřejmě zpracovány jsou a řidiči je mají k dispozici. Oproti standardnímu stavu však řidiči mají k dispozici čas odjezdů a příjezdů z konečných zastávek. Časy nácestných zastávek, s výjimkou garantovaných přestupů (Hradčanská), byly vypuštěny.

Akce byla tentokrát zaměřena na víkendový provoz a proběhla 28. a 29. ledna 2006. Bylo potřeba připravit a vytisknout jízdní řády bez kontrolních bodů, připravit zvláštní kódy pro hlásiče Apex, jelikož bylo nutné vypustit obvyklé hlášení „Pozor, příští zastávka kontrolní bod“.

Shromážděná data podrobně vyhodnotil pan Jiří Sedláček z oddělení Řídicí systémy (JPT). Celkově lze říci, že provoz v sobotu 28. ledna 2006 byl časově náročnější než v neděli 29. ledna 2006. Celková jízdní doba je obvykle vyhovující, nedostatek času je zjevně na linkách 6, 16 (nebyl však sledován úsek Palackého náměstí – Nádraží Braník) a částečně 23. Naopak nejvýraznější časové „přebytky“ jsou na linkách 3, 15 a 18, avšak pouze v jednom směru. Daleko významnější je tabulka, kde je srovnání soboty 28. ledna 2006 s ostatními lednovými sobotami a analogicky jsou porovnány neděle. Z tabulky se dá dobře poznat nesprávně určená jízdní doba mezi jednotlivými kontrolními body. Přerozdělení jízdních dob v rámci linky by bylo vhodné na celé řadě linek, jmenovitě na linkách 1, 5, 8, 14, 15, 18, 24 a 26. Dále byla vyhodnocena pravidelnost provozu (dle Standardů kvality Dopravního podniku) po jednotlivých linkách a vozovkách.

Ze sobotních údajů můžeme vyčíst, že nejpřesněji jezdili řidiči vozovny Kobylisy na lince 25 (79,4 %), protipólem byli řidiči vozovny Pankrác na lince 14 (42,5 %). Důvodem je značné množství předjetých vlaků, konkrétně 54,3 %. Ještě více však byli nadjeti řidiči vozovny Motol na lince 4 (55,1 %), tato skupina byla také nejméně zpožděná, pouze 0,4 % měření. Nejvíce zpoždění byli řidiči linky 16 z vozovny Žižkov (40,7 %).



V neděli 29. ledna 2006 nejpřesněji jezdili řidiči vozovny Žižkov na lince 16 (90,9 %), těsně následování řidiči vozovny Hloubětín na lince 21 (90,8 %). Nejméně přesní byli řidiči vozovny Vokovice na lince 18 (36,5 %), důvodem je značné množství předjetých vlaků, konkrétně 63,5 %, protože zpožděn nebyl nikdo. Jen o něco méně byli nadjeti řidiči vozovny Pankrác na lince 14 (60,8 %). Nejvíce zpoždění byli řidiči linky 11 z vozovny Žižkov (19,6 %). Celková pravidelnost byla po vozovných v sobotu 28. ledna 2006 od nejhorších Kobylis (57,3 %) po nejlepší Strašnice (62,1 %). Oproti sobotě 21. ledna 2006 se jedná o zhoršení okolo 20 %. V neděli 29. ledna 2006 se pravidelnost pohybovala od nejhorší vozovny Vokovice (54,9 %) po nejlepší Strašnice (63,3 %). V běžnou neděli, konkrétně 22. ledna 2006, byly výsledky lepší přibližně o 25 %.

Rychlostní závody

Politováníhodným zjištěním je však přístup některých řidičů, kteří pojali den bez kontrolních bodů jako rychlostní závody. Těžko nějak jinak hodnotit nedělní poslední jízdu jedné „čtrnáctky“ vozovny Kobylisy, jejíž „pilot“ dokázal projet trasu o více než 13 minut rychleji. Záznamy z úseku Geologická – Hlubočepy ukazují, že muselo při jízdě dojít k výraznému porušení maximálních povolených rychlostních limitů. I v případě maximálních nadjetí se ukazuje, že v neděli byl provoz volnější. V sobotu je zaregistrováno 59 nadjetí (způsobené 11 řidiči) nad 5 minut, maximem je hodnota nadjetí o 7,35 minuty. V neděli registrujeme u 24 řidičů 120 případů nadjetí nad 5 minut, maximem (kromě zmíněné extrémní hodnoty 13 minut) je nadjetí 8,15 minuty. Tito „závodníci“ výsledky měření poměrně dost znehodnotili a bude je potřeba ve vyhodnocení eliminovat.

Sesbíráním dat skončila úloha jednotky Provoz Tramvaje. Řídicí systém DORIS

nabízí obrovské množství dat, se kterými je třeba systematicky pracovat. Lze se oprávněně domnívat, že odbor 100150 (Jízdní řády) převede poznatky ze dne bez kontrolních bodů do praxe. Jednoduché to jistě nebude, ale výsledkem určitě bude vyšší kvalita služby, kterou bude moci jednotka Provoz Tramvaje nabídnout našim zákazníkům.



Řidič tramvaje mistrem republiky v tvůrčím psaní

Text a foto: Daniela Tůmová

V Dopravním podniku je mnoho zaměstnanců, kteří se prosadili i v jiném oboru, než je jejich profese. Jedním z nich je řidič tramvaje z Hloubětína Pavel Němeček. Stal se mistrem republiky v tvůrčím psaní a od Společnosti amatérských spisovatelů převzal v únoru letošního roku krásné ocenění.

DP-K Je to velmi zvláštní spojení, řidič tramvaje spisovatelem...

Já píši od malička, mám k literatuře velmi úzký vztah. Cítím se tedy spíše spisovatelem, který se dostal k tramvajím, nikoliv naopak. Můj otec je také tramvaják, takže v tomto směru jsem šel v jeho šlépějích, taková rodinná profese. Vždy jsem měl touhu něco vydat, ale když přijdete do vydavatelství, většinou na člověka koukají s nedůvěrou. Když nemáte jméno nebo známosti, prosazujete se jen velmi těžko.

DP-K Jak se tedy stalo, že jste se stal mistrem republiky?

Úplně náhodou, vlastně přes noc. Na internetu jsou stránky, na kterých můžete ukázat své schopnosti v této oblasti a lidé se k tomu vyjadřují. Je to opravdu objek-

tivní, protože se dozvíte z různých stran pravdu o svých dílech. Nehodnotí to žádná odborná kritika, ale široká veřejnost. Pokyn zněl jasně, napsat povídku o rozsahu deseti stran na téma Štěstí v neštěstí. V den uzávěrky ráno jsem měl hotové dílo, o kterém jsem si myslel, že by mohlo uspět. Za týden mi zavolali, že jsem vyhrál.

DP-K To je obrovský úspěch. Plánujete něco dalšího?

S mým kolegou, také tramvajákem, jsme dopsalí druhou divadelní hru a hodláme uspět i na tomto poli. On je režisérem a premiéra má být co nevidět v divadle Reduta. Mezi řidiči je vůbec spoustu zajímavých lidí, jeden z mých kolegů je malíř, který vystavuje pravidelně svá díla. Já osobně bych chtěl vydávat své povídky, mým snem je psát knihy, které budou lidé kupovat.

DP-K Co vás baví v literatuře nejvíce?

Jednoznačně horory. Povídka, s kterou jsem vyhrál, je vlastně z úplně jiného soudku, ale alespoň jsem se díky ní zviditelnil. Důležité je v této branži prosadit se, a to jakýmkoliv žánrem. Považuji internet za úžasnou věc, která skýtá obrovské možnosti. Představte si, že knihu v nákladu šedesáti tisíc výtisků jen tak neprodáte, a na internetu své fanoušky prokazatelně máte, aniž byste vynaložila nějaké finanční prostředky, které se vám nevrátí. Je to příjemné a hlavně radostné, že vaše činnost má smysl, že někoho zajímá a že si ji spousta lidí přečte.

DP-K Jaké bylo kromě obrovské radosti ocenění?

Dostal jsem diplom za první místo v soutěži společenských a amatérských spisovatelů, krásnou medaili a věcný dárek, ale největším oceněním jsou pro mě otevřené dveře do světa psaní. Na webových stránkách, na kterých jsem se zúčastnil soutěže, jsem již považován za redaktora, vystoupil jsem z anonymity, a to je pro mě nejdůležitější.



DP-K Máte nějaký vzor?

Moje povídky jsou absolutní fikce, jsou sto procentně vymyšlené, a přesto se mohou stát každému z nás. Je úplně jedno, jestli mě námět na ně napadne ve sprše nebo když řídím trojku nebo devatenáctku.

Většinou mě podnítl nějaký impuls, v tom je stejné amatérské a profesionální psaní. Mým vzorem je například Steven King, Graham Green nebo Jack London. Lidé znají Londona hlavně jako pisatele dobrodružných příběhů, ale je to jeden z mála spisovatelů, který dokázal za svůj život napsat všechny žánry, v tom ho velice obdivuji. Z našich je to například Ladislav Fuchs a jeho Spalovač mrtvol.

Obecně musím říct, že mám rád příběhy ze života, které nekončí vždy happyendem. Bohužel v kinech a televizi běží většinou filmy pro amerického diváka, který potřebuje jednoduchý a jasný závěr, kde si všichni padnou do náruče. A o tom bohužel ten svět není.



O trakčním napájení Plzeňské třídy po dvou letech

Text: Miroslav Rokyta, energetický dispečink tramvají, jPT

Foto: Petr Havlík

V březnu roku 2004 jsem se zmínil v DP-KONT@Ktu o tehdejší neutěšené situaci v trakčním napájení Plzeňské třídy. Nyní po dvou letech, kdy byla ukončena jedna z nejkomplicovanějších rekonstrukcí energetických staveb, hodnotím tuto akci jako vysoce přínosnou pro stabilitu energetického systému tramvají.

Tato stavba, která se musela z technických a finančních důvodů etapizovat na 3 části, přinesla provozu tramvají plnohodnotnou stabilní měřírnu o dvou soustrojích 2 x 1 650 kVA, kvalitní rozvaděč + 660 V DC o 6 napáječových vypínačích, – 660 V DC o dvou polích, nový rozvaděč 22 kV SIEMENS, včetně rozvaděče vlastní spotřeby 400 V AC. Celkový objem investovaných prostředků za 3 etapy činí 48 milionů Kč, které byly účelně vynaloženy nejen na novou výzbroj celé měřírny, ale i na nový + i – kabelový rozvod včetně dálkového ovládání trakčních odpojovačů. Měřírna Hřebenka má východním směrem spojení na měřírnu Smíchov, západním směrem na měřírnu Košíře. Celé napájení rekonstruovaného kabelového rozvodu na Plzeňské bylo rozděleno na tři základní úseky (úseky č. 202, 203, 204) a dva spojovací (úseky 115, 205), přičemž je dodržena zásada jeden úsek – jedna zastávka oběma směry. Tím je dosaženo energetické propustnosti mezi vlaky 120 sekund v rozsahu Anděl



Zkoušky dálkového ovládání z energetického dispečinku tramvají v Centrálním dispečinku.

– Řepy. Měřírna byla 6. dubna 2006 komplexně přezkoušena včetně dálkového ovládání z energetického dispečinku tramvají, byla včleněna do řídicího systému a bude na ní zrušena služba.

Všem účastníkům této stavby patří uznání za dobře vykonanou práci, protože tato stavba byla dokončena ve stanoveném finančním limitu a časovém harmonogramu dle projektu organizace výstavby. Za provoz tramvají dovoluji mi poděkovat projektantům, Ing. Kočimu – IPM, ing. Kvítkovi a Spilkovi – BREMA. Dále patří uznání našim specialistům z odboru Stavby ing. Bažantovi, F. Doležalovi za dodržení harmonogramu výstavby a koordinaci a pracovníkům z IDS, paní Jaklové a panu Němcovi za financování. Všem dodavatelům počínaje firmou ELEKTRIZACE Praha, BREMA, VOLTCOM, ELEKTROLINE, SUPERVISORY SYSTEMS a APEL patří rovněž naše poděkování za kvalitu odevzdaného díla.

Nemalý podíl na zdárném průběhu této

stavby mají naši kolegové z jednotky Dopravní cesta Tramvaje, provozu měřírny jmenovitě pánové Kozák, Kloubeček a Bůva, z provozu kabelové sítě pánové Šmejkalovi, Hrubému a Podroužkovi, kteří ve spolupráci s námi často řešili všechny krizové stavy nad rámec svých pracovních povinností. Zlatým hřebíčkem této stavby bylo její připojení do řídicího systému energetického dispečinku tramvají, kde patří ocenění kolegům z technologického dispečinku tramvají zejména ing. Anděrovi, Burešovi, Šáchovi a Slaninovi ml. za přesnou a kvalitní práci. Co říci závěrem. Chci vyjádřit naději, že poslední kritické místo v napájení našich tramvají v oblasti I. Pavlova – Tylov nám. – Nám. Míru – Bělehradská bude obdobně posouzeno naší investiční posuzovací komisí a tato stavba, která zahrnuje pouze dostavbu kabelové sítě, bude finančně i technicky zvládnuta stejně dobře a v co nejkratší době jako akce Hřebenka.



Rozvaděč napáječích kabelů SM Hřebenka.

Správa objektů v novém

Ing. Milan Lacina,
jednotka Správa nemovitého majetku

K 1. červenci loňského roku byla v souladu s probíhajícím procesem transformace ustavena jednotka Správa nemovitého majetku, jejíž součástí je i odbor Technické správy objektů.

Uvedený odbor je vnitřně členěn do pěti oddělení:

- oddělení objektů dep,
- oddělení objektů vozoven,
- oddělení objektů garáží,
- oddělení ostatních objektů,
- oddělení životního prostředí.

Poslání a činnost prvních čtyř oddělení je prakticky totožná – jedná se o zajištění provozní správy objektů (areálů), zajištění velkých oprav na těchto objektech a o koordinaci provozní správy a investic. Správa objektů, konkrétně se jedná o správu tří dep, sedmi vozoven, OZT, areálu muzea DP, areálu TV, objektu lanové dráhy Petřín, pěti garáží, garáže Dejvice, budovy Sokolovská, CD, areálu Švábky, bytového fondu, celé řady pozemků na území hl. m. Prahy a dalších méně významných objektů ve



Foto © Petr Malík

vlastnictví Dopravního podniku, je zajišťována prostřednictvím správců a techniků areálů, fyzický výkon správy pak vlastními pracovníky nebo externími firmami. Každé oddělení disponuje vlastními stavebními techniky, kteří vytvářejí odbornou podporu uvedeným provozním pracovníkům (správcům a technikům areálů), dále přímo dozorují a odpovídají za realizaci velkých oprav a zajišťují koordinaci s investiční výstavbou na areálech.

Oddělení životního prostředí má celopodnikovou působnost, jinými slovy zastřešuje problematiku životního prostředí nejen ve



Foto © Pavel Fojtík

spravovaných areálech jednotkou SNM, ale i na majetku ostatních jednotek, například Provozu Metro, Dopravní cesty Metro, Dopravní cesty Tramvaje. Oddělení se vnitřně člení na tři sekce – odpady, ochrana ovzduší a ochrana vod. Vzhledem ke skutečnosti, že toto oddělení se představilo v DP-KONT@KTu č. 3, bude další pozornost věnována problematice technické správy objektů.

Prvním a základním krokem pro vytvoření procesů jednotné správy bylo kromě nastavení organizačního schématu a popsání činností zahájení procesu fyzických přejímek areálů. Tento proces byl zahájen 14. července 2005 s tím, že před tímto termínem byla zkušebně převzata garáž Dejvice. Fyzické přejímky byly ukončeny 16. listopadu 2005.

Druhým neméně důležitým krokem byla postupná realizace softwarové podpory – nákup modulu SAP REM a realizace stavebního Help desku. Modul SAP REM je z hlediska technické správy naplněn základními daty. Stavební Help desk je od 2. ledna 2006 v rutinním provozu a to, že slouží jako základní komunikátor mezi správou objektů a „zbytkem světa“, dokládá statistika k 13. dubnu 2006 – celkem 1 576 žádostí, ze kterých bylo již uzavřeno 1 313 a vyřešeno (zatím neuzavřeno) je dalších 54 žádostí.

Třetím základním kamenem sjednocení procesů technické správy bylo uzavření Dohod o předání a převzetí nemovitosti či části nemovitosti do užívání jednotlivým jednotkám. Z prostor jednotlivých areálů byly v první řadě odděleny plochy, které jsou v užívání externích nájemců, a dále byly plochy rozděleny mezi vnitřní uživatele, tj. byly stanoveny plochy, které jednotlivé jednotky užívají, a plochy společné. Uvedené Dohody se pak staly základem pro uzavírání Dohod o úrovni služeb.

Posledním stěžejním pilířem bude vypracování jednotných provozních řádů areálů, na kterých odbor Technické správy objektů

velmi úzce spolupracuje s bezpečnostním úsekem. Základní kostra jednotného provozního řádu byla dohodnuta v následujícím členění:

1. úvod,
2. havarijný plán,
3. dopravně provozní řád,
4. plán opatření pro případ havarijního zhoršení jakosti vod,
5. soubor technicko-organizačních opatření a technicko-provozních parametrů (velké zdroje znečištěné ovzduší).

Dalším cílem odboru je revize dodavatelství firem, jejich vyhodnocení a uzavření nových smluvních vztahů, případně vypsání výběrových řízení. Cílem je, aby tento proces byl ukončen 31. prosince 2006. Fungování běžné, respektive rutinní provozní správy má jednoznačně základ ve výše popsaných krocích. Zkvalitňování služeb je dále přímo úměrné optimálnímu nastavení a stále probíhajícímu „dolaďování“ jednotlivých rozhraní, kvalitě vlastních zaměstnanců, externích firem, komunikaci a ochotě „se dohodnout“, ale i faktu, že je nutno si uvědomit, že zde něco vzniklo a to musí provádět některé činnosti jinak, než bylo po léta zvykem.

Velkým problémem pro zvýšení kvality služeb a jednotné nastavení servisu je skutečnost, že na jedné straně provozní správa řeší požadavky jiných jednotek, na které nebyly v minulosti finanční zdroje, a na druhé straně velmi citelný nedostatek přidělených finančních zdrojů.

Závěrem si dovoluujeme konstatovat, že i přes celou řadu problémů a potíží, se kterými se správa objektů každodenně potýká, má vznik odboru technické správy objektů, respektive vznik jednotky Správa nemovitého majetku v rámci Dopravního podniku své opodstatnění. Za dobu od jejího vzniku pracovníci jednotky odvedli ve spolupráci s pracovníky ostatních jednotek velký kus práce, který den ode dne vede ke stále kvalitnějšímu poskytování služeb.



Opatření ke zlepšení podmínek provozu MHD v centrální části Liberce

Text a foto: Ing. Richard Železný,
Fakulta architektury ČVUT v Praze,
ateliér doc. Patrika Kotase

Část II: Řešení projektu dle zadání Magistrátu města.

V minulém měsíci jsme provedli analýzu obecné potřeby a současných progresivních podob preference městské hromadné dopravy (MHD) ve městech.



Náměstí F. X. Šaldy, těžiště tzv. „horního centra“ Liberce, je dopravně komplikovanou šestiramennou křižovatkou.

V návaznosti se nyní stejným způsobem pokusím představit návrh řešení konkrétního projektu preference MHD pro centrum metropole severovýchodních Čech, který jsem zpracoval v loňském akademickém roce formou diplomové práce. Zadání projektu vznesl Odbor strategie a územní koncepce Magistrátu města Liberce jako reakci na zhoršující se celkové dopravní poměry v jádrové oblasti města. Řešení bylo v několika etapách konzultováno s odborníky „mateřské“ Katedry dopravních systémů ČVUT v Praze Fakulty dopravní (vedoucí práce Ing. Jiří Čarský, PhD.), dále dotčených odborů Magistrátu města Liberce a rovněž v Dopravním podniku města Liberce, a. s. a v ČSAD Liberec.

Liberec – dynamická metropole severních Čech

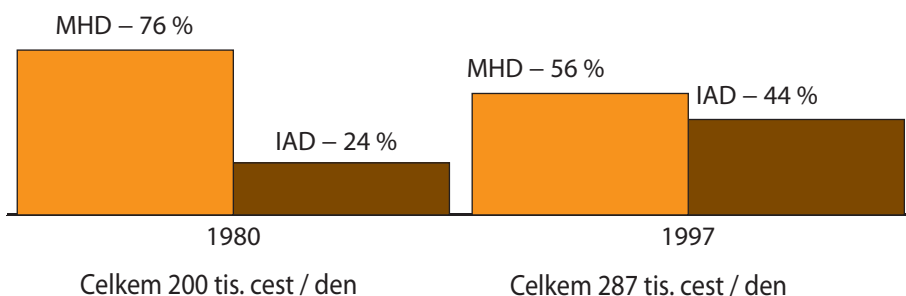
Statisícové krajské centrum severovýchodních Čech je od své historie architektonicky vyspělým, průmyslovým městem s čilým společenským i kulturním životem. V urbanisticky hodnotné koncepci Liberce, který vznikl ve středověku jako otevřená tržištní obec na obchodních cestách, měla doprava již od svých počátků významnou roli. Liberecký systém veřejné dopravy je od svého založení v posledních letech 19. století postaven na pevném základě tramvajového provozu. Brzy dobudovaná rozsáhlá síť, k níž v 50. letech přibyla známá trať do Jablonce nad Nisou, obsluhovala téměř celé město. Bohužel, tendence stagnace a rušení tramvajových provozů v 60. letech (a to i ve vyspělé západní Evropě) měly za následek snesení kolejí z významného diametru Rochlice – Růžodol; další tratě již naštěstí zrušeny nebyly. Naopak, spojnice do Jablonce a později i celá hlavní osa Lidové Sady – Fügnerova – Horní Hanychov se dočkaly rekonstrukce. Tramvajovou dopravu postupně začaly doplňovat překryvné autobusové linky do městských částí s řidším osídlením a do

okolních obcí. Po zrušení tramvajové tratě do uvedených tehdy naopak expandujících čtvrtí začaly autobusy zajišťovat přepravu i sem, což dnes ovšem přináší kapacitní, ekologické a další obtíže. Na základě příznivé dopravně-urbanistické struktury města se postupně podařilo téměř všechny linky MHD nasměrovat diametrálním způsobem s protnutím v centrálním přestupním bodě – terminálu ve Fügnerově ulici. Za velmi pozitivní krok se považuje celková revitalizace tohoto prostoru včetně stavby moderní budovy „nádraží“ MHD pod vedením arch. Patrika Kotase počátkem 90. let 20. století. Přestože kolejová síť má vzhledem k uzlu ve Fügnerově ulici pouze tři větve, pobírá tramvajová doprava v současnosti přibližně 40 % celkové přepravní zátěže liberecké MHD (tj. autobusy pobírají přibližně 60 %). Prognózy ukazují, že pokud bude realizována další kolejová větev z Fügnerovy do Rochlic, mohou se tramvaje podílet dokonce 60 % na přepravních výkonech v MHD.

Dosažený stav přepravních výkonů liberecké veřejné dopravy lze zatím hodnotit jako stabilizovaný vzhledem k urbanistické struktuře i přepravním požadavkům města. Vlivem progresivního vývoje individuální automobilové dopravy (IAD) a celkově narůstajícího objemu cest v osobní dopravě dochází však postupně ke změně dělby přepravní práce mezi MHD a IAD (tzv. modal split), a to – zvláště v posledních letech – relativně výrazně v neprospěch MHD. Průzkum a studie odborné dopravní korporace (DHV

CR, s. r. o.) ukázaly, že vývojová tendence v návrhovém období přibližně dalších 20 let může probíhat ve dvou variantách:

- „varianta degresivní“ se přibližuje ke stavu vyspělých zemí s vysokým stupněm automobilizace, který zde byl díky ekonomické vyspělosti nastartován již v poválečném období (1950–1970). Vývoj IAD v této variantě bude probíhat shodně se současnými trendy, tj. strmě narůstající křivkou; systém MHD tak bude ztrácet uživatele a přepravní výkony, a tím i oprávněnost rozvojových investic,
- „varianta konkurenční“ předpokládá dosažení zhruba rovnovážné dělby přepravní práce MHD/IAD. Také za tohoto stavu není popírán nárůst objemu IAD (zde je třeba zohlednit zákonitosti sociálního vývoje, v nichž fenomén individuálního dopravního prostředku nelze žádnou demokratickou formou zvrátit). Cílem je zajištění relativně vysoké úrovně stavu MHD, permanentní zvyšování její atraktivity a její modernizace. Uchování dosažené rovnovážné dělby přepravní práce je ve světle zkušeností vyspělých zemí s vysokým stupněm automobilizace reálné a vede k předpokladu omezení objemu cest IAD zejména ve špičkových obdobích a jejich přesunu ze sféry krátkých cest vnitroměstských k cestám delším, resp. k cestám mimo dosah MHD. Výsledek je číselně vyjádřen reálným poklesem „nebezpečných“ individuálních cest o 25 %, což citelně ovlivní zejména vysoké hodnoty zátěží v síti komunikací centrální oblasti města.



Vývoj dělby přepravní práce v Liberci v posledních 20 letech 20. století.

Připomeňme, že v těchto souvislostech je funkceschopný, přitažlivý a spolehlivý systém MHD funkčně svázaný s veřejnou dopravou příměstskou klíčovou šancí, jak zachovat obecně příznivou vyváženost dopravy se strukturou komunikační sítě a se strukturou urbanistickou. Liberecká aglomerace, jako první v Česku, přišla s reálným návrhem propojení systémů tramvaje a železnice (REGIOTRAM NISA) pro uspokojení přepravních nároků v regionálním měřítku a celkové zvýšení atraktivity veřejné dopravy.

Problém preference MHD v centru města: popis a obecné technické poznámky

Stávající dopravní situace v jádrové oblasti Liberce se z hlediska plynulosti a bezpečnosti provozu jeví jako nepřilíš uspokojivá. Před křižovatkami se v obdobích zvýšené intenzity dopravy (špička a sedlo pracovního dne) tvoří kolony vozidel, které zdržují provoz automobilů, ale ve stejné míře i provoz MHD, a ta tím ztrácí svoji požadovanou atraktivitu a konkurenceschopnost. Nepřilíš důstojné podmínky mají na mnoha místech též chodci: nepřiměřeně dlouhé, nepřerušené přechody přes komunikace, absence přechodů či jejich nevhodné umístění zvyšují riziko kolize pěších s vozidly a rovněž celkově snižují kvalitu prostředí městského parteru pro chodce. Nevhodně umístěné či prakticky chybějící zastávky MHD pro adekvátní obsluhu všech částí centra města nutí cestující k nadbytečným manévřům a překonávání vzdáleností, mnohdy nebezpečným – například přechodu přes komunikace mimo vyznačená místa – a zároveň tak snižují atraktivitu přístupu k MHD.

Zdržení vozidel MHD zde trasovaných dosahuje ve špičkových hodinách až 6 minut oproti době stanovené jízdním řádem (kterou lze bez problémů dodržet v obdobích nízkých intenzit IAD, tj. ve večerních hodinách a o víkendech). Složitost situace je ovlivněna též přítomností dvou subsystémů MHD různých trakcí a provozních charakteristik, tj. autobusů a tramvají. Studie navrhuje v uvedené lokalitě soubor opatření s hlavním cílem minimalizovat zdržování a zastavování vozidel MHD na světelně řízených i neřízených křižovatkách (výjezdy z vedlejší komunikace apod.) a celkově MHD maximálně upřednostnit i v dalších komplikovaných uličních úsecích. Tím lze následně docílit dalších, zprostředkovaných efektů (viz předchozí článek). Řešení je provedeno formou drobných stavebních nuancí a dílčích změn organizace dopravy v kombinaci s využitím prvků dopravní telematiky, v kontextu stávajících místních podmínek. Návrh vyžaduje zejména po stavební stránce relativně málo úprav, tj. se zřetelem na citlivé městské prostředí a zástavbu, ale také na limitované finance případných investorů. Pozornost je



Návrh nové organizace dopravy mezi „horním“ a „dolním“ centrem Liberce je stěžejním výstupem řešení studie. Schéma včetně razítka proti zneužití.

soustředěna na optimální dopravní využití současných uličních profilů se zohledněním a harmonizací nároků všech zde přítomných účastníků dopravního procesu: MHD, IAD a chodců.

V co největší míře bereme zřetel na moderní zásady bezpečnosti a plynulosti provozu, dané zejména platnou normou ČSN 736110 „Projektování místních komunikací“ a souvisejícími zákony, vyhláškami, technickými podklady, další odbornou literaturou a v neposlední řadě i zkušenostmi z již realizovaných a úspěšných postupů ve vyspělém zahraničí. Zohledňovány jsou též odpovídající vize dané územním plánem města.

V projektu jsou progresivním způsobem aplikovány některé nové technické prvky:

- odvodnění komunikací prostřednictvím obrubníků – umožňuje zrušit na komunikacích vodící proužky, na kterých jsou umístěny stávající kanálové vpusti, a lépe tak využít dopravní prostor komunikací (tj. šířka jízdních pruhů je často redukována na 3,00 m),
- přechody pro chodce podle nových trendů: stávající příliš dlouhé, tj. zejména z hlediska bezpečnosti nevyhovující přechody (viz zejména zmíněná norma) jsou zpravidla přerušeny vložením ochranného dělicího ostrůvku a to tak, že v případě nepřerušené části přechodu přes dva jízdní pruhy jsou tyto pruhy protisměrné, což je bezpečnější varianta (viz norma, která světelně neřízené přechody přes stejnosměrné pruhy obecně nepřipouští). Samozřejmostí je zajištění bezbariérového přístupu na dotčené přechody,
- bezbariérové obrubníky na zastávkách autobusů MHD – u nízkopodlažních vozidel zajistí při správném najetí nulový výškový rozdíl mezi nástupištem a podlahou vozu (v Liberci již prověřeny),
- preference vozidel MHD na světelných signalizačních zařízeních (SSZ): světelné signály pro autobusy budou analogické stávajícím pro tramvaje; při současných

preferenčních nárocích vozidel obou trakcí na jedné křižovatce jsou požadavky tramvají obecně nadřazeny požadavkům autobusů. Detekce (přihlašování a odhlašování) vozidel s využitím dopravní telematiky je ve studii popsána z hlediska funkce systému; volba technologie není s ohledem na odborné hledisko definitivně uzavřena,

- využití opatření pro MHD i autobusy ČSAD – sleduje co nejefektivnější využití navržených úprav, vyžadovalo by však, kvůli mnohdy těsné vazbě preference autobusů na jejich pobyt v zastávkách, u ČSAD zavedení tzv. zrychleného způsobu odbavování cestujících.

Z koncepčního hlediska se ukázalo výhodné rozdělit práci na čtyři dílčí lokality; vždy se zmíníme o současném stavu (jeho negativěch) a uvedeme navrhovaná opatření s jejich možnými efekty, s ohledem na rozsah článku zpravidla stručně.

Oblast samotné plochy křižovatky na nám. F. X. Šaldy jako pomyslného těžiště centra města byla po racionální úvaze ze studie vypuštěna. Důvodem je plánovaná rekonstrukce křižovatky v jiném časovém horizontu, tj. mimo sledovaný program preference MHD, dále zjištění, že zde dnes ani není cílem realizovat významné změny – ukázalo se, že nynější stavební uspořádání křižovatky, organizace dopravy i SSZ jsou vyřešeny téměř optimálně, a konečně i vskutku mimořádná složitost tohoto šestiramenného uzlu s ohledem na rozsah diplomního projektu.

Lokalita 1: Nám. Dr. E. Beneše

Hlavním problémem je zde výjezd autobusů ze zastávky před radnicí: ty se musejí zařadit do kolony automobilů a spolu s nimi postávat před křižovatkou s frekventovanou Sokolskou ulicí, která má funkci tranzitního městského průtahu. Řešení nabízí přerodělením a lepším dopravním využitím profilu dotčeného vjezdového ramene křižovatky zde umístit samostatný pruh „BUS LINE“

a preferenci autobusů na křižovatce dále výrazně umocnit zřízením účelového SSZ o dvou barvách: v základní poloze nesvíti na SSZ žádná barva, po přihlášení autobusu do systému jsou – pouze po dobu jeho průjezdu křižovatkou – zastaveny kolizní dopravní proudy. Úpravy zahrnují také kultivaci prostoru komunikace mezi radnicí a divadlem, kde jsou redukovány dnes nevyužité jízdní pruhy; zastávka autobusu je v zájmu přehlednosti sloučena ze dvou stanovišť na jedno a od průběžných pruhů oddělena zvýšeným pojízditelným pásem, využitým zároveň pro dělicí ostrůvky dnes nevyhovujících dlouhých přechodů. V ulici Rumjancevové je navržen nový pruh pro bezpečnější levé odbočení do zmiňované zastávky před radnicí, což umožní i plynulejší provoz autobusů v příjímém směru v Rumjancevové.

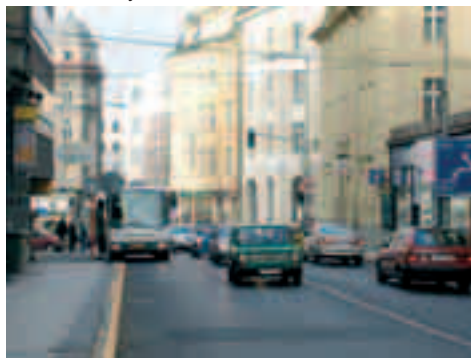


Rameno křižovatky se Sokolskou ulicí: uspořádání profilu je z hlediska prostoru neúspěšné a navíc nepřilíš bezpečné.

Lokalita 2: Jablonecká ulice

Ve frontách vozidel v tomto rameni křižovatky náměstí F. X. Šaldy jsou zdržovány i autobusy MHD. Změnou uspořádání stávajícího profilu komunikace (prakticky bez stavebních úprav, redukcí šířky jízdních pruhů) je zde navrženo elegantní řešení preference MHD formou samostatného „BUS LINE“ již od křižovatky s ulicí Gutenbergovou; ve směrovém oblouku naproti budově LDN nemocnice vznikne dále prostor pro samostatný pruh pro podélné parkování, čímž lze odstranit nynější nežádoucí stání v jízdním pruhu. Stávající bezpečnostně velmi nevhodná situace zastávky „Nám. F. X. Šaldy“ v Jablonecké ulici (záliv o šířce 1 m, stání autobusu na přechodu pro chodce v křižovatce) je nahrazena novou zastávkou v Palachově ulici (viz níže). V další části Jablonecké ulice (před budovou sokolovny) získáme přerozdělením dopravního prostoru redukcí šířky jízdních pruhů v obou směrech nový zastávkový pruh (na frekventované komunikaci jsou dnes zastávky „Jablonecká“ v jízdním, popř. řadicím pruhu křižovatky, šířka komunikace však automobilům umožňuje autobusy v zastávkách předjíždět nerespektováním dopravního značení); na křižovatce s ulicí Klášterní je ve směru od nám. F. X. Šaldy navržena preference MHD pomocí tzv.

předsazené signalizace. Autobus se již při vjezdu do zastávky, situované před křižovatkou, přihlásí do systému takovým způsobem, že v okamžiku výjezdu autobusu ze zastávky jsou vozidla v paralelním jízdním pruhu zastavena a řadicí pruh křižovatky pro požadovaný směr jízdy autobusů je zcela volný.



V Jablonecké ulici vznikají před křižovatkou nám. F. X. Šaldy fronty vozidel. Dopravním problémem je též nevhodná poloha stejnojmenné zastávky za křižovatkou.

Lokalita 3: Palachova ulice a Zámecké náměstí + lokalita 4: okolí terminálu MHD ve Fügnerově ulici

Vzhledem k velmi úzké dopravně organizační vazbě obou oblastí je vhodné je zde prezentovat společně.

Palachova ulice je v plynulosti provozu autobusů MHD prokazatelně nejproblematičtějším místem v celém Liberci (viz foto v předchozím článku). Přetížení složitého uzlu na náměstí F. X. Šaldy se zde promítá do vzduť vozidel i několik set metrů dlouhých. Přestože SSZ na náměstí F. X. Šaldy je řízeno dynamicky a řídicí logika je podle zodpovědných odborníků odladěna téměř optimálně, díky krátké zelené fázi z ramene Palachovy ulice a naopak dlouhé době cyklu řízení zde dosahuje zdržení všech vozidel – tedy i autobusů MHD – značných hodnot, mnohdy několikanásobně převyšujících délku cyklu.

S ohledem na resumé značně variantních názorů na řešení zjištěných na konzultacích byla studie pro Palachovu ulici zpracována ve třech variantách s různým stupněm segregace jednotlivých druhů dopravy a též finanční nárokovosti. Všechna provedení zahrnují zřízení nové zastávky „Nám. F. X. Šaldy“ v určené vzdálenosti před stejnojmennou křižovatkou ve směru od terminálu Fügnerova ze dvou hlavních důvodů: v oficiální studii rozvoje liberecké MHD je náměstí F. X. Šaldy označeno jako jeden z tzv. přidružených uzlů MHD (hlavním uzlem je Fügnerova ulice), což předpokládá možnost kvalitního přestupu mezi linkami obou trakcí i všemi projíždějícími linkami autobusů navzájem, a navržená zastávka v daném směru zde dnes zcela chybí. Argumentem neméně silným je zajištění přijatelné docházkové vzdálenosti

na autobusové linky do daného směru z oblasti historického jádra města i z oblasti Jablonecké a Gutenbergovy ulice, kde jsou umístěny početné objekty důležité městské vybavenosti a služeb (v opačném směru je uvedena obslužnost díky zastávkám „Nám. Dr. E. Beneš“ a „Nám. F. X. Šaldy“ zajištěna velmi dobře). Všem variantám společně je také navržen nový řadicí pruh na křižovatce Zámecké náměstí s ohledem na předpokládaný nárůst odbočení do Felberovy ulice, v jejímž sousedství je z podnětu města zanedlouho plánována výstavba nového obchodního centra se značným objemem parkovacích kapacit.

Varianta 1 zachovává stávající dopravní uspořádání (včetně tramvajů) i profil komunikace. Z preference autobusů formou přednostní volby signálu volno bude díky pohybu ve společném jízdním pruhu v požadovaném směru profitovat i IAD. Nový přechod pro chodce přibližně v polovině délky ulice má těsnou funkční vazbu zejména na novou zastávku ve směru od Fügnerovy ulice (komfortní a bezpečný přestup mezi zastávkami na opačných stranách komunikace, zamezení nežádoucímu živelnému pohybu pěších mimo přechody). Hlavní nevýhodou je zde ve směru od Fügnerovy nadále pohyb autobusů (včetně nové zastávky) v jízdním pruhu společně s IAD.

Varianta 2 experimentuje s ideou provozu autobusů ve směru k Fügnerově po přílehlém kolejovém pásu (v opačném směru se o tomto uspořádání neuvažuje s ohledem na vyvolaný počet kolizních bodů a stavební úpravy na náměstí F. X. Šaldy). Při zachování profilu komunikace lze tak dnešní zastávkový pruh ve směru k Fügnerově ulici využít v opačném směru jako samostatný „BUS LINE“ (včetně umístění nové zastávky) a před křižovatkou náměstí F. X. Šaldy pak jako druhý řadicí pruh. Preference autobusů ve směru k náměstí F. X. Šaldy je řešena formou předsazeného SSZ. V polovině délky ulice je rovněž zřízen přechod pro chodce. Varianta 2 vyžaduje úpravu zastávek tramvajů a ve směru k Fügnerově ulici její prodloužení přibližně na 70 m kvůli intenzivnímu zastavování autobusů a tramvajů (nebezpečí shlukování těchto vozidel).

Varianta 3 zachovává segregovaný provoz tramvajů v současném stavu, ovšem rozšířením profilu Palachovy ulice na 4 pruhy poskytuje samostatné „BUS LINE“ v obou směrech (včetně umístění zastávek). Preference autobusů je řešena rovněž formou předsazeného SSZ. Nevýhodou řešení je vznik širokého silničního koridoru v centru města a zvláště nemožnost přes něj realizovat světelně neřízený přechod pro chodce (viz výše).

Mezi tzv. horním a dolním centrem Liberce (tj. náměstí F. X. Šaldy a terminál Fügnerova ulice) je dnes směrově rozdělen provoz IAD včetně autobusů: v uvedeném

směru od Zámeckého náměstí ulicí Rumunskou a v opačném směru ulicemi 8. března a Lípová. Rumunská ulice má dnes dle mého názoru znehodnocený parter a provoz poměrně intenzivní IAD v tomto ohledu nic nezlepší; vzhledem ke zdejšímu obousměrnému pohybu tramvají zde dochází v jednom směru k pohybu automobilů po kolejovém pásu, což je obecně nežádoucí jev. Naopak potenciální kapacita ulice 8. března s jejím charakterem téměř městského bulváru není umístěním dvou stejnosměrných pruhů v plné míře využita (v paralelní Rumunské se srovnatelnými intenzitami provozu v opačném směru je pruh pouze jeden a postačuje bez komplikací). Nepřehledné křižovatky ulice Rumunské s ulicemi B. Němcové, Zámečnická a dále s ulicemi Moskevská, Malá Moskevská, Revoluční dnes umožňují uskutečnit značný počet variant dopravních pohybů a jsou tak nepřilíš bezpečné jak pro automobily, tak – zejména ve druhém případě – pro chodce. Paralelní dopravní prostor pro parkování, do kterého vjezd povolený pouze adekvátní dopravní obsluha je řidiči nevhodně přehlížen, komplikovanost lokality mezi uvedenými křižovatkami dále zvyšuje.



Ulice 8. března má téměř v celé své délce charakter městského bulváru, ale není dnes optimálně dopravně využita.

Základní filozofií návrhu je kompletní vyhrazení ulice Rumunské obousměrně pouze pro provoz MHD a ulice 8. března obousměrně naopak pouze pro provoz IAD. Předkládaná úprava sleduje tyto zásady:

- maximální segregace individuální dopravy od hromadné, která má v tomto úseku nejintenzivnější provoz obou trakcí v celém Liberci,
- uliční prostor Rumunské ulice dostává šanci na vhodnou humanizaci,
- dopravní potenciál a prostor ulice 8. března je racionálněji využit.

Řešení si dále vyžaduje následující opatření:

- analýza produkce hluku z dopravy při obousměrném provozu autobusů v Rumunské ulici (ovšem s přihlédnutím ke skutečnosti, že z ulice bude zcela vyloučena dnes intenzivní IAD),
- stavební úprava formou zaoblení vyrovnávací zdi, vedené podél Rumunské ulice směrem k Zámeckému náměstí, v celé její délce do úrovně rovnoběžné s osou tramvajových kolejí; v ulici 8. března tak vznikne prostor pro 3 jízdní pruhy (2 řadici

směrem k Zámeckému nám. a 1 v opačném směru),

- obousměrný průjezd kolem rohového pilíře libereckého zámku si v uvedeném místě vyžádá zúžení jízdních pruhů na 2,75 m, povolení vjezdu vozidlům pouze do šířky 2 m včetně osazení dalšího dopravního značení a zajištění vyrovnávacího nájezdu do tohoto směrového oblouku využitím prostoru po posunu vyrovnávací zdi,
- změna svislého dopravního značení na křižovatce Zámecké náměstí (hlavní směr bude Palachova – 8. března),
- realizace nového SSZ na křižovatce Zámecké náměstí s ohledem na předpokládaný nárůst intenzit (výstavba komerčního centra) a zejména s cílem maximálně účinné preference MHD: navržen je tří- nebo čtyřfázový cyklus řízení. Třífázový cyklus je pro provoz MHD obecně výhodnější, ale lze jej uplatnit pouze při provozu autobusů po tramvajovém pásu v Palachově ulici (Varianta 2).



Provoz automobilů po tramvajovém pásu je z hlediska preference MHD obecně nežádoucí. Situaci v Rumunské ulici navíc komplikuje další dopravní koridor vedoucí k parkovacím stáním podél ulice.

Tato změna organizace dopravy se dále projeví v okolí terminálu ve Fügnerově ulici. První výše zmíněná křižovatka na Rumunské tak bude průjezdná pouze jednosměrně ve směru B. Němcové – uvedený paralelní dopravní prostor, ve kterém bude zredukováno parkování na jednu jeho stranu. Na druhé křižovatce můžeme přikročit k významnému zaslepení ramene Revoluční ulice, tj. automobily jedoucí zmíněným paralelním koridorem budou moci pokračovat pouze do této ulice směrem k Soukennému náměstí. Úprava zde výrazně zlepší podmínky zejména pro exponované pěší propojení historické jádro města – terminál MHD: pěší zóna dnes ukončená dolním cípem Moskevské ulice může být prodloužena prakticky až k terminálu. Zachování dopravní obsluhy paláce Syner si vyžádá naopak větší zprovoznění ulice Malá Moskevská formou jejího zobousměrnění; pro automobily bude ulice průjezdná od křižovatky s ulicí Lípovou po vjezd do garáží paláce. Aby mohly nově vyhrazenou Rumunskou ulicí obousměrně projíždět i autobusy ČSAD (ulice 8. března bude pro autobusy neprůjezdná, viz výše), je nutné nynější zastávku ČSAD v ulici



Ukázka části technického výkresu studie: návrh situace na Zámeckém náměstí včetně razítka proti zneužití.

Malá Moskevská situovat do opačného směru, tj. na protější stranu ulice. Uvedené organizační změny mezi horním a dolním centrem výrazně zlepší podmínky pro autobusy MHD: obousměrný provoz Rumunskou ulicí znamená též nezanedbatelné úspory vozokm a ztracené výšky v porovnání s dnešní trasou ulicemi Lípová a 8. března.

Závěr

Studie předkládá návrh na zlepšení stávající ne zcela ideální situace v oblasti bezpečnosti a plynulosti dopravy. Zásadní důraz na preferenci MHD neznamená cílené zavržení individuální dopravy: úkolem je harmonizovat nároky všech účastníků uličního provozu, včetně chodců – s důležitostí odpovídající jednotlivým skupinám. Přejme Liberci, modernímu velkoměstu s bohatým společenským životem, aby se podařilo nejen upřednostnit provoz tramvají a autobusů v jeho centrální oblasti, ale aby se fenomén MHD upevňoval a rozvíjel v celé aglomeraci.



Salon veřejné dopravy

Ing. Jan Urban, odbor strategie

Ve dnech 13. až 15. června se na pařížském výstavišti Porte de Versailles bude konat výstava Salon veřejné dopravy. Jedná se o prestižní akci, které se zúčastní podniky a organizace, které se zabývají veřejnou dopravou, ale také organizace, které nabízejí další alternativy k využívání osobních automobilů (účastníkem bude například francouzský svaz měst podporujících cyklistickou dopravu). Výstava je určena profesionálům ze všech oblastí veřejné dopravy. O tom, jaký význam tato výstava má, svědčí i to, že záštitu nad ní převzal prezident Francouzské republiky Jacques Chirac a výstavu zahájí předseda francouzské vlády Dominique de Villepin.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se této výstavy zúčastní jako čestný host spolu s Dopravním podnikem Berlín, Evropskou komisí a zástupci sdružení italských dopravců a organizačních autorit. Pro Dopravní podnik je účast na tak prestižní akci velkou výzvou, proto je připravě naší účasti ze strany vedení města a vedení společnosti věnována velká pozornost. Náš stánek na výstavě by měl co nejširěji představit nejen Dopravní podnik, ale i město Prahu. Prezentace se soustředí na čtyři základní okruhy: historie, povodně 2002 a odstraňování jejich následků, současnost a budoucnost MHD v Praze. Pro výstavu je připravován i nový film, který zajímavě představí Prahu a její veřejnou dopravu.



Součástí Salonu veřejné dopravy je i soutěž řidičů autobusů nazvaná Bus d'or (Zlatý autobus). Také této soutěže se zúčastní řidič Dopravního podniku. Soutěž je rozdělena na několik částí. První část bude teoretická a bude zaměřena na oblast přijetí zákazníka. Následovat bude jízda zručnosti na dráze v areálu výstaviště. Pro tuto jízdu si řidič může sám vybrat typ autobusu, se kterým pojedje. Podle výsledků z těchto dvou částí budou stanoveni finalisté soutěže. Ti následující den opět absolvují jízdu zručnosti, ale tentokrát s jiným typem autobusu, než jaký si vybrali v prvním kole. Vyvrcholením finálové části pak bude jízda s běžným linkovým autobusem na vybrané lince MHD v Paříži, kterou budou hodnotit „tajní“ cestující. Vítězové celé soutěže budou vyhlášeni na společném večírku všech zúčastněných.

Dopravní podnik byl na tuto výstavu pozván jako respektovaný a uznávaný dopravce. Doufejme, že účast na Salonu veřejné dopravy v Paříži toto naše postavení v oblasti veřejné dopravy osob ještě více potvrdí.



Elektronický systém informování cestujících na ruzyňském letišti

Text a foto: Petr Malík

Žijeme v informační době. Kdo dokáže poskytnout přesné a srozumitelné informace v aktuálním čase tak, abychom neměli pocit tápání, vyhrává. Proto je snahou Dopravního podniku současný systém stále zlepšovat. Další významný krok byl učiněn na začátku roku na ruzyňském letišti.

S otevřením terminálu Sever 2 byl uveden do zkušebního provozu elektronický vizuální a akustický systém informování cestujících, připravovaný ve spolupráci Dopravního podniku, ROPIDu, Apexu a SVT. Koncem března už přešel informační systém do rutinního provozu.

Nyní se na každém terminálu můžete setkat s velkoplošnými panely se sedmi pevnými řádky a jedním pohyblivým. Pevné řádky zobrazují číslo linky, cílovou zastávku, čas odjezdu a nástupiště, vše doplňuje informace o aktuálním datu a čase. Pohyblivý řádek slouží pro doplňkové informace, jako jsou výluky, změny v dopravě, změny tarifu nebo mimořádné události. Systému mohou využívat i nevidomí a slabozrací. Při použití vysílačky se z panelu rozezní akustické informace.

Firma Apex při projektování tohoto zařízení využila zkušeností z již několik let fungujícího informačního systému na zastávkách Malostranská a především z tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. Díky aplikací-



ním počítačům využívajícím internetovského protokolu je zajištěno spojení s Centrálním systémem jízdních řádů (IDOS), a tím plně automatizovaná aktualizace jízdních řádů. Obsluha ve střediscích dopravních informací má možnost provádět změny na pohyblivém řádku, a tím aktuálně reagovat na dění v pražské městské hromadné dopravě. Zajímavou novinkou ve vybavení střediska v terminálu Sever 2 je LCD displej, který znázorňuje stejné informace jako na vnějším panelu terminálu Sever 2. Cestující vycházející z příletové haly okamžitě dostává informace o tom, kdy mu odjíždí jím vybraná linka. Dalším zvýšením komfortu pro cestující je instalace informačního systému pro vyhledávání dopravního spojení od firmy ČSAD SVT Praha. Cestující využívá dotykovou obrazovku a celý systém je přizpůsoben pro nevidomé a slabozraké.



Nový přístup k plánování služeb v dopravě

Podle článku v INNOTRANS 2006 Report, č. 3, roč. 10 zpracoval -paf-

Plánování turnusových služeb se v současné době provádí podle zaběhnutých postupů, takže nemůže vždy zareagovat včas a pružně na měnící se potřeby provozu a požadavky pracovníků jízdní služby a následně i v údržbě v depech, vozovných a garážích. Jen za jediný rok způsobilo v Dopravním podniku v Berlíně (BVG) toto „tuhé“ plánování zbytečné vynaložení 20 tisíc pracovních hodin, finančně vyjádřeno pak ztrátu přibližně půl milionu euro.

BVG se proto rozhodl plánování turnusových služeb změnit. Ve spolupráci s berlínskou společností IVU Traffic Technologies AG vyvinul nový postup automatické tvorby turnusů pro pracovníky, který je mnohem pružnější a automatizuje a optimalizuje tvorbu turnusů, přičemž současně respektuje jak ekonomické a provozní požadavky BVG, tak i potřeby a požadavky

pracovníků, to vše samozřejmě při striktním dodržování platných zákonných předpisů. Poprvé byl nový způsob tvorby turnusů vyzkoušen 220 řidiči tramvají od 1. září 2005, kterým se tak dostalo zcela nové kvality rozdělení služeb. BVG vzal v úvahu jak ekonomická, tak i zdravotní a osobní hlediska zaměstnanců, takže řidiči si mohli lépe zorganizovat svůj volný čas a čas věnovaný rodině. Nový program také ušetřil čas těm pracovníkům, kteří pracně ručně tvořili turnusy, a tím i osobní náklady podniku.

V první fázi byl nový postup integrován do plánovacího software BERTA. V další etapě bude postup zapracován do systému široce využívaného software pro personální plánování MICROBUS, který také vyvinula společnost IVU. Na mezinárodní dopravní výstavě INNOTRANS 2006 v Berlíně v září 2006 bude možno získat bližší informace ve stánku BVG.



Co to znamená sjednocená vnitropodniková doprava?

*Text: Jiří Urválek,
jednotka Vnitropodniková doprava*

Foto: Vnitropodniková doprava

Jednotka Vnitropodniková doprava vznikla 1. ledna 2005 jako první jednotka sloučením vybraných útvarů všech bývalých divizí a ředitelství. Cesta této transformace nebyla jednoduchá, ve všech traktích byly výrazně odlišné podmínky nejen provozování vozidel, ale i odměňování pracovníků. Mnoho činností, zejména ekonomických, jsme museli začít vykonávat sami, učit se nové postupy, s jejichž zpracováním uvnitř jednotky projekt nepočítal.

Organizační začlenění jednotky rovněž procházelo vývojem tak, jak probíhala transformace ostatních úseků podniku. Zpočátku byla jednotka podřízena přímo generálnímu řediteli, poté z podřízenosti dopravnímu řediteli nakonec zakotvila v nově vzniklém úseku služeb. Od samého počátku jednotku provázelo množství problémů s jejím začleněním do finančního účetnictví, ale i do majetkových vztahů, mzdové a personální politiky a v neposlední řadě i vybudování kvalitního softwarového vybavení pro správu a provoz vozového parku. Složitým procesem procházela migrace majetku z bývalých divizí, dohledávání nejen dokladového materiálu k jednotlivým vozidlům, ale i celkově zmapování hmotného potenciálu jednotky. Svým začleněním do účetního okruhu ředitelství vyvstaly nemalé problémy s účtováním výkonů jednotky na zakázky bývalých divizí. S touto specifickou problematikou byly zkušenosti zejména v divizi ED a v produktu SAP

často docházelo k potížím v jednotlivých rozhraní pohybu dokladů. Tato problematika byla vyřešena až přechodem na jeden účetní okruh DP. Vznik takto transformované výkonné jednotky byl ve své podstatě prototypem k zjištění podmínek fungování takto vznikajících útvarů.

Vnitřní problematika fungování jednotky představovala pro vedoucí pracovníky nesmírné úsilí a nasazení. Jednak jednotka byla vytvořena ve značně zredukovaném



počtu TH pracovníků, což zahájilo řadu obtíží při jejím provozu. Zejména vyvstala nutnost samostatné práce v systému SAP, s čímž jsme neměli žádné zkušenosti, zpracovávat kalkulační vzorce, podklady pro fakturaci a sledování nákladů. Dále vyšlo záhy najevo, jak rozdílné byly podmínky odměňování pracovníků v jednotlivých divizích a převodem těchto pracovníků do jednotného systému v jednotce došlo k takovým disproporcím, že bylo nutno se zabývat i touto otázkou. Mnohým jednáním s personálním úsekem i odborovými organizacemi se podařilo částečně zmírnit dopad rozdílných podmínek, ale přesto několik našich pracovníků nevydrželo čekání na úpravu vztahů a odešli buď mimo Dopravní podnik nebo se vrátili do původních provozoven na jiné profese. Dalším zásadním opatřením bylo nastavení jednotného způsobu vykazování výkonů dopravy, každá divize měla „svůj“ systém a bylo třeba zavést a naučit zaměstnance pracovat v jednotném systému. V oblasti personalistiky zavést jednotný systém školení řidičů a školení speciálních profesí.

Po položení těchto základních kamenů jednotky se zmapovala činnost jednotlivých vozidel, jejich práce a využití vozového potenciálu. Přistoupili jsme k redukci vozového parku, protože se ukázalo, kolik činností se dříve provádělo duplicitně a neehospodárně. Hlavním přínosem bylo vytvoření dispečinků v rámci jednotky a tím soustředění požadavků na dopravní a přepravní výkony. Soustředěním této agendy došlo i k lepší organizaci práce

a využití vozidel. Za uplynulý rok fungování sjednocené dopravy nenastal případ, že by jakýkoliv požadavek dopravní výkon zůstal neuspokojen. V tomto smyslu hodnotíme práci dispečinku velmi pozitivně, zejména, když byly úkoly zvládnuty s redukováným počtem pracovníků. Bohužel, negativním důsledkem úspory pracovních míst byl růst přesčasových hodin, neboť objem požadavků na výkony ze strany našich vnitropodnikových partnerů neklesá. Nicméně

činnost naší jednotky chápeme jako službu podniku v pravém slova smyslu a naší povinností je plnit požadavky tak, abychom neohrozili činnosti našich partnerů závislých na uspokojování jejich požadavků. Dalším pozitivním výsledkem sjednocené dopravy je „spravedlivější“ rozdělování prostředků pro opravy i obnovu vozového parku. Investujeme tam, kde je to prokazatelně potřebnější, tam kde je potřeba řešit provozuschopnost vozového parku. Snad nejvýznamnějším krokem k úsporám nákladů byl přechod sjednocené dopravy na systém tankování nafty z interních čerpacích stanic. A výhledy do budoucna? Naším cílem je efektivní složka podniku, na kterou bude vždy spolehnouti ze strany partnerů. Chceme i nadále věnovat maximální úsilí k zajištění spolehlivosti vozového parku a kvalitě výkonu naší služby. Čeká nás rovněž podstatná změna v lokálním uspořádání, budeme muset stěhovat naše největší středisko, středisko Nákladní dopravy Šváby, do jiné lokality v důsledku demolice objektu Pražské strojírny – Rustonky. Věříme, že všechny problémy zvládneme bez dopadu na kvalitu práce.

V neposlední řadě bych chtěl touto cestou poděkovat všem našim pracovníkům za jejich úsilí a vztah k práci, bez kterého bychom jen těžko dosáhli uspokojivých výsledků a obrazu celé naší jednotky. Součinnost a obětavost našich řidičů se projevila zejména ve zvládnutí úkolů zimní služby a v poslední době i zajištění protipovodňových opatření.



Podněty občanů

Ing. Josef Hájek,
vedoucí odboru Interní audit a kontrola

Vzhledem k tomu, že podněty občanů, zejména stížností na poskytování služeb v oblasti MHD jsou jedním z významných ukazatelů kvality, podáváme informaci o stavu došlých a zejména oprávněných stížnostech za uplynulý rok.

V roce 2005 bylo zaevidováno celkem 2 277 stížností. Z tohoto počtu bylo 441 stížností postoupeno k vyřízení organizací mimo Dopravní podnik. Jedná se zejména o podání upozorňující na nedostatky jiných dopravců, kteří provozují městskou hromadnou dopravu v Praze či o stížnosti na vedení a změny tras linek spadající do kompetence organizace ROPID. I když oproti roku 2004 vzrostl počet podání, což bylo zejména důsledkem jejich snadného zaslání elektronickou poštou, rozhodujícím ukazatelem je jejich oprávněnost. I ta však v uplynulém roce vzrostla oproti předchozímu roku o 7 % na 49 %. Z rozboru stížností za rok 2005 podle jednotlivých oblastí činnosti naší společnosti vyplynulo následující:

Na nepravdivost provozu došlo 343 stížností, z toho bylo 67 % oprávněných. Detailnější rozbor ukázal, že 29 oprávněných stížností bylo z viny našich řidičů. Z toho se ve 26 případech jednalo o nadjetí tj. předčasný odjezd ze stanice. V ostatních případech šlo o zpoždění zaviněné neprůjezdností tras. Jednání o preferenci hromadné dopravy je tedy nadále aktuální. Následně uvedené oprávněné stížnosti mají příčinu v selhání lidského faktoru našich provozních zaměstnanců. Na oblast odbavování cestujících, tedy zejména na přivření do dveří osoby či zavazadla, neumožnění nástupu dojíždícím cestujícím a v autobusech neumožnění nástupu a výstupu předními dveřmi došlo 370 stížností. Oprávněnost v této oblasti činila 45 %.

Předmětem oprávněné kritiky bylo v 99 případech nevhodné, neprofesní a někdy i arogantní a hrubé jednání provozních zaměstnanců k cestujícím. Většina těchto případů má subjektivní příčinu v jednání jednotlivých zaměstnanců. Stejnou příčinu má i kritika na nebezpečnou, riskantní jízdu, jízdu na červenou, bavení se za jízdy, nevytáhnutí motoru na konečné, tedy na porušení provozních předpisů. V této oblasti došlo celkem 187 oprávněných stížností.

Přibližně ve 45 % oprávněnosti se pohybovaly stížnosti na kulturu cestování a na nekvalitní poskytování služeb, tedy například na nedostatky v topení ve vozech, stav vybavení vozů, například umazané sedačky,

nevhodnou reklamu v prostorách metra a podobně. 12 oprávněných stížností směřovalo na nedostatečnou informovanost cestujících o provozu.

I když se, s ohledem na rozsah provozovaných spojů, může jevit počet oprávněných stížností jako nízký, přesto však doporučujeme, aby při různých formách školení či obdobných akcích byla věnována neustálá pozornost výchově zaměstnanců k řádnému plnění svých povinností, neboť každá oprávněná stížnost poškozuje dobré jméno naší společnosti.



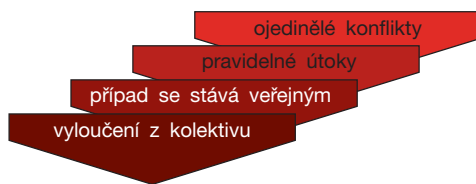
Mobbing

Ing. Monika Dubová, personální úsek

Mobbing je způsob trýznění v pracovním životě, kdy systematicky, cílevědomě a především opakovaně dochází k nepřátelským a neetickým formám komunikace nebo ataku na osobní integritu jedince. Neustálé zpracovávání spolupracovníka prostřednictvím klepů, pomluv, intrik, podezírání a osočování.

V praxi je možné setkat se i s pojmem **bossing** (původcem tlaku je nadřízený) nebo **staffing** (původcem tlaku jsou podřízení). Mobbing bývá také často zaměřován za šikanu. Pro oba pojmy jsou však typické odlišné znaky:

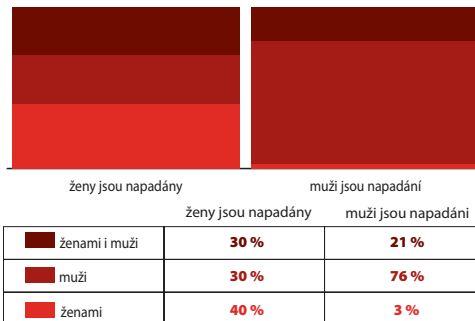
- **mobér** je zdánlivě dospělý, inteligentní a kultivovaný,
- metody se vyznačují psychologickými útoky a vysokým stupněm existenčního ohrožení,
- je to dlouhodobější, rafinovanější proces uštěďující rány psychického rázu,
- **šikana** se objevuje mezi nezrálými a nedospělými jedinci (například škola),
- metody se vyznačují převážně fyzickými útoky na zdraví oběti,



- způsobuje oběti okamžitá utrpení. Zda jsou lidé v zaměstnání spokojeni či nikoli, závisí především na atmosféře v podniku. Sklony k násilí jsou skryté, podmíněné rolí a situací na pracovišti. Ačkoli se případ od případu mobbingu liší, mají vesměs shodný průběh. Mobbing není náhlý ani nenadálý okamžik. Je to proces, který se vyznačuje silnou dynamikou. Má své spouštěcí momenty a vývojové fáze. V každé z prvních tří fází lze eskalaci **konfliktu** ukončit. Mobbing může postihnout každého. Neexistuje žádný typický **profil oběti**. U některých jedinců však lze předpokládat, že se

s velkou pravděpodobností mohou oběti mobbingu stát. Jsou to obvykle lidé, kteří jsou něčím odlišní. Snadným cílem mobbingu se stávají silní introverti, lidé s vadou řeči nebo naopak – velmi inteligentní zaměstnanci, schopnější nebo vzdělanější než zbytek pracovního kolektivu.

Jak často ženy a muži mobbují?



Zdroj: Kratz Hans-Jürgen; Mobbing, jak ho rozpoznat a jak mu čelit; Praha; MP 2005; 131 s.

Následky pro oběť mobbingu mají charakter potíží buď psychických (nespavost, poruchy paměti, pochybnosti o sobě samotném, deprese, ztráta motivace, pocity zoufalství a beznaděje, myšlenky na sebevraždu...) nebo psychosomatických (poruchy srdeční, poruchy krevního oběhu, astma, bolesti hlavy, šije a zad, kožní onemocnění, onemocnění trávicího traktu...). V extrémních případech končí mobbing sebevraždou oběti.

Důsledky mobbingu nemají záporný vliv pouze pro postiženého, ale i pro celou společnost a paradoxně pro mobbující samotné. Nátlak na pracovištích totiž často směřuje nejen k duševnímu, ale i tělesnému vyčerpání oběti. Tím se zvyšuje nemocnost pracovníků, která s sebou přináší zvýšené výdaje na nemocenské pojištění. Kromě zvýšené nemocnosti, dochází často ke snížení motivace a nedostatečnému využívání pracovní doby jak u obětí, tak u strůjčů mobbingu. Vzhledem k tomu, že oběť mobbingu většinou řeší svůj problém odchodem z firmy, zvyšuje se fluktuace zaměstnanců. Z firmy odcházejí i lidé, kteří by pro ni mohli být za jiných podmínek pracovního klimatu přínosem. Odcházející pracovník se většinou pohybuje ve stejném oboru a nevzpomíná na firmu v dobrém. Takže je pravděpodobné, že nejen posílí konkurenci, ale i poškodí jméno firmy, která mobbing připustila.

A nejčastější **řešení**? Dle situace volí mobbovaný buď aktivní obranu nebo se přikloní ke známému „kdo uteče, vyhraje“. Mobbing se opírá především o bezmocnost oběti se bránit. Nesmyslné je zůstat, nic neřešit a tiše avšak o to zoufaleji trpět. Lze se tak protřpět jen ke zdravotním potížím a ke stále se zvyšující agresivitě mobbujících. Naopak aktivní obrana snižuje psychické napětí. Bránit se mobbingu je skutečně velmi náročné, poddat se mu je ale určitě ještě horší.

Nejlepší cestou je mobbingu **předcházet**. Aby k mobbingu nedocházelo, je potřeba, aby podnik vytvářel na pracovišti přátelské pracovní prostředí a správně směřoval podnikovou kulturu. Nadřazený by se měl co nejvíce rozvíjet ve vedoucích dovednostech a zaměstnanci mohou pracovat na samovzdělávání, zvyšování sebedůvěry, budování silného rodinného zázemí nebo se věnovat koníčkům.



Školní střípky

Text a foto: -sou-

Zlatý certifikát kvality

V rámci oslav letošního Dne učitelů, 28. března, se na Ministerstvu školství, mládeže a tělovýchovy uskutečnilo slavnostní setkání vedení Sdružení soukromých škol Čech, Moravy a Slezska s ministryní školství Petrou Buzkovou. Při této příležitosti byl předán prvním jedenácti školám z České republiky „Zlatý certifikát kvality“ osvědčující jejich přínos celému českému školství.



Mezi významnými byla i Střední průmyslová škola dopravní, dceřiná společnost Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Podmínkou získání ocenění bylo obdržení certifikátu výše uvedeného sdružení, získání osvědčení od mezinárodního certifikačního orgánu po zavedení normy jakosti dle ISO 9001 a v neposlední řadě i hodnocení Českou školní inspekcí nad stanoveným průměrem.

Sportovní soutěže v plném proudu

Dvě vrcholné sportovní soutěže připravilo pro své členy Sdružení soukromých škol Čech, Moravy a Slezska.

Soukromá obchodní akademie SOAPA v Jablonci nad Nisou hostila volejbalové týmy, a podmínkou účasti bylo postavení smíšeného družstva. Turnaj byl dobře zorganizován, úlohy rozhodčích se ujali profe-

sionální volejbaloví hráči. Naše družstvo ve složení Pincová, Pirklová, Bezvoda, Starý, Bartůněk, Týc a Lundák obsadilo 3. místo. Třetí místo jsme získali i v Chrudimi, kde Hotelová škola Bohemia pořádala Mistrovství ČR žáků a pedagogů soukromých škol v halové kopané. Turnaj se konal pod záštitou starosty města Chrudim Ladislava Libého a mediálním partnerem byly Noviny Chrudimska.



Turnaj se dokonale vydařil od sportovního zápolení přes doprovodný program – soutěž barmanů, až po udělení medailí i raut. Závěrečné zápasy měly velmi dobrou sportovní úroveň. S našimi účastníky soutěže se do Chrudimi vydali i jejich příznivci a podporu našich hráčů spojili s návštěvou zajímavého městečka, jehož chloubou je mimo jiné i muzeum loutek.

Republikové finále ve florbale středních škol

Od pátku 31. března do neděle 2. dubna byli naši „florbalisté“ účastníky republikového finále, které z pověření Výkonného výboru Asociace školních sportovních klubů ČR pořádala SPŠ Jedovnice. Účastníky turnaje byli vítězové kvalifikačních kol. Sportovní program byl náročný, 6 družstev bylo rozděleno do 2 skupin a hrálo se systémem každý s každým.

Náš tým složený ze studentů škol Moravská a Motol se probojoval do semifinále.

V postupu do finále ho zastavilo mužstvo Brna, které celý turnaj nakonec vyhrálo. Naše škola obsadila hezké 3. místo a v kanadském bodování náš hráč Žigmond zvítězil.

Celý turnaj měl vysokou organizační úroveň, pro účastníky byl připraven bohatý doprovodný program.

Maturita nanečisto

Maturitní zkouška má od školního roku 2007/08 novou podobu, která je vymezena Zákonem č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školský zákon). Hlavním cílem programu Maturita nanečisto 2006 je nabídnout školám významný auto-evaluační nástroj, umožnit žákům pracovat s testovými materiály a poskytnout učitelům a žákům porovnání se školami stejného typu a skupin oborů. Současně jde o podporu škol v přípravě na změny, které vzniknou v souvislosti se zavedením nového typu maturitní zkoušky ve školním roce 2007/08. Účast škol v tomto programu je dobrovolná a naše škola – stejně tak jako v minulém roce – se do tohoto programu přihlásila. Školní maturitní komisařkou byla odborem školství Magistrátu hl. m. Prahy jmenována Mgr. Irena Jirková, která ve dnech 27. až 30. března, kdy písemné zkoušky společně částí maturitních zkoušek na přihlášených školách probíhaly, dohlížela na průběh zkoušek v naší škole.

Jak maturity nanečisto probíhaly?

- 27. 3. český jazyk
- 28. 3. občanský základ/matematika 1
- 29. 3. anglický jazyk 1
- 30. 3. německý jazyk

Výsledky žáků a škol jsou neveřejné.

Další spolupráce s SOU Bardejov

Ve dnech 27. až 29. března proběhla na pozvání ředitele školy Ladislava Šilhana v naší škole reciproční návštěva slovenských pedagogů z Bardejova. Ing. Hudák, ředitel bardejovského strojírenského SOU spolu se svými kolegy si prohlédli nejen naši školu, ale také Prahu a její památky. Bardějovská škola vznikla již v roce 1973 a má tedy dlouholetou tradici. Dnes škola vyučuje kromě strojírenských oborů také obor elektrikář pro silnoproud, mechanik silnoproudých zařízení, mechanik elektronik pro spotřební elektrotechniku a obor auto-elektrikář. Tedy obory, které jsou vyučovány i v naší škole.

Hosté projevíli velký zájem o zařízení a vybavení naší školy, o systém a hloubku osnov výuky jednotlivých oborů i o legislativu českého školství.

Došlo k jednání i se zástupci jednotlivých středisek odborné výchovy oborů automechanik Na Valentince a odborné výchovy elektrooborů na Třebešíně. Nechyběla ani jednání a prohlídka školy Moravská.

Slovenští kolegové nešetřili chválou a jednání byla nejen příjemná, ale i zavazující.

I přes značnou vzdálenost obou měst byla dohodnuta další spolupráce. Ze zkušeností, které máme, víme, že každé poznání jiného školního zařízení a každá spolupráce s ním je pro školu a její pracovníky vždy přínosná a obohacující. V případě bardějovské školy se to opět plně potvrdilo.



Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Prosím o informaci, jaké vlastně musím předkládat doklady k sepsání žádosti o můj starobní důchod a v jakém časovém předstihu si mám o důchod požádat? Chtěl bych důchod od 1. října 2006.

Žádost o starobní důchod lze podat **nejdříve 3 měsíce předem dnem**, od kterého budete o důchod žádat a samozřejmě kdykoliv později. Podmínkou, aby mohl být starobní důchod vyplácen, je buď:

a. ukončení – rozvázání pracovního poměru k 30. září 2006 nebo

b. změna právního vztahu z doby neurčitě od 1. října 2006 na dobu určitou – maximálně na dobu 1 roku, nebo

c. ukončení – rozvázání pracovního poměru k 30. září 2006 a vznik nového právního vztahu od 1. října 2006 na dobu určitou (maximálně na dobu 1 roku).

Tiskopis žádosti o starobní důchod s vámi vyplní a sepíše příslušný zaměstnanecký útvar. Sepsaná a potvrzená žádost musí být předložena (doručena) nejpozději do 8 dnů ode dne sepsání Pražské nebo Okresní správy sociálního zabezpečení příslušně podle místa vašeho trvalého bydliště. Při uplatnění žádosti o starobní důchod je třeba mít k dispozici tyto doklady:

■ občanský průkaz (u cizinců pas či povolení k pobytu),

■ doklady o denním studiu, učení (i nedokončeném),

■ evidenční list důchodového zabezpečení (pojištění) o posledním zaměstnání (k žádosti o důchod připojí organizace),

■ doklady prokazující doby zaměstnání (pojištění), které chybí ve výpisu pojištěných dob z ČSSZ v Praze 5, Křížová 25 (předstihový list), pokud je předstihový list k dispozici; není-li k dispozici, předkládá pracovník doklady, které o svých předchozích zaměstnáních vlastní; nemá-li žádné doklady, uvede při sepisování žádosti údaje o dobách zaměstnání (pojištění), které si pamatuje. Česká správa sociálního zabezpečení pak při rozhodování vychází z podkladů, které jsou v její evidenci,

■ rozhodnutí Pražské nebo Okresní správy sociálního zabezpečení o době a rozsahu péče o převážně nebo úplně bezmocnou osobu nebo částečně bezmocnou osobu starší 80 let,

■ muži předkládají doklady o výkonu vojenské služby a případně rozhodnutí Pražské nebo Okresní správy sociálního zabezpečení o době a rozsahu péče o dítě, pokud o ně pečovali,

■ ženy, které žádají o přiznání starobního důchodu, předkládají rodné listy dětí – doklady prokazující výchovu dětí pro

snížení věkové hranice nebo pro zhodnocení doby péče o dítě (rodné listy dětí i osvojených nebo dětí, které převzaly do péče nahrazující péči rodičů; jde-li o osvojené dítě, je třeba předložit příslušný doklad o datu osvojení; jde-li o dítě, které žena převzala do péče nahrazující péči rodičů, při níž dítě na ni bylo převážně odkázáno výživou, kterou mu ze závažných důvodů nemohli zajistit jeho rodiče, je nutné toto prokázat věrohodným dokladem, například potvrzením orgánu péče o rodinu a dítě příslušného okresního úřadu); jde-li o dítě manžela, které mu bylo svěřeno do výchovy rozhodnutím soudu, nebo zemřel-li druhý rodič dítěte, je nutné předložit rozhodnutí soudu nebo úmrtní list matky a oddací list o uzavření sňatku mezi žadatelkou a otcem dítěte,

■ potvrzení zaměstnavatele o vyplácených náhradách za ztrátu na výdělu po skončení pracovní neschopnosti náležející za pracovní úraz (nemoc z povolání),

■ pokud chcete váš důchod poukazovat přímo na váš účet, je třeba přiložit tiskopis České správy sociálního zabezpečení

– „Žádost o zařízení výplaty důchodu poukazem na účet“, potvrzený bankou, kde máte vedený účet,

■ dále je třeba znát – nemusí být dokladováno:

• rodné číslo manžela/ky,

• datum splatnosti starobního důchodu manžela/ky, pokud již tento důchod pobírá a chcete-li stejné datum splatnosti; jinak je datum splatnosti určeno náhodně – pro starobní důchody vždy v sudé dny od 6. – 24. dne v měsíci.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého důchodu pro rok 2006, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor. Osobní návštěvy jsou možné v pracovní dny pouze od 15.00 do 18.00 hodin, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky 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 ve „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. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení. Od 1. ledna 2006 vydává ČSSZ v Praze 5, Křížová 25, každému 1x ročně na požádání (písemně či osobně) výpis pojištěných dob včetně výdělků.

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.



Nemocenské v roce 2006

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

Od 1. ledna 2006 se zvýšilo nemocenské. Jde o dávku, která nahrazuje ušlý příjem při pracovní neschopnosti z důvodu nemoci, úrazu, lůžkové péče a podobně. Poskytuje se za kalendářní dny, to znamená i za soboty, neděle a svátky.

Dávky nemocenského pojištění se počítají z denního vyměřovacího základu (DVZ), což je vlastně hrubý příjem připadající na jeden kalendářní den. Vypočte se tak, že veškerý hrubý příjem podléhající odvodu sociálního pojištění zúčtovaný zaměstnanci v rozhodném období se vydělí počtem kalendářních dnů připadajících na toto rozhodné období. Rozhodným obdobím pro výpočet je **období dvanácti kalendářních měsíců** před kalendářním měsícem, ve kterém vznikla pracovní neschopnost (eventuálně období od vstupu do zaměstnání do konce měsíce, který předcházel pracovní neschopnosti). Výše denního vyměřovacího základu je stanoveným způsobem (pomocí redukčních hranic) omezoována.

Vývoj redukčních hranic:

I. redukční hranice (Kč)	II. redukční hranice (Kč)	Datum účinnosti	Právní předpis
360	540	1.10. 1999	Zákon 61/1999 Sb.
400	590	1. 1. 2000	Nař. vl. 247/1999 Sb.
430	630	1. 1. 2001	Nař. vl. 413/2000 Sb.
480	690	1. 1. 2002	Nař. vl. 347/2001 Sb.
510	730	1. 1. 2006	Nař. vl. 417/2005 Sb.

Způsob započítávání denního vyměřovacího základu

DVZ do částky 510 Kč se započítává v plné výši (za prvních 14 dnů pracovní neschopnosti se započte do částky 510 Kč jen 90 %).

Z částky 510 Kč až 730 Kč se počítá 60 % K částce nad 730 Kč se nepřihlíží.

Maximální denní vyměřovací základ je tak 591 Kč za prvních 14 dní pracovní neschopnosti (tj. 90 % z 510 + 60 % z rozdílu 730-510 = 591 Kč).

Od 15. dne se částka 510 Kč započítává v plné výši, tudíž je maximální vyměřovací základ 642 Kč (tj. 510 + 60 % z rozdílu 730-510 = 642 Kč).

Výpočet výše nemocenského

Procentní sazba nemocenského za prvé tři kalendářní dny činí **25 % DVZ**. Maximum v současné době je **148 Kč**.

Maximální dávka za 4. až 14. kalendářní den se počítá jako 69 % DVZ, tedy maximálně 408 Kč denně.

Od 15. dne se nemocenské vypočítává jako 69 % DVZ, tzn., že od 15. dne pracovní neschopnosti je maximální nemocenské 443 Kč denně.

Maximální nemocenské, které je možno dostat za prvních 30 kalendářních dnů nemoci, činí 12 020 Kč. Dostane ho ta osoba, jejíž hrubé příjmy v posledních 12 kalendářních měsících činily nejméně 266 450 Kč, tedy alespoň 22 205 Kč hrubého měsíčně.



ZAJÍMAVOSTI

Tábor v Nuzicích v době povodní

*Text: Jitka Koubková,
vedoucí odboru KS a sociální péče*

Foto: Personální úsek

I letos nám příroda „nadělila“, tak jako celé České republice, povodně. Zatopení postihlo letní dětský tábor Nuzice (Dopraváček).

Oproti povodni v srpnu 2002 neměla ta letošní takovou razanci, nedošlo ke srovnatelným škodám. Díky obětavému přístupu správce objektu a zaměstnanců oddělení Provoz – Technika úseku personálního, kteří se postarali ve velmi krátkém čase o vystěhování zařízení tábora, nejsou škody na zařízení a vybavení.



Došlo k zatopení prostor tábora. V současné době se provádějí práce na odstranění bahna ze zatopených objektů i celého prostranství, prostory se čistí. Je nutno provést další práce (dezinfekce, elektrovize, čištění studně...).

Všichni zúčastnění dělají vše pro to, aby byl letní tábor Nuzice připraven 1. července přivítat děti I. turnusu.



Byli jste už někdy s našim Dopravním podnikem na horách?

*Ing. Adéla Fliegelová,
Základní odborová organizace OS DP-Ř*

Pokud ne, využijte v příštím roce nabídku Základní odborové organizace OS-Ředitelství, která již několik let pořádá nejen pro své odborové členy, ale i pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky jednodenní lyžařské zájezdy do různých lyžařských středisek našich překrásných zasněžených hor.

V letošním roce se díky vynikajícím sněhovým podmínkám a velkému zájmu zaměstnanců, uspořádalo celkem pět těchto zájezdů. Záslouhou výborné spolupráce s jednotkou Zájezdové dopravy a ukázněnosti účastníků se všechny zájezdy velmi vydařily.

Při našich cestách jsme se cítili vždy v bezpečí a oceňovali jsme, jak řidiči s bravurou zvládali všechny situace i za tak obtížných klimatických podmínek, které v letošní zimě nastaly.

Ani ty hromady sněhu, ani kluzké náledí na silnici nebyly pro ně překážkou a my jsme vždy dorazili na místo bezpečně a včas.

Poděkování patří všem řidičům – jmenovitě panu Růžičkovi, panu Bulkovi, panu Bednářovi a panu Mašíkovi – kteří k nám byli vždy velmi přátelští, vstřícní a vše zvládali v pohodě a s úsměvem.

Těšíme se, že i v příštím roce budeme moci využít jejich profesionálních služeb.

Naše odborová organizace bude i v budoucnu připravovat další zajímavé zájezdy, takže pokud budete mít zájem se zúčastnit, neváhejte, udělejte si čas a přihlaste se také, nebudete určitě litovat.



Letní dětský tábor Rustonka

-red-

ZV ZOOS DP – ED Praha (dle Kolektivní smlouvy 2006) nabízí pro děti ve věku od 7 do 16 let (ukončení 9. třídy ZŠ) letní dětskou rekreaci v rekreačním zařízení chata Rustonka ve Velké Úpě v Krkonoších, 2 kilometry od Pece pod Sněžkou. Nádherná horská krajina s čistým horským vzduchem, překrásnými výhledy a mnoha možnostmi výletů, horské turistiky, ale i koupání v Sejfech, Trutnově a Dolcích.

Termín: 1. až 15. července 2006

Cena poukazu: pro děti zaměstnanců

Dopravního podniku 1 990 Kč, ostatní

zájemci 3 500 Kč, pro děti členů odborového svazu příspěvek na poukaz 800 Kč

Odjezd: 1. července v 9.00 hodin od stanice metra Českomoravská.

Příjezd: 15. července okolo 16.30 hodin ke stanici metra Českomoravská.

Místo: rekreační chata Rustonka – Krkonoše – Velká Úpa.

Ubytování: Ve 3 a 4lůžkových pokojích, WC, sprchy s teplou vodou, vybavená klubovna.

Stravování: 5 x denně – vlastní kuchyně.

Doprava: autobusem až na místo.

Informace: tábor vedou zkušení vedoucí s dlouholetou praxí, odborný zdravotník.

Pobyt v táboře je zaměřen na horskou turistiku s výlety po Krkonošském národním parku a přilehlém okolí. Pro zdatné děti v počtu přibližně 14 účastníků připravujeme cyklistické výlety. Věk dětí pro tuto akci je od 12 let a také vlastní dobré horské kolo a vybavení!

Přihlášky můžete získat u paní Zdeňkové, na telefonním čísle 296 122 307. Zaplacení poukazu do 19. května! Nejpozději do 9. června musíte odevzdat zaplacený poukaz!

Bližší informace k táboru podají pan Fenik (296 123 763) nebo pan Knytl (296 123 767)



Pražský dopravní zeměpis V – 4. část

Černošice, Dobříchovice, Lety, Řevnice

Mgr. Pavel Fojtík, Ing. František Prošek

Obce čtvrté části páté řady Pražského dopravního zeměpisu najdeme na březích řeky Berounky a mají mnoho společného ve své dopravní historii, především železniční trať. Všechny spadají do územního obvodu pověřeného obecního úřadu a současně obce s rozšířenou působností Černošice. Ostatně – právě tomuto městu se také budeme věnovat.

Černošice (906 ha, 5 096 obyvatel)

Uvádí se, že Černošice daroval v roce 999 kníže Boleslav II. ostrovskému klášteřu. První písemná zmínka o Černošicích ale pochází až z roku 1115, kdy patřily kladrubskému klášteřu. Ve své historii nejdéle patřily zbraslavskému klášteřu a po jeho zrušení Náboženskému fondu, od kterého celé panství zakoupil bavorský kníže Bedřich Oettingen Wallerstein. Dodejme ještě, že rozlišení na dvě vsi **Dolní a Horní Černošice** (původně Velké a Malé Černošice) je doloženo od roku 1304. **Dolní Mokropsy**, uváděné od roku 1088, vystřídaly ve své historii mnohem více majitelů a do majetku zbraslavského klášteřa se dostaly až v roce 1638. Od roku 1854 byly samostatnou obcí. Od roku 1361 je znám kopec **Vráž** a teprve v roce 1788 byl položen základ



Foto © Lukáš Herfurth

původně jen samoty téhož jména, patřící od roku 1854 k Dolním Mokropsům. Dolní a Horní Černošice byly od roku 1864 jednou obcí, ale v roce 1920 se rozdělily. V roce 1950 byly Horní i Dolní Černošice opět sjednoceny a současně k nim byly připojeny i Dolní Mokropsy. Nová obec se začala označovat jménem Černošice. V roce 1969 byly Černošice povýšeny na město. V roce 1974 byly Dolní Černošice,

ležící na pravém břehu Berounky, připojeny k Lipencům a současně s nimi připojeny k hlavnímu městu Praze. V současném složitém pojetí státní správy jsou Černošice obcí s rozšířenou působností. V této kompetenci územní obvod městského úřadu zahrnuje 79 obcí (z toho 5 s pověřeným obecním úřadem) s celkem 88 190 obyvateli. Fakticky zahrnuje celé území okresu Praha-západ. Není proto divu, že Černošice mají dislokované pracoviště svého městského úřadu i v Praze. Jako obec s pověřeným obecním úřadem pak Černošice vykonávají příslušnou činnost pro 11 okolních obcí. Černošice se už v prvorepublikovém období staly významným rekreačním sídlem a fakticky zde vzniklo jakési satelitní vilové městečko, prakticky bez průmyslu, kde díky ideální poloze při železniční trati většina obyvatel začala dojíždět za zaměstnáním do Prahy. Nejvýznamnější památkou je kostel Nanebevzetí Panny Marie, jehož obvodové zdivo pochází z roku 1352. Kostel byl mnohokrát přestavován, nejvýznamnější přestavba – barokní – se uskutečnila na přelomu 17. a 18. století.

Dobříchovice (1 091 ha, 2 986 obyvatel) jsou prvně doloženy v roce 1253. Po většinu své historie obec patřila řádu křižovníků s červenou hvězdou. Od roku 1876 byla povýšena na městečko, později se označovala jako městys. V první polovině 20. století bychom tuto obec našli pod názvem Dobříchovice 2. díl (Pod jménem Dobříchovice 1. díl vystupovala víska Karlík, osada obce Mořinka.). Obec je svými třemi tisícovkami obyvatel druhou nejlidnatější z popisované skupiny, ale další obyvatelé do obce dojíždějí za rekreací. Je zde na 300 chat. Mezi architektonické památky patří zámek. Původně to bývala gotická tvrz, přestavěná v 16. století na renesanční zámek, později zbarokizovaný. V první polovině 18. století vyhořel a teprve v roce 1779 byl obnoven. Jeho součástí je kaple sv. Judy Tadeáše. Technickou památkou je výpravní budova dobříchovického nádraží z roku 1881.

Současná obecní statistika uvádí, že denně z Dobříchovic odjíždí za prací 777 obyvatel a do škol 203 žáků a studentů.

Lety (324 ha, 939 obyvatel) jsou nejmenší z popisované skupiny obcí. Nejstarší zmínka o této vsi pochází z roku 1088, kdy patřila vyšehradské kapitule, později klášteřu sv. Jiří na pražském hradě a od 14. století klášteřu zbraslavskému. V dalších letech se tu vystřídala řada světských držitelů. Po přijetí obecního zákona v roce 1849 se Lety staly samostatnou obcí. Také tato obec se mezi světovými válkami stala významným rekreačním místem. Dnes Lety tvoří kolem 250 rodinných domů a přibližně 350 rekreačních chat.

Jedinou památkou v obci je výklenková kaplička se zvoničkou z roku 1820. V letech 1990–1991 byla opravena a zasvěcena sv. Anežce České, patronce obce. Přes 50 % obyvatel Letů dojíždí za prací mimo obec.

Řevnice (1 014 ha, 2 933 obyvatel) se prvně zmiňují ve 12. století, kdy patřily svatojiřskému klášteřu. Později se o ves dělili křižovníci s červenou hvězdou a cisterciácký klášteř zbraslavský. Už v roce 1292 jsou Řevnice uváděny jako městečko, od konce 19. století se označovaly jako městys. Od 1. listopadu 1968 získaly statut města. Díky dvojí církevní vrchnosti měly Řevnice dva kostely – křižovnícký sv. Mořice (románský) a cisterciácký Panny Marie (gotický). V letech 1749–1753 byl místo



nich postaven nový barokní kostel sv. Mořice, který je dnes nejvýznamnější řevnickou památkou. Řevnická železniční zastávka je technickou památkou. Dnešní výpravní budova je z roku 1896 a je o 250 m blíže k Praze než její předchůdkyně, které se také dochovaly dodnes. Zajímavou památkou je také malá vodní elektrárna z roku 1908, několikrát modernizovaná. Také Řevnice, podobně jako výše zmíněné obce, jsou už od počátku 20. století tradičním rekreačním sídlem. Za prací mimo město dojíždí 67 % ekonomicky aktivního obyvatelstva.

Jak již bylo naznačeno, okolí Berounky se významným způsobem podílí na rekreaci Pražanů. Není tedy divu, že především z Řevnic a Dobříchovic vychází několik turistických značených cest do nedalekých brdských lesů. Například od železniční zastávky v Řevnicích si můžeme udělat zajímavý výlet do Mníšku pod Brdy, ze kterého se můžeme vrátit autobusy PID zpět do Prahy.

Obce na levém břehu Berounky obsluhuje několik silnic, z nichž zásadní význam pro spojení s Prahou má především silnice č. II/115, která od Radotína propojuje všechny, které zde popisujeme, a pokračuje do obcí Svinaře a Jince. Mezi významné silnice dále patří č. II/116 od Berouna přes Řevnice do Mníšku pod Brdy. Místní význam má několik silnic třetí třídy. Tradičně zde tvoří velkou komunikační překážku řeka Berounka. Původně zde bývalo několik přivozů, ale časem muselo být postaveno několik mostů a lávek. V Černošicích slouží od roku 1963 lávka pro pěší do Dolních Černošic v blízkosti železniční zastávky, pěší mohou také využít lávku, která je součástí železničního mostu, spojujícího Dolní a Horní Mokropsy.

Původní most byl postaven v roce 1862, nový v roce 1911. V Dobřichovicích mají silniční most od roku 1896. Byl zrušen v roce 1990 a nahrazen jednosměrným provizoriem. Od roku 1996 slouží s využitím starších pilířů most nynější. Kromě tohoto mostu byla v Dobřichovicích postavena v roce 1975 lávka pro pěší, kterou poničila v roce 2002 povodeň. V roce 2003 byla nahrazena lávkou novou. V letech byl postaven silniční most v roce 1937, přestavěný v roce 1996. Menší most je i v Řevnicích, bližší údaje o době jeho vzniku nemáme k dispozici, plán obce z roku 1945 ho neuvádí.

Základní význam pro obsluhu popisovaného území má železniční trať Praha – Plzeň, původně označovaná jako Česká západní dráha. Slavnostní zahájení provozu proběhlo 14. července 1862 a o den později byl zahájen pravidelný provoz. Vlaky zprvu končily na Smíchově, teprve později se jezdilo až na pražské nádraží císaře Františka Josefa (dnešní Hlavní nádraží). Samotné zahájení provozu ovšem ještě neznamenal okamžitě přímou dopravní obsluhu všech zdejších obcí. Od počátku měly železniční stanici nebo zastávku jen Dobřichovice a zřejmě i Řevnice. S docházkou ji mohli využívat i obyvatelé obce Lety. Černošice se dočkaly železniční zastávky 1. května 1869, Dolní Mokropsy (dnes Černošice-Mokropsy) až 5. července 1872. Železnice byla zahrnuta i do systému Pražské integrované dopravy. Od 30. května 1995 bylo možné používat „tramvajenky“ s doplňkovým kupónem při jízdách z Prahy do zastávky Černošice-Mokropsy, od 1. června 1996 bylo možné používat i jízdenky pro jednotlivou jízdu, přičemž Řevnice už ležely ve 2. tarifním pásmu. Od 28. května 2000 byla zdejší trať plně integrována do systému PID. Zdejší vlaky jezdí v pravidelném intervalu 60, ve špičce 30 minut.

Právě s ohledem na skutečnost, že obce podél Berounky měly velmi kvalitní vlakové spojení (v roce 1924 trvala jízda z Řevnic na Smíchov asi 35 minut, na Wilsonovo nádraží 58 minut), bylo zavádění autobusové dopravy v této oblasti pomalé. Přesto už v roce 1931 je doloženo, že několik spojů autobusové linky ČSAD Praha – Zbraslav dojíždělo až do Dolních Černošic. Větší roli začaly hrát autobusy až po druhé světové válce. Hlavní roli tu hrály především od roku 1954 linka ČSAD č. 11600 Praha – Radotín – Horní Černošice – Vonoklasy a od roku 1962 linka 11730 Praha – Černošice – Dobřichovice – Dolní Roblín.

První autobusové linky PID se objevily v této oblasti poprvé 1. května 1996 v Černošicích (č. 311 Nádraží Radotín – Třebotov – Roblín – Solopysky – Černošice, žel. zast.) a v Dobřichovicích (č. 315 Černošice, žel. zast. – Dobřichovice, lékárna – Karlík. Lety a Řevnice si musely počkat až do 30. září 2001 na prodloužení některých spojů linky č. 311 ve směru od Zličína a Mořiny. Některé další linky, které

projíždějí Černošicemi, jsme zmínili v minulé části seriálu. Místní vztahy k Mníšku pod Brdy zajišťuje od roku 2000 linka č. 448 (původně 348) Dobřichovice – Mníšek pod Brdy. Dnes mají zdejší obce postaráno i o noční dopravu linkou 601 Chaplínovo náměstí – Řevnice.



Došlo do redakce

Jan Paulů

Schodová romance aneb Betonová lobby opět zvítězila

Občas přespím na Chodově. Jsem tak konfrontován s vývojem této perspektivní, bohaté a kvalitními a vzdělanými lidmi překypující oblasti Čech. Tak alespoň hovoří statistiky a oslavné články, které mi občas v místních novinách někdo vloží do ruky. Docela mne zaráží, že se neobjevilo nic o kvalitě velké stavby nad stanicí Chodov. Hodnotit takovou architekturu v Praze je opravdu škoda slov. Jde o soukromou iniciativu a podnikatelský záměr. Pro Rotterdam, jehož některé poválečné stavby mi připomíná, už tenkrát něco podobného bylo nepovedenou stavbou. Z jedné strany budova vypadá jako pevnost bucharského chána bez věží, architektonický nápad nenalézám. Ze druhé strany zjevně rezignuje na možnost vytvořit moderní náměstí s napojením všech druhů pozemní dopravy. Jedna schodová část mi připomíná spíše náhon k vodní elektrárně. Často si to mohlo ověřit značné množství pasažérů metra.

Nejvíce mi vadí absence snahy upřednostnit hromadnou dopravu. Stavba je rájem pro automobilisty. Zcela pomíjí, že zdaleka největší počet potenciálních klientů přijíždí linkou C metra na jednu z nejméně frekventovaných osobních stanic. Pohodlí pro menšinové návštěvníky, kteří přijedou osobními auty, je vykoupeno nepromyšleným velice bariérovým přístupem k metru a na povrch k návazným autobusovým spojům, ještě k tomu na nejvyšší kótu kopce. Přibýlo další schodiště, myslím, že podle norem příliš vysoké nebo na hraně. Skutečnost ukazuje, že je téměř nepoužívané. Zatímco v obchodním centru jezdí schody od lékárny k butiku nahoru dolů, metro zůstalo takové, jak bylo v době reálného socialismu. Jen instalace pomalých a poruchových invalidních pojezdů trochu zúžila již tak přeplněné schodiště.

Pro mne je vše jen důkazem absence rozumu, snahy řešit spravované území ve prospěch většiny, nepromyšleného přístupu k rozvoji území. Zde například stačilo okoukat napojení paláce Flora nebo jiná podobně účelná řešení. V případě Chodova byla za stejné peníze reálná účelná, moderní a krásná stavba.

Pro mne se však stal opak.



Došlo do redakce

Vladimír Veselý

Dovolte mi, abych reagoval na Váš článek v DP-KONT@KTu č. 4 Poslední zastávka, kde se jeho autorka zamýšlí nad neplatícími cestujícími, resp. bezdomovci.

Celý život mě udivuje, jak v naší zemi vymyslíme něco, co už dávno někde jinde vymysleli. Jak zabezpečit pohodlí a komfort platícím cestujícím?

V první řadě bych vozil pouze platící cestující. Nikde ve světě nejsou tak bohatí, aby vozili tak velké množství černých cestujících jako my.

Přitom není nic jednoduššího, než ty neplatíče do vozu nepustit. V každém voze je řidič a k zaručení objektivitu i počítač.

Tento systém jsem viděl v New Yorku, kde žije cca 10 mil. obyvatel a šlape to tam jako hodinky.

Každý cestující má čipovou kartu, kterou koupíte v každé trafice, v rozsahu na jednu jízdu až na celý rok. U řidiče ji cestující zasune do snímače a ten jízdu povolí nebo ne, vše probíhá velmi rychle. Ten samý systém je v metru – pokud nezaplatíte kartou, turniket vás nepustí. Každý může přestupovat z autobusu na metro a naopak a z karty se odečte jen jedna jízda.

Jediná odlišnost jsou naše tramvaje, ale to by také neměl být nepřekonatelný problém. I v New Yorku se dá zaplatit u řidiče autobusu, ale nikdo si tam nedovolí přijít s bankovkou. Pokud nemáte přesně mince, prostě nejedete. A ne jako u nás, kde klidně přijde s pětistovkou s výmluvou, že chtěl zaplatit, ale řidič neměl nazpět.

Tam když chytanou černého pasažéra, druhý den jde k soudci a veřejně prospěšné práce ho neminou. To je ale u nás utopie. Neříkejte mi, že jsou američané chytřejší. Ne. Jenom nejsou tak bohatí, aby někoho vozili zadarmo.

Jezdím v Praze autobusem osmý rok a ze své zkušenosti vím, že cca 70 % cestujících nastupuje stejně jedněmi dveřmi, a to druhými.

Náš odbavovací systém se s tím jejich nedá srovnat, tak komfortní metro a mluvící autobusy nemají ani za velkou louží.

Ještě něco upoutalo moji pozornost. Tamní autobusy ve všech zastávkách staví na znamení, umím si představit kolik tam ušetří pohonných hmot, vždyť minimálně 40 % provozní doby túrového vozu zastavuje úplně zbytečně.

A pak teprve bych se zabýval bezdomovci, kteří se díky tomu nedostanou do našich vozů. Toto není můj nápad, přesto si však myslím, že jediné podobná řešení zajistí pohodlí a čistý vzduch v našich vozech.



Poznámka redakce: Názory autorů se nemusejí shodovat s názory redakce.

Tisíce lidí v pohybu

Text: Daniela Tůmová

Foto: PIM

Běžecský seriál Pražského mezinárodního maratonu přiláká do Prahy každoročně kolem dvaceti osmi tisíc sportovců a sto čtyřicet tisíc diváků, což znamená nejmasovější událost naší metropole. Společným jmenovatelem je nejen sport, ale rovněž obrovská kulturní a společenská důležitost. Tisíce lidí navíc v době konání maratonu tak Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vozí ve svých vozech metra, autobusů i tramvajů po hlavním městě a přilehlých regionech.

Posláním PIM je propagovat zdravý životní styl, přivést mladé lidi ke sportování a pomáhat rozvoji turismu v České republice vytvářením sportovních akcí, které budou mezinárodně známé a uznávané, společensky prospěšné, přátelské k životnímu prostředí a které přivedou do ulic tisíce lidí. Předseda organizačního výboru, rodák z Neapole **Carlo Capalbo** dovedl před jednácti lety k dokonalosti nápad svého přítele Gelinda Bordina, držitele zlaté medaile za vítězství v maratonu na olympijských hrách v Soulu v roce 1988.

DP-K Jak se vlastně maraton dostal do Prahy?

Úplně náhodou, takřka bláznivým nápadem. Seděl jsem jednou se svým kamarádem Gelindem Bordinem u piva v jedné malé hospůdce v Košířích, když mi

najednou povídá: „Poslyš Carlo, co kdyby se konal mezinárodní maraton také tady v Praze. Vždyť to je tak nádherné město!“ Nejprve jsem si myslel, že jeho gigantickou myšlenku rozvádím do podrobností jen proto, že začal mírně působit na mé mozkové závity váš zlatý mok. Ale postupně jsem to vzal naprosto vážně a společně jsme začali uvažovat, jaké by to bylo, kdyby jednoho dne vyběhli závodníci do ulic Prahy stejně jako například v Bostonu či New Yorku. Od myšlenky k realizaci byla velmi dlouhá cesta, ale rozhodně to stálo za to. Zavolaal jsem tehdy Emilu Zátokovi, on byl nadšený a řekl, že udělá vše, aby to vyšlo. Nastala vynikající spolupráce s pražským magistrátem, která trvá dodnes. Koho by tehdy napadlo, že se Pražský mezinárodní maraton zařadí k deseti nejvýznamnějším maratonům na světě!

DP-K Takže splnil vaše očekávání?

Naším záměrem bylo vytvořit tradiční městský maraton podobný těm, které se běhají v New Yorku, Berlíně či v Londýně. Kromě pořádání maratonu jsme navíc chtěli propagovat zdravý, aktivní styl života mezi lidmi všech věkových kategorií, koníčků a zaměstnání. Právě pro ně je každoročně připraveno široké spektrum běhů, jak na kratší, tak na větší vzdálenosti.

Od svého vzniku v roce 1995 je Pražský mezinárodní maraton na strmé cestě vzhůru k mezinárodnímu uznání. Při zakládání jsem si ani nedovedl představit, že se první ročník setká s tak obrovským zájmem. 1 500 běžců se v červnu roku 1995 valilo pražskými ulicemi jako rozbouřená řeka a o deset let později to je již přes čtyři a půl tisíce nadšených maratonců. Dalších



deset tisíc ve stejnou dobu zdolává kratší tratě nesoutěžních běhů.

DP-K Přijdou si na své i nespportovci, jsou akce podpořeny nějakým doprovodným programem?

Pravidelně každý rok se zvyšuje počet doprovodných akcí pro běžce i širokou veřejnost. Marathon Music Festival je největší hudební festival v centru Prahy, který dotváří neopakovatelnou atmosféru Pražského maratonu a ostatních závodů PIM Běžecského seriálu. Během festivalu mohou diváci shlédnout například unikátní karnevalový průvod latinsko amerických rytmů a barev a velký koncert na Staroměstském náměstí. Tradiční součástí je hudba v ulicích Prahy, podél celých tratí závodů, která oživuje a zpřjemňuje celkovou atmosféru. Za sedm let existence hrálo v Praze více než čtyři stovky kapel a umělců z celého



světa a tento festival se stal nedílnou součástí kulturního života Prahy.

DP-K Určitě všechno nebylo ideální.

Co bylo největším problémem?

Na začátku bylo velikým problémem, že lidé v maratonu nespatořovali sportovní a sociální fenomén. To se ale podstatně změnilo a PIM se snaží prosadit coby největší sportovní událost ve střední Evropě. Samozřejmě organizace tak masové akce je opravdu náročná. Musí se ubytovat běžci, kterých je v rámci Maratonského víkendu více než 40 tisíc.

V současnosti je paradoxně naším problémem popularita. Soutěžíme sice s maratony v Londýně, Paříži, a New Yorku, ale nemáme za sebou podporu tak obrovského státu. Rakousko ve snaze dohonit Prahu investovalo do Vídeňského maratonu obrovské peníze, protože pochopilo důležitost pro zviditelnění rakouského hlavního města ve světě.

DP-K Bude Praha pokračovat v soutěžení?

To je otázka především finanční. Každoročně je třeba pokrýt náklady v hodnotě 500 tisíc euro, které musí zaplatit sponzoři a radnice. Bez podpory města a primátora Pavla Béma, který je sám běžcem, bychom maraton nemohli uskutečnit. Pomáhá nám rovněž 1 200 dobrovolníků, kteří pracují zadarmo. Velkým partnerem je pro nás Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, který má nelehkou úlohu odklonu dopravy z běžeckých tratí. Jelikož závodníci běží rozdílně dlouho, jedná se o úpravy provozu na několik hodin, aby se zajistila plynulost dopravy a co nejmenší dopady pro cestující veřejnost, za což patří Dopravnímu podniku velký dík. Maraton má obrovský význam pro město, protože propaguje Prahu ve více než sto zemích světa, a to rozhodně stojí za velké úsilí všech.



Kulturní tipy na květen

-mis-

V květnu se můžeme kromě snad již přívětivého počasí nadíť i několika zajímavých akcí z oblasti filmu, divadla i hudby. Do kin vstupuje filmová adaptace jedné z nejpůvodnějších knih současnosti, zmíníme se o zaznamenaníhodném projektu, který probíhá v Divadle Na zábradlí, a projdeme si i pár dalších tipů, včetně chystané koncertní vzpomínky na Franka Zappa.

Film

Šifra Mistra Leonarda

Prodeje knihy Dana Browna The Da Vinci Code se v celosvětovém měřítku počítají na desítky milionů kusů. Uvidíme, zda i její filmová adaptace bude tak úspěšná. Vražda

v pařížském Louvru a stopy ukryté ve slavných obrazech Leonarda Da Vinci vedou k odhalení posvátného tajemství, které více než dvě stě let chrání tajná organizace. Do hry jsou tak trochu nedobrovolně zapojeni harvardský profesor náboženské symbolologie Robert Langdon, toho času pracovně v Paříži, a půvabná kryptoložka Sophie Neveuová, vnučka záhadně zavražděného správce uměleckých sbírek v Louvru. Ve filmu oscarového režiséra Rona Howarda uvidíte mj. Toma Hankse, Audrey Tautou či Jeana Reno.

V kinech od 18. května.

Divadlo

Divadlo Na zábradlí přináší v rámci cyklu nových českých a slovenských her Československé jaro 2006 v květnu hned tři inscenace. První z nich je detektivní fraška Roberta Blandy o politicích, novinářích a lidech. Nám můžete věřit (9. a 26. května), druhou tragikomédie Alice Nellis Záplavy, o tom, co všechno může vyplavat na povrch a co, když chceme, uslyšíme od neslyšících (premiéra 14. května, další uvedení 15. a 29. května) a konečně třetím titulem cyklu je hra Lenky Lagronové Etty Hillesum – příběh mladé Židovky z nacisty okupovaného Holandska (16. a 25. května). Více informací o jednotlivých hrách i celém cyklu naleznete na www.nazabradli.cz

Hudba

Klub Roxy dva dny (konkrétně 9. a 10. května) opanuje, díky festivalu **Colours of Balkan Brass**, atmosféra jak vystřižená z filmů Emira Kusturici. Po únorových vyprodaných koncertech v Brně a Ostravě se i do Prahy vrací nejlepší srbská „dechovka“ Boban i Marko Markovič Orkestar, přijede i oblíbená francouzsko-srbská kapela Slonovski Bal. Už vůbec poprvé zde vystoupí originální belgičtí Va Fan Fahre s muzikanty z nejlepších tamních formací. Podobně jako loni v Praze, Berlíně a Drážďanech vystoupí na jednom pódiu s Bobanem Markovičem romský raper Gipsy, tentokrát ale navíc s houslistou Vojtou Lavičkou a Petrem Surmajem, který hraje na kytaru a akordeon. Gipsy zahraje jak samostatný set, tak i společně s Bobanem a Marko Markovičem. Závěr každého večera obstarají v duchu balkánské taneční party v Evropě proslavení DJové Shantel a BalkanBeats. Velká akce se chystá na 23. května do Sazka Arény, kdy se se vzpomínkovým koncertem na jednu z osobností světové rockové hudby Franka Zappa, nazvaném



Zappa Plays Zappa, představí jeho synové Ahmet a Dweezil společně s takovými muzikanty jako je kytarový „mág“ Steve Vai nebo bubeník Terry Bozzio. Fanoušci tvorby Franka Zappy se tak mohou těšit na jeho nezaměnitelnou hudbu, která se oficiálně dostane na koncertní pódia poprvé od roku 1993.

...a jeden tip závěrem

České dráhy, a. s. ve spolupráci s hudební skupinou Vlak na Dobříš připravily pro zájemce na sobotu 6. května 2006 jízdu parního vlaku z nádraží Praha-Braník do Dobříše. Parní vlak sestavený z historických vozů 3. třídy, v jehož čele bude parní lokomotiva 434.2186, vyrobená v roce 1917, vyjede z Prahy-Braníka v 10.10 hod. Na zastávce v Měchenicích si cestující budou moci prohlédnout parní lokomotivu a vystoupí zde dixielandová kapela Brass Band Rakovník. Po příjezdu do Dobříše ve 12.49 hodin bude zahájen koncert skupin Přímá linka Tomáše Linky a Vlak na Dobříš. V 16.45 hodin se parní vlak vydá zpět na cestu do Prahy-Braníka. Návrat na branický nádraží je naplánován v 19.03 hodin.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

Lidové noviny (15. 4. 2006)

Tramvaj Porsche už vozí Pražany

Nová pražská tramvaj s futuristickým vzhledem od firmy Porsche design již jezdí v běžném provozu. „Po úspěšném průběhu zkušebních jízd jsme čekali jen na homologaci drážního úřadu, kterou nyní první vůz získal,“ řekla mluvčí pražského Dopravního podniku Michaela Kuchařová. Podle jejích slov je provoz nové, částečně nízkopodlažní tramvaje zatím bez problémů. „Jedinou závadu jsme zaznamenali v průběhu zkušebních jízd. Systém řídičů signalizoval závadu, takže byla tramvaj odtažena do vozovny,“ popsala Kuchařová. Technici ale při opravě zjistili, že šlo jen o drobnou závadu, nečistotu v elektrovýzbroji. Nová tramvaj z plzeňské Škody Transportation jezdí nyní již v běžném provozu na lince číslo 3 mezi Modřany a Lehovcem. Dopravní podnik má již i druhý vůz tohoto typu. Ten ale prozatím podnik využívá ke školení nových řidičů.

MF Dnes (12. 4. 2006)

Náměstí oživí tramvaje

Vrchol Václavského náměstí uchvátí severojižní magistrála, střed škrť kolony tramvajů a spodní část okupují trafikanti nebo prodáváči opečených klobás. To se má změnit, byť pravděpodobně až za deset let. Architekt Cigler, který se svým návrhem zvítězil v soutěži na „resuscitaci“ centrálního pražského náměstí, se domnívá, že život na Václavské náměstí mohou vrátit tramvaje, které by z Vinohradské třídy sklouzly okolo muzea středem náměstí až na Příkopy.

„Tramvaje by znovu přimkly Vinohrady k Václaváku a propojily by je dál na historické centrum.“ Jenže radnice Prahy 1 má z návratu cinkajících tramvajových souprav na celé Václavské náměstí poněkud obavy. „Je to mnohem spornější rozhodnutí než rozšíření chodníků a vysázení dalších stromků,“ přiznává místostarosta Petr Bург.

MF Dnes (12. 4. 2006)

Válka se sprejery stojí miliony

Jednotlivé městské části spustily v minulých letech program proti sprejerům, do kterého investovaly desítky milionů korun. Nyní se jim začíná vyplácet. Posprejovaných fasád totiž v Praze ubývá. Proti sprejerům zakročil i pražský Dopravní podnik. Ten hlavně zavádí nové bezpečnostní systémy v garážích, vozovnách a depech metra. „Posílili jsme ostrahu a v garážích jsme nainstalovali bezpečnostní kamery,“ řekla mluvčí podniku Michaela Kuchařová. Sprejeři, kteří si tato místa v minulosti oblíbili a pomalovali za noc třeba soupravu metra, se tak do nich už v podstatě nedostanou. Dopravní podnik navíc pořídil do všech nových nebo zrekonstruovaných stanic metra protisprejové nátěry. „Nyní se tak se sprejerskými výtvary setkáváme prakticky jen přímo uvnitř vozů,“ uvedla Kuchařová. Ty ale podle ní nejsou tak časté, protože ve vozu metra jezdí vždy hodně lidí a sprejeři tak nemají moc příležitosti.



Genius loci – 4. část

Hodkovičky

Text: Marek Šebeš

Foto: Petr Malík

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

Dnešní díl putování po pozoruhodných pražských lokalitách zahájíme malým kvizem: co vám říká jméno Hodkovičky? To je jasné, to je přeci vilová čtvrť na jihu města! – tak bude nejspíš znít odpověď většiny rodilých Pražanů. Dobrá, a co o této čtvrti víte? Ruku na srdce – pokud nepatříte mezi odborníky na pragensie nebo neholdujete pravidelným vycházkám po pražském předměstí, patrně vás toho moc nenapadne. Na rozdíl od vyhlášených a díky své poloze v blízkosti středu města také hojně navštěvovaných pražských vilových čtvrtí, jakými jsou třeba Ořechovka či Hanspaulka, zůstávají Hodkovičky poněkud stranou zájmu výletníků. Snad vás následující řádky přesvědčí, že alespoň krátká procházka by určitě stála za to. Hodkovičky tvoří jihozápadní cíp Prahy 4. Jde o nevelkou čtvrť s drobnou zástavbou, řadou zahrad a několika lesíky. Kopcovité



území zvedající se od vltavských břehů bylo vždy osídlené poměrně řídko: na konci 19. století tu bydlelo ve čtyřech desítkách domů asi 270 obyvatel, dnes se jejich počet šplhá k několika tisícovkám. Nízký počet starousedlíků pravidelně navyšovali víkendoví návštěvníci. Především na přelomu 19. a 20. století bývaly Hodkovičky oblíbeným výletním místem a zdejší zahradní hostince se těšily velmi dobré pověsti. Pamětníkem těchto časů je barokní kaplička sv. Bartoloměje v Modřanské ulici, kterou najdete u lávky pro pěší vedoucí k tramvajové zastávce Černý kůň, a také nedaleký dům U Černého koně. Bývalý hotel se zahradním posezením, jehož starobylost vám odhalí pohled na otevřené dřevěné verandy v zadním traktu, vděčí za svůj název sošce černého koně, již můžete dodnes spatřit na jeho nároží.



Kousek za domem U Černého koně začíná ulice Na Lysinách, hlavní „tepna“ Hodkoviček, podél ní lze spatřit nejzajímavější vilové stavby celé čtvrti. Hned na samém jejím začátku (vedle autobusové zastávky V Mokřínách) stojí nenápadná žlutá vila obklopená pěknou zahradou. Málokoho by při pohledu na tuto stavbu napadlo, že se jedná o dílo jednoho z nejvýznamnějších českých architektů 20. století Pavla Janáka. Vila pochází z let 1920–1922, tedy z období, kdy Janák projektoval například pražský Palác Adria nebo pardubické krematorium, a některé dekorativní prvky typické pro jeho tehdejší architektonický rukopis jsou i zde čitelné.

Nejvýznamnější hodkovičská stavba se nachází jen kousek nad Janákovou vilou vysoko v protějším svahu. Tentokrát máme co do činění s dílem Ladislava Žáka, meziválečného funkcionalisty, jehož originální aerodynamické stavby patří ke skutečným architektonickým klenotům. Vilu v Hodkovičkách Žák projektoval pro tehdy mladého, ale již slavného režiséra Martina Friče (ve svých třiceti letech měl natočeny takřka dvě desítky filmů). V devadesátých letech vila notně zchátrala, ale na začátku nového století prošla kompletní rekonstrukcí, která stavbě i jejímu okolí navrátila původní lesk. Škoda jen, že dům si lze prohlížet pouze z uctivé vzdálenosti.

A do třetice ulice Na Lysinách. Pokud vystoupáte několik stovek metrů směrem vzhůru, určitě neminete zajímavě komponovaný rodinný domek, stojící na kraji svahu šikmo proti autobusové zastávce. Dům začíná nad cihlovou garáží a stoupá vzhůru stupňovitě jako schodiště. Tuto netradiční stavbu má na svědomí architekt a herec divadla Sklep David Vávra, známý rovněž jako průvodce televizním pořadem Šumná města. Jeho rodinný domek působí v této části Hodkoviček osvěžujícím dojmem: celá protilehlá strana ulice je totiž lemována nevzhlednou a zoufale neinvenční panelovou zástavbou. I taková je jedna z tváří dnešních Hodkoviček.

S betonem lze však nakládat různě. Důkaz naleznete jen pár kroků nad panelákovým hnízdištěm, na začátku ulice Nad Údolím. Stojí zde elegantní, šedivo-oranžový domek, tvořený dvěma jakoby do sebe zasunutými kvádry. Geometrická stavba architektky Markéty Veselé je podobně jako Vávrův scho-dišťový dům příslibem návratu optimistických architektonických časů nejen pro Hodkovičky.



Žebříček hodnot

Daniela Tůmová

Květen, poetický měsíc lásky, je jak stvořený pro přemýšlení v rozkvetlém sadě. Přestože podle nepsaných pravidel se má bilancovat na sklonku roku, já to dělám právě v máji, protože na přelomu roku na sebe nemám čas a navíc v zimě mě veškerá meditace ani nebaví.

Zavřu oči a říkám si, co se mi v minulém roce povedlo, co jsem naopak nezvládla a co bych měla zlepšit. Dlouhodobé plány si ale nedělám, žiju přítomností a jsem vděčná za každý den.

Před třemi lety jsem měla na „kahánku“ a od té doby si vážím života úplně jinak než předtím. Neberu spoustu normálních věcí jako samozřejmost a můžu vám říct, že je to mnohem krásnější, svět je najednou nějak větší. Raduji se z maličkostí, netrámím se hloupostmi a vyhýbám se lidem, kteří nevyzařují pozitivní energii.

Každý má tu a tam větší či menší problém, ale to ještě není důvod tvářit se na své okolí jako kakabus. Tím, že se někteří lidé na sebe nedokáží usmát, si nedělají pohodu sami v sobě, která je při každé činnosti moc potřeba. Moje kolegyně a kolegové jsou našťástí milí, usměvaví a nezakomplexovaní, a tak si energii předáváme navzájem, případnou kritiku i chválu si sdělujeme průběžně a bez emocí.

Práci od té doby neberu v první řadě jako zdroj obživy, ale především jako činnost, která mě moc baví a kterou dělám pro radost svoji i druhých. A pokud člověk dělá cokoliv s láskou, je to na všech jeho aktivitách znát. Pokud bych měla dojem, že si někdo mého úsilí neváží, nedokáže ho ocenit a je to tudíž zbytečný výdej energie, půjdu o dům dál. Někdy si při své meditaci uvědomím, že život je tak krátký, proč si tedy neužívám jen v okruhu svých blízkých, necestuji po světě, nedělám jen samé příjemné věci a trávím ten vzácný čas čím dál víc v práci, ale v zápětí je mi jasné, že zaměstnání mě určitým způsobem naplňuje a nejsem typ člověka, který by dokázal dlouho lenořit.

V májovém sadě přemítám o tom, proč se asi Petr či Pavel chová tak či onak a přestože si to možná ani nezaslouží, sama sobě si jejich chování omlouvám, protože se snažím v lidech hledat jen to dobré. To

špatné v nich je jejich problém, já se tím nehodlám vysilovat, s tím se musí vyrovnat každý sám, třeba zrovna pod rozkvetlým stromem.

Tam si uvědomím, že přes to všechno, co jsem musela překonat, mám vlastně obrovské štěstí. Nepláču nad tím, co se stalo, ale jsem vděčná za to, jak to dopadlo. Že jsem vlastně vyhrála svůj největší zápas a jako hlavní cenu mám úžasného partnera a zdravé a šikovné děti.

Pod rozkvetlou třešní se opravdu dobře přemýšlí, a navíc se člověk nabije velmi pozitivní energií. Mám jednoduchý, životem potvrzený, i když bohužel v nelehkých

chvilích získaný velmi účinný recept na štěstí. Pokaždé, když mě někdo nebo něco naštvě, vzpomenu si na kritické okamžiky na nemocničním lůžku, a každý problém je v tu chvíli naprosto malicherný. Co nás nezabije, to nás posílí. Kdo prožil něco podobného, zcela určitě mi potvrdí, že žebříček hodnot dostává od takového okamžiku úplně jiný rozměr.

Ať jste se inspirovali k meditaci či nikoliv, nezapomeňte na to, že květen je především měsíc lásky, a tak si ho užívejte plnými doušky. Nakonec, pod rozkvetlou třešní se dá stejně dobře medítovat i ve dvou...



Písmenná křížovka

IMA	VÝROBCE BRYLÍ	ÚSTNÍ TEKUTINA	1. DÍL TAJENKY	MEZIN. MINERAL. ORG.(ZKR.)	ZÁJIMENO		PĚNA DO KOUPELE	SLOVENSKY LANĚ	2. DÍL TAJENKY	SPZ PRAHY
OSVÍCENÍ						PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY				
PŘÍKRÝVKA NA DĚTSKÝ KOČÁREK						LÁZNĚ (ZAST). BOXER. ÚDERY				
ČASOPIS PRO ŽENY					SENOSEČE OSLOVENÍ MUŽE					ČESKÁ ŘEKA
ODLIŠNÁ (NÁŘEC.)				KUS DŘEVA ČESTNĚ						
MĚSTO V INDII							ZNAČKA THORIUM OLDŘICH DOMÁCKY			
	PROUTĚNÉ NÁDOBY	ČÁROVÉ KÓDY OBLÝ KAMÍNEK					OBV. IST. ŘÍZENÍ DRAVÝ PTÁK			
MLADÉ DOMÁCIHO ZVÍŘETE (ZASTARALÉ)						LISTNATÝ STROM STROMO- RADI				
VESNICE					PART ZÁCHVAT					SPOJKA
KŠANDY				LITER,POST. V ŘÍŠI DIVU ČÁST KROVU						
EKUMEN. ÁRIE			KYT ZKR. PRO OPAKOVÁNÍ					SPZ KO- MÁRNO VĚHLAS		
	PRAMEN POLSKÁ LET.SPOL.						SYST. ŘÍZ. EKONOM. PLÁT. PŘÍ- STŘEŠÍ			
AGITAČNÍ TISKOVINA						ZÁVAZEK DRUH SPO- LEČNOSTI				
OTÁZKA 6. PÁDU					STUDIJNÍ POBYT KILOMETR (ZKR.)					HOVOROVÝ SOUHLAS
V roce 1891 zavedl..... poprvé na našem území elektrickou dráhu, která vedla ze Stromovky na Letnou.				PŘÍBYTEK KRAV						
				EVROPSKÝ STÁT						

