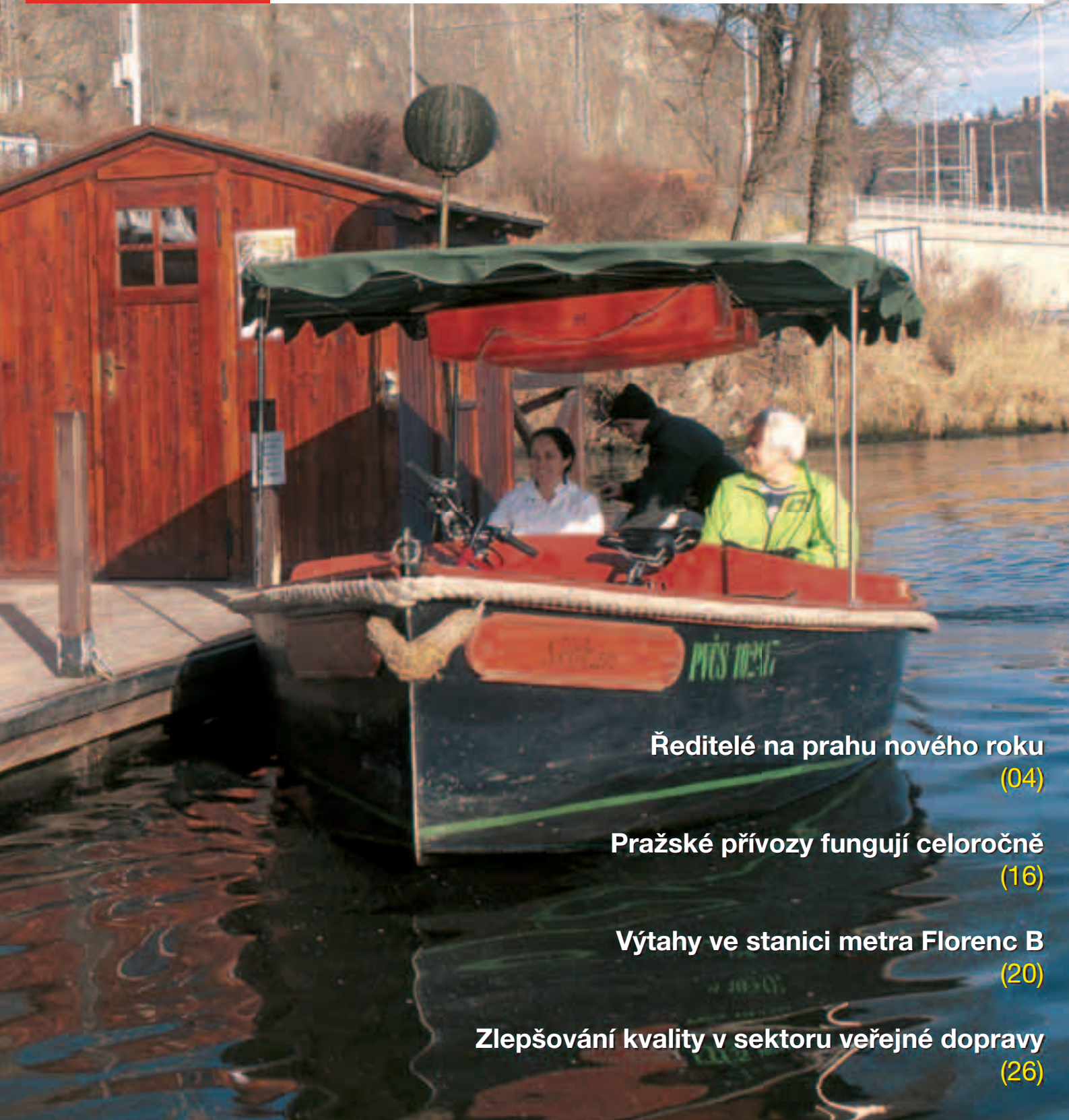


# DP KONT@KT



**Ředitelé na prahu nového roku**  
(04)

**Pražské přívozy fungují celoročně**  
(16)

**Výtahy ve stanici metra Florenc B**  
(20)

**Zlepšování kvality v sektoru veřejné dopravy**  
(26)

## Rituály

Petr Malík, šéfredaktor

Každý máme nějaký ten svůj rituál. Většinou už při probuzení do nového dne děláme věci tak nějak automaticky, bez toho abychom nad nimi zvlášť přemýšleli. Možná je to také proto, abychom si svůj život ulehčili, snažíme si ho zautomatizovat. Pokud nás něco rozhodí, dopravní terminologií řečeno vykolejí, jsme z toho rozmrzelí a v následném období se hledáme. Někdy nám stačí pár minut, jindy několik měsíců.



Zima si s námi letos pěkně zahrává. Po rozkvetlých loukách a vichřici přišel ve středu 24. ledna náhlý přívál sněhu. Foto © Petr Malík

Poslední dobou nás dokáže pravidelně rozhodit počasí, zvláště když se mu média věnují se železnou pravidelností. Velká vedra nebo deštivé dny a z nich vycházející povodně v létě, tuhá zima nebo naopak téměř jarní dny v zimě doprovázené silným větrem zkoušejí naši pozornost celoročně. Samozřejmě můžeme žehrat nad tím, co nás provází, především pokud jsme si zaplatili zájezd na hory a místo lyžování tam můžeme chodit leda na procházky... Taková dovolená milovníka lyžování nepotěší, ale co dělat? Musíme to vzít jako fakt a přizpůsobit se i když bychom se raději proháněli po svazích.

Ve chvíli, kdy píšu tyto řádky, máme několik dní poté, co se Českem prohnala katastrofální vichřice a z rozhlasových vln slyšíme, že vítr tentokrát vystřídá sníh. Můžeme se těšit na sněhovou záplavu nejen na horách, ale i v nižších polohách... Uvidíme, jak si s námi svatý Petr pohraje, a jak my si poradíme s jeho vrtochy.

Ač si to možná ani nepřipouštíme, své rituály a zvyklosti máme i v práci, zvláště pokud ve stejné profesi působíme už nějaký ten pátek. K nim patří i pravidelné ohlédnutí na stránkách časopisu s řediteli za uplynulým rokem, ani letos nechybí.

A musíme si připustit, že nemáme příliš rádi zásahy do našich zaběhlých stereotypů. Možná se nám to nezdá, ale okolí se mění. Jsou to jen dva měsíce, co jsem psal o konkurenci a od nového roku došlo k zajímavému posunu i na poli Pražské integrované dopravy. O tom, že se mění i legislativní rámec městské a příměstské veřejné dopravy v Evropské unii píše už poněkud křehký Zdeněk Došek.

Únorové číslo přichází také s novinkami. V každém vydání letošního ročníku bychom se chtěli věnovat jednomu zajímavému tématu z městské či příměstské dopravy. V únorovém čísle jsou to přívozy. Pokud bydlíte v severní části města, určitě jste zaregistrovali, že přes Vltavu opět jezdí dvojice přívozů. Současnou situaci mapuje Daniela Kočí a Pavel Fojtík připravil soupis jejich předchůdců v minulosti.

Po čtrnácti měsících se na stránky DP-KONT@KTu vrací soutěž. Už vás nebudeme zkoušet z pražského místopisu, nýbrž z dobových rčení, ve kterých se působením času objevila tu a tam nějaká chyba. Staré fotografie už pro vás byly hračkou, a tak čekáme na to, jak si poradíte s novými otázkami. Hodně štěstí a příjemné přemítání nad přítomností i minulostí.

Ať je i nejkratší měsíc v roce plný příjemných zpráv a zajímavých setkání se známými i neznámými!



## Obsah

Aktuálně  
(03)Anketa  
(04)Z podniku  
(08)Téma na únor  
(16)Metro  
(20)Z podniku  
(23)Ptáte se...  
(24)Školní střípky  
(25)Z podniku  
(25)Odjinud  
(26)Než vystoupíte...  
(29)

Titulní strana: Přívoz Podbaba – Podhoří. Foto © Daniel Sitenský

## DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz  
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jan Pospíchal,  
 Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech  
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 1. února 2007

## Naše autobusy musí být také vybaveny na elektronický výběr mýtného

Text: Ing. Jiří Pilař, Správa vozidel Autobusy  
Foto: Správa vozidel Autobusy

Od 1. ledna letošního roku byl zaveden systém zpoplatněného používání dálnic a rychlostních komunikací. Povinnost platit mýtné se týká všech vozidel s celkovou povolenou hmotností 12 tun a výše, a to včetně autobusů městské hromadné dopravy. Zpoplatněnými komunikacemi jsou všechny dálnice, rychlostní silnice a vybrané silnice 1. třídy, které jsou značeny příslušným označením – kombinací směrníku doplněného symbolem „M“.

Elektronický výběr mýtného umožňuje palubní jednotka premid, kterou musí být povinně vybavena všechna vozidla, podléhající mýtné povinnosti (platí i pro vozidla osvobozená od placení mýtného). Palubní jednotka je na autobusech umístěna uvnitř vozidla na spodní části čelního skla.



### Palubní jednotka premid

Elektronický mýtný systém pracuje na bázi moderní mikrovlnné technologie bez vlivu na životní prostředí. Mýtné je předepsáno v okamžiku průjezdu vozidla pod mýtnou stanicí (mýtným bodem) ve výši stanovené pro mýtný úsek, v němž je mýtná stanice umístěna. O předpisu mýtného je řidič informován při každém průjezdu mýtnou stanicí prostřednictvím akustické signalizace palubní jednotky premid. Mýtné je předepsáno automaticky bez jeho zásahu. V rámci činnosti Dopravního podniku se zpoplatnění týká linek č.250, 100, 503 a některých služebních spojů. Na základě vyhodnocení provozní potřeby bylo jednotkou premid osazeno 56 autobusů provozovaných v PID a 7 autobusů upravených pro převoz invalidních vozíků. Pro snadné rozpoznání autobusů vybavených uvedenou jednotkou premid jsou tyto autobusy označeny symbolem dálnice na pravé přední oblině.

Pro náběh provozu po zpoplatněných komunikacích bylo pro naše autobusy rozhodnuto využít možnosti platby předem (tzv. pre-pay platby) složením hotovosti 1 550 Kč jako zálohy za každou vypůjčenou palubní jednotku premid a k tomu nabití kreditu pro provoz vozidla ve výši 2 500 Kč. Vzhledem ke zvolenému způsobu platby byla přijata přechodná opatření jako vydávání jednotky premid řidičům před výjezdem vozidla, dobíjení kreditu palubní jednotky a podobně. V průběhu ledna 2007 dojde k převodu smlouvy na následné placení (tzv. post-pay platba), která nám v případě kladných zkušeností umožní ponechat palubní jednotky premid natrvalo v autobusech.



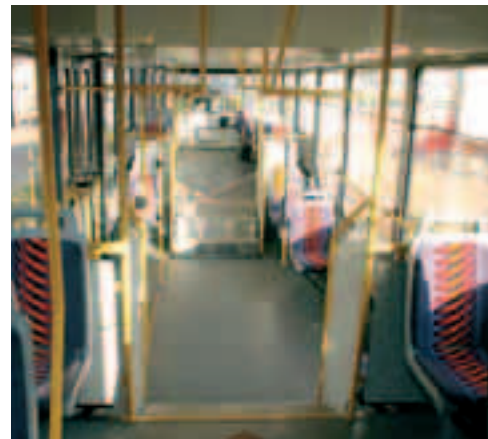
Stále však zůstává diskutabilní otázka, zda by autobusy zajišťující obslužnost daného místa úzkého okruhu (například město) neměly být z poplatku osvobozeny. Na Ministerstvo dopravy ČR byly dány podněty ke změně zákona. Dalším nejasným bodem zůstává otázka zpoplatnění speciálních autobusů upravených pro přepravu zdravotně a tělesně postižených, i když se týká pouze nasmlouvaných zájezdů. I toto by mohlo být předmětem eventuální změny zákona.



## Pražská „wana“ v plné kráse

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík

V listopadovém DP-KONT@KTu jsme slíbili, že přineseme fotografii tramvaje T3R.PLF, jakmile bude dokončena. Protože se už skví v plné kráse, můžeme ji dnes představit. Její nátěr je elegantní kombinací tmavě červené a stříbrné barvy. Provedení čela na první pohled upozorňuje řidiče protijedoucího vozu, že se nejedná o obyčejnou *tétrojku*, ale v první řadě o tramvaj, která má větší vzdálenost otočných čepů



podvozků, a proto se v zatáčkách chová odlišně. U někoho mohou možná vzbudit určité rozpaky pruhy u prostředních dveří, ale každý si jistě udělá svůj názor. V každém případě i cestující pozná, že přijíždí odlišná tramvaj s nízkopodlažní střední částí. První dva vozy T3R.PLF, přezdívané *wana*, budou mít domovskou vozovnu ve Vokovicích.



## Ředitelé na prahu nového roku

Text: Daniela Kočí

Foto: Petr Malík

Na počátku nového roku se ve všech oblastech činností bilancuje ten uplynulý. Jak vidí rok 2006 ředitelé Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, co se podařilo dobře a co méně a jaké jsou cíle do budoucna?

1. Rok 2006 je již minulostí. Co se Vám vybaví při vzpomínce na něj z hlediska Dopravního podniku?
2. Co považujete za největší pracovní úspěch a naopak v jaké oblasti vidíte případné rezervy?
3. Jaké jsou Vaše hlavní úkoly a cíle v roce 2007?
4. Co byste přál Dopravnímu podniku, jeho zaměstnancům a sám sobě na prahu nového roku?

### Ing. Tomáš Jílek, generální ředitel

1. V minulém roce byla ukončena restructuralizační fáze transformačního projektu. Dopravní podnik procházel v uplynulém období změnami, které za posledních 40 let nemají obdobu. Jejich cílem je vytvoření efektivnější struktury a z toho vyplývající úspory v hospodaření. Tlak na snižování nákladů je obrovský, ale jediné tak můžeme obstát v konkurenčním prostředí, které postupně narůstá. Jsem přesvědčen, že změny se daří realizovat bez významných dopadů na naše zákazníky a ti tak mohou využívat stejně kvalitní a bezpečnou dopravu, jako tomu bylo před přeměnou podniku. Z velkých investic musím zmínit otevření nové stanice metra Depo Hostivař a dodávky prvních nových nízkopodlažních tramvají pro hlavní město. Obnova kolejových vozidel pokračovala i formou modernizace jak tramvají, tak souprav metra. Je mi trochu líto, že se zpomalila obnova autobusů, ale finanční prostředky jsou limitované a nelze pokrýt všechny investiční potřeby v optimálním rozsahu.

2. Co se podařilo, to jsem zmínil v odpovědi na předchozí otázku (alespoň v těch nejvýznamnějších oblastech). Na tomto místě bych chtěl moc a moc poděkovat všem, kteří se o to zasloužili. Největší rezervy a problémy vidím v tom, že se stále nedaří dosáhnout u všech zaměstnanců pochopení či přijetí nové filosofie fungování podniku. Procesní uspořádání logicky dává vedoucím pracovníkům na všech úrovních daleko větší prostor pro vlastní aktivitu a rozhodování. Tam, kde vedoucí tuto odpovědnost přijali, se výsledky jednoznačně projevují. V některých případech se však stále čeká na rozhodnutí

shora. To samozřejmě nakonec přijde, ale efektivnější je samozřejmě rozhodování tam, kde dotčenou problematiku nejlépe znají. Druhá oblast, kde vidím velké rezervy, je zajišťování některých podpůrných a servisních činností. Jestliže výkonné jednotky musí zabezpečit provoz a veškerou technickou podporu, potřebují ke své práci stoprocentní služby v oblastech, které zajišťují jiné útvary. To se plně nedaří a v letošním roce se na tuto problematiku chci cíleně zaměřit. Všichni zaměstnanci obslužných útvarů se musí s touto skutečností ztotožnit, v opačném případě nelze vyloučit některé personální změny.

3. Všichni víme, jaká je letos hospodářská a finanční situace podniku. Finanční zdroje jsou výrazně omezeny a bude nesmírně náročné se s touto situací vyrovnat. Pro mne je tedy hlavním cílem udržení plné funkčnosti podniku i nabízených služeb. Přitom nesmí dojít k takovým restriktivním opatřením, která by znamenala dluhy do budoucna nebo snižovala úroveň nabízených služeb. Jsme tedy u úspor, které jsem zmiňovat výše. Připadám si trochu jako sportovec, který musí podat výkon, jakého zatím nikdy nedosáhl.

Výrazné zvýšení výkonnosti je pak o vůli, pracovitosti a odhodlání pokusit se zdánlivě o nemožné. Nikdy by se však člověk neměl dopředu vzdát.

4. Dopravnímu podniku na počátku roku přeji dobře sestavený rozpočet a reálný investiční plán. Navrch víru, že se podaří vytvořit takové finanční zdroje, které umožní plně pokrýt všech nezbytných potřeb plně funkční společnosti.

Všem zaměstnancům a vlastně i sám sobě bych rád nakonec popřál moc a moc zdraví, hodně štěstí a k tomu i pevné nervy.

### Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

1. Je toho, samozřejmě, víc. Třeba zprovoznění Terminálu Sever 2 na ruzyňském letišti, uvedení stanice metra Depo Hostivař do provozu nebo XIV. Vsesokolský slet, který se v Praze konal v červenci. S každou z těch akcí jsou spojena určitá dopravní a informační opatření, jimiž jsme se zabývali. V neposlední řadě byl rok 2006 např. také rokem, který ukončil oficiální část Transformačního projektu. Byl nastartován proces, jenž ve svých výsledcích vede k hospodárnějšímu využívání finančních prostředků a vyšší efektivnosti jednotlivých činností.

2. Podařilo se připravit a dokončit certifikaci linky metra C, to považuji za určitý mezník v historii pražského metra, a pokračují práce i na přípravách certifikace linky A. Povedlo se také stabilizovat dopravní úsek po restructuralizaci v rámci již zmiňovaného Transformačního projektu. K větší dostupnosti aktuálních informací pro cestující jistě přispějí i nově otevřená Střediska dopravních informací. Jedno bylo



Doplňující volby do Dozorčí rady.

otevřeno hned začátkem roku se zprovozněním terminálu Sever 2 v nové přiletové hale letiště a druhé pak v nově otevřené budově pražského Magistrátu v Jungmannově ulici. Nezanedbatelné úspory přinesla např. změna systému vypravování vozů na noční linky a také nově zaváděná praxe tzv. střídacích bodů pro řidiče tramvají. Jedná se v podstatě o změnu v systému poskytování přestávek oddělením řidiče od vozu ve vybraných lokalitách. Nový systém se uplatňoval celkem na osmi tramvajových linkách v bodech I.P.Pavlova (pro linky č. 4 a 16), Nový Hloubětín (linka č. 19), Palmovka (linky č. 3, 10 a 24) a Vozovna Strašnice (linky č. 11 a 26) a za rok 2006 přinesl roční úsporu přesahující cca 40 000 vozokilometrů.

3. Rok 2007 bude i po skončení oficiální části Transformačního projektu našeho podniku klást nadále nároky na co možná nejhospodárnější a nejefektivnější přístup k řešení problematice. To lze považovat za obecný a hlavní úkol nejen pro tento rok. Nás ale letos, odhlédnu-li aspoň pro tuto chvíli od témat ryze dopravních, čeká mimo jiné také třeba změna podoby a administrace našich internetových stránek. S novou podobou, která by měla přinést především snadnější a operativnější administraci, bychom rádi navázali na pozice současných stránek. Ty patřily v loňském roce podle sledování serveru Navrcholu.cz k nejnavštěvovanějším a z více než 28.000 hodnocených webů skončily podle návštěvnosti na celkově sedmém místě.

4. Všem kolegům bych chtěl do nového roku popřát hlavně zdraví. Zní to sice tak trochu jako fráze, ale je to opravdu to nejdůležitější. A Dopravnímu podniku? Ve stručnosti snad jen aby i nadále nabízel svým zákazníkům minimálně aspoň tak kvalitní služby jako v uplynulých letech. Zároveň také, aby neustrnul na dosaženém a měl energii dále se po všech stránkách vyvíjet.

## Ing. Jiří Bezdíček, technický ředitel

1. Rok 2006 byl pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společností velmi náročný, a to zejména s ohledem na finanční situaci, která nám vytvářela složité podmínky pro řešení úkolů, které byly před nás postaveny. Přesto můžeme říci, že všechny základní úkoly v oblasti působnosti technického úseku se podařilo splnit. Bylo v plném rozsahu zajištěno vypravení všech požadovaných dopravních prostředků, včetně průjezdnosti na všech kolejových trasách ošetřovaných našimi jednotkami Dopravní cesta Tramvaje a Dopravní cesta Metro.

2. V roce 2006 došlo k obnově vozového parku MHD, a to:

- byla dokončena dodávka vozů metra M1,
- pokračovala, i když líně, dodávka tramvají 14 T ze Škody Plzeň, rekonstrukce tramvají KT 8N2 a úspěšná rekonstrukce tramvají T3,
- byla zajištěna skromná dodávka městských autobusů a pokračovaly rekonstrukce starších provedení autobusů,
- byla provedena rozsáhlá rekonstrukce tramvajové trati Ohrada – Praha 3 a řada dalších plánovaných rekonstrukcí tramvajových tratí ve městě,
- významnou událostí bylo uvedení stanice metra Depo Hostivař včetně přilehlého areálu do provozu.

Všechny uvedené skutečnosti nám pomohly vytvořit podmínky, aby v roce 2006 byla MHD bezpečná a spolehlivá, což považují za významný úspěch naší činnosti.

3. Do roku 2007 vstupujeme ještě ve složitější finanční situaci, než byla v roce 2006, přičemž neměníme základní zásadu a to, že musíme i nadále udržet vysokou technickou úroveň a zejména bezpečnou a spolehlivou MHD.

Velkou pozornost budeme věnovat maximálnímu zajištění činností u jednotek v rámci



Nové středisko dopravních informací na ruzyňském letišti.

technického úseku, a to zejména zajištění údržby a oprav dopravních prostředků MHD a zařízení dopravních cest metra a tramvají. Dalšími úkoly je podílet se na zajištění podmínek pro opravu rekonstruovaných vozů metra 81 – 71, dodávek tramvají 14 T, rekonstrukcí tramvají T3 a KT 8 a rekonstrukcím autobusů. Musíme zajistit rekonstrukce TT (např. Palackého náměstí, Na Slupi, Štefáníkův most), rozsáhlé opravy na Karlově náměstí, Klárově, atd., dále výměnu a opravy eskalátorů, výměnu pražců na trati C. Akcí, které jsou připravovány a jejichž důvodem je vždy zajištění bezpečnosti provozu MHD, je celá řada a o nejvýznamnějších budete informováni na stránkách DP-KONT@KTu.

Vedle těchto ekonomicko-technických záležitostí budeme řešit i nadále problematiku personálně-organizační s tím, že budeme

hledat co nejefektivnější způsoby zajištění našich úkolů včetně úspor pracovních míst, outsourcingu apod. Rovněž budeme i nadále pokračovat v efektivní činnosti mezi jednotlivými úseky a jednotkami Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

4. Přeji všem pracovníkům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a čtenářům DP-KONT@KTu do roku 2007 hodně zdraví, štěstí a úspěchů v každodenním životě.

## Ing. Petr Smolka, ředitel úseku služeb

1. Je přirozenou lidskou vlastností, že si člověk uchovává ve svých vzpomínkách zážitky či okamžiky spíše pozitivní a ty negativní ze své paměti pozvolna „vymazává“. Tak i mně se při spojení roku 2006 s Dopravním podnikem vybaví události, které pozitivním způsobem ovlivnily život nejen zaměstnanců naší firmy, ale ve svých důsledcích prakticky každého z obyvatel hlavního města. Ať již jde o 28. leden, kdy se cestující MHD po letech čekání dočkali moderní nízkopodlažní tramvaje 14T z plzeňské Škodovky nebo 26. květen, kdy byla za účasti primátora hl. m. Prahy, MUDr. Pavla Béma slavnostně otevřena 54. stanice v síti pražského metra, stanice Depo Hostivař.

Z vnitropodnikového pohledu pro mne bylo stěžejním momentem roku 2006 úspěšné ukončení realizační fáze Transformačního procesu. Byla nastartována cesta optimalizace procesů a činnost jednotlivých útvarů v novém organizačním uspořádání. Domnívám se, že tato cesta je nevyhnutelná k udržení konkurenceschopnosti DP.

2. Za úspěch lze zcela jistě označit fakt, že se podařilo realizovat kvalitní služby i při zredukovaném finančním rozpočtu



Transformační projekt vyvrcholil v první polovině roku 2006 bilančními dny.



Mikulášská jízda ve vozovně Pankrác.

cestou úspory nákladů. Podařilo se udržet finanční rovnováhu, a to mnohdy i ve velice náročných podmínkách. Za to patří nepochybně díky všem našim zaměstnancům.

Pro úsek služeb byl uplynulý rok 2006 prvním „uceleným“ rokem fungování v definitivní podobě. Cením si toho, že se nám podařilo úspěšně uvést do praxe jednotné řízení zcela odlišných jednotek na bázi „holdingového typu“. Z tohoto pohledu je pro mě významným prvkem roku 2006 i vnitřní konsolidace jednotek, a to jak po stránce ekonomické, legislativní, tak i personální.

Významným prvkem pro vymezení fungování DP v nové podobě se stalo uzavírání dohod o úrovni služeb (SLA) mezi jednotlivými útvary v rámci DP. Díky SLA byly vymezeny spolupráce mezi jednotkami a rozsah poskytovaných služeb, zprůhledněny vazby a toky materiálů i financí, došlo k optimalizaci požadavků ze strany jednotlivých jednotek a byla zvýšena zodpovědnost vedení jednotlivých útvarů za jejich hospodaření.

V této oblasti je potřeba ještě doladit některé prvky, sjednotit se na vymezení kvality služeb z celopodnikového pohledu. Další úkoly nás čekají v oblasti zkvalitnění podnikového klimatu a podnikové kultury, ve zlepšení vzájemné komunikace mezi jednotkami a úseky.

**3.** O některých jsem se zmínil již v předchozí odpovědi. Ten největší, který nás čeká, se týká hospodaření DP. Již závěr loňského roku a projednávání rozpočtu hl. m. Prahy na rok 2007 ukázalo, že nás čeká náročné období. Objem finančních prostředků je oproti roku 2006 výrazně nižší, což vzhledem k rostoucím mandatorním výdajům znamená, že budeme zřejmě nuceni, kromě již připravovaných optimalizačních opatření, přikročit i k někte-

rým nepopulárním restriktivním opatřením s cílem dosažení maximální hospodárnosti za podmínky udržení kvality a bezpečnosti provozu.

**4.** DP bych přál především finanční stabilitu při udržení dobré pověsti v kvalitě dopravní služby, která budí respekt i v celoevropském měřítku.

Zaměstnancům DP, ale i sám sobě jako jednomu z nich, bych popřál, aby se nám všem společně podařilo vytvořit příjemné a kolegiální pracovní prostředí. Jen díky toleranci, vzájemnému respektu a schopnosti domluvit se budeme schopni zvládnout náročné úkoly letošního roku.

V osobním životě bych chtěl popřát hlavně hodně zdraví a pohody.

Závěrem bych ještě využil této možnosti a poděkoval všem zaměstnancům DP za náročnou práci, kterou odvedli v roce 2006.



Slavnostní otevření stanice metra Depo Hostivař.

## Ing. Václav Pomazal, obchodně-ekonomický ředitel

**1.** Vybavují se především úspěchy. Z hlediska finančního řízení byl rok 2006 nejvíce ovlivněn přechodem ze čtyř účetních okruhů na jeden účetní okruh. Tato skutečnost a současně přečíslování nákladových středisek včetně vytvoření nové účetní osnovy měly přímý vliv na řízení hospodářského výsledku. I v tomto roce se podařilo udržet finanční stabilitu koordinací příjmů a výdajů, proto nebylo nutné čerpat kontokorentní úvěr. V současné době ještě nejsme schopni říci, jak dopadne hospodářský výsledek společnosti. To budeme znát až na počátku měsíce února. Ovšem bez jasné srozumitelnosti na straně jednotek i na straně obchodně-ekonomického úseku by nebylo možné garantovat naplnění požadovaného nulového hospodářského výsledku.

**2.** Za úspěch považuji ukončení Transformačního projektu a udržení finanční stability společnosti v jeho průběhu. Mezi největší pracovní úspěchy je možné zařadit stanovení nových pravidel finančního řízení, seznámení všech odpovědných pracovníků s těmito pravidly a uvedení vytvořených zásad do praxe. Rezervy vidím zejména v práci s lidmi a v personální strategii po ukončení transformace společnosti.

**3.** Mezi hlavní úkoly patří sestavení plánu hospodaření společnosti na rok 2007, což ve své podstatě znamená spolupráci se 7 úseky a 14 jednotkami. Významným úkolem je zajistit ve spolupráci s managementem společnosti další finanční prostředky pro udržení bezpečnosti a kvality provozu MHD.

**4.** Celému Dopravnímu podniku přeji vytvoření potřebné finanční stability a dostatečný počet pracovníků, kteří se ztotožní s hlavními úkoly, které před společností stojí. Všem zaměstnancům přeji pevné zdraví, dostatek osobní pohody a spokojenosti.



Den otevřených dveří v hostivařském areálu.

## Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

1. Vybaví se mi „všudypřítomná“, ale zvládnutá transformace DP. Já vím, že k ní je mnoho výhrad, ale dokázali jsme to. Prokázali jsme, že jsme stabilním, silným podnikem, schopným reagovat na situaci. Nezapomínejme, že taková změna není krátkodobý proces a navzdory dílčím problémům, které taková velká změna nezbytně přináší, u nás prochází se znalostí problematiky, plynule, bez velkých, necitlivých otřesů, jak tomu bývá v soukromé sféře. Jsme teď v plánované optimalizační fázi, kdy můžeme postupně vylepšit v praxi činnosti, které ještě optimálně nefungují. Vyžaduje to samozřejmě odvalu a chuť se do toho pustit ve všech úrovních.

Cením si všech typů zpětné vazby, názorů i kritiky. I když se mnohé nezmění naráz, máme nakročeno k tomu, abychom obstáli i v budoucnosti. Důležité je, abychom si uvědomili, že jsme tým podniku s velkou tradicí a skvělým renomé v naší republice i v zahraničí. A jak víme třeba ze sportu, jen dobrý, sehraný tým s chutí zapojit do hry i srdce obstojí i proti zdánlivě mnohem silnějším soupeřům.

2. Potřetí za sebou se nám podařilo v termínu uzavřít kolektivní smlouvu. Velice si v této souvislosti cením partnerského postoje odborů. To vůbec neznamená, že se nedokážeme jak se patří pohádat, nic si nedarujeme, jednání jsou velice tvrdá, jdeme si občas pěkně na nervy, ale naučili jsme se chápat jeden druhého, ctít

férovost, nezakrývat realitu a neslibovat nesplnitelné.

Rezervy se snažím samozřejmě hledat v první řadě u sebe a svého týmu a věřím, že stejně tak postupují všichni. Pokud tu otázku myslíte osobně, soustavně se snažím na sobě pracovat.

3. Domnívám se, že je vhodný čas nově propracovat a formalizovat systém podnikové kultury. Ta se týká každého, od vrcholového managementu po „posledního zaměstnance“. Podnik má svoji strategii, vízi a je důležité, abychom ji přijali za svou všichni. Chtěl bych, abychom byli podnikem, kde budou lidé pracovat rádi a s hrdotí na to, že jsou členy tohoto týmu. To s sebou nese nejen výhody, ale i odpovědnost. Klíčovým úkolem i pro tento rok zůstává snižování stavu zaměstnanců tak, aby byla zachována bezpečnost provozu a jeho kvalita. Tento úkol plníme již třetím rokem v souladu s finančním strategickým plánem společnosti.

4. Dopravnímu podniku přeji, aby zůstal silnou, prosperující společností schopnou plnit své služby cestujícím alespoň tak, jako dosud. Jejím pracovníkům, aby je bavilo chodit do práce. Přeji nám všem trpělivost a zároveň vůli měnit věci k lepšímu. Všem zaměstnancům a jejich blízkým přeji pevné zdraví a aby to pro ně byl šťastný rok.

## Dr. Antonín Fedorko, bezpečnostní ředitel

1. Při vzpomínce na rok 2006 se mi především vybaví dokončení Transformačního

projektu. Žiji a pracuji mezi lidmi, kterých se nějakým způsobem transformace dotkla a vím, že se o ní hovoří, a to různými způsoby. Osobně se domnívám, že je ještě hodně práce na „dotažení“ řady problémů transformací vzniklých.

Rovněž je třeba se zmínit o kolektivním vyjednávání s odborovými organizacemi. Přestože kolektivní smlouva byla dne 2. ledna 2007 podepsána, hrozně rád budu na některých nevyjasněných problémech pracovat. Zde neviním ani jednu vyjednávací stranu, ale příkladně absenci pracovního řádu a předpisů souvisejících. Jsem zastáncem toho, aby zaměstnanci DP jednoznačně obdrželi náležitosti, které jim ze zákona patří – tedy na co **mají** nárok a **musí** dostat. Otázku ekonomickou ponechávám stranou – nepřísluší mně ji řešit.

2. Za největší pracovní úspěch? Takto bych otázku nepokládal. Žádný výrazný pracovní úspěch u bezpečnostního úseku, který řídím, neznám. Jsem ovšem spokojen se skutečností, že je úsek stabilizován, a že je skutečným servisem napříč podnikem, ať si o tom kdokoli cokoli myslí.

Pochopitelně, že rezervy jsou – bylo by divné, kdyby tomu tak nebylo – transformace se musí zžít, zažít a zaměstnanci si na nové řízení musí zvyknout, tzv. musí se jim dostat pod kůži. Osobně mě trápí rozbuřelá administrativa, tady jsem si myslel, že naopak ubude.

Od 1. ledna 2007 jsme převzali ostrahu vozoven, resp. zbytkovou činnost trakce tramvaje. Je pojata jako **otevřený sociální program** a společně s personálním ředitelem vydáme v brzké době informaci o způsobu eventuálního začlenění do jmenovaného programu. Zajímavé je to, že dnes začínají být „problémy“ v ostraze, údajně málo co funguje, lidí je málo apod. Do 31. prosince 2006 však bylo zřejmě vše v pořádku. Nepřekvapuje mě to, je to vlastnost lidí všechno nebo takřka všechno vidět černě a kritizovat. Snaha úseku, který řídím, bude, aby uvedená nová služba byla skutečně službou a její pracovníci vykonávali službu řádně a tak, jaký je název jejich funkce – tedy – pracovník ochrany majetku a osob. Tady očekávám konstruktivní spolupráci s vedoucími pracovníky trakce tramvaje.

3. Vše, co by šlo uvést k tomuto bodu, jsem napsal v předchozích řádcích. Vznikne nové představenstvo společnosti, nová dozorčí rada. Cílem a snažením úseku, který řídím, bude jednak plnit úkoly těmito orgány stanovené a důsledně řídit úsek tak, aby byl skutečnou službou napříč společností.

4. Všem pracovníkům úseku, ale i všem pracovníkům společnosti přeji to, co se přeje každoročně. Pevné zdraví, hodně pracovních úspěchů, větší toleranci v mezilidských vztazích a aby rok 2007 byl lepší rokem minulého.



## Hasičské zásahy v roce 2006

Ing. Michal Brunner,  
vedoucí oddělení Odborné služby HZS

Foto: Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy

Hasičský záchranný sbor DP zaznamenal v roce 2006 celkem 349 výjezdů k různým událostem, od požárů a dopravních nehod, přes technické zásahy a prověřovací cvičení, až po hledání a záchranu zvířat.



Požární jednotky Hasičského záchranného sboru DP vyjízděly v roce 2006 celkem k 349 případům. To představuje o osm výjezdů méně oproti roku 2005. Do celkového počtu výjezdů se započítávají také prověřovací cvičení, kterých v roce 2006 proběhlo celkem 42. Velký počet požárních cvičení je nutný vzhledem k značnému množství rozmanitých objektů v hasebním obvodu HZS DP. Rozdělení výjezdů podle jednotlivých typů událostí ukazuje následující tabulka:

Typ události	počet	%
Požáry	32	9
Dopravní nehody	13	4
Technické zásahy	76	22
Živelné pohromy	6	2
Únik látek	7	2
Ostatní události	7	2
Signalizace EPS	166	47
Prověřovací cvičení	42	12
Celkem	349	100

Největší skupinu výjezdů představují každoročně výjezdy na signál elektrické požární signalizace (EPS). Mezi časté příčiny těchto výjezdů patří například zvíření prachu, stavební a lakýrnícké práce, úniky páry, spálené potraviny, výfukové zplodiny a podobně. Pokud EPS reaguje na reálný požár, eviduje se taková událost v kategorii „Požáry“.

V roce 2006 zasahovaly jednotky HZS DP u 32 požárů. Tento relativně nízký počet požárů svědčí o vysoké úrovni protipožárního zabezpečení Dopravního podniku. Ve dvou případech se jednalo o požáry mimo objekty DP – naši hasiči úspěšně likvidovali požár tahače s návěsem v ulici Na Radosti u depa Zličín a požár zahradního domku v blízkosti depa Kačerov.

Do kategorie „Dopravní nehody“ patří pády osob pod soupravu metra. V uplynulém roce zasahovali naši hasiči DP u osmi takových případů. Události tohoto typu kladou velké nároky jak na psychickou odolnost, tak na odbornost a zkušenost hasičů-záchranářů. Dva výjezdy byly k nehodám tramvají a třikrát pomáhali naši hasiči u automobilových dopravních nehod. Druhou nejčastější skupinou výjezdů HZS DP jsou „Technické zásahy“. K velmi

častým patří výjezdy na vyproštění osob z výtahu. Smutným rekordmanem této kategorie se stal výtah ve stanici metra Dejvická, ke kterému za rok vyjízděli hasiči třináctkrát. O druhou příčku se dělí výtahy ve stanicích Nádraží Holešovice a Kobylisy s pěti výjezdy za rok. Dvakrát prováděli hasiči zvedání vozidel metra na havarijní podvozky a stejný počet výjezdů byl na havarijní zvedání autobusů pomocí zvedacích vaků. Třikrát se vyjízdělo na vyhledání a odchycení psa zaběhnutého v prostorách metra a jednou hasiči zachraňovali kočku z kolejiště metra ve stanici Stodůlky.

Jako „Živelné pohromy“ se evidují události způsobené přírodními živly. Do kategorie „Únik látek“ se zařazují události s nebezpečnými látkami, které mohou ohrozit životy, zdraví, nebo životní prostředí. Nejzávažnější událostí byl zásah na likvidaci rtuti, rozptýlené ve stanici I. P. Pavlova. Podrobné informace jsme přinesli v DP-KONT@KTu č. 7/2006. Mezi tzv. „Ostatní události“ patří zvláštní zásahy, které nelze zařadit do jiných kategorií. Jedná se například o asistence pyrotechnikům při vyhledávání nástražného výbušného systému po telefonické hrozbě. Takové asistence provedli naši hasiči v roce 2006 celkem čtyři, včetně prohledávání tubusu Nuselského mostu.

### Černé úterý 6. června

Za nešťastný den se obvykle považuje pátek třináctého, ale hasiči Dopravního podniku vědí, že tomu může být jinak. V úterý 6. června 2006 večer nastala souhra mimořádných událostí, které se jindy nestanou za celý měsíc. V čase 19.25 hodin vyjely jednotky HZS DP k požáru v podzemních garážích, které jsou součástí komplexu stanice metra Dejvická. V době příjezdu na místo vystupoval z vjezdu do garáže hustý černý dým a uvnitř byla nulová viditelnost. S pomocí termokamery z výzbroje HZS DP se hasičům v důchacích přístrojích podařilo najít ohnisko požáru, kterým byla dodávka naložená oblečením. Následně byl požár likvidován vodním proudem z nástěnného hydrantu. Vzhledem k množství hořlavého materiálu

v dodávce trvalo dohašování a likvidační práce na místě až do 23.35 hodin. Mezitím, v čase 21.20 hodin, bylo hasičům DP nahlášeno, že na odstavné koleje stanice Dejvická přijela souprava metra, ze které vystupuje dým. Jedno požární družstvo s technikou se okamžitě přesunulo na místo. Hasiči průzkumem zjistili požár oleje, vytékajícího z porušené převodové skříně na jednom z podvozků, a požár zlikvidovali. Tím ale práce pro hasiče nekončila. Protože souprava metra po požáru zůstala nepojízdná, nastoupili v noci z úterý na středu, po skončení provozu, na stanici Dejvická znovu. Cílem bylo uložit nepojízdné dvojkolí na havarijní podvozek, aby poškozená souprava mohla odjet do depa. To se podařilo ve 2.40 hodin. Ve tři hodiny v noci byly veškeré havarijní práce ve stanici Dejvická skončeny a jednotky HZS DP se vrátily na své základny. Během jediné noční směny se tak hasiči DP setkali se třemi typy zásahů, které patří k nejsložitějším v jejich práci – požár v podzemí, požár v soupravě metra, havarijní zvedání soupravy metra. Přes nahromadění těchto činností do krátké doby se našim hasičům podařilo vždy úspěšně zasáhnout, odstranit hrozící nebezpečí a zajistit návrat provozu metra do normálních podmínek. Taková práce je dobrou vizečkou Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku.





## Významné investiční akce

Ing. Svatoslav Lorenc, odbor Investice

Pojďme se podívat, jaké významné investiční akce budou zajišťovány v letošním roce.

### Výstavba tratě metra IV. C2 Ládví – Letňany

Výstavba tratě metra IV. C2 z Ládví do Letňan byla zahájena v létě roku 2004 a prodlouží trať metra C o další 3 stanice – Střížkov, Prosek a Letňany, celkově o 4 602 metrů.

V letošním roce budou stavební práce probíhat na veškerých částech tratě, a to jak v podzemí, tak na povrchu. Do konce roku 2007 budou stavebně dokončeny traťové tunely i stanice včetně kolejového svršku. Bude ukončována realizace činností hlavně a přidružené stavební výroby (finální povrchy, osvětlení a podobně).

V první polovině roku 2007 budou postupně přejímány stavební přípravenosti pro montáž jednotlivých technologických provozních souborů. Po převzetí bude probíhat montáž jednotlivých technologií tak, aby s koncem letošního roku byly technologické provozní soubory montážně dokončeny a připraveny k zahájení komplexních zkoušek. Přívodní kabelové vedení 22 kV bude zrealizováno ve spolupráci s PRE, rozvodnou 110 kV Letňany, kde souběžně proběhne rekonstrukce bloku rozváděčů 22 kV, ze kterého bude nový úsek trasy napájen.

Vlastní realizace by měla probíhat v souladu s harmonogramem stavby tak, aby v prvním čtvrtletí roku 2008 mohl být zahájen zkušební provoz. V polovině roku 2008 by měla být trať IV. C2 uvedena do provozu s cestujícími.

#### Prodloužení tratě A metra

V průběhu roku 2007 bude pro první etapu prodloužení tratě A metra zpracována dokumentace pro územní řízení.

#### Trasa metra I. D

V průběhu roku 2007 bude rozhodnuto o technickém řešení budoucí trasy metra I. D („lehké“ metro). Budou zahájeny práce na dokumentaci pro územní řízení.

### Rekonstrukce tramvajových tratí v roce 2007

#### Štefánikův most – Letenský tunel

Rekonstrukce mostu představuje kompletní výměnu mostovky, a to jak komunikaci pro individuální automobilovou dopravu, tak pro tramvajovou dopravu. Z tohoto důvodu se jedná o společnou akci Dopravního podniku a TSK hl. m. Prahy.

Tramvajová trať ve velkoplošných panelech je z roku 1978, vykazuje velké množství panelů propadlých, středové panely jsou

naopak vystouplé. Nestabilní podkladní vrstvy způsobují narušení směrového i výškového vedení kolejí. Kolejnice jsou výškově ojeté a vykazují značnou vlnovitost. Panely mají narušený povrch a byly mnohokrát provizorně opravovány živičnou záplavkou. Většina panelů má zkorodovaný žlab, ve kterém již dostatečně nedrží těsnící pryž. Poslední rekonstrukce kolejové křižovatky byla provedena v roce 1975. Akce bude probíhat od 3. února do 22. srpna a bude znamenat vyloučení automobilové a autobusové dopravy na Štefánikově mostě. Tramvajové spojení pak bude vyloučeno na trati Letenský tunel – Havlíčkova – Na Poříčí. V závěru akce, v termínu 5. července až 22. srpna 2007 bude provedena výměna kolejového křížení u Letenského tunelu. Na mostě pak dojde ke kompletní výměně stožárů a konstrukcí trakčního trolejového vedení. Ovládání výměn u Letenského tunelu bude elektrické a propojeno se SSZ pro zajištění preference MHD.



Foto © Petr Malik

Finančně je akce (přibližně 300 milionů Kč) plně zabezpečena zdroji z rozpočtu hl.m. Prahy.

Další investiční stavbou bude rekonstrukce kolejového trojúhelníku **Na Slupi – Svoboda**, včetně veškerého vybavení a všech tří zastávek. V ulici Svobodově bude stavba navazovat na úsek zrekonstruovaný při akci Výtoň.

V návaznosti na dokončení prací Na Slupi začne **modernizace křižovatky Palackého náměstí**. Zde bude v zájmu lepší plynulosti a průjezdnosti křižovatky umístěna předjízdna kolejová splítka ve směru od Výtoně. Nová geometrie tramvajové křižovatky umožní vložení nových tramvajových oblouků pro směr Jiráskovo náměstí – Palackého náměstí – Lidická (a opačně) i pro směr Jiráskovo náměstí – Palackého náměstí – Moráň (a opačně). Tyto nové oblouky představují významné kvalitativní zlepšení podmínek pro případné odklony tramvají a pro rychlé obnovení provozu po nehodách a podobně.

V létě bude dokončena rekonstrukce **smyčky Vápenka**, zahájena v roce 2006, a bude provedena **rekonstrukce vjezdu do vozovny Žižkov**.

Započnou také práce na **prodloužení tramvajové trati ke stanici metra Radlická**,

kteří byly popsány v předchozím čísle DP-KONT@KTU.

### Zavedení systému aktivních preferencí na vybraných SSZ pro autobusovou a tramvajovou dopravu

V zájmu trvalého zajišťování konkurenceschopnosti MHD v soutěži s individuálním automobilismem a s cílem udržet relativně vysoký podíl hromadné dopravy na celkovém objemu přepravní práce je problematika preference MHD systematicky řešena již od roku 1996.

V návrhu projektu Evropské unie „TREND-SETTER“ byl Dopravní podnik zapojen od roku 2002 do úpravy světelné signalizace pro prioritu průjezdu autobusů na křižovatkách s využitím systému aktivní detekce. Tento pilotní projekt byl velmi úspěšný, neboť realizace úprav řadičů na křižovatkách včetně vybavení příslušných autobusů se ukázala jako výhodná z hlediska úspory provozních peněz, úspory času a snížení exhalací provozovaných autobusů.

Společnost Eltodo – Dopravní systémy, s.r.o. je vlastníkem „Užitného vzoru“ pro realizaci dodávek ovládnutí signalizačních zařízení na křižovatkách včetně souvisejícího vybavení v autobusech a tramvajích, a proto byla vybrána pro realizaci dalších tří etap realizace akce „Preference MHD na křižovatkách v Praze“. K 30. dubnu 2007 bude ukončena první etapa, která zahrnuje úpravu 18 křižovatek a vybavení 110 autobusů, do konce roku 2007 bude realizována druhá etapa, zahrnující úpravu 16 křižovatek a vybavení dalších 110 autobusů. V roce 2008 bude realizována třetí etapa s termínem ukončení 31. května 2008. Realizace se týká úprav celkem 12 křižovatek, 52 autobusů a 32 tramvají s vybavením pro aktivní preferenci. Celkové náklady na veškerý předmět zakázky činí 53 milionů Kč a jsou spolufinancovány Evropským fondem pro regionální rozvoj.

### Obnova vozového parku

#### Vozy metra

Společnost ŠKODA TRANSPORTATION dodá v roce 2007 jedenáct zrekonstruovaných souprav metra typu 81-71M. Osm souprav bude využito pro trať B. Tyto soupravy budou vybaveny zabezpečovacím zařízením typu ARS. Zbývající tři soupravy budou využity na trati A a budou vybaveny zabezpečovacím zařízením typu LZA.

#### Tramvaje

V roce 2007 bude obnova vozového parku tramvají opět pokračovat po dvou liniích, tj. rekonstrukcí a modernizací stávajících typů a nákupem nových tramvají.

Bude rekonstruováno a modernizováno 50 kusů tramvají T3. Z tohoto počtu bude 40 kusů typu T3R.P a dalších 10 kusů T3R.PLF částečně nízkopodlažních v prostoru středních dveří. U tohoto typu skříně byly podmínky pro vytvoření nízkopodlažního prostoru vytvořeny zásadní

rekonstrukcí skříně a přemístěním trakční elektrovýzbroje do středu střechy vozidla. V tomto roce bude rekonstruováno a modernizováno dalších 6 kusů tramvají KT8D5. Tyto tramvaje po rekonstrukci skříně, vložení částečně nízkopodlažního středního článku, montáži nové trakční elektrovýzbroje TV Progress a modernizaci informačního systému mají typové označení KT8D5.RN2P. Bude také pokračovat obnova vozového parku tramvají nákupem. V roce 2007 má ŠKODA TRANSPORTATION s. r. o. smluvní závazek dodat dalších 15 kusů nízkopodlažních tramvají typu 14T, které přispějí k modernizaci parku vozoven Motol a Strašnice.

#### Autobusy

V roce 2007 bude obnova vozového parku autobusů řešena nákupem 40 kusů nových autobusů, z toho bude 10 kusů autobusů kloubových nízkopodlažních a 30 kusů autobusů sólo nízkopodlažních. Tento nákup bude realizován na základě výsledku výběrového řízení dle zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách.

Dále bude provedena rekonstrukce 15 kusů kloubových autobusů a 10 kusů sólo autobusů ve standardním provedení v provozovně DOZ Hostivař.



## Inventarizace majetku nově

*Tomáš Hájek, oddělení Inventarizace*

**Vážení spolupracovníci a kolegové, pravděpodobně jste již zaznamenali, že v současné době dochází v našem podniku k novému způsobu evidování majetku s pomocí nejnovější technologie, která využívá možnosti čárového kódu.**

V roce 2005 bylo rozhodnuto v rámci prováděné inventarizace majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, přejít na efektivnější a podstatně přesnější způsob evidování majetku a provádění inventarizací v naší společnosti. Metoda používající čárový kód je dnes již běžným standardem v zemích Evropské unie a v rámci České republiky je již využívána středně velkými a velkými domácími i nadnárodními společnostmi, které prakticky tento způsob inventarizace majetku u nás zavedly jako první.

Po procesu očíslování majetku čárovým kódem a ukončení prací na propojení s informačním systémem SAP bude štítek s čárovým kódem v sobě zahrnovat všechny potřebné informace, které jsou nutné k identifikaci předmětu (inventurní číslo a název předmětu, jeho umístění, jméno a služební číslo osoby pověřené péčí o tento majetek a další potřebné údaje). Identifikace předmětu bude prováděna pomocí čtecího zařízení, které prakticky na místě v průběhu prováděné inventury

u osoby pověřené péčí o majetek zjistí, zda jemu svěřený majetek vykazuje rozdíly. Zároveň u nalezených přebytků přesně určí o jaký předmět se jedná, kdo je u něho zaměstnancem pověřeným péčí o majetek a jaké je jeho původní umístění. Odpadá tedy dodatečné zdlouhavé porovnávání položek a dohledávání přebytků.

Pro podnik naší velikosti, který eviduje desetitisíce položek, je nejpřesnější a nejrychlejší formou provádění inventarizací majetku spolupráce s oddělením Inventarizace (které zajišťuje odborný dohled, časový harmonogram a koordinaci činnosti) s externí firmou, která má platný certifikát jakosti, specifikovaný normou ČSN EN ISO 9001:2001 pro předmět činnosti inventarizace majetku, a která disponuje profesionálním týmem lidí, kteří mají s podobným objemem dat a majetku zkušenosti. Zároveň takto složené dílčí inventarizační komise nebudou mít k inventovanému majetku žádný vztah a ani jiné pracovní úkoly a povinnosti, které by jim bránily v řádném a včasném provedení inventury. Inventarizace touto formou přinese naší společnosti přesnou a objektivní evidenci majetku, která je ukládána zákonem. Způsobem provádění inventur se pak zařadíme v oblasti evidence majetku mezi společnosti využívající moderní a přesné metody.



## Devátý rok bodového systému

*Ing. Josef Dalešický, vedoucí obchodního odboru jednotky Zásobování*

**V současné době je za námi již osmý rok bodového systému přidělování oděvních stejnokrojů, který proběhl bez výraznějších problémů jak z hlediska zaměstnanců, tak i z hlediska odpovědných pracovníků celé akciové společnosti.**

V roce 2006 bylo v oděvním skladě odebaveno v rámci bodového systému oděvních stejnokrojů **7 483** zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součástky ve finančním objemu **40 030 520 Kč**.

V roce 2007 budeme pokračovat v systému vydávání oděvních součástek, ale již za účinnosti nových norem Směrnice GŘ č. 2/2006 – „Zásady používání stejnokroje DP“ a podle Příkazu GŘ č. 10/2006 – „Bodový systém přidělování stejnokrojových součástí“. V těchto normách jsou ponechána dosud platná nejvýraznější opatření, ale i nová opatření:

#### a. Dosud platná opatření:

- zaměstnanci nastupující do funkce nebo profese s nárokem na stejnokroj nejsou v prvních dvou kalendářních letech zahrnuti do vlastního bodového systému,
- nový zaměstnanec po zkušební době či po úspěšném absolvování zkoušek (kurzu) dostane kompletní základní stanovené první



Foto © Pavel Fojtík

vybavení stejnokrojových součástí a zároveň jej vedoucí příslušného útvaru zařadí do kategorie „C“,

- na základě tohoto zařazení dostane ve druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru (protože je vybaven kompletní základní výstrojí při nástupu do pracovního poměru) pouze ty oděvní součástky, jejichž vynášecí doba je nižší než 24 měsíců.

#### b. Nová opatření uplatněná již v roce 2006:

- rozdělení sortimentu na základní a doplňkový,
- základní sortiment obdrží zaměstnanec při prvním vybavení s tím, že doplňkové vybavení může zaměstnanec na základě svých přidělených bodů obdržet až ve třetím kalendářním roce, a to po přeřazení ze skupiny C do skupiny A nebo B,
- do doplňkového sortimentu byly nově zařazeny náležitosti: peněženka, ledvinka,
- ve třetím kalendářním roce trvání pracovního poměru je zaměstnanec zařazen do vlastního bodového systému (kategorie „A“ nebo „B“), přičemž výchozí základnou pro stanovení počtu bodů bude počet odpracovaných hodin v druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru.

Vzhledem k tomu, že některá tato opatření platí již šestý rok, provedli odpovědní pracovníci na počátku roku 2007 přeřazení příslušných zaměstnanců, jejichž pracovní poměr byl zahájen v roce 2005, z kategorie „C“ do kategorie „A“ nebo „B“, tzn. do vlastního bodového systému.

I v roce 2007 jsou v platnosti následující omezující opatření:

- nevyčerpaný objem bodů v příslušném kalendářním roce se do následujícího roku převádí v maximální výši 10 % objemu bodů z původní výše pro příslušný kalendářní rok. Tato výše může být upravena pouze na základě písemného potvrzení oděvního skladu z důvodu nezajištění požadované součástky ze strany zaměstnavatele,
- oděvní součásti pro muže nelze vydávat ženám a naopak,
- maximální hranice pro odběr jednotlivých součástí v příslušném kalendářním roce je omezena na trojnásobek u součástí s vynášecí dobou nad 12 měsíců a desetinásobek

u součástí s vynášecí dobou do 12 měsíců včetně,

- u zaměstnanců, kteří mají sjednanou VPČ a nemají nárok na stejnokroj v HPP, je stanovena maximální výše převáděných bodů z roku 2006 do roku 2007 v rámci bodového systému stejnokrojů ve výši 2 225 bodů.

Pro rok 2007 byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující koeficienty:

skupina „A“	4,06 bodu
za odpracovanou hodinu,	
skupina „B“	3,15 bodu
za odpracovanou hodinu.	

Každý pracovník již má stanoven počet bodů, které může vyčerpat za následující stejnokrojové součástky:

stejnokrojová součástka	počet bodů
sukně	680
sako oblekové vč. loga	1 790
kalhoty oblekové letní	780
kalhoty oblekové zimní	860
plášť do deště	1 590
bunda PARKER vč. loga	2 225
bunda pasová vč. loga	1 985
kalhoty pracovní zimní	790
kalhoty pracovní letní	745
kalhoty pracovní krátké	580
košile krátký rukáv vč. loga	315
košile dlouhý rukáv vč. loga	325
vesta vč. loga	585
svetr vč. loga	635
vázanka	150
šála	90
čepice LETUŠKA	205
čepice BASEBALL	170
čepice DISPEČER	425
čepice zimní	300
polobotky	710
boty zimní	750
rukavice řidičské	160
sluneční brýle s UV filtrem	180
ponožky letní	35
ponožky zimní	44
opasek	270
šle	105
halenka dlouhý rukáv	280
halenka krátký rukáv	270
polokošile vč. loga	325
sandály	600
spona na kravatu	96
košile bílá krátký rukáv	315
košile bílá dlouhý rukáv	325
nástavec na brýle	135
šátek dámský	410
spona k šátku	55
ponožky punčochové dámské	15
podkolenky punčoch. dámské	20
kalhoty punčochové dámské	49
peněženka	270
ledvinka	255

Závěrem bychom chtěli bodovému systému v jeho devátém roce působnosti popřát ještě méně potíží než v roce předcházejícím a co nejvíce spokojených zaměstnanců při jeho využívání v roce 2007.



## Střediska dopravních informací v roce 2006

Text a foto: Daniela Kočí

**Kroky mnoha cizinců, kteří přijeli obdivovat krásy našeho hlavního města, vedou dříve či později po příjezdu celkem logicky do některého z mnoha informačních středisek po celé Praze. Ti, kteří se hodlají přepravovat městskou hromadnou dopravou, a je jich rok od roku více, velice využívají Střediska dopravních informací, kde se dozvědí vše potřebné k cestě do svého cíle. I v uplynulém roce 2006 pracovali ve střediscích dopravních informací na plné obrátky a spokojení klienti jsou toho důkazem.**

Střediska dopravních informací mají svoji důležitou úlohu v komplexu služeb, které Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost nabízí veřejnosti. Zejména při mimořádných situacích počty dotazů zřetelně převyšovaly běžný standard. „Rok 2006 nepřinesl žádné natolik výrazné události, aby mohly zásadním způsobem ovlivnit počty návštěvníků nebo telefonických dotazů na našich střediscích, spíše se potvrzuje, že zájem o služby informačních středisek, vyjádřeno statistickými čísly, udržuje již určitý čas obdobné ustálené hodnoty a v poslední době má návštěvnost stále stoupající tendenci,“ říká vedoucí oddělení Střediska dopravních informací Václav Richter.

### Od letiště k magistrátu

Návštěvníci Prahy zde najdou již osm takových informačních středisek, kde se dozví vše potřebné o pražské městské hromadné dopravě. Vzhledem ke své poloze jsou v současné době nejvíce vytížená obě střediska na ruzyňském letišti, kam cizinci míří hned po svém příletu do Prahy a potom další střediska v centru, a to ve stanici Muzeum, Můstek, Anděl a Nádraží Holešovice. Zatím nejméně využíváno je středisko v nové budově magistrátu, což je způsobeno jeho umístěním mimo hlavní toky cestujících a také krátkou dobou působnosti tohoto nejmladšího střediska. „Pro rozšíření služeb v tomto středisku bylo v lednu 2007 zavedeno vydávání předplatních časových jízdenek a prodej kuponů včetně kuponů s volitelnou dobou platnosti, o které je stále větší zájem,“ vysvětluje Václav Richter. Doufáme, že si najde své nezastupitelné místo u cestujících.

### Jak vám mohu pomoci?

Telefonické SDI je zaměřeno výhradně na vyřizování telefonických dotazů a připomínek, vyřizuje dotazy na jednotném telefonickém čísle 296 19 18 17, dotazy

z informačních stojanů na zastávkách tratí Hlubočepy – Barrandov a z informačních stojanů ve stanicích metra, jejichž počet stoupl již na osm. Pokud je informační linka obsazena, jsou tazatelé automaticky přeměrováni na další informační střediska. Také díky tomuto opatření bylo za rok 2006 vyřízeno každou hodinu přes 21 telefonických hovorů. „Líbí se nám takové informační vymoženosti a již několikrát jsme stojany v metru využili,“ pochvaluje si hlouček studentek Obchodní akademie z Resslovy ulice ve stanici Karlovo náměstí.

### Čísla hovoří jasně

Ostatní střediska poskytují standardní rozsah služeb, který zahrnuje podávání informací, prodej jízdních řádů, informačních materiálů, prodej jízdenek, map a publikací, nabídku volně distribuovaných informačních a propagačních materiálů a v neposlední řadě i přijímání stížností a podnětů cestujících. Největší zájem je o informace o dopravním spojení, tarifu a jízdních řádech. Nejprodávanějším artiklem jsou jednoznačně jízdenky, které jsou návštěvníky Prahy



v SDI stále více žádány. Na nejméně vyřizovaných SDI Ruzyně I a II stoupla návštěvnost přibližně o 80 000 zákazníků na celkem 273 444 osob, což představuje 25 návštěvníků za hodinu.

Stejný počet zákazníků za hodinu odbaví SDI Muzeum.

Každoročně se na přelomu roku ve střediscích prodávají časové kupony k předplatním časovým jízdenkám. V období 2006/2007 činily tržby za prodej časových kuponů v SDI celkem 65 135 750 Kč. Pokles tržeb oproti roku 2005/2006 příkládáme brzkému zahájení prodeje kuponů s volitelnou dobou platnosti, a díky tomu výraznému zvýšení prodeje.

### Reprezentace podniku na veřejnosti

Pracovníci SDI zajišťují rovněž informace při nejrůznějších mimořádných akcích. V loňském roce to byl například veletrh Holiday World, kde měl Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost svůj stánek stejně jako na veletrhu Logist, Dni otevřených dveří v Hostivaři nebo při akci

## Srovnání počtu návštěvníků na jednotlivých SDI

SDI/rok	2003	2004	2005	2006
Muzeum	141 410	137 872	148 062	126 669
Anděl	57 763	80 922	78 526	78 349
Můstek	19 676	35 157	50 587	38 034
Holešovice	63 481	67 201	61 264	56 914
Let. Ruzyně	97 060	147 998	193 024	132 673
Let. Ruzyně II	0	0	0	140 771
Magistrát *	0	0	0	1 290
Celkem	379 390	469 150	531 463	574 700

## Srovnání tržeb za jízdenky (Kč)

SDI/rok	2003	2004	2005	2006
Muzeum	9 654 417	10 321 921	12 195 173	10 682 538
Anděl	2 888 510	4 995 246	6 161 373	6 269 582
Můstek	1 225 809	2 829 954	3 255 632	2 313 940
Holešovice	2 011 127	1 788 155	2 067 959	2 448 017
Let. Ruzyně	15 778 871	22 339 481	26 193 918	16 015 428
Let. Ruzyně II	0	0	0	18 905 951
Magistrát *	0	0	0	13 428
Celkem	31 558 734	42 274 757	49 874 055	56 648 884

\* SDI Magistrát bylo uvedeno do provozu v září 2006

Magistrátu hlavního města Prahy v rámci „Evropského týdne mobility“.

V rámci programu kvality dosahují SDI již několik let takřka stoprocentních výsledků měření. Svědčí to o kvalitě jejich služeb cestujícím, stejně jako minimální počet stížností, z čehož oprávněně stížnosti dosahují řádově promile.

Střediska dopravních informací se v průběhu uplynulých let stala významnou součástí informačních systémů Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a standardní službou cestujícím. Svědčí o tom zvyšující se počty návštěvníků středisek i telefonických dotazů směřovaných na jednotné telefonní číslo. Nárůst byl zaznamenán i v tržbách za prodej jízdenek v SDI. S ohledem na to, že jednotlivá SDI jsou umístěna buďto v centru Prahy nebo na důležitých turistických uzlech (letišťe Ruzyně, nádraží Holešovice), dochází v celkovém součtu také k růstu počtu návštěvníků SDI. Se zprovozněním SDI Ruzyně II v terminálu Sever 2 na ruzyňském letišti v lednu 2006 se rovněž zvýšil počet zahraničních návštěvníků Prahy, kteří služeb našich SDI využili.



## Doprava při rekonstrukci Štefánikova mostu

Ing. Jan Přivora, dopravní úsek

V letošním roce se uskuteční několik let odkládaná rekonstrukce Štefánikova mostu. Od 3. února do 21. srpna 2007 včetně bude most uzavřen pro veškerou dopravu, tedy pro tramvaje, automobily i chodce.

Tramvajové linky č. 5, 8, 14 a 51 budou při rekonstrukci Štefánikova mostu odkloněny přes sousední Hlávkův most, linka č. 54 pojedje po Smetanově nábřeží a přes Čechův most. Noční autobusové linky č. 505, 509 a 513 budou vedeny po nábřeží Ludvíka Svo-

body a přes Hlávkův most, tyto linky navíc zastaví obousměrně v tramvajové zastávce Dlouhá třída.

Náhradní dopravu do zastávky Náměstí Republiky a Dlouhá třída zajistí v denním provozu linka č. 133, která pojedje v úseku Florenc – Řásnovka ulicemi Na Poříčí a Revoluční a spolu s tramvajovými linkami zastaví též v zastávce Bílá labuť.



## Nové knihy v technické knihovně DP

Dr. Marcela Stegurová

Technická knihovna DP se v roce 2006 rozrostla o následující přírůstky:

B 1260 FOJTÍK, P., HRUBEŠ, J.: **Vozovna Žižkov 1912–2002**. 1. vydání, Praha, DP 2002. 55 stran.

B 1261 FOJTÍK, P.: **Garáž Vršovice 1955–2005**. 1. vydání, a, b, c Praha, DP 2006. 39 stran.

B 1262 DVOŘÁČEK, K.: **Elektrické instalace v bytové a občanské výstavbě**. 4. doplněné vydání, Praha, iISEL 2004. 189 stran, 4 volné přílohy.

B 1263 SOUŠEK, J., STEHLÍK, M.: **Zákon o drahách k 1. 5. 2005**. 3. aktualizované vydání, Praha, Anag 2005. 215 stran.

B 1264 **Nová pravidla silničního provozu 2006**. Autoškoly 2006. 1. vydání, Ostrava, Sagit 2005. 95 stran.

B 1265 **Microsoft Windows 2000. Jednoduše, srozumitelně, názorně**. 1. vydání, Brno, Computer Press 2003. 202 stran.

B 1266 **Ročenka Hospodářských novin 2006 – 10. ročník**. 1. vydání, a, b Praha, Ekonomia 2006. 234 stran. 1 CD.

B 1267 **Kloubové trolejbusy ŠKODA-SANOS 1982–2002**. 1. vydání. Zlín-Otrokovice, Dopravní společnost s. r. o. 2006. 52 stran, 12 stran rejstříku, fotografií a resumé, 1 CD.

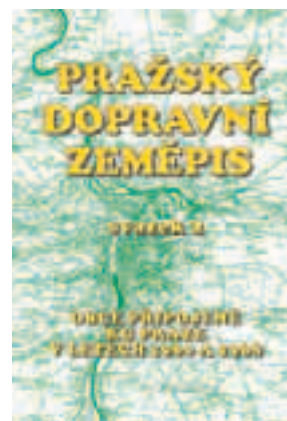
B 1268 DRDLA, P.: **Technologie a řízení dopravy – městská hromadná doprava**.

1. vydání, Univerzita Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera 2005. 136 stran.

B 1269 GREGORA, S., OUŘEDNÍČEK, J.: **Elektrotechnika a zabezpečovací technika v dopravní infrastruktuře**. 1. vydání. Univerzita Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera 2005. 128 stran.

B 1270 **Sborník vědeckých prací Univerzity Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera, série B**. 1. vydání, Univerzita Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera 2005. 172 stran.

B 1271 FOJTÍK, P., PROŠEK, F.: **Pražský dopravní zeměpis – svazek 2**. 1. vydání, Praha, DP 2001. 112 stran.



B 1272 ADÁMEK, P., PROŠEK, F.: **Slang pražských dopravníků**. 2. vydání (v DP 1. vydání), Praha, DP 2001. 56 stran.

B 1273 KUBÍNKOVÁ, M.: **Nový zákoník práce s účinností od 1. ledna 2007 a související předpisy**. 1. vydání, Praha, SONDY s. r. o. 2006. 507 stran.

B 1274 FOJTÍK, P.: **Garáž Kačerov 1966–2006**. 1. vydání, a, b Praha, DP 2006. 56 stran + 8 stran barevné obrazové přílohy.

B 1275 PECINOVSKÝ, J.: **Vypalujeme DVD na počítači – rady a postupy**. 1. vydání. Praha, Grada 2004. 1. dotisk 2005. 2. dotisk 2005. 104 stran + 1 CD.

B 1276 SOUKUP, R.: **Škola digitální fotografie**. 1. vydání. Praha, Grada 2006. 1. dotisk 2006. 176 stran. (148 černobílých + 28 barevných příloh).

B 1277 CEMPÍREK, V., PIVOŇKA, K., ŠIROKÝ, J.: **Základy technologie a řízení dopravy**. 3. přepracované vydání, Univerzita Pardubice – Dopravní fakulta Jana Pernera 2002. 120 stran.

S 1584 **Ekonomika v 11 jazycích**. Odborný slovník. 1. vydání. Praha, Grada 2003.

S 1585 FRONEK, J.: **Velký česko-anglický slovník**. Dotisk 1. vydání, 2005 Praha, LEDA 2000. 1 599 stran.

S 1586 FRONEK, J.: **Velký anglicko-český slovník**. 1. vydání, Praha, LEDA 2006. 1 736 stran.

S 1587 MACHAČKA, I.: **Česko-anglický slovník. Automobily. Motorová vozidla. Silniční doprava**. 1. vydání, Pardubice, SYSTEMCONSULT 1996. 297 stran.

S 1588 KUČEROVÁ, L.: **Seznam odborných výrazů. Česko-německo-anglicko-**

-ruský. **Železnice**. 1. vydání, Plzeň, ČSD – Plzeňská oblast 1991. 164 stran.  
S 1589 MACHAČKA, I.: **Německo-český slovník pro uživatele počítačů, obchodníky a překladatele**. 1. vydání, Pardubice, SYSTEMCONSULT 1993. 105 stran.  
S 1590 MACHAČKA, I.: **Česko-anglický a anglicko-český slovník na cesty a dopravní rádce pro řidiče a motoristy**. 1. vydání, Pardubice, SYSTEMCONSULT 1998. 248 stran.  
8923 LINERT, S., FOJTÍK, P., MAHEL, I.: **Kolejová vozidla městské hromadné dopravy**. a, b, 1. vydání, Praha, DP 2005. 372 stran.  
8924 OVERSTREET, M.: **In graffiti we trust**. 1. vydání, Praha, Mladá fronta 2006. 230 stran.  
8925 KYSELA, L.: **Průvodce muzeem městské hromadné dopravy v Praze**. a, b 2. rozšířené a doplněné vydání, Praha, DP 2006. 231 stran.  
8926 FOJTÍK, P., PROŠEK, F.: **Pražské autobusy 1925–2005**. 2. doplněné vydání. a, b Praha, DP 2005. 144 stran.  
8927 PECINOVSKÝ, J.: **NERO 7. Kompletní průvodce vypalováním CD, DVD**. 1. vydání, Praha, Grada 2006. 260 stran.  
8928 FOJTÍK, P., LINERT, S., PROŠEK, F.: **Historie městské hromadné dopravy v Praze**. 3. doplněné vydání, Praha, DP 2005. 366 stran.



8929 **Elektronika. Polovodičové součástky a základní zapojení**. 1. vydání, Praha, BEN 2006. 479 stran.  
8930 ŠKODA, E.: **Pražský chodec v metru**. 1. vydání, Praha, Mladá fronta 2006. 347 stran.  
8931 ŠAVAL, J.: **Elektrotechnologie. Materiály, technologie a výroba v elektronice a elektrotechnice**. 4. rozšířené vydání, Praha, BEN 2005. 314 stran.  
8932 HARÁK, M.: **Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů**. 1. vydání, Praha, CORONA 2005. 237 stran.  
8933 **Tramvaje 6MT**. 1. vydání, Ústí nad Labem, WOLF 2003. 84 stran.  
8935 NOVÁK, J.: **Kombinovaná přeprava**. 1. vydání, Pardubice, Institut Jana Pernera, o. p. s. 2006. 318 stran.  
8936 KRČ, R., MAREK, K., PETR, M.: **Zákon o veřejných zakázkách a koncesní**

**zákon s vysvětlivkami a předpisy souvisejícími**. 1. vydání, Praha, Linde 2006. 543 stran.  
8937 HOLUB, M.: **Občanský zákoník**. 12. aktualizované vydání podle stavu k 1. 7. 2006, Praha, Linde 2006. 871 stran.  
8938 DOLEŽAL, J. A KOL.: **Nový stavební zákon v teorii a praxi a předpisy související s poznámkami**. 1. vydání, Praha, Linde 2006. 703 stran.  
8939 KYNCL, J. A KOL.: **Historie dopravy na území České republiky**. 1. vydání, Praha, Institut Jana Pernera o.p.s. v nakladatelství Vladimír Kořínek 2006. 146 stran.



## Preference městské hromadné dopravy v roce 2006

*oddělení Rozvoj a preference dopravy*

**V souladu se „Zásadami dopravní politiky hlavního města Prahy“ v oblasti uplatňování preference MHD vůči individuální automobilové dopravě pokračovala i v uplynulém roce postupná realizace preferenčních opatření v síti tramvajů a autobusů.**

Preference je systematicky řešena pracovní skupinou složenou ze zástupců zainteresovaných městských orgánů a organizací pod vedením Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Uvedený tým zajišťuje proces posuzování, projednávání a následnou realizaci schválených preferenčních opatření navržených v průběžně zpracovávaném „Projektu preference MHD v Praze“.

**V kategorii stavebních úprav a dopravního značení** byla v roce 2006 provedena následující opatření:

V síti tramvajů bylo osazeno celkem 475 metrů podélných oddělovacích prvků v následujících úsecích tramvajových tratí:

- **Plynární** v úseku Nádraží Holešovice – Ortenovo náměstí v obou směrech v celkové délce 160 metrů,
- **Zenklova** v úseku Bulovka – Vosmikových ve směru do centra v délce 120 metrů,
- **Táborská** v úseku před a za křižovatkou s ulicí Lounských ve směru do centra v délce 65 metrů,
- **Dukelských hrdinů** před křižovatkou s ulicí Strojnickou ve směru z centra v délce 65 metrů,
- **Francouzská** v úseku Blanická – Jana Masaryka ve směru z centra v délce 65 metrů.

**V síti autobusů** byl vyznačen **vyhrazený jízdní autobus** pro autobusy MHD v ulici **Ke Krči** v Praze 4 ve směru do centra v úseku Jiskrova – Branická v délce 290 metrů.

K realizaci je připraveno vyznačení pruhu v ulici Na Pankráci ve směru do centra

v úseku Na Veselí – Děkanská vinice v délce 150 metrů.

**V kategorii preference na světelné signalizaci** se podařilo v průběhu uplynulého roku v síti tramvajů vybavit zařízením pro preferenci tramvajů dalších 6 stávajících světelných signalizací:

- Mariánské hradby – U Prašného mostu (absolutní preference),
- Ohrada (podmíněná preference),
- Želivského – Jeseniova (podmíněná preference),
- Koněvova – Na Vápence (podmíněná preference),
- Plzeňská – Podbělohorská (absolutní preference),
- Plzeňská – Jinonická (absolutní preference).

Absolutní preferencí bylo rovněž vybaveno nové světelné signalizační zařízení pro výjezd tramvajů ze smyčky Spořilov na Chodovské ulici.

V současné době je z celkového počtu 202 signalizací s provozem tramvajů preferováno 102 signalizací, z toho 46 absolutně, 56 podmíněně.

**V síti autobusů** je úsilí zaměřeno na další rozvoj **aktivní preference**. Tento systém umožňuje plynulý průjezd autobusů křižovatkou řízenou SSZ, je založen na radiové komunikaci vozidla s radičem SSZ a skládá se ze stacionární a mobilní části. K lokalizaci vozidel se používá inframaják umístěný před křižovatkou.

Systém je doplněn o propojení na jízdní řády jednotlivých linek, což umožňuje v závislosti na skutečné jízdě autobusu vyhodnotit jeho časovou polohu vůči jízdnímu řádu a ze zjištěné odchylky vyslat požadavek na odpovídající stupeň preference. Požadavek je vyslán ve 3 stupních, které rozlišují úroveň nároku na preferenci (nízká, vysoká). Jednotlivé linky lze navíc zařadit do 3 skupin a pro každou skupinu lze definovat samostatné časové intervaly jednotlivých stupňů.

Smyslem úpravy propojení na jízdní řády je podle předem stanovených podmínek umožnit preferenci jen vozidlům, která ji skutečně potřebují.

K původním sedmi SSZ vybaveným aktivní preferencí pro autobusy (v letech 2002–2004) přibýlo v roce 2006 dalších 12 signalizací na následujících křižovatkách:

- Úvalská – V Rybníčcích,
- Freyova – Ocelářská,
- Branická – Modřanská,
- Horňátecká – Třeboradická,
- Klapkova – Střelničná,
- Střelničná – Zdíbská,
- Střelničná – Ďáblická,
- Střelničná – Rochlická,
- Vysočanská – Levínská,
- Vysočanská – Větruská,
- Vysočanská – Jiřetinská,
- Vysočanská – Teplická.

Mobilní částí systému aktivní preference bylo v letošním roce vybaveno dalších 80 autobusů.

V současné době je systém aktivní preference realizován takto:

- 19 SSZ upraveno pro aktivní preferenci,
- 286 autobusů vybaveno mobilními komponenty, dalších 50 vozidel vybaveno již z výroby v rámci dodávky nových autobusů v období září – říjen 2006.

Systém aktivní preference se pravidelně sleduje a vyhodnocuje. V první fázi byla sledována zejména spolehlivost a přesnost přihlašování a odhlašování autobusů.

Následně bylo provedeno i několik komplexních dopravních průzkumů pro vyhodnocení měřitelných efektů.

Komplexní dopravní průzkum pro vyhodnocení účinnosti preference autobusů byl vždy proveden metodou porovnání stavu „před“ (preference vypnuta) a „po“ (preference zapnuta). Měření vychází z porovnání jízdních dob autobusů mezi bodem přihlášení a odhlášení, a to na základě výpisu z komunikační jednotky řadiče, při prvním průzkumu bylo měření doplněno ručním měřením v terénu.

Základní spolehlivost systému (porovnání počtu přihlášení a počtu odhlášení) podle průběžného vyhodnocování neklesla od března 2003 pod hodnotu 99,6 %.

**Do současné doby bylo v oblasti preference MHD v Praze realizováno:**

- 8,8 km oddělovacích podélných pruhů pro preferenci tramvají,
- 6,4 km vyhrazených jízdních pruhů na komunikacích pro preferenci autobusů,
- 5,2 km vyhrazených jízdních pruhů na tramvajových pásech pro preferenci autobusů,
- 102 SSZ umožňujících preferenci tramvají (z celkového počtu 202 SSZ s průjezdem tramvají),
- 19 SSZ umožňujících aktivní preferenci autobusů.

Kromě výše uvedených opatření je třeba do oblasti preference zařadit i stavební a technické úpravy zastávek, např. přibližování chodníkových hran k tramvajovým tratím, budování tzv. „videňských“ zastávek, časových ostrůvků a zastávkových mysů. Tyto úpravy se provádějí v zájmu bezpečnosti cestujících a jejich uživatelského komfortu, jsou v souladu s obecným trendem humanizace uličního parteru a cíleně přispívají ke zvyšování přitažlivosti veřejné hromadné dopravy. Průběžně jsou dále uplatňovány drobné změny dopravního značení, lokální úpravy dopravního režimu a důsledně je sledováno maximální možné využívání platné právní úpravy ve prospěch priority hromadné dopravy. Plynulosti tramvajového provozu rovněž napomáhá instalace zábran proti strhávání trolejových vodičů vysokými náklady. Opatření, zmíněná v tomto odstavci a zejména další rozšiřování preference na SSZ budou v příštích letech představovat hlavní část rozvoje tohoto oboru, neboť možnosti pro rozšiřování „klasických“ kategorií preference (podélné prahy, vyhrazené jízdní pruhy) se v konkrétních podmínkách

pražské komunikační sítě objektivně blíží svému vyčerpání.

Preference veřejné hromadné dopravy má pozitivní vliv na plynulost a pravidelnost veřejné hromadné dopravy osob a představuje významný prvek ve zvyšování její kvality a konkurenceschopnosti vůči individuální dopravě.



## Preference tramvají světelnou signalizací v Praze – stav k 31. prosinci 2006

*Ing. Jan Adámek, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy*

**Preference tramvají světelnou signalizací – tzn. možnost přednostní volby a prodloužení signálu volno jedoucimi tramvaji v reálném čase podle jejich aktuálních nároků tak, aby tramvaje mohly projet světelně řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením – je v Praze postupně zaváděna od roku 1993 a v průběhu roku 2006 se počet SSZ s preferencí zvýšil o dalších 7 míst.**

**K datu 31. prosinci 2006 byla preference tramvají zavedena na 102 místech**, což představuje více než 50 % z celkového počtu 202 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 46 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je naprogramována preference absolutní, na ostatních místech preference podmíněná (s různou mírou účinnosti). Preference tramvají je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Postup zavádění preference je uveden v přiloženém grafu.

## Změny v preferenci tramvají světelnou signalizací v roce 2006

Preference byla nově zavedena na 7 křižovatkách:

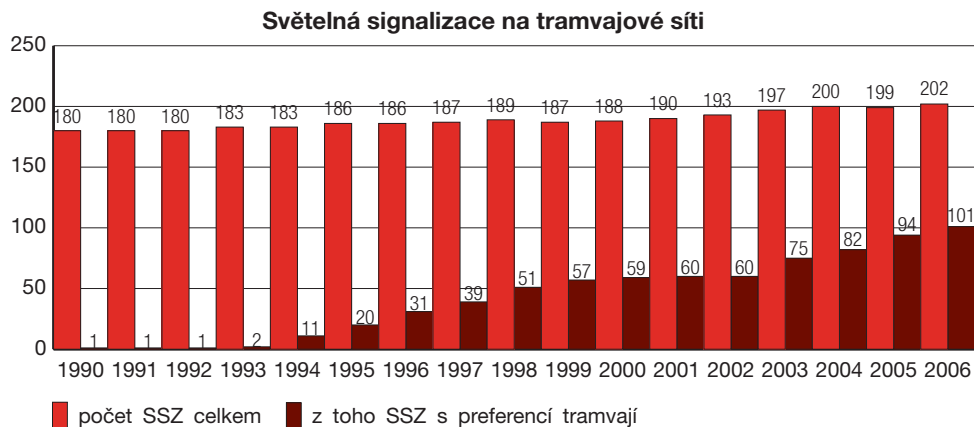
**1. SSZ č. 1.146 Mariánské Hradby – U Pražského mostu:** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

**2. SSZ č. 3.321 Ohrada:** zavedení preference na této křižovatce trvalo dlouho. V roce 1999 byl na křižovatce instalován řadič vybavený řídicí logikou pro preferenci, ale tu nebylo možné zavést, protože chyběla tzv. směrová detekce tramvají (informace z řídicích systémů EO – elektrického ovládání výhybek – o jejich aktuálním postavení, nutné pro přihlášení tramvaje do příslušného směru). Tu se podařilo doplnit teprve v roce 2006, při rekonstrukci kolejového trojúhelníku a výměně starých EO Oerlikon za nové typy. Tím bylo možné zavést i preferenci tramvají.

**3. SSZ č. 3.373 Koněvova – Na Vápence:** rekonstrukce SSZ; preference byla zavedena při příležitosti této rekonstrukce.

**4. SSZ č. 4.040 Chodovská – výjezd tramvají:** nově zřízené SSZ; preference byla zavedena současně se zřízením SSZ. V tomto případě se však nejedná o klasické světelné řízení křižovatky, nýbrž o tzv. účelovou signalizaci pro preferenci tramvají. V základním stavu – pokud nejsou nároky tramvají – je pro vozidla trvale blikající žlutá a pro tramvaje trvale signál stůj. Při nároku tramvají se na křižovatce blikající žlutá změní na celočervenou a po uplynutí zadaných mezer signálních skupin kolizních s volnem tramvají se signály stůj pro tramvaje změní na volno. Po odhlášení tramvají nebo po uplynutí zadané maximální délky fáze pro tramvaje se přechází zpět do základního stavu a po uplynutí zadaných mezer signálních skupin kolizních s volnem tramvají se na křižovatce celočervená změní na blikající žlutou a pro tramvaje opět na trvalý signál stůj.

**5. SSZ č. 7.171 U Výstaviště – Bubenská:** nově zřízené SSZ; preference byla zavedena současně se zřízením SSZ. K detekci tramvají je zde poprvé v Praze v běžném provozu – místo dosud obvyklých pružinových trolejových kontaktů (tzv. „brnkačky“) nebo trolejových kontaktů typu PTK1 s pryžovými kontaktními pásky – použit nový typ detektoru: indukční čidlo Elektroline, které se připevňuje trolejovou svorkou těsně vedle trolejového drátu a na principu elektromagnetické indukce bezkontaktně detekuje pantograf projíždějící tramvaje. Impuls z čidla je pak předáván přes vysokonapěťový oddělovač kabelem do řadiče světelné signalizace. Výhodou



tohoto detektoru na rozdíl od dosud používaných kontaktů je, že je galvanicky oddělen od trolejového vedení, tzn. že nepřichází do styku s trakčním napětím 600 V a že odpadá mechanický dotyk čidla se sběracími lištami pantografů při průjezdu tramvají. Zda se stane perspektivním typem tramvajového detektoru ze všech hledisek (spolehlivost detekce, stabilita fungování, nároky na údržbu), ukáže budoucnost.

**6. SSZ č. 9.217 Poděbradská – U Elektry:** preference zde byla zavedena v rámci projektu tzv. pilotní linky s preferencí (tramvajová linka č. 3 Sídliště Modřany – Lehovec). Kromě doplnění tramvajových detektorů však vlastní SSZ nebylo zrekonstruováno a tudíž nebyly doplněny všechny potřebné detektory pro vozidla i chodce, takže není možné zavést optimální dynamické řízení pro všechny účastníky provozu na křižovatce. SSZ bylo vybaveno řídicí logikou a tramvajovými detektory pro preferenci již v roce 2005, ale detekce byla uvedena do provozu až v roce 2006.

**7. SSZ č. 9.221 Poděbradská – U Tesly (SSZ u zastávky Nademlejná):** preference zde byla zavedena stejně jako v předcházejícím případě.

Dále byla preference zlepšena (zvýšena její účinnost) na následujících křižovatkách:

**1. SSZ č. 1.052 Havlíčkova – Hybernská:** preference tramvají zde byla zavedena již v roce 2003, její efekt však nebyl příliš výrazný. Charakteristickým jevem byla občas značně rozkolísaná reakce světelné signalizace na tramvajové nároky. Vypadalo to, jako by světelná signalizace na některé jednotlivé tramvaje nebo na několik tramvají za sebou buď vůbec nereagovala nebo reagovala neadekvátním způsobem, a to náhodně buď pouze v jednom směru nebo pouze v druhém směru nebo v obou směrech současně. Nepříznivá byla rovněž relativně vysoká četnost delších zdržení (25 až 35 sekund), mající negativní vliv na pravidelnost tramvajového provozu. Proto byla v roce 2006 řídicí logika přepracována. Současně s tím byl nahrazen nevhodně umístěný přihlašovací trolejový kontakt pro směr z Dlážděné, který byl až na výjezdu z křižovatky Senovážné náměstí v místě spojení troleje z pravého a levého oblouku a jízdní doba tramvají od přihlášení na tomto kontaktu k SSZ byla jen 14 až 16 sekund, což snižovalo účinnost preference v tomto směru – některé tramvaje musely zbytečně zastavovat jenom proto, že řadič nestačil během této krátké doby vhodně zareagovat. Tento kontakt byl nahrazen dvěma přihlašovacími kontakty: jedním na vjezd do křižovatky Senovážné náměstí ve směru od Jindřišské na prvním příčném převěsu trolejového vedení za rozvětvením troleje do přímého směru a levého odbočení a druhým na vjezd do křižovatky Senovážné náměstí ve směru od Hlavního nádraží na prvním příčném převěsu trolejového vedení za rozvětvením troleje

do přímého směru a pravého odbočení. Tím se jízdní doba tramvají od přihlášení do příjezdu k SSZ prodloužila na 25 až 28 sekund, což je již pro možnost účinné preference dostačující. Těmito úpravami se docílilo velmi výrazné preference tramvají ve srovnání s původním řízením pevnými programy i s původní preferencí.

**2. SSZ č. 7.133 Dukelských hrdinů – U Výstaviště:** preference zde byla zavedena již v roce 2005, ale nebyla příliš dokonalá. Zejména tramvaje jedoucí od nádraží Holešovice a odbočující do smyčky musely

čekat na svůj signál volno často i přes minutu, čímž blokovaly další tramvaje za sebou a občas se zde vytvořila i kolona několika vlaků. V roce 2006 byla přepracována řídicí logika, která zlepšila průjezd tramvají v hlavních směrech a zároveň velmi výrazně zkrátila zdržení tramvají odbočujících do smyčky.

**3. SSZ č. 9.213 Poděbradská – Podkovářská:** zde byla preference, která byla zavedena již v roce 2005, zlepšena úpravou a doplněním tramvajové detekce.



## SSZ s preferencí tramvají – stav k 31. 12. 2006

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
0.327	Vinohradská – Starostrašnická	A 5.556	Radlická – Tunel Mrázovka
0.329	Vršovická – Kodaňská	5.558	Radlická – větve Městského okruhu
A 0.342	Vinohradská – Za Strašnickou vozovnou	A 5.564	Třeglva – přechod
A 0.359	Vršovická – Užocká	A 5.566	Werichova – Do Klukovic
A 0.622	Švehlova – Práčská	A 5.571	Na Zličově – smyčka Hlubočepy
0.632	Černokostelecká – Sazečská	A 5.572	K Barrandovu – Slivenecká
1.010	Národní divadlo	A 5.575	Časový ostrůvek MHD zastávka Lihovar
1.011	Masarykovo nábř. – Myslíkova (Mánes)	5.582	Nádražní – Nádraží Smíchov
1.012	Jiráskovo náměstí	5.583	Nádražní – U Královské louky
1.035	Křižovnická – Karlova	6.122	Bělohorská – Ankarská (Vypich)
A 1.052	Havlíčková – Hybernská	6.147	M. Horákové – U Brusnice
1.056	Křižovnická – Kaprova	6.148	Patočkova – Štřešovicická
1.067	Těšnov – Na Poříčí	A 6.149	Patočkova – Myslbekova
1.071	Čechův most – Dvořákov nábřeží	7.002	Nábř. kpt. Jaroše – Štefánikův most
1.089	Nábřeží E. Beneše – Čechův most	7.028	Nábř. kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů
1.106	Malostranské náměstí – Letenská	A 7.125	Dělnická – Jankovcova
A 1.111	Keplerova – Parléřova	7.129	Strossmayerovo náměstí
<b>1.146</b>	<b>Mariánské hradby – U Prašného mostu</b>	7.130	Dukelských hrdinů – Veletržní
1.156	Klárov – Letenská	<b>7.171</b>	<b>U Výstaviště – Bubenská</b>
2.013	Palackého náměstí	7.133	Dukelských hrdinů – U Výstaviště
2.020	Rašínovo nábřeží – Libušina	7.135	Bubenské nábřeží – Argentinská
2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží – Svobodova)	7.137	Argentinská – Plynární
A 2.022	Svobodova – Vyšehradská	7.141	Dělnická – Komunardů
2.023	Svobodova – Na Slupi	A 7.142	Plynární – Komunardů
A 2.066	Vyšehradská – Benátská	7.155	Letenské náměstí
2.318	Seifertova – Italská	7.163	Dukelských hrdinů – Kostelní
3.304	Táboritská – Ondříčkova	A 7.172	Plynární – Osadní
3.306	Olšanské náměstí	A 7.176	Partyzánská – Vrbenského
<b>3.321</b>	<b>Ohrada</b>	7.187	Bubenské nábřeží – tramvajová trať
3.222	Želivského – Olšanská	A 8.207	Sokolovská – Šaldova
3.364	Koněvova – Spojovací	A 8.208	Sokolovská – U Nádražní lávky
<b>3.373</b>	<b>Koněvova – Na Vápence</b>	8.220	Sokolovská – Švábky
A 3.374	Koněvova – Na Vrcholu	A 8.237	Sokolovská – Ke Štvanici
A 3.613	Vinohradská – Pod Židovskými hřbitovy	A 8.251a	Zenklova – Kotlaska
A 4.040	<b>Chodovská – výjezd tramvaje</b>	A 8.251b	Zenklova – Voctářova
4.401	Bělehradská – Otakarova	A 8.251c	Zenklova – OÚNZ
A 4.418	Podolské nábřeží – Podolská	A 8.267	Trojská – přejezd tramvajové tratě
A 4.419	Podolské nábřeží – Kublov	8.984	Střelnická – Opálkova
A 4.420	Podolské nábřeží – Jeremenkova	9.209	Balabanka
A 4.424	Podolské nábřeží – U Podol. sanatoria	A 9.210	Sokolovská – Na Rozcestí
A 4.450	Gen. Šišky – Čs. Exilu	9.211	Českomoravská – Zelený ostrov
A 4.469	Modřanská – Údolní	9.212	Harfa
A 4.470	Gen. Šišky – odbočení tramvaje	A 9.213	Poděbradská – Podkovářská
A 4.628b	Modřanská – Mlejnek sever	9.214	Sokolovská – Freyova
A 5.508	Plzeňská – Mahenova	<b>A 9.217</b>	<b>Poděbradská – U Elektry</b>
5.515	Štefánikova – Holečkova	<b>9.221</b>	<b>Poděbradská – U Tesly</b>
A 5.519	Plzeňská – Podbělohorská	A 9.228	Poděbradská – Hloubětínská
5.524	Plzeňská – Pod Kotlářkou	A 9.233	Sokolovská – Na Břehu
5.526	Plzeňská – Musílkova	A 9.264	Kolbenova – přechod
5.531	Plzeňská – smyčka tramvaje (Kotlářka)	9.292	Kolbenova – Pod Pekárnami
A 5.532	Plzeňská – Jinonická		
Celkem	101 SSZ s preferencí, z toho 45 SSZ s absolutní preferencí (A)	Celkem	SSZ na tramvajové síti: 202

## Pražskými přívozy celoročně za prací i zábavou

Text a foto: Daniela Kočí

**K cestě do práce využívá většina Pražanů běžné prostředky městské hromadné dopravy, mezi něž patří metro, tramvaje a autobusy. Ti zdatnější a sportovněji založení chodí v rámci dobré fyzické kondice pěšky nebo jezdí na kole. Ale jsou i tací, kteří jezdí pravidelně do práce lodí...**

Jezdít do práce lodí se v Praze jen tak někomu nepoštěstí. Paní Vágnerová je však světlou výjimkou, pracuje totiž v Zoologické zahradě a bydlí na druhé straně řeky. Pravidelně každé ráno nastupuje do loďky v Podbabě, a protože to není Charónova loďka, odpoledne ji zase převozník v pořádku z Podhoří přepraví zpět. „Je to úžasné, taková romantická cesta do zaměstnání, je to mnohem příjemnější, než se mačkat někde v autobusu, je skvělé, že byl přívoz po letech zase obnoven,“ pochvaluje si.

Takřka po dvou desetiletích se obnovil provoz nejen tohoto, ale rovněž sedleckého přívozu. Převozníci tu svoje stále klienty už znají, prohodí s nimi pár slov a už přesně vědí, kdo kdy by měl jet. Nikomu neujedou, je tu sice pevný jízdní řád, ale jak říkají, není to tramvaj nebo autobus, aby zdržovali provoz, a tak se může chvíli počkat. Turisté, kteří využívají hlavně v jarním a letním období přívoz nejvíce, tak zbytečně skákal do odjíždějící loďky. „Když jsou na břehu lidé, nedodrží se jízdní řády, prostě se jezdí sem a tam,“ ujišťuje mě převozník František Fiala. V jízdním řádu jsou sice uvedeny pravidelné plavby, ale další nejsou žádný problém. Potřeba plavby mimo jízdní řád se signalizuje akusticky, a to zvonem umístěným na břehu, zdviženým kruhem nebo požádáním a neplatí se žádný příplatek.

V zimě přepraví každý přívoz okolo sto padesáti cestujících za den, ale v sezóně je to mnohonásobně víc. Zatím zde platí rekord 660 lidí a 270 kočárků a kol za jeden den! To se pak převozník nestačí otáčet!

Provoz na přívozech je celoroční, protože Vltava v Praze nezamrzá. Je pravda, že v létě se zase voda příliš neohřeje, a tak není ani moc vhodná ke koupání, přestože je v současné době řeka nejčistší za poslední léta, protože z jejího okolí zmizely velké továrny, které ji znečišťovaly. Nejtěžší voda s teplotou pouze čtyři stupně se drží u dna, v nejnižších částech. Jelikož voda vytéká u přehrad u paty hráze, dole v celé hloubce zhruba dvaceti metrů má právě teplotu pouze čtyři stupně po dobu celého roku.

### Povoláním převozník

Přívozy v Praze mají dlouhou historii, a tak myšlenka obnovit některé z nich, byla velice moudrá. V historii novodobých přívozů bude zapsán zlatým písmem zakladatel První Všeobecné Člunovací Společnosti Zdeněk Bergman. Vyrůstal na břehu rybníka, kde děda rybařil, měl tam pramici a voda mu na celý život učarovala. Druhý děda byl architekt, s ním stále něco vymýšlel, a babička mu před spaním předčítala legendy o Karlu IV., takže byl předurčen stát se převozníkem u paty Karlova mostu. Vystudoval vodohospodářství, ale tvrdí o sobě, že je převozník pražský, začal s jedním závěsným motorem a lodí v Čertovce. Společnost založil v roce 1993 a dnes zaměstnává tři tucty převozníků. Čtyři z nich pracují na podbabském a sedleckém přívozu, ostatní se plaví v centru města malebnou Čertovkou, kde právě novodobá historie přívozů začala a spolu s ní i všichni pražští převozníci, na Křížovnickém náměstí pod Juditiňovým mostem. Pod jediným dochovaným obloukem mostu je umístěno hlavní

kde žádné jiné lodě kromě kánoí nejezdí, dost zbytečné, ale je to nutnost a převozníci musí mít i tady na lodičkách vysílačku. I převozníci, kteří jsou prakticky v izolovaném prostředí na českých řekách, musí umět anglická odborná slovíčka o indukci, odporu a podobně. „Všechny převozníky školíme nejprve na poměrně náročném provozu v centru města. Velký důraz kládeme při školení na sociální kontakt, aby byl zákazník spokojen a jízda se mu stala příjemnou záležitostí, ať už je to v okružním přívozu v Čertovce, v Podbabě či Sedlci,“ říká Zdeněk Bergman.

O obnovení sedleckého a podbabského přívozu se zasloužilo největší mírou město, a První Člunovací Společnost je oba provozuje stejně jako Pražské Benátky v centru, ale zde plují i v zimě jen otevřené loďky. Jedná se o říční čluny šest a půl metru dlouhé a dva metry široké, kam se vejde maximálně jedenáct pasažérů. Konstrukce vychází ze starodávného pravidla vltavských plavců, které se nazývalo Naháč, a umožňuje bez problémů plavit se po mělčinách. „Jednoho dne se mě pan Bergman



Na loďce v Sedleckém přívozu je vidět znak převozníků – proutěná zelená koule. Pochází jako všechny ostatní z dílny Ladislava Mataše.

přistaviště a nad ním ředitelství plavební společnosti. V zimě tu jezdí lodě zasklené, takže cestujícím je i v třesutých mrazech uvnitř příjemné teplo.

Vybavení a vzhled lodí je naprosto věrnou napodobeninou dřívějších staletí. Vnitřní vybava, mosazná kování i jiné patenty odpovídají konci devatenáctého století. Pražané i turisté si mohou udělat romantickou vyjížďku na lodích Vodouch, Vodouš, Blatouch nebo Puškvorec, zde se platí vstupenky až na místě a jedná se o okružní jízdy s vlastivědným výkladem. Všichni převozníci musí mít převoznické zkoušky, dále zkoušky z vůdcovství malého plavidla a po vstupu do EU musí mít dokonce i certifikát na výkon funkce radiooperátora. Což je například na Berounce,

zeptal, jestli nechci jít z centra města do podbabského přívozu, když v této lokalitě bydlím, a já jsem nabídku přijal. Je tu člověk odkázán sám na sebe, ale klientela je zde osobitější, a tak jsem si tu rychle zvykl, mám tu práci rád, jinak to snad ani nejde,“ vysvětluje mi vztah k převoznickému řemeslu pan Fiala.

### Z lodě rovnou k žirafám

Na břehu Vltavy byl v červenci roku 2005 otevřen sedlecký přívoz a přesně za rok poté, o dva kilometry blíže centru města, podbabský. Protože hlavním motivem zřízení obou přívozů bylo propojení cyklostezek okolo Prahy, o které se zasloužil především primátor Pavel Bém, převážnou část klientů







Návštěvníci zoologické zahrady se vracejí až v podvečer...

tvoří právě cyklisté, druhou skupinou jsou pěší turisté a třetí lidé jezdící pravidelně do zaměstnání. „V půl šesté ráno vozíme každý den do práce skupinku sklářů,“ říká sedlecký převozník Tomáš Mathaus. Zatímco tady využívají lidé přívoz k procházkám okolo řeky, v Podbabě vozí velké i malé návštěvníky hlavně do zoologické zahrady. Z levé strany přívozu to mají k žirafám, tedy spodnímu vchodu, coby kamenem dohodil. A tak právě tady se oba převozníci nabaží dětských kočárků a rozumů těch nejmenších do sytosti. Spojení přívozem je atraktivní pro výlety malebným vltavským údolím, na obou stranách řeky navazují krásné cyklotrasy. Na levém břehu to je nová odbočka z cyklotrasy VE-DE (Velešlavín – Nebušice – Šárecké údolí – Bubeneč – Dejvice), na pravém břehu pak dálková cyklotrasa č. 2 vedoucí od pražského Národního divadla až do Děčína.

Provoz přívozů je zajištěn péčí úřadů městských částí Prahy 6, Prahy 8 a Magistrátu hlavního města Prahy.

## Služebníci vodní

Malebný podbabský přívoz byl v minulosti nazýván též Lysolajský přívoz a spojuje vltavské břehy mezi vyústěním Šáreckého údolí a Podhořím. Toto spojení je atraktivní zejména pro spojení oblastí Prahy 6 a Troje pro rekreační i běžné denní cesty. V informačním systému Pražské integrované dopravy je označován jako linka **P 2**. Spojuje pražskou osadu Podbaba, která je součástí Dejvic, u ústí Šáreckého a Lysolajského údolí a stejnojmenných potoků s osadou Podhoří, které je součástí městské čtvrti Troja.

Přístaviště na levém břehu je umístěno nedaleko bývalé železniční zastávky Praha-Podbaba a v těsné blízkosti zastávek autobusů z Dejvic směrem do Suchdola, Lysolaj a Roztok. Pravý, trojský břeh je oblíbeným výletním místem zejména cyklistů, do Podhoří zajišťují část spojů autobusové linky č. 112, která zajišťuje obsluhu celé dolní Troje včetně zoologické a botanické zahrady.

Slavnostní znovuootevření tohoto přívozu proběhlo 28. června 2006, běžný provoz byl zahájen 1. července 2006. V týdenních turnusech se zde střídají dva převozníci,

kterí mají společný nejen malebný přívoz a lodičku, ale také počáteční písmena svých iniciál a krásně rozkvetlá příjmení. Podbabský přívoz mají pod palcem Pavel Pivoňka a František Fiala, který má perfektní přehled i o okolních stavbách a kopcích nejen proto, že nedaleko bydlí, ale jak se svěřil, v mládí zde se svoji budoucí manželkou chodil randit!

Počasí dělá převozníkům někdy problémy. Chvilí před mojí návštěvou v Sedlci musel převozník stáhnout stříšku, protože vítr opírající se do ní loďku málem převrátil. Sedlecký přívoz zajišťuje spojení Sedlece a Zámek. Spojení veřejnou dopravou z Bohnic na Suchdol přes Holešovice dnes trvá přibližně 60 minut, s využitím přívozu se tato doba může zkrátit na polovinu. A navíc je cesta přívozem určitě atraktivnější, než obyčejná cesta tramvají a autobusem, popř. metrem. Ještě výhodněji vychází spojení z Bohnic do Prahy 6, případně Roztok nebo Kralup nad Vltavou.

## Proutěná koule – znak převozníků

Na každém přívozu je možné vidět znak převozníků, což je proutěná koule ze zeleného lýka. Pan Maťaše je první, kterého pan Bergman přijímal do služby, dnes ho najdeme právě v Sedlci. Je nejen dobrým převozníkem, ale navíc je vynikajícím košíkářem, protože všechny proutěné záležitosti, včetně zmiňovaného starověkého loga, pocházejí z jeho dílny!

**Oba přívozy jsou v provozu** v pracovní dny přibližně od půl šesté ráno do osmi večer, v sobotu, neděli a ve svátek od 6.45 do 19.15 hodin v zimním období, respektive do 20.00 hodin v letním období.

Na obou přívozech platí tarif dopravce s tím, že jsou uznávány předplatní jízdenky PID. Základní jízdné činí 20 korun, zlevněné 10 korun, dítě do 6 let, dětský kočárek, pes i zavazadlo jsou zdarma. Držitel předplatní jízdenky PID pro tarifní pásma P a 0 má plavbu přívozem zdarma.

**Přívozy nejsou v provozu** při 1. a vyšším stupni povodňové aktivity (při průtoku na vodočtu Praha-Malá Chuchle 450 m<sup>3</sup> za vteřinu a více), případně při jiných nepříznivých povětrnostních podmínkách.

**Informace o provozu přívozů lze získat také v provozní době jednotlivých přívozů na telefonních číslech:**

přívoz P1 – Sedlec – Zámky: 736 777 666

přívoz P2 – V Podbabě – Podhoří: 731 471 846

**Převozníci:**

Sedlec – Zámky: Ladislav Maťaše, Tomáš Mathaus  
Podbaba – Podhoří: Pavel Pivoňka, František Fiala

Mnozí Pražané ani nevědí, že kromě tramvají, autobusů či metra se mohou v rámci pražské integrované dopravy přepravit z místa na místo také pomocí pražských přívozů, tedy lodí. A to v každé roční době, protože převozníci jsou služebníci vodní, a to den po dni...



## Přívozy, nejstarší prostředek hromadné dopravy v Praze

Mgr. Pavel Fojtík, oddělení Archiv

Foto: autor

**Už před lety z našeho hlavního města zmizely přívozy a ještě nedávno je nejmladší generace znala pouze z vyprávění (a to ještě spíš dědečků). Jedinou atrakcí byl přívoz na Berounce pod Kazínem, z něhož jsme svého času přinesli reportáž i v DP-KONT@KTu. V současné době přívozy zažívají jistou renesanci. A co víc, svého času opomíjený dopravní prostředek se stává nedílnou součástí systému Pražské integrované dopravy. Stojí tedy za to opět si připomenout stručně jejich historii.**

Tradiční komunikační překážkou v pražské aglomeraci bývaly vždy řeky Vltava a Berounka. A tak není divu, že z důvodu nezbytnosti cest z jednoho břehu na druhý již před staletími vznikl zajímavý druh hromadné veřejné dopravy – přívoz. Právo provozovat přívoz bylo vždy velmi ceněné a o tuto živnost vždy býval velký zájem. Například výnosy z provozu radotínského přívozu na Berounce podle privilegia Vladislava II. z roku 1159 připadaly řádu Johaniťů. Víme také, že v roce 1222 vlastnila Vyšehradská kapitula obec Podolí s dvorem a právem přívozu. V moderní době (od 50. let 19. století) přívozy byly buď soukromým majetkem nebo vlastnictvím obcí. Obecní přívozy byly provozovány buď přímo v režii příslušné obce nebo byly pronajímány jednotlivcům. Někteří dokonce provozovali více přívozů. Například jistý Jan Pašek provozoval počátkem století přívoz v Záběhlicích (dnes součást Zbraslavi) a také přívoz karlínský a v roce 1909 také zabezpečoval dočasně převoznické služby při opravě mostů přes Štvanici. Jiný soukromník, Karel Vaňha, provozoval dva přívozy holešovické. Na počátku 20. století provozovaly obecní přívozy například Modřany, Hodkovičky, Podolí, Praha a Bohnice. Ojediněle přívozy provozovaly jiné instituce, např. knížecí hospodářské ředitelství na Zbraslavi nebo Zemský výbor pro Království české. Většinu přívozů provozoval po roce 1949 komunální podnik Lázeňská a rekreační služba, od roku 1959 Kadeňnické a lázeňské služby hl. m. Prahy a po roce 1965 Pražské lázně. I toto začlenění přívozu svědčí o náhledu nadřízených orgánů na tento dopravní prostředek. Je zajímavé, že i v období socialismu se dochovaly soukromé přívozy. Povolení k jejich provozování vystavoval příslušný obvodní národní výbor. Zajímavé je, že provozování přívozu určitou obcí nebylo vázáno na území obce. Například ještě v roce 1978 provozoval

místní národní výbor na Zbraslavi přivoz z Lahovic do Komořan (Lahovice tehdy nebyly součástí Zbraslavi).

V místech, kde byla doprava přívozy nejintenzivnější, byly později celkem logicky postaveny mosty, které je nahradily. V 70. letech 20. století ale většina pražských přívozů postupně zanikla bez náhrady. Jen ojediněle se některé udržely poměrně dlouho. Mezi takové patří i přívoz Sedlec – Zámky, který zanikl až na počátku 90. let, kdy při tzv. malé privatizaci o jeho provozování neměl nikdo zájem. Samozřejmě, že svoji roli dnes hraje i významnější rozvoj městské hromadné dopravy i individuální automobilové dopravy než v minulých desetiletích a v neposlední řadě i značná finanční neatraktivnost přívozů pro jejich provozovatele.

Některé z přívozů byly v posledním období své existence dokonce provozovány zdarma. O významu přívozů svědčí skutečnost, že některé z nich byly nepřímo začleněny do systému pražské městské hromadné dopravy a umožňovaly tzv. povolený přechod, tj. přestup mezi zastávkami MHD ležícími na různých březích řeky. Podle dosavadních poznatků na území dnešní Prahy existovalo téměř 50 přívozů na Vltavě a další 3 na Berounce. Následující přehled má jen orientační charakter. Je-li znám rok zřízení či zániku, je přímo uveden. Údaj typu E 1892/1950 znamená, že existence přívozu je poprvé a naposledy uváděna v uvedených letech, přesné údaje nejsou k dispozici).

#### Přívozy na Vltavě:

1. Strnady – Jarov (1923–c. 1965);
2. Záběhlice – Hradiště (záběhlický; E 1897/1955);
3. Zbraslav – Závist (zbraslavský, E 1892/1934);
4. Lahovice – Komořany (Lahovický, E 1861/1978);
5. Lahovičky – Modřany (E 1914/1971);
6. Velká Chuchle – Modřany (U Kina; 1933–c. 1979);
7. Velká Chuchle – Modřany (Pod Bellarií; E 1898/1919);
8. Hodkovičky – Malá Chuchle (E 1893/1974);
9. Malá Chuchle – Ledárny (1913–c. 1955);



Také přívozy měly v minulosti své jízdenky. Příliš mnoho se jich do současnosti nedochovalo. Tato byla vydávána kolem roku 1960 na přívozech (či převozech, jak se také říkalo) provozovaných Lázeňskou a rekreační službou, například v Hodkovičkách.



Tato fotografie pochází přibližně z roku 1965 a autor tohoto článku (coby 11letý žáček na školním výletu) na ní zachytil přívoz do Troje.

10. Hlubočepy (Křenkov) – Braník (1835–c. 1979);
11. Hlubočepy – Braník, Jezerka (patrně přeložený přívoz č. 10);
12. Zlíchov – Braník, Lomy (E 1935/1966);
13. Zlíchov – Podolí, Dvorecká louka (E 1906/1948);
14. Zlíchov (lihovar) – Podolí, cementárna (E 1892/1958?);
15. Veslařský (Schwarzenberský) ostrov – Podolí, Kublov (E 1939);
16. Veslařský (Schwarzenberský) ostrov – Žluté lázně (E 1948–c. 1958, možná přeložený přívoz č. 15);
17. Císařská louka – Podolí (1927–?, E 1950);
18. přes ústí podolského přístavu (E 1931);
19. Podolí – Vyšehrad (kolem vyšehradské skály; E 1885/1904);
20. Císařská louka – Podolí, přístav (E 1222/1906, možná nahrazen přívozem č. 20);
21. Smíchov – Podolí (E 1906/1909);
22. Císařská louka – Vyšehrad (E 1420/1962);
23. Smíchov – Císařská louka (přes ústí přístavu, 1903–1986), v nové poloze E 1994 jako provizorium a definitivní od c. 2001);
24. Smíchov – Výtoň (E 1944, náhrada za uzavřenou lávku);
25. Smíchov – Nové Město, Podskalí (1429–1878);
26. Žofín – Nové Město (E 1714/1815);
27. Malá Strana – Staré Město (tzv. hořejší nebo prostřední staroměstský, E 1486–1841);
28. Klárov – Staré Město (tzv. staroměstský dolejší; E 1769–1869);
29. Občanská plovárna – Staré Město (E 1840/1910);
30. Pod Letnou – Na Františku (E 1791–1868, 1891);
31. Bubny – Štvanice (E 1769–1900, 1909) a Štvanice – Korunní ostrov (E 1791);
32. Holešovice – Karlín (přes cíp Štvanice, E 1958);
33. Holešovice – Karlín (tzv. karlínský, E 1885/1958);
34. Libeňský ostrov – Bílá skála (1912–?, E 1958);
35. Holešovice – Hofmanka (tzv. pod přístavem; E 1885/1928);
36. Holešovice – Pelc-Tyrolka (tzv. střední holešovický, E 1885/1939);
37. Staré Holešovice – Troja (tzv. dolní holešovický, 1902–?, E 1958);
38. Císařský (Trojský) ostrov – Troja, ZOO (E 1892/1966, později pontonová lávka);
39. Bubeneč, Císařský mlýn – Císařský ostrov (E 1820/1893);
40. Podbaba, Majorka – Císařský ostrov (E 1892);
41. Podbaba – Císařský ostrov (E 1892, v r. 1958 E přes plavební kanál);
42. Podbaba – Podhoří (E 1888/1974, 2006–dosud);
43. Sedlec, škola – Podhoří (E 1892/1960);
44. Sedlec – Zámky (E 1892–1992; 2005–dosud);
45. Sedlec – Zámky, tov. na umělá hnojiva (E 1892);
47. Suchdol, žel. přejezd – Dynamitka Zámky (E 1892)

**Poznámky:** Jako zajímavost ještě dodejme, že jistým napodobením přívozu kolem vyšehradské skály byla náhradní lodní doprava při uzavěře vyšehradského tunelu v letech 1975 a 1982.

V přehledu není zahrnut provizorní přívoz podél pobořeného Karlova mostu v roce 1890, existující do doby, než bylo postaveno mostní provizorium.

#### Přívozy na Berounce

- Dolní Mokropsy – Lipence (E 1899/1950, 1992–dosud);
- Horní Černošice – Dolní Černošice (E 1899/1950);
- Radotín – Zbraslav (E 1159–c. 1950)



## Výtahy ve stanici metra Florenc B zprovozněny

Text a foto: Ing. Rudolf Pála,  
odbor Strategie a řízení

V zářijovém čísle DP-KONT@KTu jsme přinesli informaci o blížícím se dokončení realizace bezbariérového zpřístupnění stanice metra Florenc B. V současnosti je již stavba dokončena a 14. prosince 2006 byly do zkušebního provozu uvedeny oba výtahy, které tento bezbariérový přístup umožňují.

Z celkového počtu 54 stanic pražského metra je tak v současnosti zajištěn bezbariérový přístup již do 32 stanic. U stanic metra budovaných od devadesátých let 20. století a v současnosti je bezbariérový přístup samozřejmostí, neboť je součástí jejich stavebního řešení. V případě starších stanic metra z období před rokem 1990, které se převážně nacházejí v centru města, však musí být bezbariérový přístup řešen dodatečně. Jedná se přitom vždy o technicky složitá a investičně náročná řešení. I přesto však některé hlubinné stanice metra (vzhledem k jejich technické koncepci) nebude možné bezbariérově zpřístupnit. Jedním z hlavních podkladů pro koncepční postup při bezbariérovém zpřístupňování stanic metra dosud takto nepřístupných se stala technicko-ekonomická studie, kterou si Dopravní podnik nechal zpracovat u Metroprojektu Praha v roce 1999 a následně aktualizovat v roce 2003. Výběr stanic k jejich bezbariérovému

zpřístupnění tedy není náhodný, zároveň je ale též závislý na reálných finančních možnostech podniku.

Příkladem složitého technického řešení byla právě stanice Florenc, která je navíc ještě stanicí přestupní. Bezbariérové zpřístupnění stanice Florenc na lince C metra se již podařilo uvést do provozu (25. listopadu 2005) a je zajištěno prostřednictvím 2 výtahů (z nástupiště do vestibulu stanice a následně z vestibulu na uliční úroveň

žena přístupová chodba k hlavnímu výtahu. Tento výtah je vyústěn na povrchu při ulici Na Florenci (jihozápadně od objektu McDonald's) do vstupního objektu (kiosku) zdařile architektonicky ztvárněného. Výtah je elektrický lanový s mikroprocesorovým řízením, typu AVOKA 08 TS 10 O. Nosnost výtahu je 630 kg a je určen pro 8 osob. Dopravní výška je 36,8 m, rychlost jízdy je 1 m/s. Kabina je průchozí šíře 1 100 mm, hloubky 1 400 mm, vyrobena je z nerezového brou-



Povrchový kiosky u stanice metra Florenc B.



v blízkosti Muzea hl. m. Prahy). Cílem projektu „Výtahy ve stanici Florenc B – bezbariérové zpřístupnění“ bylo stejně jako u všech dodatečně realizovaných výtahů zlepšení podmínek pro integraci osob s omezenou možností pohybu, zlepšení podmínek pro vznik nových pracovních příležitostí a zatraktivnění prostředí města v kontextu ochrany životního prostředí. Po stavební stránce je ve stanici Florenc B navržen bezbariérový přístup pomocí 2 na sebe navazujících osobních výtahů. První z nich spojuje nástupiště linky B s úrovní přestupní chodby a je umístěn na boku dvojice pevných schodišť. Výtah je hydraulický s mikroprocesorovým řízením, typu AVOKA 08 HD 060. Nosnost výtahu je 630 kg a je určen pro 8 osob. Dopravní výška je 2,9 m, rychlost jízdy je 0,42 m/s. Kabina je průchozí šíře 1100 mm, hloubky 1400 mm, stěny kabiny jsou vyrobeny z nerezového broušeného plechu, kabinové a šachetní dveře mají rámy z nerezové výplně z bezpečnostního skla. Dveře šachetní i kabinové jsou automatické, poháněné motorem.

Z podesty poté vede bezbariérová cesta přestupní chodbou, ze které je nově vyra-

šeného plechu. Dveře šachetní i kabinové jsou automatické, poháněné motorem. Oba výtahy jsou vybaveny oboustranným dorozumívacím zařízením – telefonním spojením s pracovištěm trvalé obsluhy, kamery jsou v kabině i na obou nástupišťích výtahu. Ovládače na nástupišťích a v kabině výtahů jsou vybaveny značením v Braillově slepeckém písmu. Pro snazší orientaci nevidomých cestujících je vstup do výtahu v uliční úrovni vybaven orientačním akustickým majáčkem jako všechny stanice metra. Výtahy splňují požadavky vyhlášky č. 369/2001 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj, která stanoví požadavky na vybavení výtahů pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Součástí akce jsou i úprava informačního systému při použití světelných informačních prvků a terénní úpravy. Kromě vlastní stavby je doplněn informační systém v celé síti MHD s informacemi o bezbariérovém přístupu stanice metra Florenc.

Projekt měl klíčovou roli pro celkovou koncepci výstavby bezbariérových přístupů do stanic metra. Realizací bezbariérového přístupu na lince B stanice Florenc bylo jednak dokončeno bezbariérové zpřístup-



nění této stanice a zároveň je umožněn bezbariérový přestup na všechny linky pražského metra pro osoby s omezenou možností pohybu. Tato skutečnost je dána charakterem stanice Florenc jako přestupní stanice pro tratě B a C pražského metra a tím, že další přestupní stanice Muzeum mezi tratěmi A a C již bezbariérově zpřístupněna je.

Cílovou skupinou projektu bylo 33 500 osob s vadou pohybového ústrojí – z toho 4 000 vozíčkářů – nebo jinak handicapovaných osob (celkem 200 000 na území Prahy), kterým je tak zpřístupněna oblast středu města a důležité dopravní uzly v dané lokalitě (například nádraží ČD, ÚAN Florenc). Dostupnost lokality umožní integraci postižených osob v rámci místního trhu práce.

**Tento projekt byl spolufinancován Evropskou unií – Evropským fondem pro regionální rozvoj.** Vzhledem k již uvedenému investiční náročnosti dodatečného bezbariérového zpřístupňování stanic metra se Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost rozhodl využít možnosti získání finanční podpory ze Strukturálních fondů Evropské unie. Projekt „Výtahy ve stanici Florenc B – bezbariérové zpřístupnění“ vyhovuje specifickým cílům programu

a typům podporovaných opatření Jednotného programového dokumentu pro Cíl 2 – Praha, priority 1 – revitalizace a rozvoj městského prostředí, opatření 1.1 – Dopravní systémy podporující přeměnu městského prostředí.

Zpracovaná žádost o podporu byla podána v rámci 1. výzvy JPD 2 dne 15. října 2004 na Magistrátu hl. m. Prahy, odboru zahraničních fondů jako sekretariátu Regionální rady. Naše žádost byla v prosinci 2004 Regionální radou regionu soudržnosti Praha doporučena k financování z prostředků programu JPD 2 a k podpisu smlouvy s Ministerstvem pro místní rozvoj jako Řídicím orgánem JPD 2 došlo následně 23. května 2005.

Nezbytným krokem pro úspěšnou realizaci projektu, respektive naplnění jeho dlouhodobého účelu, byla realizace partnerství mezi Dopravním podnikem, ROPIDem a Národní radou zdravotně postižených ČR.

Vlastní realizace projektu byla zahájena v září 2005. Před zahájením ražby šachty výtahu musela být provedena řada přeložek inženýrských sítí v ulici Na Florenci. Přeložen byl středotlaký plynovod o průměru 500 mm, veřejné osvětlení, kabelovody včetně vybudování jedné nové kabelové šachty a upraveny dvě stávající šachty

a jejich přepojení. Přeložení si vyžádaly také kabely 22 kV a zařízení světelné signalizace.

Vzhledem k husté zástavbě se hloubení výtahové a vyprošťovací šachty neprovádělo trhacími pracemi, ale klasickou metodou rozpojování zemin.

Celá stavba byla ukončena sadovými úpravami v parčíku před výtahovým kioskem na povrchu v ulici Na Florenci. Kiosk je proveden z černého bezpečnostního skla a zastřešení nástupiště výtahu je z čirého bezpečnostního skla. U kiosku je umístěna atypická lavička a odpadkový koš.

Po upřesnění vyvolaném změnami během stavby byly náklady projektu následující:

Celkové náklady (Kč)	77 946 000
Uznatelné náklady (Kč)	59 589 000
Příspěvky ze SF EU (Kč)	29 794 000
Příspěvek ze státního rozpočtu	19 724 000
Příspěvek z rozpočtu MHMP	10 070 000

Projektantem stavby byl Metroprojekt Praha, a. s., dodavatelem stavby Metrostav a. s. a výrobcem vlastního výtahu firma VVS – České výtahy s.r.o. Pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost zajišťoval inženýrskou činnost IDS, a. s.



## Postup obnovy vozového parku pražského metra na přelomu let 2006/2007

Ing. Vladimír Bílek, Správa vozidel Metro

Pravidelní čtenáři časopisu DP-KONT@KT byli průběžně informováni o postupné obnově vozového parku našeho metra. Přesto dovolte na úvod několik historických dat tohoto procesu.

V prvé polovině devadesátých let minulého století bylo rozhodnuto řešit obnovu variantně, a to rekonstrukcí a modernizací stávajících vozů typu 81-71 a nákupem vozů nových. Následně potom, po dlouhých a náročných technických jednáních, byly v červenci roku 1995 dokončeny a v říjnu a listopadu téhož roku podepsány „Základní technické podmínky pro vývoj, výrobu a zkoušení prototypové soupravy rekonstruovaných vozů metra typu 81-71.1 a 81-714.1 (toto je přesné označení čelních a vložených vozů sovětským/ruským výrobcem), výrobního typu ŠKODA 2Mt0, 3Mt0 a 4Mt0“. Zhotovitelem bylo tehdy konsor-



Přístupová chodba k novému výtahu ve stanici metra Florenc B.



ciem firem ŠKODA a ČKD. Po náročných zkouškách, požadovaných jednak námi, tedy budoucím provozovatelem, a také předepsaných „ze zákona“ Drážním úřadem, byly technické podmínky na dodávky sériového provedení podepsány a schváleny v květnu a červnu 1999.

U druhé varianty obnovy, tedy nákupem nových vozů, byla Kupní smlouva na 22 pětivozových elektrických vlaků metra Praha typu M1 podepsána v červenci 1995. Na jedné straně stál Dopravní podnik, na straně druhé potom Konsorcium Metro Praha – firmy ČKD HOLDING, AEG, Siemens a SGP. Pouhá zmínka o náročnosti prosadit tento projekt nemůže vypovídat o tehdejší úsilí, které vedení Dopravního podniku a další pracovníci DP museli vynaložit na prosazení realizace tohoto projektu. Po náročných zkouškách, seznam čítal téměř 60 položek různých zkoušek, byly technické podmínky sériového provedení podepsány v květnu 2001.

Tolik krátké historie pro ty, kteří buď nebyli přímo zúčastněni anebo události před deseti léty jim již „upadly v zapomnění“. Jaká je tedy současná situace obnovy vozového parku po více jak deseti letech, kdy byl tento proces „nastartován“? Pro trať C je k dispozici 48 nových elektrických pětivozových jednotek typu M1 vybavených novým zabezpečovacím zařízením MATRA PA 135 francouzského výrobce (dnes již Siemens). Dodávky souprav byly dokončeny v září minulého roku. Jejich domovské depo je depo Kačerov. Tento počet je dostatečný pro zajištění současného rozsahu provozu, tj. interval následného mezidobí, přepravní schéma pracovního dne, ale je limitní/minimální pro plánované prodloužení tratě C do stanice Letňany v polovině příštího roku.

Na trati A je provozováno 25 souprav rekonstruovaných a modernizovaných vozů typu 81-71M vybavených novým zabezpečovacím zařízením LZA (SOP 2P + ACB M3). Při současném rozsahu provozu, a především po prodloužení tratě do stanice Depo Hostivař je, za určitých provozních situací vzniklých provozem na povrchovém úseku, nutno přijímat mimořádná opatření pro zajištění provozu s tímto počtem souprav.

Trať B se z pohledu výše uvedeného jeví jako „dosud nedořešená“. Na trati je v provozu staré zabezpečovací zařízení ARS sovětské výroby a svůj „provozní život“ tam dožívá 30 souprav typu 81-71. Ale i zde je již nahrazují rekonstruované a modernizované vozy 81-71M. Ty musí být provizorně upravovány pro instalaci mobilní části zabezpečovače ARS. Ze všech nezbytných úprav je asi nejviditelnější tzv. „udírna“, tedy skříň v přední části prostoru pro cestující čelních vozů, kde je umístěn stativ zařízení ARS s jednotlivými bloky. Do skříně v kabině strojvedoucího se toto „mohutné“ zařízení prostě nevejde. Provozováno je již 11 těchto souprav, dalších 6 souprav je v určité fázi rozpracovanosti a legislativního řízení před zařazením do provozu.

V tomto roce by pak mělo být ze závodu ŠKODA TRANSPORTATION dodáno 9 rekonstruovaných souprav. Upravených pro provoz s ARS by dále mělo být i 5 souprav dříve provozovaných se zabezpečovacím zařízením MATRA na trati C. Je tedy možno konstatovat, že koncem tohoto roku by se poměr mezi soupravami 81-71 tzv. „starými“ a soupravami rekonstruovanými převážil na stranu rekonstrukcí. Závěrem je nutno říci, že proces obnovy vozidel pražského metra je proces náročný

jak technicky, tak především finančně. Ale spolu s rozvojem metra je i nikdy nekončící. Jak však uvedená historická data potvrzují, má i velkou „setrvačnost“, rozhodnutí dnes provedená mají svoji dlouhodobou účinnost.



## Certifikace trati A metra

*Karel Fiala, jednotka Provoz Metro*

**Ve dnech 11. a 18. + 19. prosince 2006 proběhl v jednotce Provoz Metro 1. kontrolní audit systému managementu jakosti (SMJ) na trati C metra. Audit byl spojen s certifikačním auditem dle normy ISO 9001 na trati A metra, zejména s důrazem na provozy – provoz tratě, depa Hostivař, obsluhu vozidel.**

Oba audity prováděla firma Lloyd's Register Quality Assurance Limited Prague, která na základě výsledků auditů doporučila vydání rozšířeného certifikátu dle ISO 9001 – Veřejná přeprava osob pro obě předmětné trati.

Z výsledků externích auditů byly vedení jednotky Provoz Metro doporučeny následující oblasti pozornosti:

„Zvýšenou pozornost je vhodné věnovat stanovení a popisu jednotlivých procesů v organizaci s důrazem na vyznačení posloupnosti a vzájemné působení stanovených procesů (například v mapě procesů uvedené v příručce kvality). Je rovněž vhodné zvýšit povědomí pracovníků o tom, jak se naplňují jednotlivé požadavky normy v konkrétních procesech organizace.

To umožní hlubší porozumění filozofii normy a vytvoří další předpoklady pro zvyšování efektivnosti QMS s ohledem na požadavky zákazníka.“

### Výsledek auditů

Systém managementu jakosti organizace splňuje veškeré relevantní požadavky normy ISO 9001:2000 v celém rozsahu. **SMJ organizace je funkční, udržovaný na požadované úrovni a dostatečně efektivní, aby umožnil další zlepšování.**

Slavnostní předání certifikátu firmou LRQA proběhne až po potvrzení akreditační společnosti UKAS.



001



Během prvního pololetí roku 2007 bude kladen v jednotce Provoz Metro v SMJ největší důraz na prohloubení kvality služby prostřednictvím Standardů kvality. Na tuto činnost bude navazovat certifikace podle EN 13816. O této záležitosti budeme opět informovat.



## Z PODNIKU

### Kolektivní smlouva pro rok 2007

*odbor KS a sociální péče personálního úseku*

**Tak, jak byli zaměstnanci Dopravního podniku informováni v minulém vydání DP-KONT@KTu, byla podepsána Kolektivní smlouva s platností do 31. ledna 2008. Pracovněprávní vztahy se řídí novým zákoníkem práce, účinným od 1. ledna 2007. Každý zaměstnanec by touto dobou již měl mít k dispozici platnou kolektivní smlouvu.**

Kolektivní smlouva řeší nejen otázky dané zákoníkem práce a dalšími obecně zákonnými právními předpisy. Neméně zajímavá je i sociální oblast, ve které došlo oproti Kolektivní smlouvě pro rok 2006 k některým změnám:

- zvýšení příspěvku na dětskou rekreaci (maximální částka v období jarních prázdnin 1 500 Kč, v době letních prázdnin 3 000 Kč),
- přehodnocení částky příspěvku při prvním rozvázání pracovního poměru v souvislosti

s přiznáním starobního nebo plného invalidního důchodu,

- zavedení částky až 20 000 Kč jako sociální výpomoc zaměstnanci, případně rodinným příslušníkům,
  - poskytnutí poukázek FlexiPASS v částce 4 500 Kč na rok,
  - neprovozování vlastní dětské rekreace.
- Uvedené benefity jsou poskytovány za podmínek, které jsou podrobně specifikovány kolektivní smlouvou. Informace jsou průběžně zveřejňovány na Intranetu DP, zaměstnanci personálního úseku jsou připraveni odpovědět na každou otázku.



## Kolektivní vyjednávání v jednotné shodě očima šesti odborových organizací

*Jiří Obitko, předseda odborové organizace DP-Metro, Luboš Olejář, předseda ZO Všeobecné odbory Metro, Jiří Čada, předseda odborového sdružení ZO DP Autobusy, Vratislav Feigel, předseda OSPEA, Jiří Zabloudil, předseda ZO OSD Motol, Vratislav Nováček, předseda Unie pracovníků v dopravě*

Vážení spoluzaměstnanci,  
Článek o kolektivním vyjednávání KS pro rok 2007 z pohledu 6 odborových organizací najdete na:

1. [www.ospea.cz](http://www.ospea.cz),
2. [www.zoosd-motol.wz.cz](http://www.zoosd-motol.wz.cz),
3. [www.vom.wz.cz](http://www.vom.wz.cz),
4. [authors/odbory/vom/index.html](http://authors/odbory/vom/index.html),
5. Podzemník OO DP-Metro,
6. a prostřednictvím letáků.



Generální ředitel Tomáš Jílek a zástupce odborů Jiří Obitko po podpisu Kolektivní smlouvy pro rok 2007.

## Daň z nemovitostí 2007

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

**Pro zdanění nemovitosti je rozhodující stav vlastnictví k 1. lednu zdaňovacího období. Daňové přiznání u této daně se podává „dopředu“, na rozdíl od daní ostatních. Ke změnám, které nastanou během roku, se nepřihlíží. Tyto změny (jestliže mají vliv na daňovou povinnost – rozhodné skutečnosti) se projeví až v následujícím zdaňovacím období. Lhůta pro podání daňového přiznání je do 31. ledna zdaňovacího období.**

Daňové přiznání se podává na předepsaném tiskopise Ministerstva financí ČR, nebo elektronickou formou, prostřednictvím datové zprávy (podrobněji pokyn MFČR č. D-252). Tiskopisy v klasické papírové podobě jsou k dispozici na finančních úřadech, nebo je lze stáhnout na internetových stránkách MFČR ([www.mfcr.cz](http://www.mfcr.cz)) v sekci České daňové správy (<http://cnds.mfcr.cz>).

### Lhůty pro podání daňového přiznání ve speciálních případech

Daňové přiznání je povinen podat **vlastník nemovitosti**. Rozhodující je vždy zápis v katastru nemovitostí. Právní účinky vkladu nastávají **zpětně** ke dni, kdy byl návrh na vklad doručen katastrálnímu úřadu. Pokud **není o povolení návrhu na vklad vlastnického práva do katastru rozhodnuto do 31. prosince** roku, ve kterém byl návrh na vklad podán, není jisté, kdo bude vlastníkem k 1. lednu a kdo ponese daňové břemeno. Pro takové případy platí **speciální lhůta** pro podání daňového přiznání, a sice **do konce třetího měsíce následujícího po měsíci, v němž byl vklad práva do katastru zapsán**.

Podobně problematická situace jako změna vlastníka v důsledku prodeje, směny, darování atd. nastává při změně vlastnického práva v souvislosti s **úmrtím dosavadního vlastníka a přechodem vlastnického práva na dědice**. Pokud není dědické řízení pravomocně rozhodnuto do 31. prosince roku, v němž poplatník zemřel, má budoucí právoplatný dědic povinnost podat daňové přiznání v náhradní lhůtě, a sice **do konce třetího měsíce následujícího po měsíci, v němž nabylo právní moci rozhodnutí o ukončení dědického řízení**.

### Kdy nenastává povinnost podat daňové přiznání

- poplatník nemá povinnost podávat přiznání každoročně, pokud je podal v některém z předchozích zdaňovacích období a **nezměnily se rozhodné skutečnosti**,  
- od 1. ledna 2007 nepodává přiznání ani poplatník, kterému byla daň v předchozích letech vyměřena z moci úřední, tzn. bez podání přiznání,

- v situacích, které by znamenaly zbytečnou zátěž pro poplatníka, např. když nastanou změny v daňové sazbě, dojde ke změně průměrné ceny půdy příslušné ke katastrálnímu území, obec zvýší nebo sníží, zavede nebo zruší některý z koeficientů používaných k výpočtu daně apod. **Naopak – změny, které mají za následek povinnost podat daňové přiznání**. Mezi ně patří například změna předmětu daně ze staveb (změna obytného domu na jednotlivé byty nebytové prostory, vznik stavebního pozemku po vydání stavebního povolení, přístavba, nástavba, změna užívání stavby, užívání nebytových prostor k podnikání), ztráta nároku na osvobození, vznik nároku na osvobození. V těchto případech se může poplatník rozhodnout, zda podá zcela nové daňové přiznání **nebo pouze dílčí daňové přiznání**, kde se uvedou jen nastalé změny a nově se vypočítá daňová povinnost.

### Nemovitost ve spoluvlastnictví a daň

Všichni spoluvlastníci platí daň společně a nerozdílně, tzn. k jednomu předmětu daně pouze jedno daňové přiznání. Podává jej společný zástupce, za kterého je zpravidla považován ten, kdo první podal daňové přiznání. Tomu je zaslán platební výměr na daň a každoročně obdrží od finančního úřadu složenku s předepsanou platbou daně. Finanční vyrovnání mezi spoluvlastníky není věcí daňového řízení a případné spory mezi spoluvlastníky se řeší občansko-právní cestou.

Nově **od 1. ledna 2007 lze uplatnit výjimku** (přednostní postup) ze zásady „jedno přiznání k jedné nemovitosti“. Jedná se o případy spoluvlastnictví pozemku, který není v katastru evidován zjednodušeným způsobem a není na něm umístěna stavba splňující podmínky §7 zákona o dani z nemovitosti. Pak může každý ze spoluvlastníků podat daňové přiznání **pouze za svůj spoluvlastnický podíl na pozemku**. Následně má každý další spoluvlastník **povinnost** podat daňové přiznání samostatně a zaplatit výhradně za svůj podíl. Je-li to pro poplatníky výhodnější, mohou zůstat u dosavadního postupu přes společného zástupce.

### Kam podat daňové přiznání

Pro daň z nemovitostí platí speciální pravidlo, že místně příslušným je finanční úřad, v jehož působnosti se **nachází nemovitost**. Pokud má poplatník více nemovitostí v různých lokalitách náležejících různým finančním úřadům, znamená to, že podá tolik daňových přiznání, kolik má místně příslušných finančních úřadů.

### Jak zaplatit daň

Daň z nemovitostí má opět speciální pravidlo pro placení. Není splatná ve lhůtě pro podání daňového přiznání jako jiné daně, ale má dvojí režim placení. Pokud daňová povinnost **nepřesáhne 5 000 Kč**,

platí se **jednorázově, a to nejpozději do 31. května**. Přesáhne-li daňová povinnost 5 000 Kč, lze ji uhradit ve dvou splátkách, vždy nejpozději do 31. května a do 30. listopadu. Pokud u jednoho poplatníka činí daňová povinnost méně než 30 Kč, daň se nepředepíše a neuhrazuje. Avšak nezbavuje to poplatníka povinnosti podat daňové přiznání.

Ve speciálních případech, kdy o návrhu na vklad vlastnického práva do katastru nemovitostí není rozhodnuto do 31. prosince, je daň splatná v náhradní lhůtě pro podání daňového přiznání, tj. do konce třetího měsíce následujícího po měsíci, v němž byl vklad do katastru zapsán, resp. bylo pravomocně skončeno dědické řízení.

### Další povinnosti poplatníka u daně z nemovitostí

Jde o oznamovací povinnost při změně vlastnických práv k nemovitosti nebo jejímu zániku do 31. ledna následujícího zdaňovacího období.

Změny osobních údajů je poplatník povinen oznámit správci daně do 30 dnů ode dne, kdy nastaly.



## Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Na Vaše četné dotazy o řádném a předčasném starobním důchodu uvádím následující informace.

### Starobní důchod

#### Podmínky nároku na řádný starobní důchod (§ 29 zákona o důchodovém pojištění)

Nárok na řádný starobní důchod má občan, jestliže získal dobu pojištění:

- nejméně 25 let a dosáhl aspoň věku potřebného pro vznik nároku na starobní důchod (dále jen „důchodový věk“), nebo
- 15 let a dosáhl aspoň 65 let věku.

#### Podmínky nároku na předčasný dočasně krácený starobní důchod (§ 30 zákona o důchodovém pojištění)

Nárok na předčasný dočasně krácený starobní důchod má občan, jestliže získal dobu pojištění nejméně 25 let a

- ke dni, od něhož má být důchod přiznán, je požívatelem částečného invalidního důchodu, pokud mu do dosažení důchodového věku chybí **nejvýše dva roky**,
- pobíral plný invalidní důchod nepřetržitě aspoň po dobu pěti let, pokud nárok na tento důchod zanikl a ke dni jeho odnětí do dosažení důchodového věku chybí nejvýše pět let,

- krácení činí 1,3 % z výpočtového základu za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu (z doby



ode dne přiznání důchodu do dosažení důchodového věku). Nárok na předčasný dočasně krácený starobní důchod vzniká, pokud byly uvedené podmínky splněny do 31. prosince 2006. Tato podmínka se považuje za splněnou i tehdy, jestliže nárok na starobní důchod vznikne nejpozději do 31. prosince 2008. Jsou-li tedy splněny výše uvedené podmínky, lze si o předčasný starobní důchod dočasně krácený z důvodu invalidity požádat ještě do 31. prosince 2008.

#### Podmínky nároku na předčasný trvale krácený starobní důchod

##### (§ 31 zákona o důchodovém pojištění)

Pojištěnec má nárok na předčasný trvale krácený starobní důchod, jestliže

- získal dobu pojištění nejméně 25 let, a
- do dosažení důchodového věku mu chybí **nejvýše tři roky**,
- krácení činí 0,9 % z výpočtového základu za každých i započatých 90 kalendářních dnů dřívějšího odchodu.

#### Důchodový věk

##### (§ 32 zákona o důchodovém pojištění)

Podle předpisů platných před 1. lednem 1996 činila věková hranice pro nárok na starobní důchod:

- u mužů 60 let,
- u žen
  - 53 let, pokud vychovaly aspoň 5 dětí,
  - 54 let, pokud vychovaly 3 nebo 4 děti,
  - 55 let, pokud vychovaly 2 děti,
  - 56 let, pokud vychovaly 1 dítě, nebo
  - 57 let, pokud nevychovaly žádné dítě.

Zákon o důchodovém pojištění zavedl mimo jiné postupné zvyšování věkové hranice pro nárok na starobní důchod (dále jen „důchodový věk“). Důchodový věk pojištěnce se stanoví tak, že se ke kalendářnímu měsíci, ve kterém dosáhl shora uvedené věkové hranice, přičítají u mužů 2 a u žen 4 kalendářní měsíce za každý i započatý kalendářní rok z doby po 31. prosinci 1995 do dosažení shora uvedené věkové hranice. Tabulka důchodového věku byla již několikrát v DP-KONT@KTu zveřejněna.

**Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku. Telefon 296 193 361, 724 237 528, e-mail: bajerovah@dpp.cz.**



sál Lucerny v této době bude patřit maturantům Střední průmyslové školy dopravní zřízené Dopravním podnikem. Vstupenky je možné zakoupit ve škole Moravská 3, Praha 2, nebo týden před konáním plesu v pokladně Lucerny.

## Regensburg

15. prosince 2006 vyrazili žáci a učitelé školy v Moravské na zájezd do Řezna. Navázali tak na tradici vánočních zájezdů. V loňském roce jsme navštívili Drážďany a jejich pověstný vánoční trh. Letos jsme



se vypravili do města, jehož historie sahá do období raného středověku, kdy se Řezno stalo jedním z největších německých měst a obchodní křižovatkou mezi evropským severem a jihem. V 9. století zde bylo pokřtěno čtrnáct českých knížat a Čechy se staly součástí řezenské diecéze. Žáci si zde mohli prohlédnout nejen řadu významných památek, například kamenný most z 12. století, věžové patricijské domy, Dóm sv. Petra, ale také si v praxi prověřili své jazykové dovednosti. I vánoční trhy byly hezkou podívanou. Předvánoční atmosféru umocnilo navíc i velmi příjemné počasí a všichni jsme se vraceli domů s pěknými zážitky.



## Návštěvnost internetových stránek má stále rostoucí tendenci

*Ing. Dana Reinišová, oddělení Trvalé informace a internet*

**Za rok 2006 zaznamenala návštěvnost internetových stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti úctyhodných 6 597 826 přístupů. Přístup lze definovat jako každé zavolání počítače, tzn. každé přihlášení se na úvodní stránku.**

Následující tabulka monitoruje vývoj návštěvnosti v období **2003 až 2006**. Výsledky jsou získány prostřednictvím počítačového nástroje Navrcholu.cz.

#### Návštěvnost internetových stránek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v letech 2003 – 2006

Na žebříčku celkové návštěvnosti se v roce 2006 internetové stránky Dopravního podniku umístily na **7. místě** z 28 165 internetových stránek registrovaných službou Navrcholu.cz v sekci Obchod, služby, informace, výroba, průmysl na **3. místě** z 9 681 internetových stránek v sekci Doprava pak na **1. místě** z 430 internetových stránek.



## ŠKOLNÍ STŘÍPKY

Text a foto: -spšd-

### Maturitní ples

Srdečně zveme všechny zaměstnance Dopravního podniku, především ty, kteří v minulosti absolvovali naši školu, ve středu 21. února od 19 hodin do Lucerny. Velký

Návštěvnost www.dpp.cz	2003	2004	2005	2006
Celková návštěvnost za rok (přístupy)	2 853 351	3 411 682	4 911 256	6 597 826
Rozdíl oproti předchozímu roku (přístupy)	X	nárůst o 558 331	nárůst o 1 499 574	nárůst o 1 686 570
Průměrná návštěvnost za měsíc (přístupy)	237 779	284 307	409 271	549 819
Rozdíl oproti předchozímu roku (přístupy)	X	nárůst o 46 528	nárůst o 124 965	nárůst o 140 548
Rozdíl oproti předchozímu roku (v %)	X	nárůst o 19,57	nárůst o 43,95	nárůst o 34,34

## Zlepšování kvality v sektoru veřejné dopravy

Ing. Zdeněk Došek, oddělení Oborové vztahy

Sektor veřejné dopravy prochází velkými změnami a není pochyb, že nařízení přijaté v roce 1969, které ještě dodnes představuje předpisový rámec Společenství v oblasti veřejné pozemní dopravy cestujících, již nevyhovuje. Hospodářské prostředí v odvětví se velmi změnilo a nevyhovující právní rámec je zdrojem právní nejistoty, projevující se vyšším počtem právních sporů, které byly zaregistrovány v poslední době v intenzivní míře i na území České republiky.



Na základě tohoto zjištění, a protože je třeba zlepšit účinnost a kvalitu služeb, přijala Evropská komise v červenci 2005 revidovaný návrh nařízení, který nahrazuje pozměněný návrh z roku 2002. Cílem návrhu je zejména zjednodušení právního přístupu, flexibilnější organizace veřejných služeb přepravy a větší zohlednění zásady subsidiarity (princip podpůrné funkce EU k činnostem na národní/místní úrovni) a transparentnosti.

### Nový legislativní rámec pro veřejnou dopravu

Návrh má vytvořit rámec pro opatření příslušných orgánů v oblasti veřejných služeb pozemní přepravy cestujících. Za tímto účelem stanovuje způsob poskytování náhrad za závazky veřejné služby a udělování výlučných práv v tomto odvětví. Návrh zavádí princip smluvní úpravy vztahů mezi veřejnými orgány a hospodářskými subjekty v oblasti dopravy a zvyšuje jejich transparentnost.

Z tohoto důvodu zadala Komise v roce 2005 smlouvu na **studii týkající se „smluv v závazku veřejné služby v městské dopravě“**. Tato studie poskytne těm, kteří se zabývají dopravou (kompetentní autority, dopravci, cestující), široký a reprezentativní popis různých druhů smluv, které existují v sektoru veřejné dopravy. Výsledek této studie by měl umožnit těm, kdo rozhodují, vybrat nejvhodnější smluvní řešení, které zohledňuje místní situaci a politické cíle, a to v přesném právním rámci. Studie byla zadána na základě výběrového řízení konzorciu složenému z výzkumných institucí z Německa, Holandska, Velké Británie, Portugalska a Norska, pod vedením pana Didier van de Velde z nizozemského inno-V. Důležitou zprávou je, že do studie je zapojen i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost (DP), a že na podzim roku 2007 budou výsledky studie představeny na konferenci o smlouvách, kterou připravuje EuroTeam UITP.

Vzhledem k dalšímu rozvoji Programu kvality služby DP a orientace podniku na

zákazníka je též významným impulzem „**Charta cestujících**“ publikovaná na konci roku 2006 UITP. Tato „**charta pro provozovatele zaměřená na zákazníka**“ představuje nástroj, který poskytuje možnost posílit dialog mezi provozovateli, úřady a zákazníky. Z doporučení UITP k tomu, co by podobný dokument měl obsahovat, je charta vnímána jako dobrovolný závazek provozovatelů veřejné dopravy a je určena ke zvyšování kvality služby lepším uspokojováním potřeb zákazníků. UITP rozšířil pracovní skupinu kvality složenou z expertů Komise podnikového managementu a Komise pro lidské zdroje a pověřil ji zabývat se know-how a klíčovými tématy kvality obsaženými ve smlouvách a jejich vazbami na pobídky k dosahování lepších výsledků. Doporučení této pracovní skupiny budou též představena během podzimní konference o smlouvách.

**Revidovaný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o veřejných službách v osobní dopravě po železnici a silnici** zároveň, v souladu s požadavkem Evropského parlamentu, poprvé přiznává místním orgánům právo volného výběru v otázkách organizace veřejné dopravy. **Návrh stanovuje jasný rámec jednak pro možnost soutěže na veřejné zakázky na služby a stejně tak pro možnost, aby tyto služby poskytovaly příslušné orgány samy nebo prostřednictvím interního hospodářského subjektu.**

V souvislosti se zákonem č. 319/2006 Sb. z 25. května 2006 o některých opatřeních ke zprůhlednění finančních vztahů v oblasti veřejné podpory byly ve stručné analýze dopadu uvedeného zákona na činnost DP, provedené externím expertem v závěru měsíce září 2006, shledány důvody pro doporučení, že DP „zřejmě není osobou“, která podle § 2.d. zákona účtuje odděleně. Takovou osobou podle zákona č. 319/2006 Sb. je osoba, na niž se vztahují následující kritéria:

- účastní se hospodářské soutěže nebo jí může svou činností ovlivňovat,
- má subjektem veřejné správy udělena zvláštní nebo výlučná práva,

- bylo jí svěřeno poskytování služeb obecně hospodářského významu. Pro shledání, že touto osobou DP není, byla v provedené analýze nabízena úvaha, že „v podmínkách hl. m. Prahy neprobíhá soutěž o zajištění dopravní obslužnosti mezi několika zájemci, ale město uzavírá prostřednictvím ROPIDu smlouvu se svojí dceřinou společností pro tento účel zřízenou.“

K tomu je ale třeba připomenout, že v červenci roku 2003 vynesl Evropský soudní dvůr (ESD) rozhodnutí v případě ALTMARK: v roce 1994 udělila rada okresu Stendal v Německu licenci společnosti Altmark na autobusovou linku veřejné dopravy a subvencí na kompenzaci nákladů za plnění závazků veřejné služby. Konkurenční firma NVGA podala stížnost u německých soudů, ve které tvrdila, že subvence vyplacená Altmarku je v rozporu s pravidly Společenství o státní pomoci. Nejvyšší soud v Německu požádal ESD o rozhodnutí o povaze předmětných subvencí.

ESD v zásadě zkoumal dvě otázky:

1. Existuje v EU jednotný trh pro poskytování služeb veřejné dopravy?

2. Je kompenzace hrazená za plnění závazků veřejné služby státní pomocí?

V odpovědi na otázku č. 1 ESD uznal existenci jednotného trhu v provozování veřejné dopravy a uznal jeho potenciální účinky na obchod mezi členskými státy. **K otázce č. 2 vynesl ESD rozhodnutí: V oblasti dopravy je systém pravidel Společenství platný pro poskytování a výpočet výše kompenzace splatné za závazky veřejné služby specifikován v nařízení č. 1191/69.** Podle čl. 1 (1) tohoto nařízení si může nicméně členský stát zvolit nepoužít ustanovení tohoto nařízení pro služby městské, příměstské a regionální dopravy.

Znění druhé věty čl. 1 (1) praví: „Členské státy mohou vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení všechny podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na provozování služeb městské, příměstské a regionální dopravy“.

Před vstupem České republiky do Evropské unie se DP obrátil dopisem z 8. prosince

2003 na odbor zahraničních vztahů MHMP se žádostí o zjištění, zda Česká republika v rámci přístupových dohod zvolila či nezvolila možnost vyloučení způsobilosti dle článku 1 (1) nařízení č. 1191/69. Na tento dotaz, na žádost MHMP, poskytl Ministerstvo dopravy ČR odpověď v dopise z 22. 12. 2003. Sděluje v ní „nemáme žádnou informaci o uplatnění druhé věty čl. 1 odst. 1 nařízení Rady č. 1191/69, ve znění nařízení č. 1893/91 Českou republikou, ani nám není známa jakákoli pozdější iniciativa Ministerstva dopravy ČR na její uplatnění“.

Jak z výše uvedeného, tak rovněž z názoru Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) sděleného na počátku roku 2007 je DP adresátem povinností vyplývajících ze zákona č. 319/2006, neboť nabízí služby u nichž může dojít k podstatnému ovlivnění obchodu mezi členskými státy. ÚOHS uvádí, že v souladu s judikaturou Evropského soudního dvora může i podpora soutěžitelů působícímu výhradně v rámci jednoho členského státu posilovat postavení tohoto soutěžitele na úkor ostatních soutěžitelů, včetně soutěžitelů z jiných členských států, kterým se zhorší možnost poskytování služeb v rámci daného členského státu.

## Náhrady za veřejné služby v pozemní dopravě

V odůvodnění nového, revidovaného návrhu nařízení Evropská komise uvádí, že náhrady za veřejné služby se mohou v odvětví pozemní osobní dopravy ukázat jako nezbytné, aby podniky zodpovědné za veřejné služby fungovaly podle zásad a za podmínek, které jim umožňují splnit jejich úkoly. Tyto náhrady mohou být za určitých podmínek slučitelné se Smlouvou o založení Evropského společenství (Smlouva) na základě článku 73 Smlouvy. Zaprvé musejí být poskytnuty za účelem zajištění poskytování služeb, které jsou skutečně službami veřejného zájmu ve smyslu Smlouvy. Zadruhé nemohou ve snaze předejít neoprávněným narušením hospodářské soutěže překročit výši, která je nezbytná k pokrytí všech nebo části čistých nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby, přičemž se zohlední příjmy získané z této činnosti a přiměřený zisk.

Toto „odškodňování“ hospodářských subjektů je předmětem druhého odstavce čl. 1 revidovaného nařízení: „Za tímto účelem vymezuje toto nařízení podmínky, za jakých nahrazují příslušné orgány při ukládání nebo zadávání závazků veřejné služby provozovatelům vzniklé náklady nebo udělují výlučná práva na oplátku za plnění závazků veřejné služby.“

V čl. 4 o povinném obsahu zakázek veřejné služby a obecných pravidlech odstavec 2. stanovuje, že: „Zakázky na veřejné služby a obecná pravidla musejí objektivním a transparentním způsobem předem

stanovit ukazatele, na základě kterých se platba náhrady vypočítá způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí náhrad. V případě zakázek na veřejné služby zadáných v souladu s čl. 5 odst. 2 (přímé zadání) se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná náhrada nemohla překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, který nastal při plnění závazků veřejné služby, přičemž se zohlední související příjmy provozovatele veřejné služby a přiměřený zisk.“

Čl. 4, odst.3: „Zakázky na veřejné služby a obecná pravidla vymezují způsoby rozdělování nákladů spojených s poskytováním služeb. Tyto náklady mohou zahrnovat zejména náklady na personál, energii, poplatky za infrastrukturu, údržbu a opravu vozidel pro veřejnou dopravu, kolejových vozidel a zařízení nezbytných pro provozování přepravních služeb a fixní náklady a přiměřený výnos z kapitálu.“

Článek 6 Náhrady za veřejné služby, odst. 1: „Všechny náhrady související s obecným pravidlem nebo zakázkou na veřejné služby musí být v souladu s ustanoveními podle článku 4, a to nezávisle na způsobu zadání zakázky. Jakákoli náhrada jakékoli povahy související s přímo zadanou zakázkou podle čl. 5 odst. 2, 4, 5 nebo 6 související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s ustanoveními v příloze.“

**Příloha návrhu nařízení pak uvádí pravidla pro náhradu** v případech uvedených v čl. 6 odst. 1, tedy i pro případ přímého zadání zakázky, o které DP bude na základě tohoto nařízení v budoucnu zcela jistě usilovat.

V odstavci 2 přílohy je důležité ustanovení, že náhrada nemůže překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má dodržování závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejné služby. Je zde dále popsán vzorec pro účely výpočtu čistého finančního dopadu, kterým se má řídit příslušný orgán.

Odstavec 5 přílohy stanovuje, že:

„Ve snaze zvýšit transparentnost a vyhnout se křížovým dotacím v případě, kdy provozovatel veřejné služby provozuje nejen služby, pro něž je poskytována náhrada a které podléhají závazkům veřejné služby, ale i jiné činnosti, musí účetnictví uvedených veřejných služeb být rozděleno tak, aby splňovalo alespoň tyto podmínky:  
- Prvá ze tří uvedených podmínek stanovuje, že: „provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a část příslušných aktiv a fixní náklady jsou přidělovány podle platných účetních a daňových pravidel.“

## Nové smlouvy

Je zcela zřejmé, že s blížícím se vypršením platnosti čtyřleté smlouvy DP s hlavním

městem Prahou na léta 2004, 2005, 2006 a 2007 a přípravou nové dlouhodobé smlouvy jsou výše uvedené informace zcela zásadního významu. Ustanovení článků revidovaného návrhu nařízení, týkající se náhrad za vzniklé náklady za plnění závazků veřejné služby a výpočtu čistého finančního dopadu, které má dodržování závazku veřejné služby na náklady provozovatele stejně jako podmínek vedení odděleného účetnictví jsou v souladu s nálezem Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. DP jsou zadávány závazky veřejné služby, jsou mu udělována výlučná práva a je tak účastníkem hospodářské soutěže, protože ji může svou činností ovlivňovat a je tedy podle § 2.d. zákona č. 319/2006 Sb. osobou účtující odděleně.

Všechny dopravní podniky členských států Evropské unie prošly či prochází transformacemi, aby se přizpůsobily novým podmínkám soutěže daným existencí jednotného trhu služeb a požadavkům revidovaného návrhu nařízení. Restrukturace těchto podniků jako jeden z prvků transformace se řídí výše uvedenými požadavky a potřebami zvyšování hospodářské účinnosti, a tím konkurenceschopnosti na trhu. Oddělování provozních jednotek od jednotek vozového parku a infrastruktury systémů kolejové či autobusové dopravy je v rámci restrukturací pak prováděno především za účelem vizuálního podtržení vnitřních finančních toků. Ze zkušenosti partnerů DP přitom vyplývá, že za celkový rozpočet jednotlivých systémů, tedy za rozpočet pro vzájemné partnerské fungování například jednotky provozu metra, jednotky vozového parku metra a jednotky dopravní cesty metra zodpovídá jeden řídicí pracovník, buď příslušný ředitel celého systému (divize metra), nebo ředitel jednotky provozu.

## Potřeba propagace veřejné dopravy

Bylo již řečeno, že Charta cestujících, kterou propaguje UITP, je určena ke zvyšování kvality služby lepším uspokojováním potřeb zákazníků. Představuje nástroj k posílení dialogu mezi provozovateli, organizačními autoritami a zákazníky. V posledních letech je zřetelně patrné, že vedle ekonomických tlaků je městská hromadná doprava vystavována i tlakům médií, které o ní v převážné míře referují v souvislostech s méně pozitivními dopady na veřejné mínění. Jako příklad může posloužit interview ředitele pražské záchranné služby Zdeňka Schwarze v Mladé frontě DNES z 26. října 2006, ve kterém se velmi negativně vyjadřuje k preferenci hromadné dopravy, a to jak na světelně řízených křižovatkách tak v podobě zvýšených tramvajových těles či podélných oddělovacích prahů. Jeho relace kulminuje stanoviskem, ve kterém popírá ekonomickou výhodnost veřejné dopravy, líčí ji jako systém minulosti

překonaný érou automobilu, opuštěný majiteli automobilů, páchnoucí a používaný pochybnými existencemi. Zároveň je však rozhovoru pana Schwarze třeba přiznat, že stejně skeptický postoj, jaký zaujímá k městské hromadné dopravě, jej vede i k velmi realistickému líčení dopadů nárůstu automobilové dopravy v Praze. Podle něj „katastrofální stav dopravy dosáhl takového bodu, že víc už se – zaplatit Bůh – zhoršit nemůže.“ Je více než zřejmé, že přes celkově matoucí vyznění podobných mediálních postojů je třeba převzít aktivní roli a začít propagovat přednosti veřejné dopravy, které jsou dané a nevyvrátitelné. Nejlepším počínem bude, když DP zahájí pozitivní dialog se zákazníky právě v souvislosti se zlepšováním kvality služby veřejné dopravy. Dá se konstatovat, že tento dialog byl zahájen v přímé linii zlepšování takových aspektů služby, jako je přesnost provozu, informování cestujících, funkčnost vybavení jako jsou jízdenkové automaty či bezbariérová zařízení ve stanicích metra a další. Formou dialogu jsou též anketní průzkumy spokojenosti cestujících, jako byla anketa BEST v roce 2005, ve které DP dosáhl výborných výsledků. Další takové formy dialogu byly zahájeny v souvislosti s přípravou certifikace linky C metra na ČSN EN 13 816 v podobě ankety na stránkách Metra a na internetu se zajímavými výsledky. Přímý fyzický kontakt se zákazníkem a tomu úměrné poznatky se pak dosahují anketou v terénu, ve stanicích metra, na zastávkách, ve vozidlech, v nádražích autobusové či vlakové dopravy, na letišti. Pionýrským počínem v tomto směru byla anketa spokojenosti provedená stážistou Mateuszem Lewczukem z Univerzity ve Frankfurtu nad Mohanem, který v roce 2005 realizoval anketu spokojenosti zahraničních návštěvníků s informacemi, které jsou jim o MHD v Praze k dispozici. Jak odpovědi na konkrétní cílené otázky, tak poznámky z dialogu mezi čtyřma očima dovolují pohled na námi poskytovanou službu pod velmi realistickým úhlem. Stejně reálné pak mohou být i akce na další zlepšování našich služeb. V dnešní éře globální internetové sítě se DP nabízí médium, které s relativně nízkými náklady umožňuje širokou propagaci předností pražské veřejné dopravy. Mezinárodní svaz veřejné dopravy a Svaz německých dopravních podniků, jejichž je DP členem, přinášejí ve svých stanoviscích publikovaných ve velké škále nejrůznějších dokumentů a v časopisech mnoho pozitivních argumentů o úloze veřejné dopravy a zprávy a příklady o úspěšných řešeních. Stejně tak ve své již jedenáctileté historii přinesl DP-KONT@KT řadu zajímavých článků, ukazujících mnohé silné stránky pražské veřejné dopravy. V poslední době jedním z nich byl i článek o Databázi mobility ve městech, která byla v září

2005 představena na 56. kongresu UITP v Římě.

Více o tomto srovnání a postavení Prahy přinese březnový DP-KONT@KT.

## Oborové vztahy na intranetu

V souvislosti s úsilím zprostředkovat co nejvíce relevantních informací co nejširšímu okruhu zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti došlo ke spuštění intranetových stránek oddělení 900420 – Oborové vztahy. Uživatelé intranetu zde naleznou především zkušenosti tuzemských i zahraničních dopravních podniků a svazů a jednotlivá blíže specifikovaná témata, jako jsou oblasti „Udržitelného rozvoje“ a „Evropské integrace“ z hlediska poskytovatelů veřejné dopravy. Dále zde budou uváděny technické, legislativní, ekonomické i sociální aspekty provozu veřejné, především městské dopravy. Spolu se stránkami oddělení Oborové vztahy byly také zprovozněny stránky oddělení 900430 – Kvalita a technika řízení, v rámci kterých jsou nabídnuty základní údaje, spolu s výslednými daty, o programu Kvality služby Dopravního podniku.



## UITP – bezpečnostní komise zasedala v Praze

Text a foto: Daniela Kočí

**Na pozvání Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se na konci minulého roku konalo v Praze zasedání Bezpečnostní komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP.**

Vznik této komise, jejíž význam rychle stoupá, si vynutila stále se zhoršující bezpečnostní situace ve veřejné dopravě a nutnost jí čelit. Komise vznikla zhruba před dvěma lety jako pracovní skupina, později dostala statut komise. Setkání velkého mezinárodního významu se účastnilo 31 odborníků ze všech významných evropských zemí a z USA, a tak Praha přivítala ve svém Kongresovém centru například šéfa bezpečnosti dopravy z Paříže Alaina Caire, šéfa bezpečnosti dopravy v Londýně Geoffa Dunmore i šéfa programů bezpečnosti dopravy celých Spojených států Grega Hulla, který ve svém projevu představil Americký svaz veřejných dopravců (APTA), kde je 1 600 amerických členů i hodně mezinárodních členů, a Dopravní podnik je jedním z nich. Greg Hull ručí za bezpečnostní programy v USA, kde mimo jiné spolupracují i s federální americkou vládou a jsou jí pověřeni k vypracovávání programů, které se stávají normami, a rovněž úzce spolupracují s novým ministerstvem pro vnitřní bezpečnost. „V USA a Kanadě je velmi důležitá spolupráce, kde si vzájemně předáváme informace o zdrojích, ale v současné době je stále více nutná spolupráce na mezinárodním poli, protože terorismus je celosvětovým problémem. Proto považuji setkání

v Praze za velmi důležité, vzniká zde další pevná spolupráce, mohou si zde vyměňovat cenné poznatky a komunikovat například Toronto s Prahou, New York s Milánem a podobně, využívají se programy jednotlivých měst, což je pod jednou střešou obrovským přínosem pro všechny. Je velmi důležité, aby spolupráce probíhala na pravidelné bázi, aby nikomu neutekla žádná podstatná informace či zdánlivá maličkost, která v oblasti bezpečnosti může znamenat mnoho,“ zdůrazňuje Greg Hull.

## Bezpečnost stojí peníze

A jakou důležitost hraje město v srdci Evropy v oblasti bezpečnosti? „Praha musí být zapojena, jinak bychom nevěděli, co se zde děje, neměli bychom přístup ke zkušenostem, což bychom jednou draze zaplatili. Pokud má být bezpečnost zajištěna, musí fungovat na mezinárodní bázi, a Praha je v jeho řetězci velmi významným článkem. Bezpečnost stojí značné peníze. Musíme zde započítat kromě investice do různých bezpečnostních programů a technologií rovněž výcvik a trénink zaměstnanců. Opakuji, bezpečnost je drahá a současnost potřebuje ještě větší finanční prostředky,“ shrnuje Greg Hull.

Na kongresu zazněla bezpečnost ve všech pádech. Bylo řečeno, že je vynakládáno stále málo finančních prostředků, mělo by to být mnohonásobně víc. Veškeré aktivity pro zvýšení bezpečnosti jsou drahé, což si uvědomují zejména města, která již byla teroristickými útoky postižena. Tak například v Madridu se po teroristickém útoku na nádraží Attocha, při kterém zahynulo 190 lidí, roční výdaje na bezpečnost zdvacetinásobily! Nikomu se nechce preventivně „vyhazovat“ peníze, ale jen tudy vede cesta k bezpečnému světu.

Za Prahu se zasedání zúčastnil bezpečnostní ředitel Antonín Fedorko, který oficiálně celé zasedání zahájil a spolu s generálním ředitelem Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti Tomášem Jíllem všechny účastníky konference přivítal v našem hlavním městě. Českou republiku na jednání dále reprezentoval aktivní člen bezpečnostní komise, vedoucí referátu bezpečnostních programů Jiří Šubrt, jehož poutavou přednáškou začala prezentace našeho podniku, ve které vysvětlil restrukuralizaci podniku, zaměřil se na nová bezpečnostní opatření proti povodni a vnějšímu napadení dopravního systému. Všichni účastníci měli také možnost pod jeho vedením navštívit dispečink řízení dopravy metra, tramvaj a autobusů.



Účastníci konference sledují poutavou přednášku vedoucího referátu bezpečnostních programů Jiřího Šubrtu.

A jaké jsou jeho poznatky ze spolupráce se zahraničními dopravními podniky? „Situace se v důsledku vzrůstajících hrozeb teroristických útoků dramaticky vyvíjí a na dopravní podniky jsou kladeny zcela nové požadavky. Zazřítý názor, že dopravní podnik se má zabývat pouze dopravou, je v dnešní době strkáním hlavy do písku, které se může vymstít a může mít fatální následky. Dnes jsou na špici zavádění a ověřování nových technologií a nových systémů bezpečnosti právě největší dopravní podniky, ať už v Paříži, Londýně, Madridu, Washingtonu i jiných městech, protože nikdo jiný to za ně udělat nemůže. Samozřejmě ve spolupráci s průmyslem a poradenskými firmami“ říká Jiří Šubrt.

## Problematika bezpečnostní komise

Bezpečnostní komise UITP spolupracuje s řadou světových organizací. V rámci EU spolupracuje na projektu Evropské unie COUNTERACT, který se týká hrozeb a bezpečnosti evropské kolejové dopravy a je podkladem Evropské komisi pro rozhodování o unifikaci bezpečnostních systémů, se Severoamerickým svazem veřejné dopravy (APTA) na přípravě plánů bezpečnosti veřejné dopravy s možností jejich auditu a také s Organizací pro bezpečnost a spolupráci v Evropě OSCE na konferencích a sjednocování stanovisek k problematice bezpečnosti veřejné dopravy.

Bezpečnostní komise se zabývá problematikou technologie, jako jsou například CCTV záznamové kamery, detektory chemických látek, detektory výbušnin, metodami stanovení a zhodnocení rizik, druhů hrozeb, jejich pravděpodobnosti, stanovení nejzranitelnějších míst, prevencí, náklady na zavedení, odpovědní na měnící se úrovně hrozeb. Mezi její povinnosti patří vytváření dílčích metodik, například Bezpečnost veřejné dopravy ve stanicích, prevence, odpověď a obnovení.

Důležitou roli hraje bezesporu sdílení zkušeností. Například je celosvětově řešena problematika „Stay or go“, týkající se zdánlivě jednoduché problematiky, mají-li po incidentu v tunelu cestující sami opustit vlak, nebo mají-li vyčkat na pokyny přepravce.

## Mezinárodní spolupráce

Podobná setkání mají obrovský mezinárodní význam. Podle Evropského komisaře pro bezpečnost Ivana Sorensena, který byl hostem zasedání, se bezpečnost stává nejdůležitější prioritou v EU včetně bezpečnosti veřejné dopravy. S jeho názorem se ztotožňují i naši představitelé. „V předních světových dopravních podnicích pracují v oblasti bezpečnosti vysoce erudovaní a jazykově vybavení odborníci, schopní se aktivně zúčastnit práce na mezinárodních projektech a přejímat zkušenosti z celého světa,“ říká Jiří Šubrt a dodává, že v souvislosti s tím je nutno ocenit nemalé úsilí našeho Dopravního

podniku, vyvíjené v této oblasti a konstatuje, že náš podnik se v rámci svých možností drží na špici pomyslného světového pelotonu. „Zkušenosti z ostatních měst Evropy, respektive světa jsou pro nás velkým přínosem a jsme velice rádi, že v pomyslné stavebnici tvoří Praha a její Dopravní podnik nezastupitelné a významné místo. Nutnost mezinárodní spolupráce v oblasti bezpečnosti ve vztahu ke stále hrozícím teroristickým útokům je vysoce aktuálním tématem,“ shrnuje význam účasti na zasedání bezpečnostní ředitel Antonín Fedorko.

Závěrem citace publikovaná UITP Bezpečnostní komisí: „Za bezpečnost veřejné dopravy jsou zodpovědné nejen dopravní podniky, ale v plné míře i stát, který se na ní musí významně podílet i finančně.“



## NEŽ VYSTOUPÍTE...

### Kulturní tipy na únor

-mis-

Také nejkratší měsíc v roce skýtá možnost navštívit nejružnější kulturní akce. Do kin se dostane nový film Miloše Formana, Národní divadlo představí hru o Československu z pera světového autora, objeví se světově uznávaný tenorista a klubová pódia obsadí jak crazy rockoví Finové, tak rumunská „nejrychlejší světová dechovka“.

### Kino

#### Goyovy přízraky

Do kin přichází nový film režiséra Miloše Formana. Příběh se odehrává v roce 1792, kdy Goya nastoupil na španělský královský dvůr jako dvorní malíř. Je založen na vztahu Goyi a jeho múzy Ines. Třetí zásadní postavou velkého dramatu je Goyův přítel, katolický mnich Lorenzo. V časech, kdy se Evropou šířila francouzská revoluce, posílila katolická církev ve Španělsku svou moc znovuobnovením inkvizice. Velký zlom v Goyově životě nastane, když je Ines obviněna z kacířství a po vykonstruovaném procesu na mnoho let uvězněna. Za vším stojí lživý Goyův přítel Lorenzo, jehož city vůči Ines nebyly opětovány. Po mnoha letech se Goya seznamuje s dalším potenciálním objektem pro realizaci svého talentu, mladičkou prostitutkou Alicií. Až později zjistí, že je to dcera Ines. Goya se dozvídá o znásilnění a pravdu o tci Alicie Lorenzovi. V kinech od 1. února 2007.

### Divadlo

Na 22. února připravilo **Národní divadlo** premiéru hry Toma Stopparda *Rock'n'roll*. Dá se v podstatě říci, že světový dramatik napsal hru o Československu. Děj se totiž

odehrává střídavě v Cambridgi a v Praze od roku 1968 do roku 1990. Stoppard zde zkoumá svět salonního marxismu v Cambridgi v konfrontaci s jeho posrpnovou normalizační realitou v Československu. Do životního osudu českého intelektuála Miloše jako by autor, který se narodil ve Zlíně roku 1937, promítal sám sebe. Jak název napovídá, zásadní roli ve Stoppardově hře hraje rocková hudba. Není jen ilustrací své doby, je přímo jakýmsi médiem života: nositelkou energie, námětem debat, společným zážitkem, prostorem svobody. Titul zde bude uveden ještě před svou oficiální světovou premiérou.

### Hudba

Na závěr ještě ve vší stručnosti pár koncertních pozvánek. V úterý 13. února se v klubu Roxy objeví bizarní finská kapela **Leningrad Cowboys** (známí možná především z filmů režiséra Aki Kaurismäkiho) se svým rock'n'rollovým cirkusem. Jako předkapela se tu představí „pilsner ska orchestra“ **Tleskač**. V Paláci Akropolis se ve čtvrtek 22. února představí „nejrychlejší dechovka světa“, balkánský soubor **Fanfare Ciocaria**. V úterý 27. února se ve Smetanově síni Obecního domu odehraje koncert z poněkud jiného hudebního ranku. Svůj program zde představí v současné době snad nejžádanější světový tenorista, temperamentní Mexičan, **Rolando Villazón**. Ve světové premiéře Villazón v Praze vystoupí s novým programem ze svého širokého a výrazově bohatého repertoáru, zazpívá zde árie z oper Verdiho, Pucciniho, Donizettiho, Čajkovského, Masseneta a Gounoda. Svůj mnohostranný talent předvede publiku i ve španělských a latinskoamerických písničkách. Rolanda Villazóna doprovodí Pražská komorní filharmonie, kterou bude řídit italský dirigent Daniele Callegari.



## Hledejte chybu!

-pf-, -bda-

Milí čtenáři, po delší přestávce jsme pro vás připravili opět soutěžní seriál a věříme, že se stane stejně oblíbeným, jako byla svého času soutěž *Poznáváte místo na fotografii*. Tentokrát nejde o identifikaci fotografií, ale spíš o znalostní soutěž. Čas od času se například poučíme z dobových či současných materiálů, odcitujeme odbornou literaturu, případně se podíváme na nějaké dobové vyobrazení s určitým textem. Pokaždé se ale úmyslně vlodí nějaká chyba. Buď bude dobový citát upraven, obrázek bude mít chybný popisek, nebo pro vás připravíme jinou záležitost. Nebojte se, soutěž bude – věrme – celkem jednoduchá.

První citát bude starý sto let. Podívejme se spolu do *Provozovacích ustanovení pro řidiče a průvodčí elektrických drah král. hlavního města Prahy*, vydaných v roce 1906:

„Stanice a zastávky dle potřeby (fakultativně) projíždějí jest, pokud se na nich nezastavuje, vždy rychlostí zmiřněnou. Kdykoliv nutno vůz z vážné příčiny zastaviti na trati, musí vůz zůstatí zabrzděn na tak dlouho, pokud se v jízdě nepokračuje.

Je-li řidič nucen vůz, resp. plošinu, buď na konci neb kdykoliv na trati i jen na okamžik opustiti, musí přitáhnouti brzdu, vypnout hlavní vypínač, a odejmouti kliku zapínací i stavěcí. Průvodčí vyvolává hlasitě jméno stanice neb zastávky a upozorňuje obecnost na přestup. Otevírá a zavírá dvířka zadní plošiny, a to výlučně na pravé straně vozu ve směru jízdy.“

Citát jsme na jednom místě upravili. Najdete chybu či nesmysl? Při troše pozornosti a přemýšlení je správná odpověď celkem snadná. Věříme, že jste na chybu přišli, a tak nám ji pošlete na adresu: DP-KONT@KT (100240), Na Bojišti 5, 120 00 Praha 2. Zásilku samozřejmě označte heslem „Soutěž“. Samozřejmě můžete také využít vnitropodnikovou poštu, v tom případě označte zásilku: DP-KONT@KT (100240), Na Bojišti 5. Stále také funguje naše schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Na vaše odpovědi čekáme do 28. února! A teď ještě o co hrajeme? Z došlých správných odpovědí vylosujeme tři šťastlivce, kteří od nás obdrží knihu z produkce Dopravního podniku a další drobnosti. Neváhejte a zkuste rozlousknout první „oříšek“ naší nové soutěže – Najdete chybu?

**Poznámka:** V souvislosti se zahájením nové soutěže ještě připomínáme s trochou zpoždění správnou odpověď na poslední otázku cyklu *Poznáváte místo na fotografii z prosince 2005. Tramvaj jela Washingtonovou ulicí směrem k dnešní Wilsonově ulici. V pozadí byla zřetelně vidět křižovatka ulic Růžové a Opletalovy.*



## Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

**Šíp** (18. 1. 2007)

**Peníze nebo ven!**

V nočních tramvajích bylo v noci pěkně rušno. Postarali se o to revizoři a strážníci, které na to město vyčlenilo. Netrvalo to ani pár minut a v tramvajích byl pěkný rozruch. Černých pasažérů, bezdomovců a opilců tam totiž bylo víc než normálních cestujících! Bezdomovci a opilci v noční tramvaji číslo 58 se pořádně divili! Pražská novinka v podobě revizorů a strážníků, kteří mají pravidelně kontrolovat právě noční linky, jim rozhodně radost neudělala. Připravila je o klidný spánek v příjemně vyhřátém voze. Hned v první půlhodině se strážníci museli vypořádat s pěti neplatíči! Většina černých pasažérů se samozřejmě snažila utéct, ale byli i tací, které žádost kontrolora o jízdenku urazila! Přesně tak se choval řecky

mladík. „Co je vám do toho, že nemám jízdenku?“ pokřikoval.

**Aha** (17. 1. 2007)

**Autobusáci a tramvajáci jsou zděšení: Za den mohou přijít o řidičák!**

Zlost a často zoufalství! To jsou pocity, které zažívají řidiči městské hromadné dopravy v Praze. Už beztak dost nepřehlednou situaci na silnicích komplikuje špatné dopravní značení. Jenom na tramvajových tratích prý existuje téměř stovka špatně umístěných značek. Chybí hlavně doplňkové tabulky. Například v Plynární ulici v Holešovicích jsou tři zákazy vjezdu za sebou. Ani jeden však neobsahuje dodatkovou tabulku, která by zákaz rušila právě pro MHD. „Na ceduli je dopravní obsluha vjezd povolen, takže sem můžeme, ne?“, bránil se řidič autobusové linky č. 210. Problém je v tom, že MHD není ze zákona definována jako dopravní obsluha. Kdyby u stanice metra Nádraží Holešovice stál policista, pražský Dopravní podnik by brzy přišel o své řidiče. Při čtyřech průjezdech totiž snadno nasbírají dvanáct bodů a může jim být zabaven řidičský průkaz.

**Lidové noviny** (5. 1. 2007)

**V centru budou jezdit minibusy**

Radnice Prahy 1 se chystá zlepšit dopravní obslužnost v centru metropole. Obyvatele Starého a Nového Města, Josefova nebo Malé Strany by měly vozit minibusy o kapacitě asi dvaadvaceti míst. Záměr je ale teprve na začátku. „Zatím máme na stole studii, ve které je mnoho variant. Rozhodnuto ale není v podstatě nic. Všechno musí projít dopravní komisí, projekt musí projednat magistrát a Dopravní podnik,“ řekl místostarosta Prahy 1 Karel Koželuh. Téměř jistě je to, že minibusy budou centrem jezdit po pěti linkách. Přesné trasy stanoveny nejsou, oblasti ale ano. Minibusy by měly jezdit po Václavském náměstí od Můstku po Muzeum, Opletalovou ulicí k Hlavnímu nádraží a až k Florenci a také v oblasti ulic Na Příkopě, Celetné a Rytířské. Spojí i oblast Josefova od Petrského náměstí přes Staroměstské po Mariánské náměstí a Malostranské náměstí s Vlašskou ulicí. Studii pro využití minibusů v centru připravoval pro radnici Metroprojekt a Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy.



## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V únoru 2007 oslavují 68. narozeniny:**

Alena Režná – HV, jednotka Historická vozidla (34),  
Karel Zelenka – DCM, provoz Trať C (48).

**V únoru 2007 oslavuje 67. narozeniny:**

Emil Řezáč – DCM, provoz Trať A (27).

**V únoru 2007 oslavují 66. narozeniny:**

Karel Dryák – DCT, provozovna Měničrny a kabelová síť (48),  
Stanislav Hušák – PT, provozovna Vokovice (40),

Jiří Janda – S, jednotka IT (32),  
Luboš Rychlý – PT, prov. Hloubětín (11),  
Václav Štěrba – DCM, provoz Elektrické stanice (33).

**V únoru 2007 oslavuje 65. narozeniny:**

František Janda – PT, prov. Motol (37).

**V únoru 2007 oslavují 60. narozeniny:**

Jiří Čihal – B, Hasičský záchranný sbor (30),  
Zdeněk Hájek – PT, provozovna Motol (41),  
Petr Horáček – SVA, prov. Klíčov (33),  
Jiří Kopecký – PA, provozovna Klíčov (38),  
František Kořínek – PA, prov. Kačerov (13),  
Miroslav Kronát – SVT, prov. Hloubětín (25),  
Jiří Mach – SVA, provozovna Vršovice (10),  
Bohumila Menčlová – S, jednotka SNM (37),  
Petr Michalec – PT, odb. Zabezpečení provozu (29),  
Karel Novák, PA, provozovna Kačerov (37),  
Zdeněk Polišínský – PT, prov. Žižkov (24),  
Cyril Poustka – PA, provozovna Klíčov (37),  
Josef Řezáč – PT, prov. Kobylisy (28),  
Pavel Šik – SVA, provozovna Kačerov (26),  
Jiří Weis – VD, prov. Nákladní vozidla (27).

**V únoru 2007 oslavují 50. narozeniny:**

Pavel Blažek – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (11),  
Karel Čadek – DCM, provoz Dopravní zařízení (21),  
Petr Čípek – PA, provozovna Kačerov (28),  
Viktor Felix – SNM, odb. Technická správa objektů (26),  
Vlasta Hajduková – PT, prov. Motol (31),  
Vladimír Krajník – DCM, provoz Dopravní zařízení (10),  
Jiří Malčánek – PA, provozovna Klíčov (14),  
Bohuslav Michal – DCT, provozovna Měničrny a kabelová síť (29),  
Jiří Svoboda – DCM, provoz Stavby (20),  
František Vávře – PM, provoz Obsluha vozidel C (13),  
Oto Žember – PM, odb. Řízení provozu (18).  
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme!

**Do starobního důchodu odešli:**

Josef Fuchs – PA, prov. Vršovice (26),  
Miloš Hanka – PA, prov. Kačerov (39),  
Miloslav Heppner – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (41),  
Vladimír Holan – DCM, odb. Technika (37),  
Karel Horký – PA, provozovna Řepy (37),  
Antonín Hronek – PA, provozovna Řepy (11),  
Milan Jedlička – SVA, provozovna Vršovice (13),  
Jan Kaše – VD, prov. Nákladní vozidla (11),  
Vladimír Klíma – PA, provozovna Řepy (39),  
Ján Kralčíak – PA, provozovna Klíčov (11),  
Lubomír Králík – PA, provozovna Klíčov (10),  
Karel Kupka – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (37),  
Josef Matějka – DCM, odb. Technika (34),  
Jan Miňovský – PA, provozovna Klíčov (11),  
Lubomír Mouka – PA, prov. Klíčov (36),  
Milan Novák – PA, odb. Řízení provozu (13),  
Karel Peterka – PA, provozovna Klíčov (16),

Zdeňka Petráňová – PA, prov. Klíčov (12),  
 Ivan Profous – PA, prov. Vršovice (37),  
 Petr Školník – PA, provozovna Řepy (16),  
 Anna Štátná – SVA, prov. Hostivař (12),  
 Jiří Větrovec – PA, prov. Vršovice (28),  
 Petr Zavadiš – PA, provozovna Klíčov (36),  
 Rudolf Zoubek – VD, provozovna Nákladní  
 vozidla (32),  
 Jaroslav Želízko – PA, provozovna  
 Řepy (12).  
 Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve  
 prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy,  
 akciové společnosti.



## Poslední zastávka

### Ohleduplnost a tolerance

*Daniela Kočí*

Jednou jsem se ve své poslední zastávce pozastavila nad ošklivým chováním nevychovaných mladíků v autobuse. Bohužel, často se setkávám v dopravních prostředcích s problémem „naruby“.

Od malička nám bylo vštěpováno učiteli i rodiči, že máme mít ke starší úctu a v dopravních prostředcích uvolnit místo starším. Dříve visely v tramvajích a autobusech na každém kroku cedulky s nápisem „mladší, uvolněte místa starším“. Dnes v rámci kampaně o slušném chování jsou to roztomilé a zároveň velmi vtipně barevně ilustrované obrázky, kde jsou všechny možné situace dokonce znázorněny.

Nemyslím si, že by dnešní mladí lidé byli neochotní pustit starší osobu sednout, ale někdy je přeci jen situace trochu jiná a právě ti starší by si měli uvědomit, že nejen fyzická opotřebovanost je opravňuje k sedačce v dopravním prostředku zcela automaticky.

Usedla jsem do tramvaje, kde se zrovna sešlo několik důchodců. Paní nastupující u tržnice, evidentně po ní pobíhala celé odpoledne s hůlkou v ruce, a hned začala lamentovat, že by snad mladík mohl vstát a pustit ji sednout. O pár sedaček přede mnou opravdu seděl sotva dvacetiletý chlapec a ke vstávání se neměl, a tak paní do něj nepřestávala rýt a nadávala takřka na celý svět.

Zvedla jsem se, pustila ji na své místo a stoupla si nad onoho chlapce, který měl slzavé oči. „Mohu nějak pomoci, stalo se vám něco,“ zeptala jsem se ho. Požádal mě, zda bych mu pomohla vystoupit. Venku na peróně se mi svěřil, že jede z vinohradské nemocnice, kam chodí jednou týdně po vážné operaci na rozkapávání očí. Vždy ho vozí otec, ale tentokrát mu volal, že se musí zdržet v práci, ať tam na něj počká, a on mu chtěl ukázat, že to zvládne, a tak nastoupil do tramvaje, ale sotva se držel na nohou.

Počkala jsem na příjezd jeho otce a teprve potom jsem odjela. Starší lidé by si měli uvědomit, že člověk nemusí mít vždy průkaz, aby na tom kolikrát nebyl hůř než ostatní. Těhotným ženám je nejvíce zle právě v období, kdy to na nich ještě není vůbec vidět, a tudíž je sednout nikdo nepustí. Spousta mladých je po operacích, po vážných nemocech nebo prostě zrovna jede od zubaře a necítí se zrovna nejlépe.

Já to řeším tak, že když se o mě pokoušejí v přeplněné tramvaji či autobuse mráčky, jednoduše o uvolnění místa slušně požádám, a ještě se mi nestalo, že by mě někdo nepustil. Slušně by se měli chovat nejen mladí ke starým či starším, ale také ti starší k mladým. Jen tak si získají jejich úctu a vážnost. Ohleduplnost a tolerance by totiž měla směřovat navzájem.



## Písmenná křížovka

Vyluštění z čísla 1/2007: ...před Staroměstskou radnicí v Praze.

POMŮČKA: CHER	BRÝLE	2. DÍL TAJENKY	CHARAKTER	CHEMICKÁ ZNAČKA OSMIA	VYKASTRO- VANÝ KOHOUT	USAZENINA	SETÍ	1. DÍL TAJENKY	NAPADENÍ
VESLOVOD (ZAST.)						RUDODŘEV			
LEPOST						STAROŘECKÝ ZHÝRALEC ČTVRTINA GROŠE			
LOUKA U LESA				KUSY DŘEVA HUMNO					
CHEMICKÁ ZNAČKA AMERICIA			ZHOUBNÁ NEMOC OBYVATEL USA			STÁŘI ŽALUDEČNÍ LÉKY			
	CIZÍ MÉNA NETĚLESNÁ BYTOST						STÁTNÍ ARBITRÁŽ ANTICKÁ BOHYNĚ		
MALÝ KO- PYTNATEC						STÍRAČ PRACHU HAVAJEC			PŘÍSTROJ NA ZJIŠ- TOVÁNÍ TRHLIN
ZDOLAT JÍZDOU					VÁNOČNÍ RYBY DÍLEC PŮDY				
AMERICKÁ ZPĚVAČKA				LARZENKA OCELOVÁ MOŘSKÝ LOSOS					
	KAP	PRAVOSLAV- NÝ OBRAZ SNAD					ŽÁKOVSKÁ KNIŽKA DLOUHOU DOBU		
DLOUHÝ ŠAVLOVITÝ NŮZ						PODAGRA ZNALOST			
BYLINNÝ VÝTAŽEK					CUKERNÝ ROZTOK TĚLO				
BLEDNOUT						SPZ MOSTU A SICE		ODĚV	DRUH PALMY
Provoz na posledním úseku... vedoucí od Křížovnického nám. přes Karlův most na Malostranské nám. byl v Praze ukončen v roce 1905.					HEYERDAHL. PAPYROVÉ PLAMIDLO		BOLTCE SETINA HEKTARU		
					UNAVIT (EXPR.)				
					JURY				

PŘÍVOZ PODEBABA - PODHOŘÍ

