

DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



Městská policie v noční MHD

Spolupráce, která velkou měrou přispěla ke zlepšení bezpečnosti v Praze

3

„Déčkem“ již v roce 2014?

Současnost lze charakterizovat jako zcela zásadní období pro další rozvoj sítě metra

5

- 3 Aktuálně
- 5 Metro
- 14 Tramvaje
- 17 Autobusy
- 20 Ze světa
- 22 Z podniku
- 24 Historie
- 26 Zajímavosti



Vážení kolegové a čtenáři, číslo DP KONTAKTU, které držíte právě v ruce, je nová podoba tohoto magazínu. Novoty by postupně tento rok měly přibývat a jejich cílem je, vytvořit magazín, který se bude moci hrdě přihlásit k podtitulu „časopis pracovníků Dopravního podniku“. DP KONTAKT bude od druhého čísla vycházet pod vedením nové šéfredaktorky, kterou byla jmenována Ing. Dana Reinišová, která dosud připravuje DP AKTUÁLNĚ. Věřím, že díky tomu se nám podaří provázat tematicky obě média. V magazínu se setkáte v budoucnu s novými rubrikami, přičemž máme na zřeteli zachování těch rubrik, které svou náplní prokázaly nadčasovost a zůstaly pro vás čtenáře atraktivní dodnes. Přeji si, aby se DP KONTAKT dařilo v nové podobě a aby byl platným zdrojem informací pro lidi z celého podniku. Nadále bychom se měli s DP KONTAKTEM setkávat každý třetí týden v měsíci.

Z důvodů časové tísně neprošlo toto číslo technickou korekturou, omluvte tedy, prosím, případné nedostatky.

Ondřej Pečený
Vedoucí odd. komunikace

První měsíc roku je v podnikovém periodiku, resp. celém Dopravním podniku ve znamení čerstvé kolektivní smlouvy. Co přineslo loňské vyjednávání a jak se odrazí na životní úrovni zaměstnanců, jsme se měli možnost dočíst ve speciálu DP AKTUÁLNĚ, mladším bratřím DP KONTAKTU, který se zrodil v létě loňského roku jako aktuální interní zpravodaj. S novým rokem, a tedy i novým číslem časopisu přikročilo vedení odboru Marketingu a komunikace ke změnám, z nichž tou nejviditelnější je grafická podoba a koncepce časopisu, s níž ruku v ruce kráčet i posunutý termín lednového vydání či změna tiskárny. Jelikož vize ze strany vedení podniku je jiná než moje představa, opouštím, ač je mi to velice líto, post šéfredaktorky, časopis i půdu Dopravního podniku. Problematika provozů a celé MHD mne natolik zaujala a bavila, že mi bude scházet stejně jako lidi, které jsem tu poznala. Každé letošní číslo se bude detailněji věnovat určité problematice, lednové číslo je zaměřeno na metro. Dozvíme se, zda se už v roce 2014 svezeme děčkem nebo jakým způsobem dochází k napojování úseku IVC2. Téměř v každé stanici jsou dnes pohyblivé schody, které dovezou pohodlně cestující na povrch. Že si jich všimnou, až když nejezdí? Eskalátory jsou dnes důležitou součástí dopravní cesty. A pamatujete turnikety v metru? Vráti se tento systém do pražské podzemky? DP KONTAKT pravidelně informuje o probíhajících opravách na pražské tramvajové síti. V posledních letech, vzhledem k tomu, že harmonogram výluk byl pouze teorií, nebylo možné příliš avizovat připravované akce, ale přesto většina zájemců tušila, co se na tratích chystá. Velkým šokem pro řadu lidí tedy mohla být mimořádná oprava trati v Nádražní ulici u Smíchovského nádraží, a tak přestože proběhla na konci minulého roku, je rozhodně zajímavé ohlédnout se za ní. V prosincovém čísle jsme uveřejnili dva články, které slibovaly pokračování. Prvním je příspěvek o Asociaci Metro, který nyní pokračuje přehledem o možných zdrojích financování veřejné dopravy, diskutované s kolegy z Asociace. Druhý článek na pokračování je o historii jízdenek. Technologie způsobila, že dnes už máme dokonce jízdenky přes mobil, tak se doufejme v některém z příštích čísel dočtete, jak tato služba zapustila své kořeny a jak je po krátkém čase vnímána. Vážený čtenáři, přeji Vám vše dobré a děkuji Vám za spolupráci i motivaci při mé práci, která jen díky Vám měla opravdový smysl.

Daniela Kočí



DP KONTAKT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Praha 9, Sokolovská 217/42, č. dveří 729, telefon: 296 193 025, e-mail: kocid@dpp.cz

Redakční rada: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík
Šéfredaktorka: Bc. Daniela Kočí

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 25. ledna 2008

Městská policie v noční MHD

Pořádek ve městě je prioritou číslo jedna a posláním práce městské policie je o ni co nejlépe dbát. V loňském roce vznikla mezi Dopravním podnikem a městskou policií hl. m. Prahy spolupráce, která velkou měrou přispěla ke zlepšení bezpečnostní situace v noční Praze, resp. v hromadných prostředcích.

Daniela Kočí
foto: Městská policie Praha



V polovině ledna 2007 byla Městskou policií hl. m. Prahy zahájena kontrolní akce „Noční linky“ k zajištění veřejného pořádku a klidu v nočních tramvajových linkách. Po roce můžeme říci, že si asistenci v nočních tramvajích chválí nejen cestující, kteří se cítí mnohem bezpečněji, ale rovněž řidiči, kteří registrují mnohem větší klid v soupravách a absenci bezdomovců tam, kde policie zasahuje.

Vznik akce Noční linky

Akce je zaměřena na kontrolu dodržování veřejného pořádku v těchto prostředcích hromadné dopravy a vykazování z přepravy osob podnapilých, budících veřejné pohoršení, obtěžujících ostatní cestující a těch, jejichž oděv je nadměrně znečištěn. V jejím rámci je poskytována případná součinnost pracovníkům přepravní kontroly Dopravního podniku hl. m. Prahy při kontrole tarifní kázně cestujících.

V rámci akce jsou zajišťovány linky č. 51 až 59, přestupní prostory ve stanicích MHD Lazarská, Praha 1 a Anděl, Praha 5, kde jsou místa protínání tramvajových linek, a dále pak obratiště tramvajů Hloubětín, Praha 14. Do akce bylo v souvislosti s provozem nočních tramvajů každý den od půl jedné v noci do páté hodiny ranní nasazováno patnáct dvoučlenných

hlídek strážníků městské policie. „V návaznosti na navyšování početních stavů hlídkového útvaru tento postupně přebíral linky zabezpečované do té doby OŘ MP a od měsíce října 2007 pak hlídkový útvar převzal do své kompetence dohled nad všemi nočními tramvajovými linkami,“ vysvětluje vrchní policejní rada a náměstek ředitele Městské policie hl. m. Prahy Mgr. Ludvík Klema. Přijatá opatření přinesla své výsledky zejména ve zvýšení kultury cestování a pocitu bezpečí cestujících veřejnosti.

Výsledky v číslech

Od zahájení kontrolní akce do poloviny prosince 2007 bylo v nočních tramvajových linkách kontrolováno přes šest a půl tisíce osob, a z toho více než dva a půl tisíce jich bylo vykázano z přepravy pro podnapilost, nadměrně znečištěný oděv nebo jiné jednání, které narušovalo veřejný pořádek. Bylo odhaleno a řešeno přes 600 přestupků a ke zjištění totožnosti bylo na útvary Policie ČR strážníky předvedeno zhruba čtyřicet osob. Bylo zjištěno pět osob hledaných policií, pět osob bylo omezeno na osobní svobodě v souladu s ustanovením § 76 odst. 2 trestního řádu a ve třech

případech byl realizován převoz osob do protialkoholní záchytné stanice.

I v podvečer byly kontroly

Od 1. října 2007 byl denně v podvečerních hodinách od pěti do sedmi v závislosti na aktuálních počtech strážníků ve službě, realizován hlídkovým útvarem dohled nad omezeným počtem některých tramvajových linek, které procházejí centrem města, se shodným zaměřením jako u kontrolní akce „Noční linky“. Nasazování strážníků do vozů tramvajových souprav, zejména na linkách procházejících centrem města v průběhu jejich provozu, zejména v období turistické sezony, to je v rozmezí měsíců června až září, s cílem předcházení páchní kapesních krádeží. Tato aktivita je realizována Obvodním ředitelstvím MP Praha 1, v turistické sezoně i za využití dotací sil z dalších útvarů MP.

Od léta 2007 i v autobusech

Jelikož se asistence strážníků v nočních tramvajích z hlediska bezpečnosti velice osvědčila, zavedla se od července 2007 pohotovostní autohlídka hlídkového útvaru městské policie a za jejího využití jsou provádě-





děny kontroly na konečných stanicích nočních linek autobusů MHD. Jedná se o místa, kde se vyskytují problémy ve veřejném pořádku, tedy o linky 504, 505 a 511, u dalších je pak kontrola prováděna nepravidelně na základě vlastních poznatků z výkonu služby nebo po konzultaci Městské policie hl. m. Prahy a Dopravním podnikem hl. m. Prahy v závislosti na aktuální situaci v jejich provozu. Hlídkový útvar zabezpečuje nepravidelně, v závislosti na aktuálním počtu strážníků ve službě, dohled v provozu nočních autobusů linky 504, k zajištění bezpečného užívání tohoto prostředku MHD cestující veřejnosti.

Bezpečnost v metru

Hlídkový útvar městské policie zabezpečuje výkon hlídkové služby v provozu a ve stanicích metra. V uplynulém roce došlo ke snížení počtu sledovaných stanic metra v přepočtu na jednu hlídku. Zatímco v roce 2006 jedna hlídka strážníků dohlížela v průměru na 6 stanic metra, od měsíce listopadu 2007 již na jednu hlídku připadají průměrně čtyři stanice. Ve spolupráci s pracovníky Dopravního podniku provádí hlídkový útvar městské policie uzávěry stanic metra při ukončení jeho provozu k zajištění, aby v jejich prostorách nezůstala žádná nepovolaná osoba, v noční době jsou pak realizovány kontroly v neveřejných prostorách metra a při ranním znovuzahájení provozu

Nádraží Holešovice a Vltavská, kde je velký počet cestujících zejména při hokejových utkáních (T-mobile ARENA). Za uplynulé období roku 2007 byla takto zabezpečena 41 akce nasazením 233 strážníků. Ve stanici Hradčanská nastává zase obrovský nápor pasažérů při fotbalových kláních pražské Sparty. Útvar úzce spolupracuje s Policií České republiky – Správou hl. m. Prahy, Jednotkou Provoz Metro na bezpečnostních opatřeních při problematických fotbalových utkáních ve vztahu k zajištění veřejného pořádku, klidu a bezpečnosti v pražské podzemce.

Policie pomáhá na všech frontách

Hlídkový útvar provádí kontroly stánkového prodeje a řeší nepovolený stánkový prodej v prostorách metra, vestibulů a v okolí stanic. Strážníci hlídkového útvaru řeší problematiku dopravy v bezprostřední okolí stanic metra s ohledem na dostupnost k technickým prostorám metra a na provoz autobusů MHD linek navazujících na tento dopravní prostředek. Na operačním středisku hlídkového útvaru jsou sledovány výstupy z kamer kamerového systému, umístěných ve stanicích metra, vestibulech a v přilehlém okolí, v případě zjištění protiprávního jednání či jiné skutečnosti jsou vysílány hlídky strážníků k řešení situace. Hlídkový útvar realizuje na základě

je dohlíženo, aby prostory stanic neobsazovaly osoby, které prokazatelně nehodlají tohoto prostředku využít k přepravě. Hlídkový útvar zajišťuje zvýšený dohled nad veřejným pořádkem a bezpečností v metru při konání kulturních a sportovních akcí, k jejichž návštěvě veřejnost tohoto prostředku využívá. Nejčastěji je to ve stanici Českomoravská, kde cestující vystupují a nastupují při konání koncertů a jiných kulturních akcích v Sazka ARENĚ nebo ve stanicích

měsíčních plánů, po projednání s Dopravním podnikem rovněž součinností kontrolní akce "METRO" zaměřené na dodržování tarifní kázně cestujících v metru, v rozsahu zpravidla sedmi termínů kontrol měsíčně, vždy za účasti deseti strážníků a pokrytí pěti stanic metra. Za 11 měsíců roku 2007 bylo uskutečněno 78 akcí, kterých se zúčastnilo 778 strážníků. Kontrolováno bylo celkem 619 osob, odhaleno a řešeno bylo celkem 326 přestupků, z toho 267 projednáno v blokovém řízení, 56 bylo uzavřeno formou domluvy a ve třech případech byl přestupek oznámen správním orgánu. Ke zjištění totožnosti bylo na útvary Policie ČR předvedeno 14 osob.

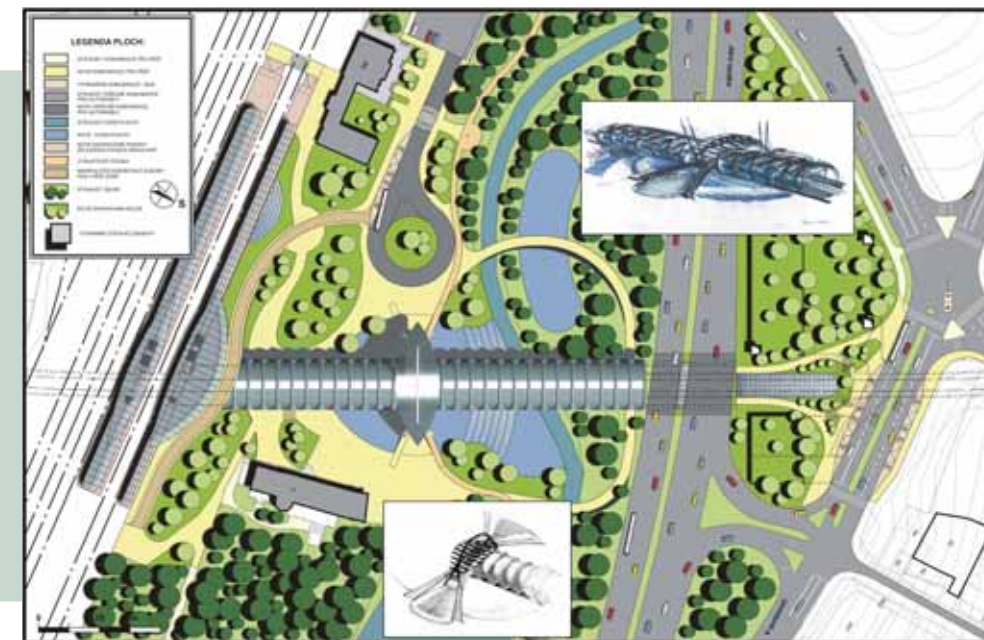
A jak hodnotí rok asistence městské policie v nočních linkách MHD z hlediska bezpečnosti první náměstek primátora Rudolf Blažek?

„Pasažéři mají právo cestovat v klidu, bezpečí a komfortu. Je povinností metropole eliminovat negativní sociální jevy, které úroveň noční hromadné dopravy snižují. První rok trvání akce „Noční linky“ potvrdil, že fyzická přítomnost strážníků v nočních spojích zbavila spořádané pasažéry mnoha nepříjemných zážitků. Pražští strážníci zkontrolovali po nocích téměř sedm tisíc podnapilých, agresivních, nadměrně znečištěných nebo jinak problematických pasažérů a téměř polovinu z nich vykázali z přepravy. Na ideální bezpečnostní situaci musíme ještě pracovat. Do dvou let počítáme zhruba se stovkou strážníků, vyhrazených pro služby v nočních spojích. Pokusíme se také prosadit příslušnou legislativní změnu v zákoně a strážníkům umožnit kontroly jízdních dokladů cestujících.“ Strážníci jsou na nočních linkách velkým přínosem a za rok jejich nasazení do vozů tramvají i autobusů se zásadně eliminovalo obtěžování slušných a platících cestujících. Dohled nad veřejným pořádkem a bezpečností v souvislosti s provozem MHD má preventivní vliv, v přítomnosti strážníků si málokdo dovolí porušovat zákon. A pokud ano, nese to své důsledky.

„Děčkem“ již v roce 2014?

K jednoznačným prioritám v oblasti budování a optimalizace dopravního systému v Praze patří rozvoj sítě metra. Tomu odpovídá i skutečnost, že aktuálně jsou naplňovány rozvojové záměry, týkající se současně jeho tří tras.

Oddělení Strategie
obraz. dokumentace: Metrostav



↑ Stanice nádraží Krč.

V pokročilé fázi realizace, s předpokladem zprovoznění již v květnu 2008, se nachází provozní úsek metra IV.C2 Ládví – Letňany. Do stadia projednávání dokumentace pro územní řízení dospěl záměr na prodloužení trasy metra A za stanici Dejvická, u něhož je zahájení realizace směřováno na rok 2009. Třetí klíčovou záležitostí je příprava realizace úvodního úseku nové trasy metra D. Záměr na doplnění sítě pražského metra čtvrtou trasou je dlouhodobě včleněn do územně-plánovací dokumentace. Již téměř 20 let je však spojen s natolik různorodým názorovým vývojem a rozdílným hodnocením realizační náročnosti, že se pro trasu metra D nedařilo odpovídajícím způsobem dořešit záležitosti definitivního trasování, volby dopravního systému, realizační etapizace ani vlastního financování. Teprve skutečnost, že Rada hl. m. Prahy do svého programového prohlášení na volební

období 2006–2010 zahrnuje zahájení realizace trasy metra D v konkrétním časovém horizontu roku 2010, se stává určitým příslibem pro konečné uzavření problematiky. Vzhledem k daným okolnostem se jeví vhodné připomenout základní mezníky vývoje v řešení problematiky trasy metra D až po stávající aktuální rozhodnutí a postupy, které lze chápat jako možnou předzvěst zcela průlomových řešení. Diametrální trasa D je v současném územním plánu podchycena v rozsahu Písnice – Vysočanská. Původní realizační etapizace vychází z úseků I.D Náměstí Míru – Nové Dvory, II.D Nové Dvory (mimo) – Písnice, III.D Náměstí Míru (mimo) – Basilejské náměstí a IV.D Basilejské náměstí (mimo) – Vysočanská. Je ovšem skutečností, že severní část trasy metra D, prvořadě vedení přes Žižkov, Libeň a Vysočany, byla vždy předmětem značných diskuzí, zejména z hlediska dopravní

opodstatněnosti záměru. Nelze tak vyloučit, že v rámci prací na novém územním plánu, který má být schválen v roce 2010, dojde k zásadní korekci směrového vedení severní části trasy metra D. Rozhodující přínosy trasy metra D byly vždy spojovány s jejím úvodním provozním úsekem I.D. Jeho působnost vývojem postupně vzrostla, neboť od původního vymezení dospěl až k současnému maximalizovanému pojetí Hlavní nádraží – Písnice, což stavebně představuje délku cca 10,9 km s 10 stanicemi (Hlavní nádraží, Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Zálesí / Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice), samozřejmě s předpokladem etapové výstavby. Přínosy této základní části trasy metra D jsou velmi komplexní. Prvořadě bude znamenat významnou změnu v dopravní obsluze kapacitních sídlištních celků v západní části jižního sektoru Prahy (zejména Krč, Libuš, Lhotka), v současnosti odkázaných na nevyhovující autobusový návoz ke stanicím trasy metra C. Její dopravní působnost umožní odlehčení trasy metra C a současně bude vytvořena i velmi potřebná dopravní alternativa ke stávajícímu vedení metra přes Nuselský most. Svými stanicemi prováže všechny stávající trasy metra, vytvoří další vazby na železnici

Teprve skutečnost, že Rada hl. m. Prahy do svého programového prohlášení na volební období 2006–2010 zahrnuje zahájení realizace trasy metra D v konkrétním časovém horizontu roku 2010, se stává určitým příslibem pro konečné uzavření problematiky.

a zabezpečí podchycení části autobusové a individuální automobilové dopravy v okrajové části města. Výše naznačené vedení základní části trasy metra D prošlo dlouhodobým vývojem. Vedle diskuze o vlastním směrovém vedení trasy zde od počátku sehrávala roli klíčového faktoru i skutečnost, že nová trasa metra s vlastním depem může být budována jako zcela samostatný systém, což postupně vyústilo do hledání alternativ vůči klasickému metru. Do přípravy trasy metra D tak byly v různých formách průběžně včleňovány a s klasickým metrem srovnávány různé subsystemy lehkého metra, včetně některých řešení nekonvenčního charakteru. Prvořadě vyšší podélný sklon trati, menší poloměry traťových oblouků, nižší nároky na profil tunelů zde umožnily určitou optimalizaci trasování, s přiblížením stanic k povrchu a souvisejícím snížením investičních a provozních nákladů.

Dvory a v dané podobě (7 stanic, délka cca 7,7 km, přestup na trasu metra C ve stanici Pankrác) byl v roce 1999 potvrzen v územním plánu. V mezidobí do této kodifikace dané trasy metra však byly zpracovány studie, které se předmětný dopravní vztah snažily řešit i odlišnými způsoby. Jednou ze zásadních alternativ bylo křížení s trasou metra C ve stanici Kačerov. V tomto koridoru byla konkrétně vedena srovnávací varianta základního úseku I.D, rozpracovaná v roce 1992 firmou ABP, a. s. S částečným využitím koridoru železniční trati se zde z celkové délky cca 8,8 km podařilo dosáhnout zhruba 37% podílu povrchových a estakádových úseků, na nichž však bylo navrženo zakrytí trasy vzhledem k využití klasického metra. V roce 1993 byl provozní úsek I.D, tentokrát v rozsahu Nové Dvory – Hlavní nádraží, prověřen Metroprojektem Praha, a. s. ve variantách, využívajících lehké dopravní systémy,

metra B. Stavební délka jednotlivých variant se pohybovala mezi 8,9–9,6 km, v koridoru „K“ činil podíl povrchového vedení trasy cca 50%. Alternativní koridor trasy metra D, křížící trasu metra C ve stanici Kačerov, obecně přinášel některé dílčí výhody, ale po všestranném posouzení problematiky bylo potvrzeno řešení s přestupní stanicí Pankrác, z něhož vychází územní plán i všechny další přípravné práce. Na počátku devadesátých let minulého století byly zpracovány rámcové studie provozních úseků metra III.D Náměstí Míru (mimo) – Basilejské náměstí a II.D Nové Dvory (mimo) – Písnice, včetně depa Písnice. Po roce 1993 však příprava trasy metra D stagnovala, neboť pozornost byla soustředěna prvořadě na problematiku preferovaného severního prodloužení trasy metra C. Oživení zde přinesl až rok 2001, kdy prvořadě z důvodu potřeby podkladů k vyhlášení nařízení hlavního města Prahy o stavební uzávěře pro trasy městské kolejové dopravy došlo k podrobnému prověření provozního úseku I.D Nové Dvory – Náměstí Míru ve variantě klasického metra, rámcově bylo aktualizováno i řešení provozních úseků II.D a III.D. Poprvé zde byla variantně rozpracována i modifikace, spočívající v náhradě stanice Zálesí stanicí Nemocnice Krč, se souvisejícím prodloužením trasy o necelých 0,2 km. Tento záměr se již dlouhodobě setkává s všeobecnou podporou, ale aktivovat kroky k jeho zohlednění v územním plánu se podařilo až v současném období. V roce 2004 se pozornost opětovně zaměřila na alternativu lehkého metra. Metroprojektem Praha, a. s., a Studiem designu a architektury byla zpracována koncepční studie, která již pro rozšířený cílový rozsah provozního úseku I.D Písnice – Hlavní nádraží vůči základní variantě klasického metra vyspecifikovala 2 subvarianty lehkého metra (sklon 60 ‰) – tzv. „povrchovou“ a „podzemní“. Subvarianta „povrchová“, s nárůstem provozní délky na cca 11,3 km, byla založena na kombinaci tunelového a estakádového vedení trasy. Estakádou zde byl konkrétně řešen přechod Krčského údolí, jakož i celé další pokračování jižním směrem do Písnice (s výjimkou krátkého tunelového úseku mezi stanicemi Nádraží Krč a Zálesí). Druhá subvarianta lehkého metra v podstatě směrově vycházela ze stabilizovaného

trasování, do kterého však promítla přednosti lehkého metra, vyústující především do přiblížení stanic k povrchu. Výsledky této koncepční studie se zabývala Rada hl. m. Prahy, která konstatovala potřebu dalšího prohloubení multikriteriálního porovnání základních variant do úvahy přicházející dopravní technologie. V roce 2006 proto následovalo zpracování nezávislé srovnávací studie, svěřené Inženýrské akademii ČR, společnosti GRE – Gauff Rail Engineering GmbH & Company KG a společnosti CWE, a. s. V zásadě bylo provedeno porovnání klasického metra a podzemního lehkého metra (se standardní délkou vlaků, resp. nástupišť) s optimalizovanými variantami řešení, představovaných klasickým metrem (třívozové soupravy, délka nástupišť 65 m) a lehkým metrem na pneumatikách (maximální sklon 70 ‰, nástupiště délky 65 m). Jako nejvýhodnější byla vyhodnocena varianta lehkého automatického metra na pneumatikách. Výsledek však byl negativně ovlivněn skutečností, že za určující vstup prací zpracovatel pojal předpoklad nižších zátěží na trase D, takže podrobně porovnával pouze optimalizované varianty (s nepochybným problémem daných kapacitních limitů) a charakteristiky základních řešení přiřazoval jen rámcově. Možnost využití kolejového systému se zvýšenými podélnými sklony, tak zde byla jednoznačně významově podhodnocena. Danou studií bylo završeno přímé porovnávání klasického metra s různými subsystemy lehkého metra, přičemž vyčíslené úspory investičních nákladů při využití alternativních dopravních systémů se pohybovaly v rozmezí 3,7–13,3%. Rada hl. m. Prahy ve svém programovém prohlášení na stávající volební období rámcově determinovala další vývoj ustanovením, že pro trasu metra D mají být preferovány parametry lehkého metra.

Následně, s vědomím skutečnosti, že náklady na novou trasu metra s vlastním depem se budou pohybovat kolem 40 mld. Kč, se pozornost obrátila na problematiku financování daného záměru. Prezentované představy o v podstatě souběžném budování nových úseků dvou tras metra značně kolidují s nepříznivou situací ve výhledových investičních zdrojích. Tyto skutečnosti vedly představitele města k hledání nových možností financování a vyústily do návrhu prověřit možnost zajištění finančních zdrojů na výstavbu trasy metra D vstupem soukromého kapitálu, s preferencí formy PPP (Public Private Partnership – Partnerství veřejného a soukromého sektoru). V dané souvislosti je uvažováno realizaci daného úseku metra formou „stavby na klíč“ vítězem výběrového řízení, který zajistí vlastní financování výstavby a následně bude dlouhodobě zajišťovat i správu, opravy a údržbu trasy a patrně i vozidel. Dopravním podnikem hl. m. Prahy, a. s., by byl zajišťován jen vlastní provoz na trase včetně dispečerského řízení. Související úhrady nákladů danému subjektu by byly aktuální až v období provozu na nových úsecích metra. Pro potvrzení vhodnosti uvažovaného způsobu financování trasy metra D bylo organizací PRO – SERV, s. r. o., zadáno zpracování „Studie možností financování projektu trasy D pražského metra“ (dále finanční studie). Tato dokumentace, dokončená v závěru listopadu 2007, specifikuje strategické cíle záměru a možnosti jeho financování, podrobně analyzuje využití projektu PPP i naznačuje zásady pro jeho implementaci. V současné době jsou výstupy finanční studie ve stadiu projednávání. Vzhledem k extrémní závažnosti a složitosti dané problematiky je tento proces spojen s potřebou řady prezentací a dalších zpřesnění ze strany zpracovatele. Ucelené přiblížení výstupů studie bude proto možné až v některém z dalších čísel tohoto periodika.

Úvodní úsek trasy metra D, jehož výstavba by měla být zahájena v roce 2010, má být členěn do tří realizačních etap:

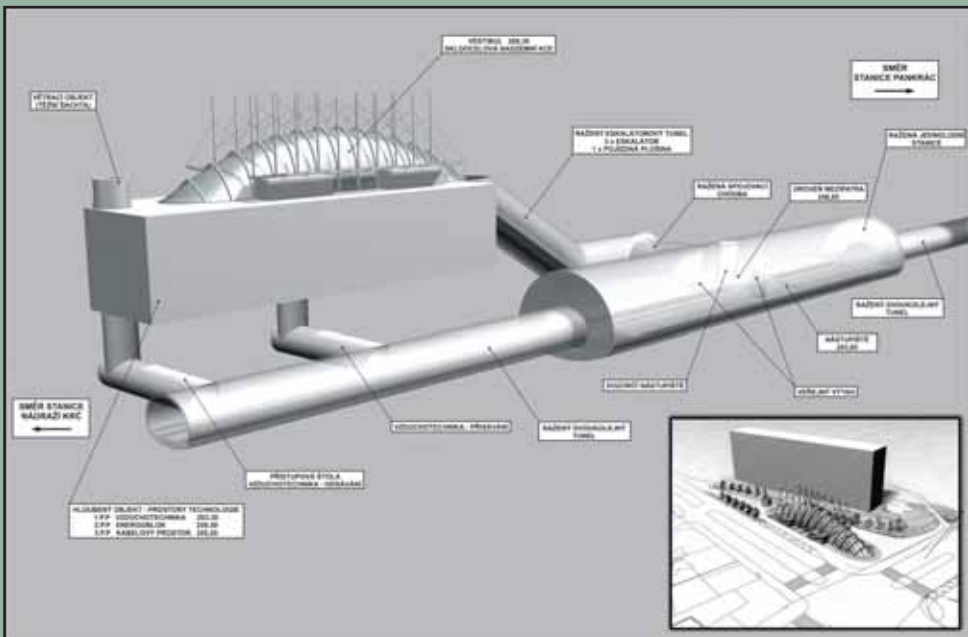
- I.D 1 Pankrác – Nové Dvory, 5 stanic, délka cca 4,9 km, zprovoznění v roce 2014
- I.D 2 Nové Dvory (mimo) – Písnice (včetně depa), 2 stanice, délka cca 2,2 km zprovoznění v roce 2016
- I.D 3 Pankrác (mimo) – Hlavní nádraží, 3 stanice, délka cca 3,8 km, zprovoznění v roce 2018

Tyto realizační termíny, potvrzené na jednání Rady hl. m. Prahy dne 28. 8. 2007 vycházely z optimálních předpokladů průběhu přípravy a realizace jednotlivých etap. Aktuální poznatky, vyplývající prvořadě z finanční studie, však již nasvědčují tomu, že lze očekávat určité termínové posuny.

Klíčovou záležitostí se jeví výsledný dopravní systém pro trasu D, který bude prvořadě záviset na zadávacích podmínkách souvisejícího výběrového řízení. Dle výsledků dosavadních jednání a výstupů finanční studie lze rámcově předpokládat, kam patrně bude konkrétní technologické vyznění dopravního systému pro trasu D směřováno. Mělo by se jednat o kolejový systém, s podélnými sklony až 60 ‰, možností provozu v podzemních i povrchových úsecích, s kombinovaným napájením a plně automatickým provozem (včetně možnosti přechodu na manuální ovládání). Termín „klasické metro nové generace“, který je v daných souvislostech používán zpracovateli finanční studie, svědčí o tom, že je dosud hledán optimální kompromis. Další zásadní rozhodnutí lze očekávat až po projednání výstupů finanční studie na úrovni nejvyšších orgánů města. Rozhodnutí, zda bude nadále sledována možnost využití soukromého kapitálu, nebo od tohoto záměru bude upuštěno, nelze předjímat.

Na závěr dvě připomínky – s vědomím určité terminologické nepřesnosti je v článku užíván termín „trasa metra“ místo „linka metra“, neboť je zařazen a v dokumentaci výše popisovaných dopravních staveb je běžně používaným pojmem. Současně sdělujeme, že vzhledem k redakčnímu zásahu je publikována podstatně zkrácená verze původního článku.

Olbrachtova – perspektiva.



V zásadních výchozích dopravních studiích komplexního charakteru, zpracovávaných v letech 1988–1990 byla trasa metra D zvažována samozřejmě ve variantě klasického metra. Již v roce 1991 bylo Metroprojektem Praha zpracováno podrobné zadání stavby I.D pro rozsah Zálesí – Náměstí Míru. V zájmu zvýšení dopravní účinnosti byl tento úsek následně rozšířen o stanici Nové

konkrétně automatické metro na pneumatikách (VAL) a rychlodrážní tramvaj. Aplikovány zde byly obě možnosti vedení trasy, tedy koridor „P“ (křížení s trasou metra C ve stanici Pankrác, depo v Krči) i koridor „K“ (křížení s trasou metra C ve stanici Kačerov, depo na Kačerově). Rámcově byla naznačena i možnost ukončení úseku ve stanici Náměstí Republiky, s přestupem na trasu

Další zásadní rozhodnutí lze očekávat až po projednání výstupů finanční studie na úrovni nejvyšších orgánů města. Rozhodnutí, zda bude nadále sledována možnost využití soukromého kapitálu, nebo od tohoto záměru bude upuštěno, nelze předjímat.



Napojování nového úseku trati IV.C2 z hlediska JPM

Termín zprovoznění dalšího úseku trati C se nezadržitelně blíží. Pro zdárný průběh všech prací i jejich úspěšné dokončení se museli s velkým předstihem kromě projektantů, stavbařů nebo technologů nutně zapojit i pracovníci z jednotky Provoz Metro.

Zdeněk Rampa
foto: JPM, Metrostav



Spolupráce JPM byla nutná od samého prvopočátku. Po stanovení základních parametrů dalšího úseku „céčka“ došlo na dílčí řešení jednotlivých detailů. Na výrobních výborech u Metroprojektu tak postupně získávaly přesnější obrysy jak samotná stavba, tak hlavně technologické vybavení, se kterým se provozní pracovníci budou dennodenně setkávat. Ať už se jedná o vybavení všech provozních stanišť, o zásady řešení zabezpečovacího zařízení, nebo prvků napájecí soustavy přírodní kolejnice (PK). U všech těchto okruhů bylo nutno zajistit, aby instalovaná zařízení v maximálně možné míře, a to i při respektování pokroku, který je dán technickým vývojem v jednotlivých odbornostech

- byla pokud možno kompatibilní se stávající technikou;
- nebyla v rozporu se stávající provozně-předpisovou soustavou;
- uspokojila veškeré požadavky na bezbariérovost všech stanic;
- pokryla zvyšující se nároky na kritéria bezpečnosti provozu metra i cestujících samotných.

Dá se oprávněně tvrdit, že úloha technických pracovníků JPM coby zástupců koncového uživatele byla v této fázi především koordinační. Znamenalo to, že podle jejich námětů i připomínek (díky získaným dlouholetým zkušenostem z provozu metra) docházelo k upřesňování projektů zabezpečovacího i sdělovacího zařízení – namátkou lze jmenovat provozní soubory elektronického stavědla, vlakového zabezpečovače PA-135, průmyslové televize, staničního rozhlasu, rádiového spojení VKV, veškerých telefonních okruhů, prvků odbavovacího a informačního systému; podobně se korigovaly projekty dopravních zařízení (výtahy, eskalátory) nebo třeba umístění zkratovačů či signalizace napájení PK.

Podobně vystupovali odborníci JPM při kontrole realizace uvedených prvků přímo na stavbě. Poslední dva roky hrubé stavby bylo pod podrobným dohledem vedení provozu „Trati

C a DK“, které se stará o staniční personál a jeho zázemí. Na kontrolách postupů výstavby se podíleli i zaměstnanci provozu „Obsluha vozidel C“, kteří připravovali podmínky pro jízdní personál. Největší záběr odborných okruhů však museli obsáhnout pracovníci odboru „Technologie provozu“. V průběhu celého roku 2007

- se podíleli na jednáních, přípravě a doladování harmonogramů dokončovacích prací i zkoušek jednotlivých zařízení;
- podle získaných poznatků průběžně sestavovali (a v prosinci 2007 vydali) sérii provozních dokumentů – Rozkazů o výluce – pro průběh napojování staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Ládví, které proběhne formou dvou úplných víkendových výluk na začátku února 2008 a pak v jeho závěru;
- operativním vydáváním Fonogramů zajišťovali legislativní podporu jednotlivým krokům při postupném ožívání provozních celků – pracovníkům provozu se tak musel zprostředkovat sled změn v napájení PK v oblasti stanice Ládví, které byly podmínkou pro následné zkoušky napájecí soustavy i zkratové zkoušky PK;
- jako členové komise pro konečné umístění světelných návěstidel museli především přihlížet k realitě původně vznesených požadavků, přitom
 - opakovaně posuzovali situování světelných návěstidel v tunelech i ve stanicích, a to především z hlediska jejich požadované viditelnosti;
 - v budované stanici Střížkov po zjištění kolize nevhodné umístěného pásu adaptačního osvětlení se záběrovým úhlem zpětných zrcátek souprav nově navrhovali lepší situování osvětlovacích těles tak, aby budoucí výhled strojvedoucího nebyl nijak omezen;
 - upřesňovali i jiné provozní detaily, které s návěstní soustavou přímo nesouvisely.

Poslední fází zkoušek nové části trati před jejím uvedením do provozu s cestujícími bude zkušební provoz podle nových grafikonů vlakové dopravy, ovšem bez cestujících. Při něm se postupně bude ověřovat spolupráce i kompatibilita všech instalovaných technologií a účinnost i spolehlivost stanovených technologických postupů.

Hned po Novém roce začaly na trati IV.C2 jízdní zkoušky vlakového zabezpečovače PA-135, proto se první strojvedoucí museli s předstihem seznámit s celou tratí – a to pěší pochůzkou, aby poznali pokud možno všechny detaily tunelů mezi Ládvím a Letňany. Rovněž SPT (samostatní provozní technici) se s předstihem seznamují s budoucími funkcemi i ovládním staničního elektronického zabezpečovacího zařízení, a to prostřednictvím simulátoru, situovaného v počítačové učebně JPM. Budou muset umět zvládnout stavění jízdních cest při vlastních zkouškách zabezpečovacího zařízení i zajistit jízdy zkušebních vlaků z provozované trati na nový úsek ještě v době, kdy ve stanici Ládví nebude plně dokončena nová část zabezpečovacího zařízení. Kromě obsluhy za normálního provozního stavu se proto školí v ovládním zařízení i při mimořádných událostech různých typů.

V únoru budou schopnosti staničního i jízdního personálu prověřeny naplno – při vlastním zprovoznění zabezpečovacího zařízení i při jeho zkouškách. Při první mimořádné výluce provozu (od večera pátku 1. února až po ukončení nedělního provozu 3. února) budou vlaky metra končit ve stanici Nádraží Holešovice; po jedné koleji ale odtud do stanice Kobylisy bude zaveden tzv. „pendl“ – tedy jednokolejný provoz, zajišťovaný jedinou vlakovou soupravou. Do stanice Ládví se pak klienti dostanou po přestoupení na pravidelné tramvajové či autobusové linky, přičemž autobusové linky 103 a 187 budou od stanice Ládví prodlouženy až ke stanici metra Kobylisy. Je jasné, že ve stanici Nádraží Holešovice bude třeba zajistit pro cestující perfektní informační servis, a to i cizojazyčný! Tento zkušební cyklus bude završen o víkendu od pátku 22. února. Od večera až do ukončení provozu v neděli dne 24. února budou vlaky metra rovněž končit ve stanici Nádraží Holešovice, ale tentokrát všechny. Pro umožnění náročných závěrečných zkoušek bude další provoz do stanice Kobylisy i Ládví tentokrát zajištěn výhradně náhradní autobusovou dopravou, linkou X-C. Novou trať bude nutno osadit kromě světelných návěstidel i návěstidly ostatními – tedy těmi, které upravují

technologii jízdy strojvedoucímu, pokud nepoužívá automatické vedení vlaku, i ty, které stanovují způsob zastavování ve stanicích při ručním řízení. Je zapotřebí přesně nastavit všechny kamery průmyslové televize i jejich monitoru na nástupištích, určené strojvedoucími jednočlenně řízených vlaků. Budou se definitivně umisťovat hodiny i směrovat tak, aby na ně strojvedoucí z místa z řídicí

kabiny v místě zastavení měl nerušený výhled. Odladování proběhne i úplná novinka na trati IV.C2, tzv. SIL: v metru bude mít toto zařízení svou premiéru, ale cestující znají tramvajové trati na Barrandov již možná tuší... Světelná Informační Linie, zabudovaná před bezpečnostním pásem poblíž hrany nástupiště a typem svícení modrého světla signalizující, zda vlak je na trati (stále klidné světlo), nebo se bezprostředně blíží ke vjezdové hraně nástupiště (přerušované světlo). Po vjezdu vlaku do stanice SIL zhasne, ale při jeho rozjezdu bude opět varovat přerušovaným světlem. I k těmto činnostem bude nezbytná přítomnost vlakové soupravy včetně pracovníků JPM. Dále se musí osadit veškeré traťové značky, aby orientace strojvedoucího byla dokonalá. Bude nutno přezkoušet veškeré informační systémy, telefonní spoje ve stanicích i v tunelech: tam jsou zřízeny hlásky nouzového telefonu pro případ nemožné komunikace radiospojením VKV. Výčet všech technických zařízení na nové trati, která musí bezchybně fungovat, by byl dlouhý – předlouhý! V následujících měsících bude na programu kromě dokončovacích prací všech odborností i postupného úklidu všech prostor zejména prověření propustné výkonnosti nového úseku trati, a to tzv. „bílymi jízdami“. V noční přepravní výluce bude dodavatel ve spolupráci s provozovatelem, tedy zaměstnanci DP, jízdami čtyř vlakových souprav v co nejkratším možném následném intervalu dokazovat, zda skutečně bylo dosaženo projektovaných parametrů trati. Tato akce společně s technickou bezpečnostní zkouškou trati jsou základními postupy, jejichž naplněním začíná proces nadřazených orgánů z Magistrátu ke schválení nové trati do provozu.



Pohyblivé schody neboli eskalátory

Eskalátorů si mnozí všimnou teprve, když nejede. V pražském metru je eskalátor (pohyblivé schody) důležitou součástí dopravní cesty. Z tohoto hlediska je na pomyslném druhém stupni důležitosti. Nemá vliv na provoz celé linky metra, ale má lokální význam na stanici a její přilehlou oblast. U hluboko uložených, jedno vestibulových stanicích, je to jediná velkokapacitní cesta na povrch.

Ing. Viktor Baier
foto: Viktor Baier



↑ První pohyblivý chodník – eskalátor v Československu nebyl v provozu ani deseti let. Pro technické a ekonomické potíže byl provoz v roce 1935 zastaven.

Historie sto deseti let

První eskalátor byl vlastně pouťovou atrakcí. Komerční eskalátor byl vyroben o dva roky později roku 1899. Název vznikl jako obchodní značka výrobku firmy Otis Elevator Company umělým prolutím anglického výrazu elevator (výťah) latinským slovem scalae (schodiště). Roku 1900 pak byl výraz zapsán jako značka výrobku, ale patentový úřad odmítl toto jako označení produktu. Teprve o 50 let později změnil své rozhodnutí a stanovil, že může být součástí běžného obecného jazyka, protože výraz „escalator“ se mezitím vžil jako všeobecné označení pojízdných schodů. V Československu jsme si museli počkat do roku 1926 kdy byl na Letné zprovozněn pohyblivý chodník, ale v podstatě to byl eskalátor. V roce 1939 v obchodním domě Bílá Labuť se první nakupující mohli svest eskalátorem, který spojoval přízemí s prvním patrem. Do podvědomí široké veřejnosti se eskalátor zapsal až s otevřením podchodu na Václavském náměstí v roce 1968.

Princip funkce je stejný

Eskalátor je jednoduché strojní zařízení. Funkce eskalátoru je od začátku stejná, elektromotor přes převody pohání nekonečný řetězový

převodník se stupni – schody na kterých stojí cestující a přidržují se souběžně pohyblivého gumového madla. Dřevěné materiály nahradily různé druhy materiálů podle toho, na co a do jakého prostředí je zařízení určeno. V klimatizovaných interiérech jsou v poslední době eskalátory často nastrojeny do skleněných balustrád. Každý se tak může podívat, jak zařízení funguje. Rozhodující je hlavně kvalita nejvíce namáhaných dílů na které působí tažné, tlakové a třecí síly. Dnešní době odpovídá použitá moderní elektro výzbroj pohonu a zabezpečení. Kromě kvalitnějších materiálů se používají i kvalitnější maziva a ložiska. Jak přibývá veřejných budov, roste počet instalovaných eskalátorů. Tam, kde je velký pohyb zákazníků, z kapacitních důvodů jen výťahy nestačí. Eskalátory jsou většinou provozovány v interiérech klimatizovaných budov s přepravní výškou do 7 metrů ve výjimečných případech při propojení přes patra do 14 metrů přepravní výšky. Z tohoto pohledu jsou podmínky v metru značně odlišné. Eskalátory ve stanici Náměstí Míru s 43 metry přepravní výšky jsou toho extrémním příkladem, ale je to i množstvím přepravených osob a klimatickými podmínkami (průvan, prach, kolísání teplot).

Cestující potřebují lepší osvětlení

Z pohledu cestujících je eskalátor v metru bezproblémové zařízení. Počet připomínek a stížností vzhledem k množství přepravených cestujících je malý. Většinou připomínek bychom mohli předejít, kdyby cestující byli lépe informováni a některé věci jsme opakovaně vysvětlili. Obecně platí, že eskalátor pro jízdu nahoru je instalován tam kde, je nad 5 metrů provozní výšky a pro jízdu dolů nad 7 metrů. Pod tyto hodnoty je projektováno jen pevné schodiště. Často opakované dotazy směřují k chůzi na eskalátorech. Mnozí mají v paměti, jak jsme před několika lety propagovali stání vpravo a umožnění chůze vlevo. Tato kampaň byla velice úspěšná a cestující se ji drží dodnes. Bohužel musíme konstatovat, že to byl omyl, ale již jsme nenašli sílu a odvahu to uvést na pravou míru. Jenom v tichosti zmizely piktogramy a nálepky na eskalátorech. Stání vpravo v celé délce, zejména na dlouhých eskalátorech, jednostranně eskalátor zatěžuje a má nepříznivý vliv na opotřebení a provozní vůle zařízení. Při potřebě rychlého odbavení většího počtu cestujících je naopak lepší využít celou šířku eskalátoru. Postižení, hendikepovaní a staří lidé, pro které je výhodnější nebo nutné držet se levou

rukou, jsou tak často terčem připomínek a někdy i útoků ze strany pospíchajících cestujících a jsou zbytečně vystavováni stresujícími situacemi. Pokud jedni stojí a druzí jdou po pohyblivých se schodech, je pravděpodobnost úrazů a konfliktů větší. Je vhodné také vysvětlit, že není samoučelný provozní režim eskalátorů ve stanicích, a to zejména vzhledem k přepravním proudům. Za připomenutí stojí i vysvětlení, že pokud eskalátor je v dlouhodobém režimu provozu jedním směrem, je reversace chodu nutná pod dohledem mechanika, protože je vyšší pravděpodobnost poruchy a následného poškození eskalátoru. Samozřejmě to neplatí při mimořádných situacích, jako je evakuace apod., kdy riziko zprohnutí může způsobit daleko větší škodu než případné poškození zařízení. Nejčastější jsou připomínky na dobu odstavení eskalátoru, proč se na eskalátorech nepracuje, nebo opačně, proč se na nich pracuje za provozu. Při plánovaných opravách vyššího stupně včetně generálních oprav je z eskalátoru vymontováno několik tun zařízení, které se odváží mimo stanici a následně se opravuje v depu nebo u dodavatelů. Některé zařízení ale nelze vymontovat a musí se opravit a upravit na místě. Pokud je to možné, brousicí a svařečské práce probíhají za provozu v co nejmenší míře.

Očekávání byla větší než skutečnost

V posledních letech se postupně mění přístup k údržbě a k opravám eskalátorů. Se zahájením provozu metra byly postupně osazovány zařízení pouze dvou výrobců, jednoho domácího u kratších schodů a u delších schodů to byl výrobce z bývalého Sovětského svazu. Provoz a údržba zařízení během let přinesla řadu provozních zkušeností a to umožnilo zavádět řadu opatření na zlepšení efektivity. Důvodem zřeknutí se zahraničních dodavatelů se u exponovaných eskalátorů ukázalo, že s nimi nemají potřebné zkušenosti a teprve s postupem doby je získávají.



Z pohledu provozovatele, je eskalátor důležité zařízení, které je náročné na provoz. Provoz, údržba a obnova stávajících 233 ramen eskalátorů stojí vysoké roční náklady, přesahující o dost sto milionů korun ročně. Opravy a výměny eskalátorů vyžadují dlouhodobou přípravu a precizní realizaci.

za několik milionů korun. Některé důležité náhradní díly byly přímo na stanicích, aby byly připraveny v případě potřeby. Provozně to umožňovalo rychle zareagovat, ale ekonomicky to bylo problematické. Proto s novou dobou přišlo i velké očekávání v západní technologii při obnově dosluhujících eskalátorů. Vstup nadnárodních výrobců eskalátorů vzbuzoval naději v daleko efektivnější provoz. Nové eskalátory jsou opravdu energeticky úspornější a splňují všechny požadavky na ekologický a bezpečný provoz. Po patnácti letech zkušeností můžeme říci, že ostatní naše představy a představy výrobců se většinou nenaplnily. Stačí se podívat do dobových materiálů. Životnost zařízení se předpokládala 40 let při takřka nulové údržbě bez jakéhokoli stupně vyšších či generálních oprav. Skutečnost je odlišná. Výrobci podcenili podmínky provozu v pražském metru, zejména absenci zkušeností s eskalátory s velkou dopravní výškou a s provozním zatížením v některých stanicích. Ruským výrobkům se často oprávněně vytýkalo, že jsou vyráběny, jako by byly vydlabány z ingotu. Jako příklad si mnozí určitě vzpomenou na motor z auta Moskviče. Eskalátory jsou robustní konstrukce, energeticky velmi náročné, ale robustnost a odolnost u schodů provozovaných v pražském metru vzhledem na namáhání, kmitání a kroucení konstrukce a dílů je v tomto případě výhodou. Je zřejmé, že u nových zahraničních dodavatelů se u exponovaných eskalátorů ukázalo, že s nimi nemají potřebné zkušenosti a teprve s postupem doby je získávají.

Rychlost stojí velké peníze

Na rok 2008 je připraven každoroční plán oprav a výměn eskalátorů. Rok 2008 ale také bude rokem hledáním nových možností, jak zefektivnit tuto oblast. V podniku se taková cesta hledá pomocí outsourcingu (převedení vedlejší činnosti na vnější subjekt). Eskalátor a oblast činností kolem něho je vhodná pro provozně-ekonomickou analýzu, která by měla být podkladem ke konečnému rozhodnutí.

Je nutné zdůraznit nejen ekonomickou, ale i provozní. Je věcí detailních rozborů, aby byla vypracována pokud možná objektivní rozvaha, kde se zaměřit na outsourcing, nebo pokud to jde, na zefektivnění námi prováděných stávajících činností. Dost dílčích činností zajišťujeme již nyní dodavatelem, což není přesně to samé co outsourcing. Pro objektivní posouzení by bylo dobré předem nadefinovat určité standardy přijatelnosti provozu eskalátorů.

Metro se musí řídit ve smyslu zákona o drahách. Eskalátor je určené technické zařízení (UTZ) a použití neoriginálních dílů související z bezpečností lze pouze se souhlasem výrobce. Je snaha výrobců vyměňovat celé funkční celky a tomu je přizpůsobena i jejich konstrukce. Ceny náhradních dílů jsou vysoké, včetně drahé servisní práce. Trend a zájem výrobce je častěji měnit celé zařízení než ho dlouhodobě opravovat. Toto se jeví jako rozhodující pro stanovení budoucích nákladů na údržbu a provoz eskalátorů. V metru jsou schody od několika výrobců. V rámci jednoho výrobce je použito několik typů, kdy většina dílů není unifikována. Samozřejmě i výrobci se snaží svoje náklady stlačit na minimum. Výrobu dílů si zadávají u dalších dodavatelů a běžně nemají všechny náhradní díly na skladě. Zadávají je do výroby teprve v době potřeby. Pokud, ale výrobci čím dále více přesouvají výrobu na Dálný východ není logistika v této oblasti jednoduchá. Konkurenční prostředí v oblasti atypických eskalátorů a eskalátorů pro velké zatížení narozdíl od výťahů je relativně malé a vytváří závislost na zvoleném výrobcu. To je jen několik aspektů, které je nutné zvážit, než padne konečné a asi do budoucna nezvratné rozhodnutí. Včetně rozhodnutí o dalším využití nebo předání montážních a údržbových hal včetně zařízení a předání kvalifikované pracovní síly. Náš případný budoucí partner (outsourcer) bude muset být velice silný a sebevědomý, aby byl schopen dostat našim požadavkům při rozumné cenové politice. To samé platí i z naší strany, kdy budeme muset být hlavně nekompromisní ve smluvně – obchodní oblasti, abychom možná rizika omezili na co nejmenší míru, a tím ke spokojenosti našeho zákazníka. Jakékoli selhání outsourcingera bude i selháním naším a poneseme za něj zodpovědnost i přes to, že případné nedodržení smluvních podmínek nebude na naší straně.

Vrátí se turnikety do metra?

Na tuto otázku hledá odpověď poradenská firma a projektový tým. Odpověď a odborné stanovisko budeme znát za několik týdnů. Je překvapivé, kolik se hned objevilo zarytých stoupenců a odpůrců této myšlenky, včetně dosti protichůdných názorů. Tato myšlenka má, ale svoje opodstatnění a rozhodně se neobjevila náhodou.

Ing. Viktor Baier
foto: Archiv



↑ To že v pražském metru turnikety již byly, si můžeme připomenout fotografií ze stanice Kačerov.

Turnikety byly v metru od zahájení provozu

Uzavřený odbavovací systém byl zaveden s otevřením metra v roce 1974. Dnešní mladá generace ani neví, že turnikety v metru byly. Znájí je spíše v podobě, jaký můžou vidět u vleků a lanovek v horských střediscích. Nejlepší představu tak mají paradoxně ti nejmenší z kresleného seriálu „Jen počkej zajíci“, kdy turniket stejného typu, tak jak je známe z pražského metra, si zahrál v jednom dílu kladnou roli. Pravdivé bylo i výchovné poučení, které platilo i ve skutečnosti, nebylo



↑ Turnikety v Lyonu. Ukázka možného provedení turniketů, které by mohly být použity i v podzemí. Zádržný systém je vysoký a průhledný. Hůře se překonává a nevytváří pocit stísněnosti z uzavřeného prostoru.

snadné turniketem prosmýknout se bez zaplacení aniž jste byl systémem zachycen. Past nesklapla, pokud cestující vhodil jednu korunu československou. Cestující, kteří měli předplatný kupon procházeli volným průchodem těsně okolo stanoviště „dozorčího turniketu“ a měli za povinnost ukázat průkazku. Uzavřený odbavovací systém byl v pražském metru zrušen v září 1985.

Uzavřený systém má své výhody

Mnoho lidí napadne otázka, proč se vracet k něčemu, co tady již jednou bylo. Pokud bychom chtěli rychle odpovědět, stačí konstatovat, že je to zkušenost od ostatních významných provozovatelů metra, kteří dříve uzavřený odbavovací systém také zrušili a přešli na otevřený systém a nyní již provozují nebo budují systém uzavřený. Rušení turniketů bylo ve jménu víry ve svobodu člověka a v důvěru míry zodpovědnosti v každém z nás. Vývoj ve společnosti, zvýšená bezpečnostní rizika a technický pokrok v průběhu let přinutil provozovatele k přehodnocení svých názorů z otevřené sítě na uzavřený systém. Nejčastěji známý uváděný důvod je omezení počtu černých pasažérů – neplatičů. To není, ale důvod jediný. Zkušenosti ukazují, že odhady neplatičů u otevřených systémů metra bývají podhodnocené. Skutečnost může být až přes 20 % neplatičů. Může se zdát malicherné, ale cestující u uzavřeného systému kladně vnímá, že systém je spravedlivý. U některých cestujících

se stalo sportovní disciplínou utíkat před revizorem anebo platit pokuty, protože se to vyplatí a platícím cestujícím to vadí. Pokud by sociální vývoj pokračoval stejným způsobem, jako v posledních letech, kdy se degraduje vztah k věcem veřejným, a tím i k prostorům a prostředkům veřejné dopravy, je toto vnímáno jako pocit snížení bezpečnosti a uzavřený systém pocit bezpečnosti posiluje. Pociť snížené bezpečnosti může odrazovat od používání MHD. Technologický vývoj a pokrok je dnes na úplně jiné úrovni než před dvaceti a třiceti lety. Nová generace vybavení je mnohem výkonnější. Turnikety tak nejsou degradovány pouze na zádržný systém. Umožňují detailní a téměř sto procentní přehled o počtu cestujících a směru jejich cest. Lze pak přesně zpracovat zátěžové proudy v časovém snímku dne a přijímat relevantní opatření. Z pohledu provozovatele je velice významné, že může jednoznačně a nepochybně prokázat počty veškerých cestujících včetně počtů cestujících s volným vstupem nebo se slevou. Znalost toku cestujících, a tedy i příjmů představuje nezanedbatelný přínos pro provozovatele metra. Na základě podrobných znalostí je pak možno případně pružně a velice rychle podle různých parametrů měnit tarifní politiku třeba i rozdílně od povrchové dopravy.

Názory na turnikety jsou protichůdné

Pokud jsem se ptal na názor v jednotlivých dílčích profesích, a to nejen technických, ale i dopravních, převažoval

jednoznačný názor, že návrat turniketů je nemožný a skoro i nerealizovatelný. Dotazovaní bohužel neznali hlouběji problematiku a spíše viděli složitost realizace a provozu turniketů z pohledu své úzké specializace. Pokud jsem se ptal dopravních autorit, byl názor jednoznačný, že je škoda, že turnikety nebyly zavedeny již dříve. Poprvé se na metru začalo hovořit o turniketech v roce 1998 na základě informací ze zahraničí. Následně v roce 2000 Metroprojekt vypracoval technickou studii na usazení turniketů v metru. Ta prokázala, že je to technicky realizovatelné. S otevřením IV.C2 by to tak znamenalo osadit okolo 800 turniketů. Součástí studie byly i výpočty propustnosti systému. Z nich je zřejmé, že stavební úpravy by byly nevyhnutelné ve stanicích I. P. Pavlova, ale obecně, dispozice stanic není nepřekonatelnou překážkou. Tím by odpadla nutnost velké přestavby a rekonstrukce stanic. Zavedení turniketů by musela předcházet vysvětlující kampaň, aby se cestující dokázali s novým prostředím sžít a pomohly získat důvěru v nový projekt. Vysvětlit, že přínosy pro cestující jsou větší než negativa. Speciálně se zaměřit na osoby hendikepované a postižené, vysvětlit, že nový systém nebude pro ně překážkou. Cestující by mohli negativně chápat to, že zavedení turniketů způsobí zdržení cestujících při odbavení, zejména ve směru výstupu. Ubezpečit, že moderní turnikety

umožňují bezpečný průchod v případě mimořádných situací, kdy je potřeba urychleně evakuovat stanici. Pro provozovatele by mohlo být překážkou, že instalace turniketů nepřináší snížení počtu zaměstnanců, naopak ve skutečnosti vedou ke zvýšení počtu zaměstnanců pro potřebu údržby zařízení a pro výpomoc cestujícím u turniketů apod. Při výpočtu návratnosti investice je nutné kromě přínosu získaných peněz vzhledem k poklesu počtu černých pasažérů započítat i přínosy z oblasti vandalizmu a bezpečnosti.

Vývoj technologií je na vzestupu

Samotné provedení turniketů je otázkou pečlivého výběru a rozhodnutí. Hlavní budou parametry propustnosti systému. Musíme počítat s pokusy s úmyslným poškozováním vstupních zařízení a pokusy o proražení a překonání vstupů. Zařízení musí být odolné a spolehlivé. Takového provedení, aby neumožňoval jeho snadné překonání. Na druhé straně systém by neměl vyvolávat pocit neprostupné a neprůhledné pevnosti, což u některých cestujících by mohlo vyvolávat pocit stísněnosti. Odbavovací jízdenkový systém má několik řešení, ale převažuje používání bezkontaktních karet. Propojení tohoto řešení s moderním systémem kontroly přístupu umožňuje větší plynulost průchodu. Konečné

rozhodnutí bude na základě odborného posouzení a finančních možností. Byla by velká škoda, pokud by převážily individuální zájmy, obavy ze složitosti realizace a krátkodobé finanční rozvahy. Zkušenosti od jiných provozovatelů jsou jednoznačné. Nikdo z nás si nepřeje, ale může se to stát, zhoršení bezpečnostní situace. Každý z nás jsme zastánci větší či menší kontroly, situace ve světě je jednoznačná, zpřísnit kontrolu veřejných prostor. Vědecký pokrok a zlevňování technologií tomu napomáhá. Kromě zpětných kontrol pomocí platebních karet, mobilních telefonů jsou vyvíjeny inteligentní kamerové systémy, které rozpoznají hledanou osobu, ale jsou schopné i vyhodnotit podezřelé chování osob. Do konce roku 2009 má být v rámci EU dořešena legislativa spojená s využitím biometrických údajů. Pak by byla možnost zabránit vstupu do systému nežádoucím osobám a v přesně definovaných případech poskytnout údaje o pohybu osob. Představa je to pro někoho nepřijatelná, ale výhledově uskutečnitelná. To jestli v dohledné době bude v metru uzavřený systém, významně napoví stanovisko poradenské firmy a projektového týmu. Je trochu škoda, že se v týmu nenašlo místo pro nikoho z jednotek metra. V konečném rozhodnutí, ale bude asi mít hlavní slovo náš zřizovatel.



Likvidace starých vozů metra

Na lince B dosluhují vozy typu 81-71. Dodávka vozů se uskutečnila v letech 1978 až 1990 a jejich počet přesáhl více jak pět set.

Ing. Viktor Baier

V průběhu skoro třiceti let bylo z důvodu poškození vyřazeno a následně sešrotováno šest vozů. Z tohoto pohledu první a poslední velká likvidace se uskutečnila na sklonku roku 2007. Bylo zlikvidováno a sešrotováno devět čelních a patnáct vložených vozů typu 81-71. Ostatní zbylé vozy budou postupně modernizovány nebo ponechány jako rezerva pro budoucí rozhodnutí o jejich případné další modernizaci nad již sjednaný rámec. Několik vozů je zapůjčených a počítáme také s rezervou na muzejní exponát.



Havárie trati v Nádražní ulici

Stav protioblouků u zastávky Smíchovské nádraží byl neuspokojivý již dlouho. Omezenou rychlost v daném místě můžeme nalézt již v oběžníku dopravního ředitele 283/06 z října 2006. Dílčími opakovanými opravami se podařilo udržet úsek sjízdný omezenou rychlostí a na druhou polovinu roku 2008 byla plánována oprava oblouků.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D. (JDCT), Jaroslav Stůj (JPT)
foto: JDCT, JPT



↑ Tramvaj linky 32 převzala ve smyčce Hlubočepy cestující z autobusu a vrací se na Barrandov.

Poté, co došlo 30. listopadu 2007 k vážnému lomu kolejnice, bylo zřejmé, že provoz lze udržet již jen velmi krátkou dobu, rozhodně však ne přes zimu. Dále už věci dostaly rychlý spád. Na poradě technického úseku v pondělí 3. prosince 2007 padlo rozhodnutí provést opravu do 14 dnů. V úterý 4. prosince 2007 zakázala technická kontrola jednotky Správa vozidel Tramvaje (JSVT) provoz vozů 14T v úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy, platný od ranního výjezdu ve středu 5. prosince 2007. Ostatní typy tramvají mohly jezdit v místě havárie pouze „pomalu“, tj. do 10 km/hod. Po oba tyto dny probíhala horečná jednání o materiálním zabezpečení samotné opravy, což se týkalo nutnosti ohýbání kolejnic, sestavení kladečského plánu dle sortimentu BKV panelů, který bylo možno takto rychle zajistit. Limitující byla hlavně činnost obaloven, které se již chystaly na zimní odstávku. Prvotní úvahy počítaly s opravou v délce jednoho týdne, na základě střednědobé předpovědi počasí

navrhla provozovna Vrchní stavba ve spolupráci s jednotkou Vnitropodniková doprava délku tramvajové výluky 4 dny od ranního výjezdu dne 13. prosince 2007. Osobní iniciativou pana Jiřího Slaby z oddělení Koordinace přípravy DCT došlo k dalšímu zkrácení výluky o čtvrté ranní špičku, aby byli naši klienti zatíženi co možná nejméně. Konec výluky byl naplánován na půlnoc z neděle 16. na pondělí 17. prosince 2007. Současně probíhala složitá jednání o dopravních dopadech akce. Staveniště totiž bylo přesně na vjezdu do jižního terminálu autobusů Smíchovského nádraží. Funkční řešení se podařilo nalézt, a to díky propojovací komunikaci mezi příjezdovou a odjezdovou halou vlakového nádraží a také díky „zadnímu“ vjezdu do terminálu. V opačném směru byl provoz autobusů v Nádražní ulici zachován. Dalším oříškem bylo zajištění obsluhy Barrandova. Prvotní idea vycházela od investora akce, kterým byla jednotka Dopravní cesta

↓ Havarované místo trati.



↓ Stejné místo po vyjmutí kolejnic.



Tramvaje (JDCT). Návrh zněl: náhradní autobusovou dopravu provozovat pouze v úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy a na Barrandov pokračovat tramvajemi. Důvody tohoto návrhu byly následující:

- na trati v úseku Hlubočepy – Barrandov se neprováděly žádné opravy. Pakliže by nešlo o havárii, tak by JDCT spojila opravu u Smíchovského nádraží s pravidelnou údržbou úseku Hlubočepy – Barrandov a náhradní autobus by projížděl celý úsek Smíchovské nádraží – Barrandov.
- kombinované uspořádání tramvaj – autobus nevyžaduje zábor parkovacích míst ve Werichově ulici na Barrandově – touto ulicí bývá veden autobus X12 a je třeba ji vyklidit od parkujících aut, což obvykle vyvolává negativní emoce.
- pro omezení dopadu na cestující v kritické době ranní špičky začala výluka ve čtvrtek až od 8:30 hod nikoliv od 4:00 hod, jak je obvyklé, z čehož plyne, že „postižena“ byla jen jediná, a to páteční ranní špička.
- pro zmírnění negativ plynoucích z přestupu v Hlubočepch byl předjednan s jednotkou Provoz Tramvaje (JPT) nepřetržitý dozor, aby byl zajištěn přímý přestup z tramvaje do autobusu a naopak. Délka pěší chůze byla do 40 metrů, protože tramvaje i autobus společně zastavovaly v obratišti Hlubočepy, a nikoliv v pravidelných zastávkách.
- jízda v tramvaji z Barrandova do Hlubočep po moderní trati je výrazně komfortnější, prokazatelně rychlejší a spolehlivější, nežli jízda autobusem serpentinami úzkými uličkami přes Staré Hlubočepy.
- cestující jezdící pouze po Barrandově, kterých není úplně málo, nebudou nijak dotčeni a především malé děti jezdící do škol by musely složitě vyhledávat zastávku náhradního autobusu, což zejména na Geologické a zastávce K Barrandovu je náročné.

Po řadě diskuzí tento model, ve finále podpořený všemi „tramvajovými“ jednotkami (JPT, JSVT a JDCT), odsouhlasil dopravní ředitel, který zároveň informoval o potřebě této mimořádné opravy DOP MHMP. Samotný stavební proces na místě byl standardní. Z havarované tratě (foto 1) byly nejprve vyjmuty kolejnice (foto 2)

↓ Opravená trať ve stadiu dokončovacích prací.



a poté sneseny panely, odfrézována narušená živice a poté byla zpětným postupem trať zase zřízena (foto 3). Celý úsek Smíchovské nádraží – Lihovar byl metodou BKV vybudován v roce 1985 v souvislosti se stavbou metra I.B. Některá místa byla již po devíti letech (1994) poměrně slabého provozu opravována. A právě tato místa byla paradoxně nejhorší a byla předmětem mimořádné opravy.

Podívejme se nyní na zajištění výluky z pohledu JPT, kde můžeme jednoznačně říci, že základem úspěchu bylo podávání informací. Zpracovány byly také:

- informace pro cestující do Zastávkového informačního systému, kterým jsou vybaveny všechny zastávky na Barrandově,
- podklady pro řidiče, zejména pak informace o speciálním hlášení, které probíhalo ve čtvrtek od ranního výjezdu do 8:30 hodin,
- speciální hlášení – nahrávka namluvená dispečerem a individuálně hlášená do všech spojů, které od ranního výjezdu do 8:30 hodin projely mezi zastávkami Geologická a Hlubočepy.

K samotnému „ostrovnímu“ provozu tramvajové linky číslo 32 a k přestupnímu bodu Hlubočepy jsme shromáždili tyto poznatky:

- provoz tramvají na trati Barrandov – Hlubočepy byl bez problémový a cestující vše brali s klidem, ve čtvrtek ráno jsme jeli 12x z Geologické do Hlubočep a při zprávě o výluce vysílané z dispečinku se cestující ujistili, co se od čtvrtka do neděle bude dít, někteří telefonovali a upozorňovali své známé a rodinné příslušníky. Na cestujících bylo vidět, že jsou o výluce informováni a nejsou zaskočení.
- na místě jsme se pohybovali také v pátek ráno a celou neděli. Bylo zjevné, že systém byl zcela funkční a cestující měli pro havarijný zásah pochopení.

Poslední složitá akce roku 2007 zdárně dopadla. Je dobře, že bylo dohodnuto, vzhledem k velmi složitým dopravním opatřením, že tato mimořádná oprava odstraní závadu trati komplexně tak, aby nebylo nutno do úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy vstupovat (nad rámec víkendové údržby) po dobu několika let. Znamená to tedy, že oprava

plánovaná na druhé pololetí roku 2008 se nebude muset konat. Úspěchu by nebylo možné dosáhnout bez spolupráce s řadou útvarů několika úseků. Velký díl nových postupů přinesla JPT, a proto poděkování patří zejména Jiřímu Sedláčkovi a jeho kolegům, kteří zajistili nahrávku a technologicky zprovoznili hlášení do salonu, Radku Holubíkovu a jeho kolegům za přípravu podkladů pro řidiče tramvají a dispečery, Luboši Vackovi a jeho týmu dispečerů za zajištění hlášení do všech spojů jedoucích z Barrandova do centra v den zahájení výluky a samozřejmě za zajištění chodu přestupního uzlu ve „zmrzlém“ obratišti Hlubočepy (foto 4 a 5). Zvláštní poděkování patří nejen řidičům a výpravčím pankrácké vozovny, ale i pracovníkům JSVT za velmi nestandardní službu.

Markýzy nočních tramvají

Dopravní podnik je u cestujících veřejnosti vnímán především prostřednictvím našich řidičů a řidiček. Někdy mají k jejich práci výhrady, jindy je chválí, ale ve smyslu se všichni stali součástí jejich každodenních cest do práce, z práce či za zábavou. Článek o nočních řidičkách se zaměřil na práci dvou dam, které si zvolily noční tramvaj za způsob své obživy. A tak cestující na nočních linkách mohou jen překvapeně zírat, jaké „kočky“ má Dopravní podnik ve svém týmu.

Daniela Kočí
foto: Daniela Kočí



↑ Angelika Červenková Marková (vlevo) a Larisa Rosínová Bukovská.

Když jezdím tramvají, často si všímám, kdo sedí za řídicím pultem. Je docela příjemné zjištění, že velice často jsou to ženy, a i vzhledem k narážkám mnoha mužů za volantem všech dopravních prostředků světa mohu prohlásit, že mám k ženám větší důvěru. Mám totiž dojem, že jsou více opatrné, i když druhá polovina lidstva stoprocentně namítne, že nemají takový odhad či cit pro řízení. Za všechny jsem si povídala se dvěma z nich, řidičkami tramvají z vokovické vozovny, Larisou Rosínovou Bukovskou a Angelikou Červenkovou Markovou. Angelika Červenková Marková splňuje název mého článku stoprocentně a příznám se, že když jsem hledala v seznamu řidiček, na první pohled mě její pohádkové křestní jméno zaujalo. Když pak přišla na sjednanou schůzku, měla jsem pocit, že tato křehká bytost nemůže dělat řidičku noční tramvaje bez osobního strážce. Ale Angelika si umí s dotěrnými muži poradit raz dva, i když se jí stalo, že jí už několik mužů žádalo přímo ve voze o spořádaný sňatek.

Ekonomka v nočním provozu

Angelika po maturitě hledala práci, a tak začala jako dispečerka v metru. Maminka, která v té době pracovala jako řidička tramvaje ji na tuto práci nasměrovala, a protože Angelika k smrti nesnáší týmovou práci a jako řidička spoléhá především jen sama na sebe, rozhodování bylo jednoduché. A protože přes den potřebovala studovat, když se na čtvrtý pokus dostala na vysokou školu, noční

řízení jí zcela vyhovovalo. „Navíc mám noční provoz ráda, vůbec mi nevádí, denní linku bych už ani jezdit nechtěla. Zvykla jsem si na tenhle rytmus a způsob života,“ vysvětluje Angelika, která je dnes vystudovaná ekonomka. V Dopravním podniku vidí určitou jistotu příjmu. „Dělám mimo to ještě daně, ale tam jsou příjmy velice rozdílné, některé měsíce nevíte kam dřív skočit a někdy není do čeho píchnout, jsou to nárazové činnosti, tady mám každý měsíc své jistě, a navíc mě to dvakrát moc nebaví,“ říká milá blondýnka.

Učitelka z Ukrajiny

Larisa je cizinka. Na Ukrajině byla učitelkou prvního stupně základní školy a vyučovala také hudbu, protože zvládá čtyři, resp. pět hudebních nástrojů, klavír, tři druhy harmoniky, a dokonce i základy hry i na kytaru. Po přistěhování do Čech se chtěla uplatnit ve školství, ale s jejím přízvukem, i když mluví na cizinku velice hezky, to vzhledem k senzitivnímu vnímání dětí tohoto věku nešlo. „Mohla jsem dělat soukromou učitelku hudby. Takové služby si objednávají většinou rodiče, kteří jsou finančně značně za vodou a myslí si, že jejich dětem se nesmí vůbec nic za peníze vytknout. Já ale neoplývám nevyčerpatelnou trpělivostí, a tak to také nepřicházelo v úvahu,“ přiznává Larisa, která je prý od dětského věku dost technický typ, protože její dědeček byl řidič z povolání a ona s ním dokázala sedět pod nákladákem se šroubovákem v ruce. Jednoho dne jsem se tedy přihlásila do Dopravního podniku, ono to vyšlo a dnes tvrdí, že jí řídit tramvaj baví čím dál tím víc.

Zážitky všeho druhu

Angelika tvrdí, že od doby, co jezdí v nočních linkách policisté, se situace s problémovými cestujícími rapidně zlepšila, strach nemá a noční Praha má své kouzlo. Bezdomovci nejsou nebezpeční, ale člověka to totálně znechutí, obě mají v kabině parfémy a pravidelně si ji voní, protože odér se samozřejmě line celou tramvají. Larisa jezdí v noci především kvůli malé ratolesti, aby se jí mohla věnovat přes den. „Někdy je to kruté, když přijdu po službě domů, ona se zrovna probudí a je čerstvá a touží po zábavě, to bych si nejradši hrála pouze na Šípkovou Růženu,“ usmívá se Larisa. Noční řidičky mají také své zážitky, na které se nezapomíná. Angeliku jednou na konečné okradla skupinka mladíků o všechno zlato, peněženku i doklady, ale také měla vážného ctitele, který žárlil na každého, na koho se při jízdě usmála. „Psal na Dopravní podnik maily, že se se mnou chce seznámit, aby mu to zprostředkovali a mému šéfovi tehdy nabízel dva tisíce na ruku, když mu dá mé telefonní číslo. Ten ho však naopak upozornil, že jeho chování je nevhodné, a pokud bude nadále obtěžovat, přistoupí k razantním krokům a ohlásí to policii,“ říká Angelika. Angelika i Larisa považují práci řidičky tramvaje za práci jako každou jinou a důležité pro obě dvě je, že to dělají s radostí a úsměvem. A s tím jde každá práce mnohem lépe!

Jednotka Správa vozidel Autobusy zajišťuje pro jednotku Provoz Autobusy potřebné počty autobusů pro vypravení do systému PID. Běžně se jedná v ranní přepravní špičce o 715 standardních a 253 kloubové autobusy.



Vývoj stáří vozového parku autobusů

K 30. 11. 2007 disponovala jednotka SVA tímto vozovým parkem ↓

Typ/Rok výroby	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	celkem
Karosa B 731									50													50
Karosa B 732	1	10	18	62	1	20	36	1														149
Karosa B 931									11	131	25		20									197
Karosa B 951																	31	30	30		40	131
City bus 12m									1	4	10	25	49	80	50	19	30	49	1	10		328
Ikarus E 91																	3	1		2		6
Karosa C 734	6						1															7
Karosa C 934													1									1
Karosa LC 936												2										2
Karosa B 741					11				7	49												67
Karosa B 941											53	50	50		20							173
Karosa B 961																11	20					31
City bus 18m																12	20	20				53
celkem	7	10	18	62	1	31	36	2	69	184	88	77	120	80	81	73	103	100	1	52		1195

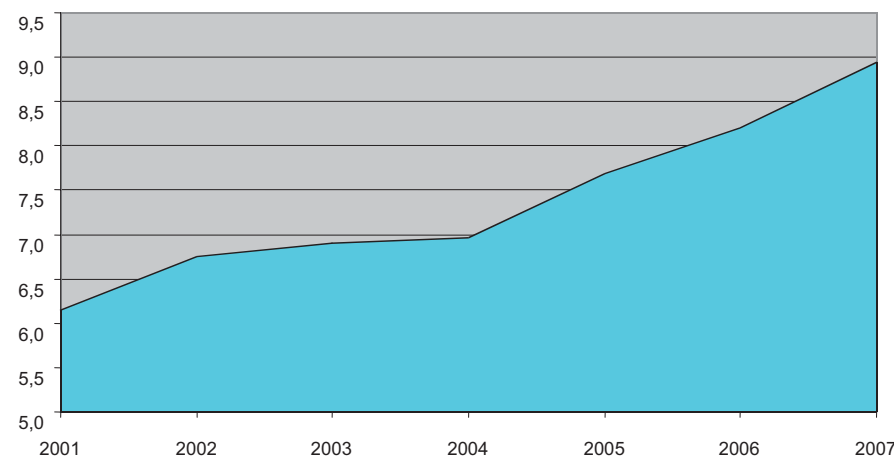
V posledních letech byly z finančních důvodů výrazně omezeny nákupy nových autobusů. Protože není technicky možné ani ekonomické zcela zastavit likvidace vozů, je nutné zajišťovat požadované vypravení (které se příliš nemění) s čím dál nižším počtem autobusů →

Rok	Počet zakoupených autobusů	Evidenční stav k 31. 12.
2001	81	1337
2002	73	1393
2003	103	1377
2004	101	1320
2005	1	1227
2006	52	1248
2007	0	1195*

* evidenční stav k 30. 11. 2007

Současně také dochází ke zvyšování průměrného stáří vozového parku ↓

Vývoj průměrného stáří autobusů



Zvyšování stáří vozového parku a provozování přestárých autobusů s sebou samozřejmě nese zvyšování potřeby oprav a snižování spolehlivosti autobusů v provozu. Proto jsme nejdříve řešili optimalizaci počtu autobusů. V současné době je jejich počet prakticky na nezbytném minimu. Potřebné počty autobusů pro jednotku Provoz Autobusy zajišťujeme v plném rozsahu. Nyní vzniká potřeba dalšího prodloužení životnosti autobusů vyrobených v letech 1995 a 1996, tedy daleko za původně očekávanou životností. Vzhledem k rozsáhlému poškození karosérií korozí se jedná o velmi pracné opravy, u kterých navíc nelze očekávat dlouhodobý efekt – očekáváme prodloužení životnosti přibližně o 2 roky. Povzbuzující je informace, že jsou dokončeny přípravy na vypsání veřejné soutěže na dodávku 620 autobusů (s možností zvýšení o dalších 100 vozů) na příštích 6 let. V požadavcích se nově objevuje jako alternativa nákup 200 autobusů poháněných stlačeným zemním plynem (CNG) a v omezeném počtu i autobusů s hybridní technologií pohonu. Přestože se autobusy poháněné CNG z hlediska emisí zásadně neliší od moderních naftových autobusů splňujících limity EEV, nepochybně by nákup plynových autobusů zlepšil pohled veřejnosti na vztah DP k životnímu prostředí. Stejný efekt lze očekávat i v případě nákupu autobusů s hybridní technologií pohonu, která by měla vést k výraznému snížení spotřeby paliva, a tím i emisí. Protože hybridní pohony teprve přicházejí do sériové produkce, je předčasné hodnotit jejich přínos v reálném provozu. Pokud budou zmíněné nákupy realizovány, nedojde sice ke skokovému snížení průměrného stáří vozového parku, ale v každém případě se situace v obnově vozového parku autobusů stabilizuje. Otevře se tím také cesta k úspoře nákladů na opravy nejstarších autobusů, které patří mezi finančně nejnáročnější.

Významné ocenění jednotce Správa vozidel Autobusy

Na zasedání 11. valné hromady projektu IQ AUTO, které se konalo 2. listopadu 2007 v Benešově, se dostalo Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, jednotce Správa vozidel Autobusy významného celostátního ocenění.

Na tomto jednání, které se konalo pod záštitou hejtmána Středočeského kraje ing. P. Bendla, převzal zástupce firmy **CERTIFIKÁT PARTNERA PROJEKTU IQ AUTO 1. STUPNĚ**. Toto vysoké ocenění nám bylo uděleno za **Prosazování účinných změn v profesní přípravě žáků a studentů odborných škol na budoucí povolání a k podpoře zaměstnavatelů odvětví průmyslu ČR** a udělují jej partneři projektu, kterými jsou : **SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU (SAP) MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY a Výbor pro vědu, vzdělání, kulturu, mládež a tělovýchovu Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR.** Z rukou Dr.h.c. Ing. Vratislava Kulhána, prezidenta SAP, JUDr. Petra Šimerky, státního tajemníka a náměstka ministra MPSV, Ing. Michaely Šojdrové, poslankyně Parlamentu ČR, RNDr. Jiřícha Kitzbergera, náměstka ministryně MŠMT a dalších představitelů tohoto projektu, jsme tak obdrželi cenný certifikát a poděkování za dosažené úspěchy.



proto v projektu spojili síly k tomu, aby se opět rozběhla tradiční výuka řemeslníků s přímou vazbou na konkrétní podmínky regionů. Ke splnění tohoto cíle je však třeba zajistit mj. i kvalitní podporu pedagogickým pracovníkům, zejména přístup učitelů a mistrů k posledním poznatkům nejen výzkumů, ale i praxe. V našem regionu je situace obdobná a dotýká se i naší firmy. Proto byla roku 2005 zahájena spolupráce, jejímž cílem je, aby v našem regionu bylo na trhu práce dostatek odborně vzdělaných pracovníků, které bude DP v budoucnu potřebovat. V prosinci toho roku byla podepsána trojstranná smlouva se Střední průmyslovou školou dopravní, dceřinou akciovou společností DP hl. m. a Úřadem práce pro hl. m. Prahu. Nejprve byla obnovena spolupráce na zajišťování odborné praxe žáků autooborů na provozovnách DP-JSVA a následně bylo vytvářeno téma odborné přednášky, které bylo nabídnuto do zahájeného projektu IQ AUTO. Bylo zvoleno téma „Automatická převodovka VOITH DIVA 3“. Tématu se ujal pan Jan Lebeda, vedoucí provozovny Klíčová, který jej také ve spolupráci s Ing. Soudkem (VOITH) a Mgr. Surou (SPŠD, a. s., Praha 5) velmi pěkně zpracoval. Po podepsání smlouvy panem personálním ředitelem se Vzdělávací agenturou Kroměříž, která je realizátorem projektu, bude v první polovině roku 2008 realizováno několik přednášek s touto tematikou, pro odborné pedagogy a zájemce z řad podniků. Lektorem přednášek bude autor práce, pan Lebeda. Převzaté ocenění za dosud odvedenou práci, je nejen potěšujícím ohodnocením, ale zároveň i impulzem, pro její další pokračování a dosažení předpokládaného společného cíle.



V říjnovém čísle DP-K byla prezentována informace o systému AUDIS, který umožňuje v reálném čase i historii sledovat data o provozu autobusů na linkách, včetně zobrazování jejich polohy. Na obdobném principu je založen i systém FarWay, který dispečerům JPA, provozním zaměstnancům JSVA a managementu jednotek JPA a JSVA na mapovém podkladu poskytuje průběžný přehled o poloze a situaci pohotovostních vozů dispečinku a servisních vozů JSVA.

Michal Nohejl, JPA

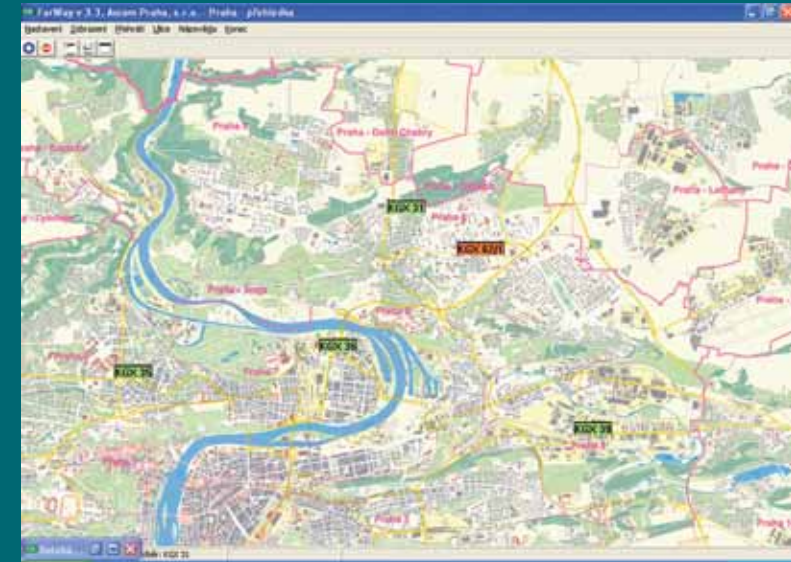


FarWay - systém pro sledování pohybu pohotovostních a servisních vozidel DP

Jedná se rovněž o zobrazování na základě vyhodnocení jejich polohy v systému GPS. V případě, že posádka v zasahujícím vozidle zapne maják, změní se jeho barva ze zelené na oranžovou (u nehodového pohotovostního vozidla na modrou). Navíc v podokně seznamu vozidel, tvořícím součást základní obrazovky pro-

gramu, je zobrazována okamžitá rychlost každého vozidla. Žlutým polem je signalizováno překročení rychlosti 50km/h, červeným překročení 90km/h. S ohledem na průběžné aktualizování polohy vozidel GPS každých 5 sekund (u servisních vozidel každých 10 sekund) jde o velmi významného pomocníka při jejich operativním

Na obrázku je okno pracovní plochy SW FarWay pro sledování pohotovostních a servisních vozidel JPA a JSVA:



řízení vedoucím směny provozního dispečinku i vybranými pracovníky JSVA (např. garážmistry). V případě jakékoliv neplánované události, tj. nehody, propadu vozovky, nebo zastavení provozu, či jiných příčin, zjistí vedoucí směny provozního dispečinku okamžitě nejbližší pohotovostní vůz a ten odešle k vyřešení události. Stejně tak garážmistr má přehled o polohách servisních vozidel (tahačů) a může bez prodlení řešit odtah nepojízdného autobusu, vyžaduje-li to situace. I u této aplikace lze vyhledat potřebná data v historii, tato zatím časově omezena není, ale vzhledem k objemu archivovaných dat bude nutno k určitému omezení přistoupit. Tím je možno zpětně vystopovat pohyb vozidla při šetření konkrétních případů a událostí.



Zdroje financování veřejné dopravy ve světě

V minulém čísle DP-Kontaktu byl článek Asociace Metro v Praze. Na něj navazuje dnešní, který detailně informuje o různých zdrojích financování veřejné dopravy, diskutované s kolegy z asociace Metro.

Ing. Zdeněk Došek
foto: metroweb

Rakousko

Zákon o vybírání zaměstnavatelského poplatku (Dienstgeberabgabe): Vídeňský zemní sněm rozhodl, že za existenci pracovního poměru ve Vídni musí zaměstnavatel platit poplatek dle ustanovení zákona platného od 1. ledna 1970. Povinnost platit poplatky má každý zaměstnavatel (fyzická nebo právnická osoba), která zaměstnává nejméně jednoho zaměstnance. Poplatek činí na každého zaměstnance do 55 let a na každý započatý týden služebního poměru 0,72 EUR. Výnos z poplatku plyne městu Vídeň a musí se použít na výstavbu podzemní dráhy. Po rozhodnutí Ústavního soudního dvoru v roce 2000 město Vídeň skoncovalo s výjimkou ze zaměstnavatelského poplatku a tento poplatek od té doby platí i Rakouské spolkové dráhy, Post- und Telekom, i Wiener Linien, vídeňský dopravní podnik.

Francie

Francouzské úřady zavedly od r. 1971 v pařížském regionu, a od r. 1973 v ostatní části země, systém financování MHD zaměstnavateli prostřednictvím specifické daně, jejíž výtěžek je určen MHD. Tato daň zvaná dopravní dávka – versement de transport se stala jedním z hlavních zdrojů, který nejvíce

přispěl k rozvoji MHD ve Francii. Dopravní dávka je nefiskálním zdrojem, může být akumulována z roku na rok a vymyká se obvyklému rozhodovacímu procesu v otázce místních daní. Dopravní dávka je vybírána od zaměstnavatelů s více než 9 zaměstnanci, zaměstnanými uvnitř tzv. perimetru městské hromadné dopravy. Zproštěné od dávky jsou nevýdělečné veřejně prospěšné nadace a asociace, jejichž činnost má sociální charakter. Dopravní dávka je brána jako sociální příspěvek (stejně jako zdravotní příspěvek, důchodový příspěvek atd.). Základem dopravní dávky je strop mzdového fondu, který slouží pro výpočet sociálních příspěvků a její vybírání je zajišťováno institucí zabývající se jejich správou. Velikost míry dopravní dávky je ponechána na zvážení místními dopravními úřady v hranicích stropu určeného státem. Pro příklad byla tato míra v regionu Ile de France v roce 2002 v následující výši: 2,5 % z celkového objemu mezd pro Paříž a department Hauts-de-Seine, 1,6 % pro Seine-Saint-Denis a Val-de-Marne a 1,3 % pro všechny čtyři departmenty tzv. Velké koruny (tvořící vnější pás regionu). Tato dávka založená na teorii nepřímých beneficiantů představovala v roce 2002 celkovou částku 2,29 miliardy EUR, t.j. 66 % příjmů STIF – organizační autority regionu.

Německo

Dle § 5 Zákona k regionalizaci veřejné osobní dopravy (Regionalizační zákon – RegG) z roku 1993, změna z roku 2002, příslušela spolkovým zemím na veřejnou hromadnou dopravu z nárůstu

spotřební daně z minerálních olejů spolku v roce 2002 částka ve výši 6,745 miliardy EUR. Od r. 2003 se tato částka zvyšovala ročně o 1,5 %. Podle posledního návrhu na změnu RegG z dubna 2007, který reaguje na již provedené snížení celkové částky pro rok 2006 ze 7,159 na 7,053 miliardy EUR a na 6,710 miliardy EUR pro r. 2007, bude nový cyklus od roku 2008 startovat na částce 6,675 miliardy s nárůstem o 1,5 % každý rok až do roku 2014, tj. na 7,299 miliardy EUR. Zákon v § 5 dále určuje procenta, na které se částka rozděluje na jednotlivé země, např.: Bavorsko dostává 14,98 %, Berlín 5,46 %, Braniborsko 5,71 %, sousední Sasko 7,16 %, atd. Paragrafem 5 určené částky jsou dle § 6 určeny především k financování kolejové osobní dopravy, což jednotlivé země musí každoročně transparentním způsobem, na základě předepsaných kritérií, sdělovat Spolku. Dále v Německu existuje Zákon o finanční pomoci spolkové vlády ke zlepšení dopravních poměrů v obcích z roku 1988, kterým spolková vláda zaručuje zemím finanční pomoc pro investice ke zlepšení dopravy v obcích. Z ní mohou být dle bodu 2. zákona podpořeny finančně stavbu dopravních cest, pokud slouží MHD a jsou vedeny na zvláštním drážním tělese, dle bodu 3. stavbu ústředních autobusových nádraží, zastávek, vozoven, ústředních dílen sloužících MHD, dle bodu 4. opatření pro zvýšení cestovní rychlosti MHD, zejména centrální systémy řízení a světelná signalizační zařízení, dle bodu 6. nákup vozidel pro vozový park autobusové a kolejové dopravy atd. Pro udělování této finanční pomoci je třeba sestavit programy na období příslušného

finančního plánování a ročně je přizpůsobovat. Financování zlepšování dopravních poměrů v obcích se rovněž děje z nárůstu příjmu z daně z minerálních olejů, vyplývající ze Zákona o změně daní z roku 1966.

Holandsko

Na období 2005–2020 je uzákoněn Dokument o politice mobility, který byl zpracován na základě Zákona o plánování dopravního ruchu a dopravy z roku 1998. Jím stát vytváří předpoklady pro decentralizované vlády (regiony) k uskutečňování efektivní politiky regionální mobility poskytováním nástrojů a materiálních možností v podobě know-how a financování. V Rozpočtu pro dopravní ruch a dopravu – RDRD byl navýšen decentralizovaný rozpočet pro období 2011–2020 o 2,5 miliardy EUR, na celkových 20 miliard EUR. Ten dává regionálním vládám finanční zdroje ke zlepšování jejich regionální přístupnosti, kde národní, regionální a lokální infrastruktura jsou vzájemně propojeny. RDRD je rozdělován 19 příjemcům: 12 regionům a 7 tzv. Plus-regionům, což jsou vlastně statutární města. Více jak 1 miliarda EUR je v současnosti z RDRD vydávána na provoz veřejné dopravy (z toho 0,7 miliardy jde do Plus - regionů). Decentralizované vlády tak

ve svých rukou konsolidují rozhodování o regionální silniční síti, zlepšování bezpečnosti v dopravním ruchu, o investování do městské a regionální veřejné dopravy a jejím provozování, s tím že samy rozhodují, jak budou peníze utraceny, pokud projekty budou nabízet základní kvalitu stanovenou v tzv. základních komponentech dopravní politiky.

Závěr

Jejich výtěžek by byl přímo přidělen rozvoji veřejné dopravy. Komise pro dopravní ekonomiku UITP uvádí na svých webových stránkách, vedle základních informací o misi Komise, tématech kterými se zabývá ve své práci, a o svých členech, též článek „Financování veřejné dopravy: politická a ekonomická výzva“ se stručným výkladem hlavních principů problematiky: „Veřejná doprava hledí vstříc paradoxu: zatímco její životně důležitá role v městské mobilitě je širokou veřejností uznávána, finanční zdroje přidělované k jejímu udržení a rozvoji jsou omezené. Zajištění vhodných finančních schémat je dnes životně důležité nejen pro rozvoj sítě veřejné dopravy, ale též pro „udržitelný rozvoj měst a aglomerací“. V textu je jako první zdroj pro veřejnou dopravu uváděn výběr jízdného.

Sítě veřejné dopravy též rozhodujícím způsobem přispívají ke snížení emisí CO₂, snížení úrovní znečištění, stejně jako hluku a zácp. Veřejná doprava spotřebovává 2,25krát méně energie na osobu x km než automobily. To jsou důvody proč veřejná doprava hraje kritickou roli při zajišťování udržitelného rozvoje městských oblastí. Tyto prvky by měly být vždy brány v úvahu, když se počítají přínosy z investic do veřejné dopravy.

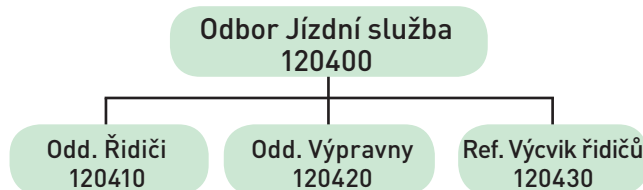


1 – Francie, foto: Michal Kutý
2 – Německo, foto: Rapid
3 – Holandsko, foto: Tomáš Rejda
4 – Rakousko, foto: Vojta Beneš

Organizační změny v jednotce Provoz Tramvaje k 1. únoru 2008



Dne 28. 11. 2007 byla s odborovými organizacemi působícími v DP projednána organizační změna v jednotce Provoz Tramvaje s účinností od 1. února 2008. Jedním z hlavních cílů této organizační změny je rovný přístup ke všem řidičům tramvají a lepší komunikace směrem k řidiči, včetně zpětné vazby. V rámci této změny je zrušeno sedm stávajících provozoven a vznikne v JPT odbor Jízdní služba. Tento odbor se bude skládat ze tří oddělení – oddělení Řidiči, oddělení Výpravny a referát Výcvik řidičů.



Organizační změnou zůstává zachována příslušnost řidiče tramvaje k vozovně. To bude garantovat i vydaná Směrnice generálního ředitele. Tato změna umožní navíc i efektivní využití vozového parku. Řidiči tramvaje budou jako dnes naprostou většinu svých náležitostí (výplatní pásky, stravenky, dovolené, oděvní knížky, osobní požadavky, provozní a některé personální záležitosti, podklady pro lékařskou periodickou prohlídku apod.) vyřizovat ve své vozovně u výpravčího, který tam bude v pracovní dny mezi 7–15 hod. Dále na vozovně budou čtyři směnoví výpravčí, jejichž pracovní náplň a podpora pro řidiče tramvaje zůstává stejná. Realizací této organizační změny dojde ke zrušení 38 pracovních míst a vytvoření 28 nových pracovních míst. Rušení pracovních míst se v žádném případě netýká řidičů tramvají. Na obsazení nově vytvořených pracovních míst vedoucích zaměstnanců v nové organizační struktuře proběhlo dne 18. 12. 2007 výběrové řízení. Na vedoucího odboru Jízdní služba byl vybrán Pavel Čeněk, na odd. Řidiči – Robert Domašínský, na odd. Výpravny – Ing. Karel Toman a na referát Výcvik řidičů – Ing. Vladimír Pušman.

Rušená pracovní místa k 1. 2. 2008	Vytvořená pracovní místa od 1. 2. 2008	Celková úspora prac. míst k 1.2.2008
38	28	10

Působnost odboru Jízdní služba a jednotlivých oddělení:

Odbor Jízdní služba
přebere veškerou působnost současných provozoven.

Oddělení Řidiči
řeší přijímání nových řidičů a s tím spojené udržení rovnoměrného stavu na vozovnách, nároky všech řidičů tramvají, jejich kvalifikaci, odbornou a zdravotní způsobilost, plánování rovnoměrného čerpání dovolených atd.

Oddělení Výpravny
odpovídá za vypravení tramvajových vlaků, zpracovává podklady a požadavky pro tvorbu služeb řidičů, plánuje služby řidičů tramvají, zpracovává prvotní podklady dopravně provozních výkonů a mezd zaměstnanců odboru Jízdní služba, zodpovídá za průběžný plán RT apod.

Referát Výcvik řidičů
provádí a zabezpečuje praktický výcvik v jízdě, připravuje podklady pro periodické poučování RT, zajišťuje zpětnou vazbu od RT atd.

V průběhu projednávání těchto změn navštívilo vedení jednotky Provoz Tramvaje všechny provozovny a seznámilo zájemce s návrhem připravované organizační změny. Na těchto setkáních bylo vysvětleno a zodpovězeno mnoho dotazů ze strany převážně řidičů tramvají. Nejčastější otázky a odpovědi byly prezentovány v DP-aktuálně 10/07.

Pro případné dotazy na nově vzniklý odbor Jízdní služba byla zřízena e-mailová adresa JizdniSluzbaJPT@dpp.cz.

V říjnu 2007 vznikla pracovní skupina, která řeší projekt zlepšení komunikace a vzájemného pochopení mezi řidiči povrchové dopravy a cestující veřejností. Cílem projektu je sblížit tyto dvě skupiny a pomoci zlepšit jejich vzájemnou komunikaci.

Ing. Filip Drápal, oddělení Kvalita a technika řízení

Projekt Slušný řidič

Cestující mnohdy netuší, co vše obnáší povolání řidiče tramvaje či autobusu, zejména v tak náročném pražském provozu. Na druhé straně ne každý řidič si plně uvědomuje důležitost kvalitního provedení služby, kterou chceme cestujícím poskytovat. Projekt má nejen definovat jasná pravidla a priority při poskytování služeb, ale také pomoci řidičům zvládat obtížně řešitelné situace, se kterými se v pražských ulicích denně setkávají. Důležitým prvkem je i posílení jejich reprezentativní role. Naopak cestujícím by měl projekt ukázat náročnost povolání řidiče a vysvětlit některé zákonitosti a specifika dopravy, které zbytečně způsobují konfliktní situace. Stručně a výstižně – smyslem projektu je vzájemné pochopení a spřátelení řidičů s cestujícími k jejich oboustranné spokojenosti.

Složení pracovní skupiny:

Zástupci
jednotky Provoz Tramvaje
jednotky Provoz Autobusy
personálního úseku
odboru Marketing a komunikace
oddělení Kvalita a technika řízení

Ke zlepšení vzájemné komunikace chceme přispět následujícími kroky:
1. Informační kampaň „Slušný řidič“
Od února se řidiči i cestující setkají s osvětovými letáky „Desatero slušného řidiče“, které představují hlavní zásady slušného chování a jednání s cestujícími. Cílem je upozornit na tuto problematiku tak, aby pravidla slušného chování a kvalitního výkonu funkce vstoupila do povědomí všech řidičů. Na Desatero slušného řidiče navážou další osvětové materiály, zobrazující jednotlivé provozní situace současně z pohledu řidiče i cestujícího. S letáky se budou řidiči setkávat v Komunikacích bodech, na intranetu i v dalších firemních periodikách. Na cestující

bude osvětová kampaň působit na zastávkách, ve vozidlech a v médiích. Pro správný účinek je důležité zahájení kampaně pro řidiče i cestující v jeden čas a její trvalé působení v průběhu celého roku 2008.

2. Školení komunikačních dovedností
V rámci zlepšení oboustranné komunikace mezi řidiči a cestujícími připravujeme speciálně zaměřená školení v rámci pravidelného poučování. Školení komunikačních dovedností by mělo řidičům pomoci zlepšit vztahy s cestujícími, poradit, jak řešit konfliktní situace a jak se jich pokud možno vyvarovat. Specializované školení by mělo přispět jak k lepšímu vnímání Dopravního podniku našimi klienty, tak k větší pracovní pohodě a klidnější službě našich řidičů včetně jejich osobního obohacení. V 1. čtvrtletí 2008 budou proškoleny i další skupiny zaměstnanců, které s řidiči přicházejí nejvíce do styku – výpravčí, dispečeri, pracovníci dopravní kontroly i nově zaváděné funkce řidič-instruktor a řidič-četař. Od druhého čtvrtletí zahájíme školení komunikačních dovedností pro řidiče tramvají a autobusů v rámci běžného periodického poučování.

3. Zlepšení interní komunikace

Pro kvalitní výkon povolání řidiče je důležitá nejen komunikace s cestujícími, ale také komunikace vnitřní, tedy s nadřízenými i se svými kolegy.

Jsme si vědomi důležitosti vnitřní komunikace, a proto vybíráme z řad řidičů vhodné adepty na nové funkce řidič-instruktor u tramvají a řidič-četař u autobusů. Řidiči-instruktoři se budou starat o výcvik řidičů v jízdě, zácvik nových řidičů a budou předávat informace jak od vedení jednotky k řidičům, tak obráceně. Stejně tak řidiči-četaři u autobusů by se měli stát spojovacím a komunikačním článkem mezi řidiči a vedením nadřízených útvarů. Narozdíl od instruktorů bude mít řidič-četař na starosti určitou skupinu „svých“ řidičů. Ti se na něj budou moci obrátit s jakýmkoli problémem a naopak on bude svým řidičům předávat aktuální informace od vedení provozovny i z ostatních útvarů DP. Výběr řidičů-instruktorů i četařů probíhá podle předem nastavených kritérií.
4. Vyhodnocování nejlepších řidičů
Abychom podpořili motivaci našich řidičů ke kvalitnímu pracovnímu výkonu, zavádíme pravidelné půlroční odměňování nejlepších řidičů. Vyhodnocovat budeme podle pevně stanovených kritérií a na výběru se bude vždy podílet více osob tak, aby mohl být co nejobektivnější. Řidiči vyhodnocení jako nejlepší se budou moci těšit na zajímavé odměny. První odměňování proběhne v červnu 2008 a následně každého půl roku.

Věříme, že pozitivní motivací přispějeme ke zdravé soutěživosti mezi řidiči, abychom dokázali, že slušnost a ochota za volantem autobusů i řidičím panelem tramvaje se opravdu vyplácí. Dále doufáme, že zlepšení komunikačních dovedností řidičů tramvají a autobusů přispěje k lepšímu vnímání městské hromadné dopravy našimi klienty i k eliminaci konfliktních situací, a tedy k celkovému zpříjemnění výkonu tak náročného povolání, jakým řízení vozidel MHD bezesporu je.

Kalendář projektu Slušný řidič na rok 2008:

Leden	Představení projektu a soutěže o nejlepší řidiče
Únor	Zahájení osvětové kampaně „Desatero slušného řidiče“ (a dále po celý rok)
Březen	Školení komunikačních dovedností pro výpravčí, dispečery, pracovníky dopravní kontroly, řidiče-instruktory a řidiče-četaře
Duben	Zahájení školení komunikačních dovedností pro řidiče (a dále po celý rok)
Červen	1. vyhodnocení nejlepších řidičů
Prosinec	2. vyhodnocení nejlepších řidičů (a dále každého roku)

Jízdenky, legitimace, známky, kupony

Dnešní ohlédnutí historie navazuje na články uveřejněné v minulém DP-KONTAKTU

Dlouhá léta Dopravní podnik zachovával stejný základní vzor předplatních časových jízdenek – kartónek opatřených fotografií, na který se na rubu nalepovala cenná známka. Poměrně stabilní byl i způsob předprodeje. Ale časy se mění. Během doby se proměnily (a nejen jednou) i předplatní jízdenky, novinky se vnesly i do systému předprodeje.

Mgr. Pavel Fojtík, foto: Archiv

Opravdu síťové jízdenky

Zcela zásadní změnu přinesl do městské hromadné dopravy v Praze konec roku 1951, kdy se k 31. prosinci uskutečnila změna tarifu. Došlo sice k mírnému zvýšení základního jízdného z 2,50 Kčs na 3 Kčs, ale protože od tohoto dne byl v celé síti MHD zaveden jednotný tarif, kdy cestující mohli na stejnou jízdenku s jednotným jízdným libovolně přestupovat i mezi jednotlivými druhy dopravy, tj. mezi tramvajemi, trolejbusy a autobusy, bylo zdražení ve srovnání se zásadní tarifní změnou nepodstatné. Od té doby síťové předplatní jízdenky platily opravdu v celé síti MHD, a ne jen na tramvajích. Cena „ročního síťového lístku“ byla 3300 Kčs (při ceně základní jízdenky 3 Kčs), čtvrtletní jízdenka stála 900 Kčs, měsíční 360 Kčs. I nadále existovaly předplatní měsíční jízdenky jedno-, dvou- a třítržtové, jakož i jízdenky školní.

Systém předprodeje se nezměnil. Předplatní jízdenky i cenné známky se stále vydávaly v Ústřední budově

v Bubenské ulici, na náměstí Republiky, případně v tradičních pojízdných prodejnách. Zda v té době existoval předprodej i v čekárně na Čechově náměstí, není spolehlivě známo. Od 25. května 1962 přibyla pracovníkům předprodeje práce spočívající v přerazítkování cenných známek školských předplatních jízdenek za uplynulý měsíc, aby bylo zabráněno podvodům s cennými známkami. Toto opatření se udrželo po celou dobu existence cenných známek. Aby nedocházelo k zbytečným kumulacím cestujících, kteří požadovali vydání předplatní jízdenky, byla během doby v předprodeji jízdenek učiněna některá organizační opatření. Například na rok 1963 se zpočátku nevydávaly nové čtvrtletní jízdenky, ale prodloužila se platnost jízdenek (legitimací) vylepením známky na 1. čtvrtletí 1963 (tedy páté známky), čímž byla odložena doba výměny jízdenky až na přelom 1. a 2. čtvrtletí. Protože počet uživatelů předplatních jízdenek vzrůstal, ukázalo se jako nezbytné postupně zřizovat další místa, kde bylo možné nechat si jízdenku vystavit nebo koupit cenné známky. V roce 1968 se jedním z nových předprodejných míst stal i přístřešek na náměstí Říjnové revoluce (dnešní Vítězné náměstí), který stával na chodníku u tramvajové zastávky ve směru do centra. Původně tu bylo stanoviště dispečera. Požadavek na předprodej jízdenek v oblasti Prahy 6 nakonec vedl k jeho rekonstrukci a byla zde zřízena čtyři předprodejná okénka, kde se, jak bývalo zvykem, předplatní časové jízdenky vydávaly, případně se k nim v příslušných termínech prodávaly cenné známky. Podobný kiosk měl

být postaven také na náměstí Bratří Synků, ale záměr se neuskutečnil. Bohužel nemáme k dispozici bližší údaje o zřizování předprodejných míst. Nároky na předprodejná místa čas od času ovlivnila i tarifní opatření. Například k 1. říjnu 1967 byly zavedeny pro vybrané autobusové linky tzv. překryvné sítě, na kterých platil nepřestupný tarif jízdné 1,- místo dosavadních 60 haléřů. Současně na těchto linkách přestaly platit předplatní časové jízdenky základní sítě a pro zájemce byly nově vydány dražší celosíťové jízdenky platné i pro oba druhy autobusových linek. Původní jízdenky v základní síti platily i nadále. Všeobecné zdražení jízdného od 1. ledna 1970 (uskutečněném poprvé v roce 1951, respektive 1953, kdy se uskutečnila měnová reforma, která se ve výši jízdného projevila přepočtem 1:5) mělo za následek pozvolný nárůst podílu předplatních jízdenek na tržbách. Za rok 1970 připadalo na předplatní jízdenky 18,5 % vybraných tržeb. O dva roky později už příjmy z prodeje předplatních jízdenek činily 20,9 % tržeb.

Kmenové listy s kupony

Na počátku roku 1974 došlo k zásadní změně předplatních jízdenek. Po 61 letech byly zrušeny kartonové jízdenky s nalepovanými cennými známkami a nahradil je zcela nový typ. Základem předplatní časové jízdenky se stal tzv. kmenový list o rozměru 60 x 65 mm s fotografií držitele vložený do plastického pouzdra. K němu bylo možné zakoupit kupon jednotného rozměru 53 x 33 mm pro zvolené časové období – měsíc, čtvrtletí nebo rok. Na kupon si cestující musel napsat číslo kmenového listu. Jen tak byla jízdenka platná. Výhodou nového typu jízdenek bylo, že si uživatel mohl podle potřeby sám operativně rozhodnout, jaký kupon si koupí. Různé zvýhodněné jízdenky měly zvlášť označené kmenové listy. Protože kmenový list platil více let, došlo ke zjednodušení výdeje nových předplatních jízdenek. Výměna „tramvajenek“ byla poměrně složitou akcí, nejdříve se prodávaly jízdenky roční, avšak s ohledem na chystanou změnu tarifu výjimečně jen



Jedno z předprodejných míst DP v roce 1970 – pojízdná prodejna na Červeném Vrchu.

s platností na půl roku; později museli držitelé jízdenek pro nový kupon. Měsíční jízdenky se prodávaly s platností od 1. února. Staré školní „legitky“ pak platily až do konce školního roku 1973/1974. Zahájení provozu na první trati pražského metra přineslo celou řadu změn v pražské MHD. Od 9. května 1974 byla zrušena funkce průvodčích, takže kontrolu předplatních jízdenek prováděli od té doby už jen revizoři. Současně byl v pražské MHD zaveden nepřestupný tarif. To znamenalo, že cestující musel při přestupu použít novou jízdenku. Současně ale došlo ke zlevnění předplatních jízdenek. Roční jízdenka nyní stála 780 Kčs (existovala i roční přenosná za 1560 Kčs). Měsíční jízdenka zlevnila o 38,5 % ze 130 na 80 Kčs, čtvrtletní jízdenka stála 210 Kčs. S ohledem na změny v linkovém vedení bylo složitější i vydávání jízdenek pro několik linek. Plnocenné kupony k předplatním jízdenkám se prodávaly v rozsáhlé předprodejně síti. Dopravní podniky v roce 1974 měly už 32, později 34 prodejen cenných kuponů, ve kterých pracovaly 193 osoby. Předprodejná místa byla zřizována i ve stanicích metra, na sídlištích a také v mnoha velkých pražských továrnách. I v roce 1974 ještě sloužily i tradiční pojízdné prodejny, které stály jednak v tradičních lokalitách – na Palmovce, na náměstí Bratří Synků a na Karlově náměstí, nově pak také u tramvajových smyček na Červeném Vrchu (tehdy se jmenovala Vokovice), Nádraží Braník a Spořilov. Proti dřívějším dobám se ale prodejny už každý měsíc nestěhovaly, ale zůstaly na příslušných místech odstaveny dlouhodobě. Otevřeny byly zpravidla jen ve dnech předprodeje. Už v roce 1975 ale jejich éra skončila. Jedna z těchto prodejen se stala zajímavým exponátem podnikového muzea. V roce 1978 už měli cestující k dispozici 194 místa, kde bylo možné zakoupit cenné kupony nebo předplatní jízdenku.

Pro kupony i do trafiky

Už od roku 1986 se připravovalo zavedení nových předplatních jízdenek. Také tentokrát byl základem kmenový list, avšak tentokrát „naležato“, o rozměru 110 x 60 mm. Pod fotografií držitele bylo barevné pole určující druh jízdenky. Vzhled kuponů zůstal prakticky stejný. Rozdíl spočíval v tom, že na kmenový list i na kupon si uživatel musel napsat svoje rodné číslo, aby se omezily různé machinace s jízdenkami. Nejdříve se vyměňovaly školní jízdenky počínaje školním rokem 1988/1989. Na přelomu roku přišly na řadu i ostatní jízdenky. Starý typ „tramvajenek“ přestal platit 1. dubna 1989. V roce 1988 již existovaly 364 předprodejných míst, kde bylo možné zakoupit cenné kupony! Tento nárůst způsobila skutečnost, že běžné kupony bylo možné zakoupit i ve vybraných trafikách. Od října 1992 se uskutečnila významná změna v systému předprodeje. Ten začala pro Dopravní podnik v jeho předprodejných místech zajišťovat soukromá firma Šoch. Během dalších let docházelo k celé řadě různých změn. Pod vlivem úprav tarifu a především v souvislosti s rozvojem systému Pražské integrované dopravy výrazně vzrostl počet různých druhů kuponů, které si cestující mohl zakoupit. Současně se v organizaci předprodeje začaly uplatňovat moderní technologie – především výpočetní technika.

Cenný kupon – malé umělecké dílo

Protože se veřejnosti staly dostupné různé možnosti velmi kvalitního barevného kopírování, musel Dopravní podnik přikročit k postupnému zavádění četných ochranných prvků u časových kuponů, aby zamezil jejich padělání. Kromě složitějších gilošových vzorů zavedl od roku 1993 papír s vodoznakem, od roku 1994 číslování kuponů a konečně od roku 1996

i hologramy v různé podobě, zpočátku jako úzkého pásku po kraji. Zajímavou podobu dostaly od roku 1997 roční jízdenky. Protože jejich cena byla už poměrně vysoká, což bylo v případě ztráty citelné, rozdělil Dopravní podnik jízdenku do pěti kuponů (prodávaných jednorázově jako celek) s platností pro jednotlivá čtvrtletí; na pátém kuponu byla informace o ceně a druhu jízdenky. Od roku 2000 se cena objevovala i na jednotlivých kuponech (šlo o alikvotní částku pro každé čtvrtletí).

→ Předplatní jízdenka s kmenovým listem vzoru 1974 (zde pro studenty vysokých škol).



← Školní síťová jízdenka pro školní rok 1973/1974.

Cenné kupony se staly doslova malými uměleckými díly, které by mohly souperit s bankovkami, akciemi či jinými cennými papíry.

Současnost

Nynější předplatní jízdenky se skládají z průkazky velikosti kreditní karty a z nových větších kuponů. Pod vlivem nových právních předpisů zmizela z jízdenek rodná čísla a zavedla se opět identifikační čísla. Ochranné prvky (hologram, 2D čárový kód aj.) se objevily i na průkazce. Vydávají se i tzv. klouzavé jízdenky (jízdenky s volitelnou dobou platnosti), možností je dnes mnoho. A budoucnost jistě přinese do systému předprodeje ještě mnoho novinek. Podíl předplatních jízdenek na tržbách v roce 2006 činil 56,38 %!

← Cenné známky o rozměru 2 x 2 cm z měsíční jízdenky pro dvě linky z roku 1973.



↑ Cenná známka k roční jízdence na rok 1960.

„Křižík“ opět na pražských kolejích

Začátkem prosince 2007 se ve střešovickém Muzeu městské hromadné dopravy v Praze objevily dva nové významné exponáty, které v rámci dlouhodobé úspěšné spolupráce dlouhodobě zapůjčilo Národní technické muzeum, procházející rekonstrukcí a přestavbou své expozice.

Mgr. Pavel Fojtík
foto: Archiv

Novými přírůstky v expozici se staly podvozky vozu elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany z roku 1896 (kterému říkáme „Křižík“ nebo prostě „podvozek“) a dvojkolí petřínské lanovky se středním kolem s dvojnásobným ozubením zapadajícím do tzv. Abtovy ozubnice. Oba sbírkové předměty se zařadí mezi dva nejstarší exponáty naší muzejní expozice. Podvozek tramvaje Křižíkovy dráhy pochází z roku 1896 a dvojkolí lanovky je dokonce z roku 1891. Zachovaly se jen díky prozíravosti a ochotě našich předků. Když v roce 1911 probíhala likvidace a přestavba vozů bývalé elektrické dráhy Praha – Libeň – Vysočany po jejím odkoupení Elektrickými podniky, projevil tehdejší Technické museum pro Království české o jeden z posledních vyřazených podvozků zájem, aby zachránilo připomínku nejstaršího období pražských elektrických tramvají. Podvozek byl v září 1911 skutečně přepraven do depositáře muzea, ale nevíme, zda

↓ Demontáž soukolí lanovky zachytily v roce 1931 Elektrické podniky i v dokumentárním filmu.



Podvozek byl po kolejích dopraven na své provizorní stanoviště na 8. koleji muzea.



↑ Nakládání Křižíkova podvozku na Letné probíhalo 5. prosince 2007 za účasti techniky a personálu Národního technického muzea i Dopravního podniku.



↑ Středa 5. prosince 2007. Podvozek Křižíkovy tramvaje se po téměř 60 letech opět vrací na pražské tramvajové koleje.

byl někdy vystaven. Když za německé okupace rozhodla německá správa podvozek „z muzea vyloučit“, rozhodlo vedení pražských elektrických drah, aby byl cenný exponát zachráněn a dočasně umístěn ve vozovně Vokovice, kde odpočíval až do srpna 1948, kdy byl převezen zpět do muzea. Později byl vystaven v expozici v tramvajovém „koutku“, kde možná trochu zanikal ve stínu vizuálně atraktivnějších železničních lokomotiv a vagonů. Když bylo v roce 1993 otevřeno dnešní Muzeum MHD v Praze, objevily se návrhy, aby byl podvozek zapůjčen do tematicky ucelené střešovické expozice. Po řadě let občasných jednání se ukázala současná doba k takovému záměru ideální. Národní technické muzeum prochází rekonstrukcí a připravuje se změna koncepce zdejší expozice. Aby Křižíkův podvozek nemusel být uschován jen v depositáři, skryt před zraky veřejnosti, bylo rozhodnuto o jeho přemístění do expozice střešovického muzea. Podvozek byl naložen jeřábem na nákladní automobil a opatrně přepraven pod dohledem pracovníka Národního

technického muzea Karla Zeleného na nádvoří střešovické vozovny, kde byl po 59 letech usazen opět na koleje. Po pečlivém promazání se podařilo cenný exponát „rozhýbat“ a bez problémů dopravit do haly vozovny. Národní technické muzeum ukázalo velký kus ostražitosti a zájmu i v roce 1931, když probíhala likvidace staré lanové dráhy na Petříně, kdy projevilo zájem alespoň o dvojkolí s ozubnicí. Bohužel celý vůz nebylo možné zachránit. Nicméně i tak z dvojkolí, části ozubnice a kolejnic vznikl zajímavý exponát ukazující princip tohoto zařízení. V expozici NTM se exponát poněkud ztrácel v anonymitě, protože byl označen strohým a chybným popiskem „Hnací dvojkolí lokomotivy pro ozubnou úzkorozchodnou dráhu soustavy Abt“. Skutečnost, že se jedná o unikátní památku na první petřínskou lanovku i její stáří se jaksi vytratila... Změna expozice na Letné se rovněž stala příležitostí, k tomu, aby bylo dvojkolí i nadále přístupné veřejnosti, podobně jako v případě Křižíkova podvozku v našem muzeu.

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti

Helena Bajerová

Jak s se vyplácí starobní důchod – dopředu nebo dozadu?

Důchody jsou vypláceny vždy dopředu.

Příklad: o přiznání důchodu jste požádal od 1. 1. 2008, splatnost důchodu Vám byla určena vždy 8. dne v měsíci. Bude Vám udělán vyúčtování důchodu od 1. 1. – 7. 1. 2008 a od 8. 1. 2008 budete dostávat řádnou splátku svého důchodu (od 8. 1. – 7. 2. 2008 atd.). Důchod Vám může Česká správa sociálního zabezpečení (ČSSZ) vyplácet buď bezhotovostně na bankovní účet, nebo další možností je

hotovostní výplata důchodu prostřednictvím České pošty, kde budete mít důchod ke svému datu splatnosti, ve Vašem případě vždy k 8. dni v měsíci.

V každém kalendářním měsíci je celkem 13 výplatních termínů důchodů. Od 2. do 24. dne v měsíci vždy v sudé dny, a také 15. den v měsíci, kdy je důchod zaslán do ústavů sociální péče.

Přeji všem čtenářům této rubriky hodně zdraví a dobré pohody do Nového roku 2008. Těším se na další spolupráci.

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti směrujte na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo telefon 724 237 528.

Kulturní tipy

První týden nového roku zpravidla po různých předvánočních a předsilvestrovských akcích nebývají kulturními událostmi zrovna přesyceny. Přesto se jich ale určitě několik najde. Oproti pravidelnému upozorňování na očekávané filmové premiéry se protentokrát ohlédneme za jedním ze snímků, který je v našich kinech již od loňského října. Divadlo na Fidlovačce připravilo adaptaci klasické látky Karla Poláčka a hudební pódia také navštíví několik zaznamenaných interpretů. Takže vzhůru za novými kulturními zážitky v novém roce.

kino

Once

Čas od času se v kinech objeví film, jenž se do jisté míry vymyká běžné spotřební produkci. Irský hudební snímek režiséra Johna Carneyho vznikl s prakticky mizivým rozpočtem a možná i to mu dává silnou pečť jisté autenticity. Ruční digitální



kamera ho dokonce posouvá místy až někam k hranicím dokumentu. Dokumentu, který umí být křehký i energický zároveň a přes všechny „skorokýčovité“ situace typu, kdy se třeba muzika pouličních hudebníků na prvních pár tónů zalíbí zvukařovi v nahrávacím studiu natolik, že jim pomáhá s nahráním alba, seč mu síly stačí, působí netuctově a svým způsobem výjimečně. Nejsem nijak fanatickým příznivcem písní Glena Hansarda (zhostil se zde spolu s Markétou Irglovou rolí hlavních hrdinů příběhu) a jeho kapely The Frames, přestože u nás mají dostatek věrných fanoušků. Do příběhu z ulic Dublinu však vnáší další rozměr a táhnou jej směrem vzhůru. Film o muzice, o vztazích, ztrátách, nalézání i naději. Působivý a příjemně civilní.

divadlo

Divadlo na Fidlovačce přichází v lednu (premiéra 17. 1., reprízy 22. a 23. ledna, 1. a 12. února) se zpracováním klasické látky. Úsměvnou retro komedií z pera Karla Poláčka Hostinec „U kamenného stolu“. Pod režijním vedením Pavla Šimáka čeká na diváky známý příběh trápení pana hostinského, kterému utekla manželka s nafoukaným dramatickým umělcem. Zatímco hostinský truchlí, v hostinci nemá kdo obsluhovat. Dvěma rozhádaným bratřím nezbyvá, než se o podnik postarat sami. S hostincem to možná půjde z kopce, ale vy můžete být svědky gradující komické rivality, milostného vzplanutí a soupeření, rodičovského dilematu a mnoha jiných humorných i dojemných neduhů, které netrá-

pí jen těla návštěvníků hostince „U kamenného stolu“, ale i jejich povahy a srdce. Na scéně uvidíte mj. Václava Svobodu, Terezu Bebarovou, Břetislava Slováčka, Ludmilu Molínovou, Petra Rychlého, Ctirada Götze, Zuzanu Vejvodovou, Ondřeje Brouska a další.

hudba

A ještě ve stručnosti pár hudebních tipů. Minimálně trojice známých zavedených jmen u nás (a to konkrétně ve Sportovní hale na Výstavišti) své vystoupení totiž plánuje. Ve středu 30. ledna by se tu měla objevit znovuzrozená a částečně obměněná parta kytaristy Billyho Corgana, tedy američtí **The Smashing Pumpkins**. V pondělí 18. února pak vyrostete v hale pódium pro rodáka z britského Middleborough, majitele osobitě „nakráplého“ hlasu, kytaristu a zpěváka **Chris Reu**. No a nakonec do třetice Sportovní hala na Výstavišti a tentokrát další z již legendárních hudebních jmen. Středa 21. února bude dnem, kdy by se sem měl po letech zase vrátit Robert Smith se svými **The Cure**. Sezona se sice teprve rozjíždí, ale, jak je vidět, o velká jména nouze nebude.

-mis-



