

# DP kontakt

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



## Outsourcing údržby vozů metra se povedl

Od prvního ledna udržuje vozy typu M1 na lince pražského metra C společnost Siemens.

4

## 35 let pražského metra: Než vyjely eskalátory v pražském metru

Historie eskalátorů metra a počátky tohoto „dopravního“ prostředku.

24



- 3 Aktuálně**
- 10 Metro**
- 12 Tramvaje**
- 14 Autobusy**
- 16 Ze světa**
- 18 Z podniku**
- 24 Historie**
- 29 Zajímavosti**



## **DP KONTAKT**

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

**Sídlo redakce:** Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

**Redakční rada:** Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

**Šéfredaktorka:** Ing. Dana Reinišová  
**Grafická úprava, sazba, výroba:** Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

**Uzávěrka tohoto čísla:** 2. února 2009

Milí příznivci DP KONTAKTu,

to, že držíte v rukou únorové číslo, jen dokládá, jak čas rychle letí a nemilosrdně nám ukrajuje měsíce z roku 2009. A co jsme pro vás tentokrát přichystali?

Seznámíte se s novou marketingovou kampaní v rámci konceptu Chováme se odpovědně, jejíž ústředním tématem je upozornění na nešvary a porušování slušného chování v městské hromadné dopravě. Od 1. ledna 2009 udržuje vozy typu M1 na lince pražského metra C společnost Siemens. O tomto vzorovém projektu outsourcingu jsme psali již v loňském prosincovém vydání, dnes se dozvíte, jak se povedl. Víte, které síly ženou náš podnik? Elektřina, teplo, plyn, vodné a stočné jsou hnací motory Dopravního podniku, které jej stojí 1,2 miliardy korun ročně. Nedávné utnutí plynu z Ruska se nás sice nijak závažně nedotklo, ale co kdyby náhodou... O „katastrofických“ scénářích v případě jeho nedostatku, ale také o dalších druzích energie jsme se rozepsali na straně šesté.

V listopadovém vydání loňského roku jsme představili graffiti z jeho lepší stránky – jako druh umění, když jsme se zmínili o festivalu Names. Dnes se však podíváme na graffiti z jeho druhé, negativní stránky, když zaplní místa, kam nepatří. Vandalismus však není jen graffiti, ale například i poškrábaná skla vozů metra a rozbité skleněné výplně ve stanicích metra, či vědomě poškozená dopravní zařízení v metru (výtahy, šikmé plošiny, eskalátory). O tomto druhu bezdůvodného a nesmyslného ničení, které vyvolá nákladné a časově náročné opravy, bude řeč právě v únorovém čísle. Myslím, že středověké právo useknutí ruky, jako trest za takový nekalý čin, by bylo na místě.

V rubrice věnované tramvajovému provozu se dočtete, na jak dlouho bude Hradčanská bez tramvají a kam nejezdí vozy 14T z důvodu špatného stavu tratí a nemožnosti je rekonstruovat.

Představíme vám také chemické složení a výhody emulzní nafty, stejně tak počátky jejího využití v naší společnosti. V současné době zbývá Dopravnímu podniku z každého spotřebovaného litru emulzní nafty úspora v rozmezí 3 až 3,50 Kč.

V listopadu a prosinci loňského roku proběhly v některých útvarech Dopravního podniku audity systému řízení kvality. Na otázku, o které útvary se jednalo a jak jednotlivé audity dopadly, odpovíme právě dnes. Systém řízení kvality ale hned tak neopustíme, v některém z příštích čísel navážeme seriálem, který jej bude zkoumat podrobněji.

Protože se nám letošní výročí zprovoznění pražského metra stále přibližuje, opět jsme se v rubrice Historie zaměřili na dobu před 35 lety, tentokrát časy, kdy poprvé vyjely eskalátory v pražském metru. Spolu s námi se také na chvíli stanete detektivy, jelikož budeme pátrat po identitě dvou našich dávných zaměstnanců pózujících na staré zažloutlé fotografii z roku 1911.

I když jsme slíbili, že se dnes v pravidelném seriálu o dopravních podnicích v České republice podíváme do Hradce Králové, nebylo možné toto setkání uskutečnit a nabídneme ho příště. Roli náhradníka se ujal Dopravní podnik města Pardubic.

Dále například spočítáme zásahy Hasičského záchranného sboru DP za rok 2008, shrneme loňskou sezonu lanové dráhy v pražské ZOO a podíváme se, co je třeba udělat, než se s ní budou moci svézt letošní milovníci zvířátek, pozveme vás na maturitní ples Střední průmyslové školy dopravní, přidáme i spoustu kulturních zajímavostí. A ani tento výčet není ještě definitivní.

A protože tu máme lásky čas (ne nespletla jsem si měsíc ani roční období) díky svatému Valentýnovi – svátku všech zamilovaných (i když já osobně dávám přednost tomu českému – májovému), udělejte si příjemné chvíle s těmi, které máte rádi. A nespolehejte se na další připomenutí potřeby láskyplných vyznání až na květen. Vždyť dávání najevo pocitů, že máme rádi či milujeme, nemusíme nechávat jen na tyto sváteční dny.



# Chováme se slušně

## Rozjeli jsme novou kampaň pro cestující

Úlohou našeho podniku není jen přepravit zákazníka z bodu A do bodu B a více se o něj nestarat. Tramvaj, autobus či souprava metra totiž nikdy nebudou anonymním prostorem, nýbrž místem setkávání lidí. I na něm by tedy měl každý člověk dodržovat zásady slušného chování.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

Ať se nám to líbí, nebo ne, pokaždé když nastoupíme do vozu městské hromadné dopravy, stáváme se členem kolektivu – byť je to kolektiv, jehož složení se zastávku od zastávky pozměňuje. Drtivá většina populace bere tento fakt jako samozřejmost, avšak nikdy se nemůžeme úplně vystríhat mezilidských problémů.

Zvláště atmosféra velkého města, kde je způsob přepravy skutečně masový, vzbuzuje v některých lidech dojem, že svoje okolí nemusejí nijak respektovat. Proti těmto tendencím již mnoho let Dopravní podnik bojuje a skrze nejrůznější kampaně dává znát, že mu pohodlí a dobrý pocit cestujících není lhostejný.

„Lidé se obecně umějí chovat slušně vůči rodičům s kočárky, nevidomým či pohybově postiženým, je ale celá řada drobností, které jim někdy nedochází,“ říká Petr Malík z oddělení Marketing. Například ne každý se rozněží nad cizím pejskem, který se mu motá pod nohama a nárůživě čenichá v jeho kabelu, aniž ho „páneček“ nějak umravní. Taktéž nemusí mít celá řada lidí pochopení pro trempa, který pohlavkuje svým nadměrným batohem všechny okolo.

Problém ohleduplnosti mezi cestujícími je evergreenem každého dopravce již od dob bryček a dostavníků. Systematicky se mu Pražský dopravní podnik věnuje od roku 1998, kdy se pod názvem Desatero pražského cestujícího rozjela první kampaň. K další větší akci došlo v roce 2006 a její výsledky lze vidět dodnes.

Nynější kampaň změnila především vzhled: osm krátkých animací znázorňuje humornou formou nejčastější nepříjemné situace, k nimž v MHD dochází. Kampaň také nově využívá všechny dostupné informační kanály: od přístřešků na zastávkách přes noviny, obrazovky Metrovision ve stanicích metra po server YouTube, na nějž odkazují naše internetové stránky [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz). Vidět ji můžeme i na displeji obchodního domu Kotva. Neintenzivněji se bude šířit během ledna a února, cestující ji však budou mít při nejrůznějších příležitostech na očích další dva roky.

„K nové kampani jsme se rozhodli, protože ta předchozí podle nás pomalu ztrácí vypovídací schopnost,“ říká Malík. Každá doba totiž s sebou přináší nové fenomény a nové problémy. Zatímco v roce 2006 jsme byli schopni podchytit problematiku slušného chování v šesti bodech, přibýly k nim letos další dva: mezi tradičními tématy, jako je například uvolňování sedadel potřebným či dodržování hygieny, se tak objevil poslech hlasité hudby a přehnaně emocionální chování. Počet lidí krátících si čas v MHD poslechem hudby neustále



**Držte emoce na uzdě.** Jedete s partou z koncertu, sportovního utkání nebo baru? Máte pocit, že se o své zážitky musíte podělit? Buďte ohleduplní a raději z toho ostatní cestující vynechte, ne všichni jsou na stejné vlně.



**Nemusí vás být slyšet za každou cenu.** Telefonujete nebo používáte přenosný přehrávač v dopravních prostředcích? Udržujte hlasitost na úrovni, která nebude rušit nebo obtěžovat ostatní cestující.



**Nastupujete? Nechte nejprve ostatní vystoupit.** Plynulý výstup i nástup jsou v hromadné dopravě zásadní pro dodržení jízdních řádů. Nezdružte se tedy dlouho v prostoru dveří, dodržujte pořadí výstup – nástup, a ušetříte čas.



**Ne každý si oblíbí vašeho čtyřnohého přítele.** Při přepravě zvířat v dopravních prostředcích vždy respektujte především bezpečnost ostatních cestujících.



**Možná ve vás dřímá umělec. Nebud'te ho v dopravních prostředcích.** Graffiti, kresby nebo rytiny mohou být za určitých podmínek uměním. Rozhodně ale nepatří do dopravních prostředků ani do zastávek nebo vestibulů hromadné dopravy.



**Cestujte na úrovni a dopřejte to i ostatním!** Vynechte jídlo a pití z cestování hromadnou dopravou. Hrozí, že znečistíte oblečení sobě i ostatním, vozidlo nebo jiné zařízení dopravy. Dbejte na osobní hygienu. Nenechávejte po sobě v dopravních prostředcích odpadky.

roste. Leckdo však nevěnuje pozornost tomu, jaká porce zvuku se line do jeho uší a jaká ven. Přitom naděje, že všichni spolucestující fandí rovněž death metalu, je mizivá. Dalším rozrůstajícím se fenoménem je skupinové opojení – ať už sportovních fanoušků, či lidí vracejících se z party posledním metrem či noční tramvají. Ti by si měli uvědomit, že jejich veselí působí navenek mnohdy neurvale a nebezpečně.

„Každou kampaň připravujeme na základě připomínek a podnětů našich zákazníků,“ říká Malík. Akce je součástí dlouhodobého konceptu Dopravního podniku Chováme se odpovědně. Jejím úkolem není jen osvěta. Je to jasná zpráva našim cestujícím, že nezavíráme oči nad jakýmkoli problémem, s nímž se během cesty mohou setkat.



**Dávejte pozor, aby vaše zavazadla nepřekážela ostatním.** Batoch na zádech může snadno ovlivnit vaši schopnost udržet rovnováhu. Pro vás i ostatní je bezpečnější, když ho za jízdy odložíte. Vždy se pokuste umístit svá zavazadla tak, abyste neomezovali výstup a nástup do dopravního prostředku.



**Uvolněte místo k sezení těm, kteří to potřebují. Respektujeme se vzájemně.** Důvodů pro uvolnění místa je více – roli hraje věk, zdravotní stav a další okolnosti. Nabídnout své místo tomu, kdo ho potřebuje, by mělo být samozřejmostí, stejně jako poděkování za uvolněné místo.



# Outsourcing údržby vozů metra se povedl

Od prvního ledna udržuje vozy typu M1 na lince pražského metra C společnost Siemens. Vzorový projekt outsourcingu v našem podniku dopadl úspěšně, nás však v tomto článku bude zajímat nejen současnost, ale díváme se i do historie mnohaletého procesu, který tímto projektem vyvrcholil.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**



## Od kovadliny k laptopu

Rozpad sovětského bloku umožnil postavit se čelem k mnoha přehlíženým skutečnostem. Mezi ně patřil i z technického hlediska neuspokojivý stav vozového parku metra. Na všech třech linkách jezdilo cca šest set vozů ruské výroby, jejichž technologie byla už v té době technicky značně zastaralá.

„Nevyhovovalo na nich vlastně nic, a to včetně použitých materiálů,“ říká Ing. Josef Němeček, vedoucí jednotky Správa vozidel Metro.

Vozy dodané sovětskou stranou musely být upravovány jednak v zájmu bezpečnosti cestujících, jednak i z důvodu dosažení alespoň relativně uspokojivé míry spolehlivosti. V provozu pak soupravy složené z ruských vozů podstupovaly každých 8 až 12 hodin základní prohlídku, kterou 2 pracovníci prováděli přibližně jednu hodinu. Nízká technická úroveň způsobovala v provozu časté závady na mechanické i elektrické výzbroji, které v některých případech končily i zahořením. Pouze díky mnoha realizovaným úpravám a svědomité kontrole našich zaměstnanců nedošlo v Praze k žádné závažnější nehodě, jak tomu bylo v Sovětském svazu.

Původní ruské soupravy měly označení E, avšak jejich koncepce sahá až do 30. let minulého století, kdy bylo uvedeno do provozu metro v Moskvě. Do Čech se dostaly pod označením Ečs v roce 1973 a byly určeny pro provoz na tehdy budované lince C. S ohledem na nízkou trakční výkonnost však nebyly schopny dostát nárokům, které na ně pražské metro začalo klást. „Na lince A je stoupání až čtyřicet promile, na což trakční motory vozů Ečs o výkonu 75 kW nestačily,“ vysvětluje Němeček. Na základě požadavků české strany tedy vznikl pro potřeby linky A výkonnější typ 8171, který měl kromě vyššího trakčního výkonu (použity trakční motory o výkonu 110 kW) i například zářivkové osvětlení.

Problémům však nebyl konec. Potřebu neustálých a složitých úprav si žádala nejen ruská nedůslednost (technická i výrobní), ale i fakt, že Praha byla prvním zákazníkem, a tudíž i pokusným králikem pro tento typ. „Pěkně jsme si to odsákali,“ říká Němeček a pokračuje: „Hned po revoluci jsem začal uvažovat, jaké jsou možnosti modernizace vozového parku našeho metra. Rozjeli jsme výběrové řízení na nové vozy.“ V té

době se však úvahy točily spíše kolem generální opravy namísto dražšího nákupu nových moderních souprav.

„Generálka by však znamenala, že vozy, které byly už v sedmdesátých letech zastaralé, by jezdily dalších dvacet let,“ upozorňuje Němeček.

Nakonec se prosadilo kompromisní řešení: generální oprava spojená s rekonstrukcí. „Sedli jsme si a vyškrtali všechno, co bylo nepřijatelné: elektrická výzbroj, kompresor, některé prvky podvozku a tak dále,“ popisuje Němeček. Rekonstrukce se ujala plzeňská společnost ŠKODA. Vznikl tak typ 8171M, jehož 77 souprav jezdí dnes na linkách A a B. Posledních 7 pozůstatků socialistické spolupráce doslouží nejpozději na konci pololetí tohoto roku. „Jezdí jen během špiček ve všední dny na Běčku,“ doplňuje Němeček.

Doba se mění a s ní se mění i názory. V roce 1995 byla na základě výsledků výběrového řízení podepsána s konsorciem ČKD-AEG-SIEMENS-GP smlouva na nákup 22 nových souprav typu M1. Dopravní podnik se tak rázem dostal na světovou špici. „Skočili jsme z předpotopní technologie na úplný vrchol. Jezdili nás sledovat odborníci z Němec-

ka i Francie," upozorňuje Němeček. Od kovářské práce se tedy náš personál dostal k velmi moderní řídicí i výkonové elektronice, kterou dokázal během krátké doby zvládnout na jedničku. „Po nějaké době u mě seděl v kanceláři technik od firmy Siemens a povídá, že vůbec nemusí chodit do hal, protože si s tím naši lidé poradí lépe než on,“ usmívá se Němeček. Dnes mají zaměstnanci pečující o vlaky typu M1 zkušenosti, kterými se nemohou pochlibit mnozí jejich kolegové z Německa.

## Outsourcing je důsledný přístup

Staré ruské vozy byly záležitostí kontaktní elektromechaniky. „Všechno se tam točilo a posunovalo. Opraváři tedy již ze zkušenosti věděli, která součástka vydrží padesát tisíc kilometrů a která se musí vyměnit třeba po tři sta tisících,“ říká Němeček. Tuny materiálu se z vozů sundávaly a zase montovaly zpět, ale vždy bylo dopředu jasné, jaké součásti jsou potřeba pro kterou revizi.

„Naproti tomu moderní soupravu bych přirovnal k počítači. Řeknete si, že ho budete používat třicet let, ale jaké náhradní díly byste si na něj měl koupit?“ uvažuje Němeček. Odhadnout životnost jednotlivých součástí moderního elektronického zařízení je velmi obtížné. Jeden stejný kus může vydržet jeden den i dvacet let.

Nabízí se dvě extrémní řešení: nakoupit velice drahé součástky do zásoby a riskovat, že budou bez užítka ležet na skladě, nebo nepořizovat nic a spoléhat na dodávky od výrobce. Obě řešení mají jednu nevýhodu, která je daleko závažnější než jejich klady: překotný vývoj v elektronice. Jakákoli součástka je dnes do pěti let více či méně zastaralá a je problém ji na trhu nakoupit. Během krátké doby se tak ze skladu stává starožitnictví.

Na druhou stranu, pokud se firma spolehne na dodávky od výrobce, může čekat na náhradní díl šest až sedm měsíců, popřípadě ho nedostat vůbec, jelikož se nikomu pro pár kousků nechce rozjíždět již ukončenou výrobu. „Představa, že souprava za dvě stě milionů bude půl roku odstavená kvůli chybějící součástce za několik tisíc, nás velmi znepokojovala,“ vysvětluje Němeček. S ohledem na dvouletou záruční dobu nových souprav bylo třeba situaci řešit.

Druhým zlomem se stal nový Zákon o dráhách z roku 1995, který jednoznačně definoval způsob provádění změn na drážních vozidlech – tedy i vozidlech

metra. Éře Dodělej Doma tak bylo definitivně odzvoněno. Co šlo v dílně udělat pilníkem za půl hodiny, teď mohlo trvat i několik týdnů, než se k věci vyjádřily všechny potřebné instance.

„Bylo tedy nutné něco podniknout a zajistit tak, že jakoukoli součást vozu bude výrobce garantovat a dodá nám cokoli, co budeme potřebovat,“ říká Němeček. Ovoce snažení byla smlouva Charter Rail z 1. dubna 2005. Dopravní podnik se zavázal paušálně platit firmě Siemens za každý vlakokilometr ujetý soupravami M1. Společnost Siemens se na druhou stranu zavázala Dopravnímu podniku provádět komplexní údržbu těchto souprav a pro tuto údržbu používat pracovníky Dopravního podniku. Dopravnímu podniku se tak v podobě plateb za vykonanou práci našich údržbářů vracela část vynaložených nákladů na paušální platbu. Dalším závazkem společnosti Siemens pak bylo v časovém limitu 48 hodin zajišťování veškerých náhradních dílů, speciálního nářadí, ať už díl ležel v kterémkoli skladě Evropy.

Od smlouvy typu Charter Rail byl již jen krok ke smlouvě typu Full Service (tzn. Plný servis) – tedy nejen zajišťování údržby a oprav po materiální stránce, ale i po stránce personální. Nové vedení podniku dalo projektu zelenou, a tak začalo složité vyjednávání mezi oběma společnostmi. „Nejdřív jsem vzal zástupce společnosti Siemens na konečnou metra Háje, aby věděli, do jakého prostředí jdou. V Německu tehdy jezdily soupravy v intervalu čtyři až pět minut, my jsme točili vlaky v intervalu sto pěti vteřin,“ usmívá se Němeček. Dokázat výhodnost smlouvy nebylo jednoduché. Nejprve musel vzniknout ekonomický model projektu, který by odhadl na 11 let dopředu vývoj nákladů na údržbu souprav typu M1. Rovněž bylo nutné přesvědčit zaměstnance o všeobecném přínosu projektu. „Co se týče výběru společnosti, měli jsme jasno po praktické i právní stránce,“ dodává Němeček. Převážná část souprav M1 pochází od společnosti Siemens. Logicky je tedy tato firma předurčena k jejich údržbě a opravám. Navíc se mnohdy jedná o sofistikovanou elektroniku a softwarové vybavení chráněné autorskými právy a toto know-how nemohlo být dle smlouvy na dodávku souprav typu M1 postoupeno třetí osobě.

Po mnoha jednáních mezi společnostmi Siemens a Dopravním podnikem bylo dohodnuto, že převod údržby souprav M1 se z Dopravního podniku na společnost Siemens provede formou „prodeje části podniku“. Smluvní rámec projektu

Full Service je pak realizován 3 základními smlouvami. První smlouvou je smlouva na provádění údržby a oprav souprav typu M1. Druhou je nájemní smlouva na pronájem prostor (depo Kačerov), ve kterých bude společnost Siemens provádět údržbu a opravu souprav. V této souvislosti je nutno si uvědomit závažnou skutečnost, že si společnost Siemens žádné prostory od našeho podniku nekupuje, ale pouze pronajímá. Třetí základní smlouvou je pak smlouva o prodeji náhradních dílů a technologií, vlastněných Dopravním podnikem pro provádění údržby a oprav souprav typu M1. Tři základní smlouvy doplňují ještě dvě další smlouvy, a to smlouva o provádění ověřovacích a zkušebních jízd a o posunech a smlouva o provádění soustružení kol. První z této dvojice smluv obchodně a právně upravuje způsob poskytování vyjmenovaných služeb poskytovaných Dopravním podnikem společnosti Siemens v rámci údržby a oprav souprav typu M1. Druhá smlouva pak upravuje podmínky soustružení kol rekonstruovaných souprav typu 81 71M v depu Kačerov, neboť nově instalovaný podúrovňový soustruh v depu Kačerov je součástí technologie, která byla prodána Dopravním podnikem společnosti Siemens.

Uzavřené smlouvy vstoupily v platnost dnem 1. 1. 2009. K tomuto dni přešli určení pracovníci (124 pracovníků), provádějící údržbu souprav M1, od Dopravního podniku ke společnosti Siemens. Zároveň bylo zahájeno stěhování opravárenských kapacit pro soupravy M1 z OZM do depa Kačerov. Nejdůležitější událostí však bylo, že Dopravní podnik k tomuto datu přestal zajišťovat údržbu a opravy souprav M1 a tato činnost komplexně přešla na společnost Siemens.

## Každý problém má řešení

„Vždy se najdou lidé, kteří hledají důvody, proč něco nejde,“ říká Němeček. Podle něj ale existuje východisko z každé situace. V Evropě najdeme daleko radikálnější přístupy než Full Service, třeba takzvaný Public Private Partnership (Veřejnoprávně soukromé obchodní sdružení).

Vzorovým příkladem je londýnské metro. Začalo upadat v 70. letech spolu se vzestupem automobilové dopravy. Nesnesitelné zácpy na silnicích mu navrátily cestující až po mnoha letech, kdy se ocitlo v dezolátním stavu. Alarmujícím dokladem tohoto stavu byl požár eskalátorů v roce 1987, při němž zahynulo 31 lidí. Následný průzkum odhalil, že kompletní renovace →






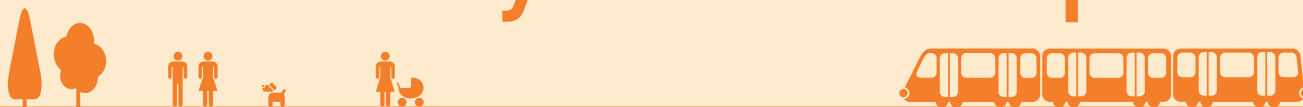
londýnského metra by vyšla v přepočtu na jeden bilion korun (tisíc miliard), což je sousto, které nebyla sto strávit ani britská vláda.

Od roku 2003 tedy udržují celou infrastrukturu londýnského metra soukromí investoři s třicetiletými kontrakty. Němeček k tomu říká: „Když někomu pronajmete dům na tři roky, tak vám ani nevymaluje. Když mu ho pronajmete na deset let a teče vám tam topení, tak ho vybourá a udělá si nové. No a pokud mu ho pronajmete na třicet let, tak ten starý

dům zbourá celý a postaví nový.“ Podle tohoto principu nechává mnoho veřejnoprávních institucí přitékat peníze od soukromých investorů do svého majetku. Každá instituce je zodpovědná za to, aby správně fungovala a plnila svou úlohu ve společnosti. Neefektivnějším způsobem, jak toho dosáhnout v případě pražského metra, je outsourcing. Na rozdíl od jiných projektů tohoto typu jsme však měli výhodu: zaměstnanci, kterých se outsourcing týkal, přešli pod firmu, s níž spolupracovali třináct

předchozích let. „Naši lidé de facto jenom převlékli trička,“ říká Němeček. Navíc od roku 2010, kdy vyprší kolektivní smlouva s Dopravním podnikem, se mohou těšit na podmínky a benefity silné mezinárodní společnosti. Němeček uzavírá: „Tehle projekt je ukázkou, jak lze přesvědčit lidi o správnosti věci bez podávání nepravdivých informací a zatajování skutečností.“ Outsourcing údržby souprav typu M1 na lince C se tak může stát úhelným kamenem pro další podobné projekty. 

## Které síly ženou náš podnik?



Ačkoli lednové utnutí plynu z Ruska nijak závažně Českou republiku nepostihlo, obrátil se pohled mnohých lidí k otázce energií. O naší závislosti na plynu a možných „katastrofických“ scénářích v případě jeho nedostatku, ale také o dalších druzích energie a jejich roli v Dopravním podniku si můžete přečíst v následujícím článku.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

### V dobách krize

Elektřina, teplo, plyn, vodné a stočné jsou položky, které stojí Dopravní podnik 1,2 miliardy korun ročně. Při pohledu na statistický koláč by se mohlo zdát, že plyn hraje v této sumě jen nevýznamnou roli. Ovšem plyn stojí v pozadí dalšího a mnohem důležitějšího výseku, totiž tepla. Pouze některé vozovny, administrativní budovy a Centrální dispečink odebírají ke svému vytápění přímo plyn. Ten je však nezbytnou surovinou při výrobě tepla od našeho dodavatele – společnosti České teplo, která obhospodařuje největší areály Dopravního podniku. České teplo odebírá plyn od společnosti Pražská plynárenská, jejíž dodávky podléhají takzvaným regulačním stupňům. První stupeň označuje běžný provoz, druhý znamená omezení dodávek, při třetím přestává téct plyn úplně.

Ing. Vladimír Houda z odboru Energetika popsal, jak Dopravní podnik reagoval na lednové nebezpečí nedostatku plynu: „Ihned, jak v Evropě vypukla krize, sešli jsme se s Českým teplem a projednali všechny tyto scénáře.“ Pokud by přísun tepla ustal zcela, musely by

pohotovostní týmy co nejrychleji vypustit vodu ze všech systémů, dříve než zamrzne. K této možnosti jsme se naštěstí ani nepřiblížili. Reálnějším byl tehdy druhý regulační stupeň,“ uvažuje Houda. Ten by znamenal dvacetiprocentní zmenšení dodávek tepla. Vzhledem k tomu, že s každými šesti procenty klesá teplota o jeden stupeň, museli bychom se v kancelářích a dalších místnostech spokojit s devatenácti stupni Celsia namísto dvaceti dvou. „Samozřejmě určitý komfort by byl narušen, ale provoz by ohrožen nebyl,“ uzavírá Houda. Naštěstí však nedošlo ani k této variantě. Letošní již tak velmi krušná zima se tudíž obešla bez komplikací. Plyn si naopak ukousl z pomyslného koláče o trochu víc než loni. Dalšími položkami jsou vodné a stočné. Každá garáž či vozovna má svoji myčku a právě tato zařízení spotřebovávají v našem podniku nejvíce vody. Od roku 2000, kdy se tato položka začala bedlivě zkoumat, spotřeba vody klesá. „Daří se nám daleko dříve zjišťovat její úniky,“ jmenuje jeden z důvodů Houda. Dalším je podle něj obecně

svědomitější přístup lidí k životnímu prostředí. S vodou se zachází šetrněji než před deseti lety. Jen málokdo dnes nevědomavě projde kolem tekoucího kohoutku. Pozornějšího čtenáře jistě zaujme, že více než vodné zabírá v koláči stočné. Naše společnost je napojená na systém Veolia voda, dříve Pražské vodovody a kanalizace. Platíme stočné tří druhů: první se odvozuje z vodného, neboť co firma odebere, to se samozřejmě vrací zpět do kanálu, na druhém se podepisuje metro, z jehož desítky kilometrů dlouhých tunelů je také třeba odvádět průsakovou vodu do kanalizace. Posledním druhem je poplatek za dešťovou vodu, který se počítá z plochy našich střech. Všechny tyto položky jsou zhruba stejně nákladné.

### Hlavní výživa

Těžko se při pohledu na graf mohou naše úvahy točit jenom kolem plynu a vody, vždyť elektřina tvoří tři čtvrtiny našich výdajů za energie. Jejím jediným dodavatelem je Pražská energetika. Elektřina pod napětím 110 tisíc voltů míří nejprve do čtrnácti rozvodů,

odkud putuje 22 tisíc voltů do metra. Tramvajím ji zprostředkovává 41 měníren, kde je 22 tisíc voltů usměrněno na 700 voltů stejnosměrných do trakčního vedení. „Kdysi jsme museli podepisovat několik desítek smluv na odběr elektřiny, jejich počet se naštěstí ztenčil na tři: velkoodběr metra, velkoodběr trakce tramvaje a velkoodběr netrakce,“ vysvětluje Houda. Na rozdíl od tramvajů se totiž v případě metra nerozlišuje trakce a netrakce. Pohyb souprav, provoz stanic, dep, eskalátorů, ventilací a podobně je zahrnut do jediné položky. Výrazné finanční úspory a zároveň zjednodušení se dočkala i trakce tramvaje, u níž bylo v minulosti třeba vypracovat fakturu pro každou měnírnu zvlášť. Pod třetím velkoodběrem si můžeme domyslet opravárenskou základnu tramvajů a autobusů v Hostivaři, vozovnu Žižkov a Pankrác, petřínskou lanovku, vybavení tramvajové trati do Barrandova, garáže Vršovice, Kačerov, Řepy, Klíčov a administrativní budovu na Sokolovské. Rozdíl mezi malo- a velkoodběrem přitom nespočívá ve významnosti ale napětí (230/400 V pro maloobběr). Proto je například takový „žrout“ jako podchod Václavské náměstí maloobběrem, ačkoli napájí kromě všech standardních zařízení i množství obchodů a butiků. Jako maloobběry jsou též označeny některé vozovny.

Zdálo by se, že trakce tramvaje si ze statistického koláče ukousne více než trakce metro – 332 ku 211 milionům korun ročně. Jak jsme však již zmínili, v rámci spotřeby metra nelze uvádět energii nutnou k pohybu souprav a energii, která zásobuje veškeré ostatní systémy. „Ventilace, osvětlení a další věci jsou stejně důležité jako soupravy samotné. Nemůžete zhasnout na nástupišti, nemůžete vypnout větrání,“ upozorňuje Houda. Přitom provoz těchto prvků spadajících do netrakce metra je energeticky ještě náročnější než provoz vlaků. „V minulosti to bylo zhruba půl na půl, dnes se spotřeba posunuje ve prospěch netrakce,“ upřesňuje Houda. Pokud tedy sečteme trakci a netrakci, dostaneme se bohatě nad 400 milionů korun ročně. Není proto divu, že se k metru upírají zraky ekonomů hledajících mož-

nosti úspor. Jejich černá mára – staré ruské soupravy s hltavou spotřebou 4 kWh na 1 vozokilometr pomalu mizí z kolejí. Na lince C jezdí moderní vozy M1, které kromě spotřeby 1,5 kWh na 1 vozokilometr vládnou technologiemi, jako je rekuperace, čili využívání energie vzniklé brzděním a její vracení do místní sítě, mikropočítač, který optimalizuje jízdu tak, aby souprava zbytečně nebrzdila či nezrychlovala a podobně.


Díky těmto vylepšením dnes již netrakce spotřebuje o něco víc energie než soupravy samotné. Nabízí se tedy otázka šetření v oblasti netrakce, která je však velmi problematická: bez plynulého chodu ventilace by vzduch v podzemí byl zakrátko nedýchateľný, taktéž eskalátory musí z bezpečnostního hlediska běžet stále.

### Věčné téma: úspory

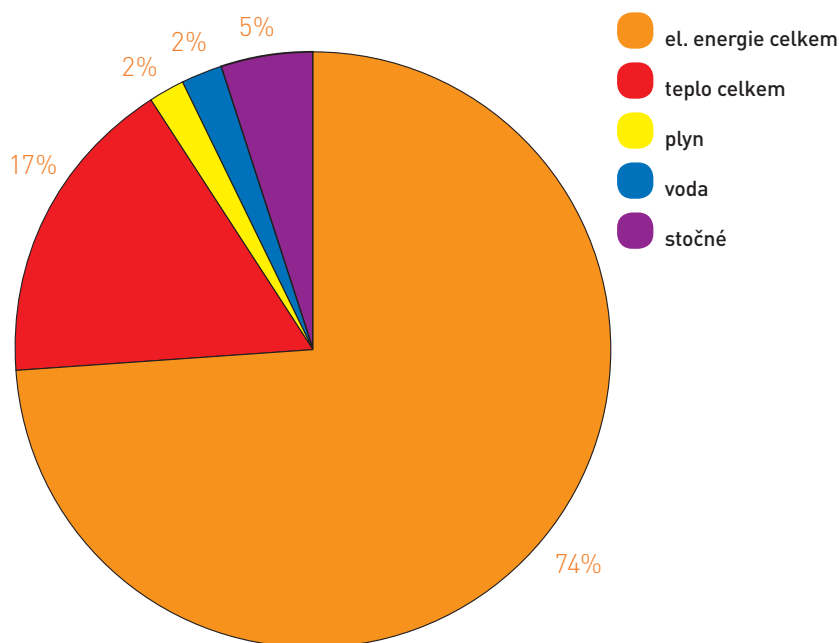
Samozřejmě možnosti úspor se dají nalézt vždy. V nových stanicích či zastávkách po rekonstrukci můžeme vidět úsporné osvětlení, stmívače a předřadníky. Moderní eskalátory jsou zase vybavené funkcí soft start, díky níž mohou jet třetinovou rychlostí, pokud je zrovna nikdo nevyužívá. „Uvažovali jsme i o možnosti úplně je zastavit, lidé si ovšem z dálky mysleli, že nejsou v provozu,“ říká Houda. Eskalátory patří ke dvěma největším žroutům energie. Tím

druhým je zmíněná vzduchotechnika. Ventilátory o výkonu 22 až 75 kW vhánějí do podzemí životně důležitý kyslík a mohou svůj chod omezit pouze oněch několik hodin, kdy metro nevozí cestující. Ani tehdy se však jejich chod úplně nezastaví.

Zdálo by se, že spekulace energetiků a ekonomů nic nezmohou proti omezením techniky. Avšak Ing. Houda dokazuje opak: „Dosud se hledaly úspory mimo trakci, ale proč ne přímo na ní? S dnešní moderní technologií se dá šetřit pouhou změnou v grafikonu.“ Díky rekuperaci je vlak během brzdění schopen dodat do místní sítě poměrně velkou porci elektřiny. Pokud by v jeho blízkosti jiná souprava ve stejném čase vyjížděla, mohla by tuto energii využít a ušetřit až třetinu té svojí.

Bohužel v rámci současného grafikonu se stává poměrně často, že dvě soupravy vyrážejí zároveň. Dopravní podnik však pracuje na jeho vylepšení, které co nejdříve nabízenou možnost zohlední. „Rozhodně to nebude snadné, na lince C jsou ve špičce intervaly devadesát vteřin, pokud bychom se však alespoň trochu přiblížili ideálu, uspořili bychom ročně desítky milionů korun,“ nastiňuje Houda. Konečně, kde jinde by mohl být větší prostor pro moderní technologie a inteligentní řešení než v obří dopravní společnosti? 

### Náklady na energie 2008





Aktuálně

# Stávka



Tentokrát unisono zazněl hlas odborových organizací Dopravního podniku hl. m. Prahy – a zazněl tvrdě a nesmlouvavě: společně s dalšími zástupci odborových organizací působících v dopravě se sešly (26. listopadu 2008) na koordinačním jednání k přijetí stanoviska k záměru vlády České republiky zdanit celou řadu příjmů občanů a společenských organizací. Jednalo se zejména o stravenky, odvody členských příspěvků odborů a zlevněné jízdné v železniční, městské hromadné, silniční osobní a letecké dopravě. Tady a v tento den byl vysloven kategorický a jednoznačný nesouhlas s takovým záměrem a bylo poukázáno na tu skutečnost, že jde o výtobytky zaměstnanců, které jsou uznávány a respektovány ve stávající podobě v celé Evropě mnohdy již více než jedno století, a to v mnohem větším rozsahu než u Českých drah, městských dopravních podniků a firem provozujících silniční osobní a leteckou dopravu v ČR, a to bez zdaňování či jakéhokoli jiného znehodnocení. Dlužno podotknout, že se připravované zdanění mělo vztahovat k celkem 42 dosavadním daňovým výjimkám, a v neposlední řadě se dotýkalo dokonce i odměn za odběry krve.

**Pavel Ďuran**

**T**ento den odbory vyzvaly vládu ČR, aby je nejpozději v termínu do 16. prosince 2008 ujistila, že upouští od uvedených záměrů. Bude-li pak nadále pokračovat v přípravě realizace návrhu věcného záměru zákona o daních z příjmu, odborové organizace deklarovaly připravenost uskutečnit stávku v termínu a rozsahu, na kterém se dohodnou. Dne 15. prosince 2008 se o avizované protestní akci jednalo také na půdě Českomoravské konfederace odborových svazů – a výsledek? Předsedové všech 32 odborových svazů sdružených v ČMKOS vyjádřili plnou podporu chystané stávce odborářů v dopravě. 17. prosince 2008 bylo další koordinační schůzku odborů konstatováno, že jejich dosavadní stanoviska, vyjádření a dopisy zůstaly bez jakékoliv odezvy. Odboráři se nedočkali ani žádné nabídky seriózních jednání. „*Jde vůbec ministru financí o onen v připravovaném zákoně proklamovaný výběr daní?*“ kladou si otázku zástupci zaměstnanců, „*jak jinak se*

*totiž dívat na Kalouskův jistě „nezištný“ záměr umožnit podnikatelům odpis DPH u nákupu jakéhokoliv automobilu. Spočítal ale někdo, na kolik by to stát přišlo, pokud by většina z pěti set tisíc podnikatelů využila této pro ně jistě skvělé nabídky a získala slevu na dani například až ve výši 200 000 Kč?*“ Znamenalo to tolik, že odbory s okamžitou platností začaly s přípravou časově neomezené stávky. Ta měla být zahájena po 12. lednu 2009. Odvrátit ji mohl jedině jasný příslib vlády, že se benefity danit nebudou. „*Z toho vyplývá,*“ řekl Luboš Pomajbík, předseda Odborového svazu dopravy, „*že do 12. ledna má vláda možnost tuto stávku odvrátit. Dnes odešel dopis ministru financí Kalouskovi, který tvrdí, že s ním nikdo nejednal. My jsme mu ovšem 26. listopadu odeslali dopis, stejně jako dalším 44 představitelům vlády a zákonodárných sborů. Dostali jsme jen tři odpovědi, z nichž jedna byla od místopředsedy Senátu Milana Štěcha. Dnes jsme proto ministra Kalouska vyzvali k tomu, aby s námi nejpozději do 12. ledna jednal.*“

Je ale stále ticho po pěšině... Odborové organizace však nemíní ze svých stanovisek ustoupit o jediný krůček. 8. ledna 2009 se prezentují následujícím prohlášením:

*„Vzhledem k tomu, že pan ministr Kalousek zrušil i jím původně navržené jednání 8. ledna 2009 a není schopen sejít se k jednání do 12. ledna 2009, vnímáme dosavadní postup Ministerstva financí a Vlády ČR jako projev arogance i absence vůle vést sociální dialog k dané problematice. Ačkoliv jsme nabízeli jednání 24 hodin denně 7 dní v týdnu, ministr Kalousek tohoto časového prostoru nevyužil. Proto pokračujeme v přípravě časově neomezené stávky, o jejímž zahájení bude rozhodnuto po 12. lednu 2009. Toto zásadní porušení sociálního smíru může být do stanoveného termínu odvráceno pouze písemným ujištěním ministra financí, popř. předsedy vlády ČR, že od likvidace dosavadních daňových výjimek ustupuje.“*

A tak se 9. ledna 2009 nakonec přeci jenom rokuje – ministr Kalousek se prvně setkává s představiteli odborových organizací působících v resortu dopravy. Ti trvají na požadavcích zaslaných v uplynulých týdnech nejenom jemu, ale také ministru dopravy a předsedovi vlády ČR. Požadují, aby bylo s okamžitou platností upuštěno od záměru zrušit daňové výjimky dotýkající se bezprostředně zájmů nejen zaměstnanců v dopravě, ale velmi tvrdě i široké občanské veřejnosti. „*Tyto a další restriktivní kroky zásadním způsobem zhorší dopady hospodářské krize na široké vrstvy obyvatel ČR,*“ tvrdí odboráři. Ministr Kalousek se odborářům sice omluvil, že je k práci na změně věcného zákona nepřizval již dříve, nicméně jednání samo žádný výsledek nepřineslo. Kalousek jako náhradu za benefity nabídl pouze jakýsi zaměstnanecký paušál, který by údajně měl zaměstnancům výhody benefitů univerzálně nahradit. Představitelé třinácti odborových centrál tak novináře informovali, že v nejbližších dnech veřejnou dopravu ochromí časově neomezená stávka. Zastavit by se měla například v Praze a Brně veškerá hromadná doprava, v celé zemi autobusy, vlaky a možná i letadla. Prezident Federace strojířů Petr Čechák uvedl, že ve federaci již pracují stávkové výbory na



přípravě stávky. Předseda Odborového svazu dopravy Luboš Pomajbík na tiskové konferenci zdůraznil, že si velice považují podpory, kterou mají od největší odborové centrály v zemi ČMKOS a 32 odborových svazů v ní sdružených. V poledne 14. ledna 2009 se v osmém patře Domu odborových svazů na pražském Žižkově v zasedací místnosti Odborového svazu dopravy sešlo devatenáct zástupců odborových centrál, svazů a organizací, aby potvrdili svou připravenost vstoupit do časově neomezené stávky pro zachování zaměstnaneckých benefitů. Na odborářské půdě se měl objevit ještě jednou (a naposledy...) ministr financí Miroslav Kalousek. S čím novým mezi zástupce zaměstnanců přijde? Tak zněla otázka, již mu patnáct minut po třinácté hodině položil Libor Poláček, mluvčí Federace strojířů ČR. Pan ministr se sice pokusil znovu vysvětlit přítomným představitelům odborových organizací výhody zaměstnaneckých či důchodcovských paušálů, ti se však do této debaty nenechali zatáhnout. Jednání tak nebylo dlouhé – Kalousek přislíbil, že věcný záměr nového zákona o dani z příjmu na jednání vlády nepředloží. Informoval však současně, že tím nerezignuje na princip změny individuálních daňových benefitů v jeden univerzální zaměstnanecký a důchodcovský paušál a řekl, že v tomto smyslu zahájí práce na legislativní podobě zákona. Požádal zároveň zástupce

odborů o průběžnou konzultaci příslušných parametrů. Legislativní podobu tohoto návrhu zákona přitom nepředložil do legislativního procesu dříve, než zástupce odborových organizací a svazů přesvědčí o skutečnosti, že nový návrh bude pro zaměstnance z hlediska výše daňové zátěže výhodnější, v nejhorším případě neutrální. „Univerzální paušál by měl nahradit parciální výhody,“ uvedl Miroslav Kalousek následně na tiskové konferenci. Slíbil, že návrh předloží do konce dubna. Pokud bude schválen, mohl by začít platit od 1. ledna 2010.

Na základě tohoto stanoviska, které splnilo základní požadavek odborů, aby nebyl ve vládě projednáván stávající návrh věcného záměru zákona o dani z příjmu, zástupci všech odborových svazů působících v dopravě přípravu časově neomezené stávky zastavili. „Jde o přijatelný kompromis, který vytvořil dostatečný prostor a čas pro další jednání,“ uvedl předseda Odborového svazu dopravy Luboš Pomajbík. Hrozbu v dopravě ministr financí svým rozhodnutím odvrátil. Učinil tak doslova v hodině dvanácté, a to i přes to, že odboráři i nadále trvají na svém stanovisku, že současný systém zaměstnaneckých benefitů je výhodnější než Kalousekem navrhovanou nahrazení zaměstnaneckým a důchodcovským paušálem.

## Trvalé změny PID od 8. března 2009

K celostátnímu termínu změn jízdních řádů dojde k dílčím úpravám autobusových linek Pražské integrované dopravy, které vycházejí z požadavků jednotlivých městských částí a obcí i z provedených přepravních průzkumů a vyhodnocení změn v předchozím roce.

Ing. Filip Drápal, ROPID

### Linky:

Linka	Popis změny
154	Vložené posilové spoje ze zastávky Brodského jsou prodlouženy a jedou již ze zastávky Donovalská.
172	Linka jede ve směru z centra nově přes zastávky Lahovičky, Přístav Radotín, Přestínská, Zahradnictví, Závodiště Chuchle a Radotínská. V ranní špičce pracovního dne je zkrácen interval ze 30 na 20 minut.
204	Linka je zrušena a částečně nahrazena upravenými linkami 172 a 244.
244	Linka jede celotýdenně večer a o víkendu nově v celé trase Smíchovské nádraží - Sídliště Radotín, upraveny jsou intervaly zejména ve špičkách pracovních dnů.
269	Linka je ve směru od Sídliště Rohožník odkloněna ze zastávky Kbely přes Důstojnické domy a ukončena v zastávce Letňany.
333	Zavádí se druhé zastavování v zastávkách Ohrobec, Károv a Ohrobec.
348	Linka je zkrácena o úsek Neratovice, nám. Republiky - Zálezlice, Kozárovce, všechny spoje ve zrušeném úseku jsou převedeny na souběžnou linku 473.
382	Linka je přesměrována ke stanici metra Háje.
413	Ruší se všechny spoje v trase Postřižín - Úžice, ProLogis Park.
471	Pro vybrané spoje je zřízena zastávka Neratovice, žel. st.
473	Na linku jsou převedeny spoje z linky 348 v úseku Neratovice, nám. Republiky - Zálezlice, Kozárovce; obousměrně je zřízena zastávka Neratovice, žel. st.
489	Výrazné posílení provozu linky (interval v pracovní dny ve špičkách 60 minut, v ostatních obdobích 120 minut, zavedení celodenního víkendového provozu v celé trase Strančice, žel. st. - Mukařov).

### Zastávky:

Zastávka	Změna	Linky
Baštec-kého	Nová stálá zastávka ve směru Nad Malou Ohradou	142, 225, 235
Červeňanského	Nová stálá zastávka ve směru Velká Ohrada	174, 211, 235, 508
Ohradské náměstí	Nový název pro původní zastávku Červeňanského (ve směru Velká Ohrada)	174, 211, 235, 508
Velké Popovice, pivovar	Nový název pro původní zastávku Velké Popovice, rozc. Brtnice	363, 461

### Změna charakterů zastávek:

Zastávka	Původní charakter	Nový charakter	Linky
Píškova (y ul. Červeňanského)	Stálá	Na znamení	174, 211, 225, 235, 508
Továrny Hostivař	Stálá	Na znamení	111, 329
U Háje	Stálá	Na znamení od 20.00 do 4.00 hodin a v SO, NE celodenně	124
U Továren	Stálá	Na znamení	111, 329
V Chotejně	Stálá	Na znamení	111, 122, 329



# Vandalismus není jen graffiti

Když se řekne vandalismus v metru, vybaví se cestujícím počmárané stanice a vozy metra, avšak jsou to i poškozené výtahy, šikmé dopravní plošiny a eskalátory.

Text a foto:  
Ing. Viktor Baier



Klasické graffiti je v tomto provedení k vidění již ojediněle, většinou se jedná o čmáranice. V tomto případě měl autor (autoři) asi pečlivou domácí přípravu a hodně času na samotnou realizaci.

**G**raffiti je na metru nejpalčivější problém a ročně nás stojí desítky milionů korun jejich odstranění a prevence v podobě antigraffitových nátěrů. S tímto druhem vandalismu se setkává většina cestujících. Dalším projevem vandalismu jsou poškrábaná skla vozů metra a rozbité skleněné výplně na schodištích a ve vstupních částech stanic. Následky řádění vandalů průběžně odstraňujeme, i když u vozů je to boj s větrnými mlýny, který nikdy nekončí. Graffiti je estetická záležitost, ale tam, kde by mohlo dojít k poranění cestujících, např. u rozbitých výplní skel, neprodleně provádíme alespoň provizorní opravu.

Jsou případy vandalismu, které nejsou tolik na očích cestujících, ale následky jsou vážnější. Je to poškozování dopravních zařízení sloužících k bezbariérovému vstupu a výstupu cestujících do stanic metra, ať to jsou výtahy, nebo šikmé plošiny. Tato zařízení používá

relativně malá část cestujících, ale ti jsou na nich plně závislí. V některých případech vandaly poškozené zařízení může způsobit, pro některé cestující, nedostupnost stanice až na několik dní.

Vnitřní vybavení výtahů je osazováno prvky v antivandal úpravě, aby se co nejvíce ztížila situace nenechavcům. Proto nejde nic odšroubovat ani jednoduše ulomit. Vynalézavost a zlomyslnost těchto „taky“ cestujících je zarážející. Když nemůžou kromě zrcadla nic poškodit, tak alespoň vteřinovým lepidlem zalepí ovládací tlačítka a tím vyřadí výtah na delší dobu z provozu.

Servis a opravy výtahů (šikmých plošin) zajišťujeme dodavatelsky. Opravy jsou nákladné, časově náročné a dodávky náhradních dílů většinou ze zahraničí jsou zdouhавé. Paradoxem je, že právě z důvodu speciálních antivandalských úprav, se pak musí výtahy někdy opravovat z výtahové šachty mimo vnitřek

kabiny (zvenitř nejde nic odšroubovat) a tím se oprava prodražuje. Zalepení fotobuňky žvýkačkou je v tomto srovnání jen zlomyslnost, kterou může napravit personál stanice.

Šikmé plošiny jsou na poškození náchylnější. Sběrači kovů se snaží ukrást cokoli, co lze ve sběrně kovů zpeněžit. Vandalové opakovaně odcizují vstupní závory a s tím také jejich elektromotory, zábrany na samotné plošině, nájezdové plechy atd. Takto způsobené škody nedosahují, tak jako u graffiti, řádu desítek milionů korun, ale vyřazení zařízení z provozu je pro postižené někdy nepřekonatelná překážka. To nám jako provozovateli vadí daleko nejvíce.

Dopravní zařízení jsou také eskalátory. Ty jsou našťastí již svojí konstrukcí odolnější proti úmyslnému poškození a těchto případů je méně. To, že výjimka potvrzuje pravidlo, je událost, která se stala

v lednu ve stanici Malostranská na krátkých schodech směrem na uliční úroveň. Vandal ostrým předmětem, nejpravděpodobněji nožem, vyřízl kousek z vnitřní části madla. Řeklo by se triviální poškození, ale opak je pravdou. Eskalátor musel být okamžitě odstaven, protože by mohlo dojít ke zranění prstů cestujících. Opravu jsme nemohli okamžitě provést, protože nevládneme příslušnou svařovací formu na madla. Na metru je několik typů eskalátorů – tím pádem i několik madel různých rozměrů a tvarů, proto nemáme všechny svařovací formy. Pořízení formy je otázka několika set tisíc korun. V takových případech pak opravu zajišťujeme dodavatelsky. V tomto konkrétním případě by náklady na příjezd a ubytování zahraničních servisních mechaniků, kteří mají potřebnou svařovací formu, byly natolik vysoké, že se vyplatilo pro tyto krátké schody koupit a vyměnit madlo celé, i když to původní bylo rok staré. Nové madlo se podařilo zakoupit na Slovensku „jen“ za 40 tisíc korun a i s prací našich zaměstnanců je to lacinější. Samotná výměna madla trvala dva dny, dodávka madla o několik dnů více. Tyto problémy ale vandaly asi netrápí. Takové říznutí pak přijde na několik desítek tisíc korun. Nehledě na to vždy musíme pevně doufat, že zrovna v této době ostatní eskalátory budou



Šikmé plošiny jsou častým terčem útoků vandalů. Zejména poškození mechanických závor a zábran. Ilustrační foto je ze stanice Strašnická.

v provozu bez problémů, protože s jedním eskalátorem oběma směry cestující nepřepравíte.

Na konec ještě poznámka pod čarou, která s vandalismem nemá zdánlivě nic společného, ale vyvstala jaksí sama. V posledních letech jsou často používána módní slova enviromentální politika, udržitelný

rozvoj. Není firma, která by neměla ve svém programu důraz na ekologickou šetrnost k životnímu prostředí. Velké firmy na to mají speciální oddělení. U mezinárodních firem je pravidlem při e-mailové korespondenci několikajazyčné upozornění, zda je nutné, abychom si jejich korespondenci vytiskli na papír a kolik lesů tím zachráníme. Reálná politika je právě opačná, zaměřená na co největší spotřebu. V běžném životě to zná každý. Když jdete například do značkového autoservisu, mění vám ucelené funkční celky, i když by stačilo nahradit jednu menší součástku. Prostě nemáte jinou volbu a je to pro vás dražší... Takových příkladů je nespočet. Osobně mně toto farizejství velmi vadí. Pokud ale máte možnost volby a hospodaříte s omezeným rozpočtem, volíte tu ekonomičtější variantu. Bohužel neplatí, co je ekonomické, je také ekologické, spíše naopak. Jenom si ale nemůžeme srovnat v hlavě, proč vyjde levněji vyrobit madlo, na které potřebujete desítky kilogramů surovin a materiálu, nehledě na spotřebu energií při výrobě a nákladech na dopravu, než jeho oprava a svaření na místě. Něco je systémově špatně, ale není to jen náš problém. Svým způsobem je to také určitý druh „vandalismu“, vandalismus proti nám samým.



Poškozené madlo ve stanici Malostranská. V porovnání s krabičkou sirek je patrné, jak i relativně malé poškození má vliv na to, že se z bezpečnostních důvodů musí eskalátor odstavit z provozu. Oprava v řádech za desítky tisíc korun.



# Hradčanská na dlouho bez tramvají

Stavba Blanky, čili severozápadní části Městského okruhu v úseku Malovanka - Pelc-Tyrolka, pokročila do další fáze. V minulém roce se DP KONTAKT věnoval této stavbě dvakrát a nyní nastal čas údaje zaktualizovat, protože od října 2008 se několik věcí změnilo.

**Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje**

Zásadní závěr revize harmonogramu výstavby, tj. že zkrátit tramvajové výluky lze tehdy, bude-li automobilová doprava z uspořádání 2+2 jízdní pruhy v ulici Milady Horákové redukována do uspořádání 1+1 na tzv. jižním koridoru, se stal realitou v sobotu 3. ledna 2009. Tento klíčový zásah byl původně očekáván již k 1. listopadu 2008, vlivem uzávěry Vyšehradského tunelu k tomu však tehdy nedošlo. Někomu by se mohlo zdát, že Letná s Vyšehradským tunelem nesouvisí, ale opak je pravdou. V obou případech totiž podstatné odklonové trasy vedou přes Smíchov a ten by tuto zvýšenou zátěž určitě nezvládl. Nadále platí, že díky současné výstavbě více stavebních celků v úseku U Vorlíků - Badeniho bude tedy možné relativně brzy (původní předpoklad byl v polovině května 2009) obnovit provoz po definitivní tramvajové trati mezi Spartou a smyčkou Špejchar. Vzhledem k výše uvedenému skluzu zahájení prací však tento stav nastane až s příchodem letošních letních prázdnin. Odloženo tím pádem bude i obnovení provozu tramvají v úseku smyčka Špejchar - Badeniho - Chotkovy sady z 1. září 2009 na pravděpodobně až 1. listopadu 2009.

Stavební práce také běží mezi Špejcharem a Prašným mostem. Tramvajový provoz mezi Prašným mostem, Hradčanskou a Chotkovými sady ustal v neděli 1. února 2009 a obnoven by měl být po prázdninách 2010. Dopravní podnik již koncem léta 2008 ustoupil od své podmínky současně dlouhodobě neuzavírat úseky Sparta - Špejchar a Špejchar - Prašný most, i když nakonec současná uzavírka obou úseků se protáhne na 5 resp. 9 měsíců, přesto nepůjde o souběžnou uzavírku v řádu roků, jak bylo původně připravováno. Pozitivní zprávou naopak je, že odříznutí vozovny Vokovice od ostatní sítě by mělo být pravděpodobně pouze 14 dní v průběhu podzimu. Během této výluky bude provedeno přepojení z dnešní trati na provizorní tramvajovou trať v prostoru Prašného mostu. Velká výluka Prašného mostu tedy bude nejspíš odložena do roku 2010, o čemž však teprve proběhne řada jednání. Tyto práce bude nutno koordinovat také s počínající výstavbou metra V.A. O uzavírkách v prostoru Hládkova (z titulu stavby SAT 2B), která se dotkne hlavně autobusové dopravy, zatím nebylo rozhodnuto.

Koncem letošního léta také přijde čas pro přeložku tramvajové trati v Troji u mostu přes Vltavu. Řidiči tramvají i cestující v nich dobře vidí, že hloubené tunely již obklíčily naši trať. Ta bude formou jednokolejky provizorně přeložena na východní hloubený tunel. Severní část západního tramvajového mostu bude přízvednuta a v kombinaci s jednokolejným provizoriem bude trať v Trojské sloužit až do doby postavení nového Trojského mostu přes Vltavu. Stavbu provizoria je nutno časově koordinovat s připravovanou rekonstrukcí tratě do Dáblic, s rekonstrukcí kolejového uzlu u stanice metra Kobylisy a s rekonstrukcí dvora vozovny Kobylisy. O tom však až v některém z dalších čísel DP KONTAKTu.



Tramvaje na křižovatce Špejchar v posledních dnech provozu projížděly staveništěm.



Tramvajové nádraží na Hradčanské v posledních dnech svého života.



Na tramvajové trati nad Hradčanskou jezdily všechny typy vozů, vč. nízkopodlažních 14T...



... a T3R.PLF s barevným vlekem T3R.P.

# Kam nejezdí vozy 14T



← Tramvaj T3SU ve Spálené ulici v lednu 2009.

O špatném stavu některých tramvajových tratí informujeme v DP KONTAKTu pravidelně. V minulých letech dokonce bylo nutno v několika případech vyloučit z určitých úseků (Nádražní, Seifertova, Dukelských hrdinů a Vyšehradský tunel) provoz vozů 14T. Tyto úseky však poté byly opraveny nebo zrekonstruovány a „čtrnáctky“ se na ně zase vrátily.

**Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje, Milan Slunečko, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje**  
Foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

**P**rovoz vozů 14T byl k 1. lednu 2009 přímo zakázán pouze v prostoru vozovny Kobylisy, což nemá dopad na cestující veřejnost. K témuž datu byl dále provoz vozů 14T omezen v úseku Mánes - Národní divadlo, a to z důvodu špatného technického stavu technologických tunelů Národního divadla (problém tedy není zaviněn naším

→ Uhnílé žlaby ve Spálené ulici jsou neopravitelné, sjetá kolejnice je tím pádem nevyměnitelná.

podnikem). Omezení spočívá v zákasu potkávání dvou vlaků 14T v prostoru nad technologickými tunely. K 15. únoru 2009 připravujeme omezení provozu vozů 14T v úsecích Národní - Spálená a Motol - Řepy. Na linky provozované v těchto úsecích nebudou vozy 14T nasazovány, rovněž školní a manipulační jízdy nebudou v těchto úsecích povolovány. V případě nutnosti v rámci operativního řízení (např. z důvodu mimořádné události) budou tyto úseky dále pro vozy 14T sjízdné. Omezení plánujeme z důvodu špatného stavu tratí a zároveň nemožnosti zatím tratě rekonstruovat, protože rekonstrukce nejsou technicky připravené, projednané a finančně zajištěné. Potenciálně rizikové jsou ještě především úseky Motol - Anděl a Anděl - Újezd. První jmenovaný bychom museli řešit havarijní opravou, druhý bude rekonstruován v letošním roce v režii jednotky Dopravní cesta Tramvaje.

Během měsíce ledna proběhla řada jednání dotčených útvarů pracovního týmu Tramvaje stran dalšího optimálního postupu v nasazování vozů

14T. Uzavření tratě Vozovna Motol - Sídliště Řepy a Národní divadlo - Lazarská pro vozy 14T má dopad na vypravení linek č. 4, 9 a 10. Bylo dohodnuto, že k 15. únoru 2009 bude přemístěno 10 vozů 14T z vozovny Motol do vozovny Hloubětín a naopak 10 vozů KT8N2 z Hloubětína do Motola pro zajištění vypravení na lince 9 z vozovny Motol. Na ostatní dotčené linky, které vypravuje do kritických úseků vozovna Motol, budou nasazeny vozy T6. Požadovaná řídičská oprávnění má k 26. lednu 2009 pouze omezený počet řidičů, ale k termínu změny bude jednotka Provoz Tramvaje schopna zajistit vypravení 8 vlaků KT8N2 z Motola a 7 vlaků 14T z Hloubětína, s výhledem navýšení na 8 vlaků od 1. března 2009. Pro rozšíření řídičských oprávnění probíhají intenzivní rozšiřovací kurzy.

Chtěli bychom touto formou poděkovat všem zúčastněným pracovníkům (hlavně v dotčených vozovnách), neboť jsme si vědomi komplikací, které tímto opatřením budou způsobeny nejen našim zaměstnancům, ale i cestující veřejnosti.



# Emulzní nafta: čistší vzduch za méně peněz

Emulzní nafta je směs přibližně 90 % běžné nafty dle EN 590 s 9 % demineralizované vody. Zbytek tvoří aditiva. Ta slouží zejména ke stabilizaci emulze, chrání kovové materiály proti korozi, zvyšují cetanové číslo paliva a zlepšují jeho zimní vlastnosti.

Emulzní nafta snižuje kouřivost motoru přibližně o 50 %. Nižší je i obsah plynných škodlivin ve výfukových plynech. Výkon motoru se snižuje přibližně o 8 %, spotřeba paliva v litrech roste podle dosavadních poznatků asi o 6 %.

**Ing. Václav Beránek, vedoucí odboru Technika JSVA**

## Začneme historií...

Přidávání vody do paliva pro spalovací motory není nic nového: už v počátcích motorismu se voda přidávána do paliva používala jako prostředek pro vnitřní chlazení motorů v případech, kdy tehdy dostupné technické prostředky při kvalitě tehdy dostupného paliva neumožňovaly motor dostatečně chladit.

V období druhé světové války se přidávání vody do paliva stalo prostředkem pro krátkodobé zvýšení výkonu některých z nevykonnějších typů vrtulových stíhaček (ovšem za cenu drastického snížení životnosti motorů).

Po válce se (snad s výjimkou občasných experimentů se závodními motory) na vodu na dlouhou dobu zapomělo. Znovu se objevila na scéně až v době, kdy se začaly zpříšňovat emisní limity, a to zejména jako prostředek pro zlepšení čistoty výfukových plynů u starších typů motorů.

To se ukázalo jako aktuální téma zejména v městské dopravě – od počátku 90. let se limity pro škodlivé látky ve výfuku radikálně snižovaly v intervalech 3 až 5 let, takže nejen u nás, ale i v západní Evropě byly v městské dopravě ve velkých počtech provozovány autobusy z hlediska emisí zastaralé o 3 až 4 generace proti autobusům nově uváděným do provozu.

Tato situace byla těžko přijatelná pro občany, magistráty i pro provozovatele městské dopravy. Přitom téměř nikde neměli provozovatelé dostatek prostředků k zásadnímu urychlení obnovy vozových parků. Vznikl tedy prostor pro řešení, která by zlepšila emisní parametry zejména dožívajících typů motorů bez potřeby velkých investic. Jedním z nejrozšířenějších řešení (zejména v jižní Evropě) se stala emulzní nafta. Prvním komerčně úspěšným produktem byl Aquazole firmy Elf (Francie), italský trh získala zejména společnost Pirelli s produktem Gecam. Toto palivo používá v současnosti i náš Dopravní podnik.

## Počátky emulzní nafty v pražském dopravním podniku

Zkušební provoz autobusů na palivo GECAM (emulze vody v naftě) probíhal v období 1. 9. 2003 až 3. 3. 2005 na základě Smlouvy o provedení pilotního projektu „Využití alternativního paliva emulze vody v naftě v MHD“, která byla uzavřena mezi Hlavním městem Prahou a Dopravním podnikem hl. m. Prahy. Cílem bylo ověření paliva z hlediska emisí, provozních nákladů a vlastností významných pro provozní nasazení ve větším měřítku.



**EMULZNÍ NAFTA**

Do zkušebního provozu bylo postupně nasazeno 20 autobusů, které během zkoušek ujely 1367 tisíc km. Zkoušky byly prováděny externími zkušebními (zejména Ústavem pro výzkum motorových vozidel) i vlastními prostředky Dopravního podniku.

## Nic není zadarmo...

Jak už bylo řečeno, zkušební provoz probíhal na základě smlouvy mezi DP a městem – DP testoval, město financovalo zvýšené náklady. A bylo co financovat – palivo se vozilo v autocisternách od výrobce z Itálie, bylo

významně dražší než běžná nafta, spotřeba byla v porovnání s běžnou naftou logicky vyšší... Celkem město zaplatilo Dopravnímu podniku za zkušební provoz cca 4 mil. Kč. Příliš vysoké náklady byly hlavním důvodem, proč se po ukončení zkušební provozu (a tím také financování ze strany města) emulzní nafta dále nepoužívala.

Obrat nastal v roce 2007. To už platilo ustanovení zákona o spotřebních daních, které za určitých okolností umožňuje používat v MHD emulzní naftu osvobozenou od spotřební daně. Cena emulzní nafty se tím dostala hluboko pod cenu běžné nafty, takže i po započtení zvýšené spotřeby paliva a zvýšených nákladů na údržbu v současné době **zbývá Dopravnímu podniku z každého spotřebovaného litru emulzní nafty úspora v rozmezí 3 až 3,50 Kč**. Dopravní podnik postupně začal emulzní naftu používat na garážích, kde uspořádání čerpací stanice umožňuje skladovat a tankovat dvě paliva současně – tedy na garážích Řepy, Vršovice a Hostivař.

## Jak se emulze chová v provozu a co nás čeká letos

Na úvod cituji ze závěrečné zprávy o zkušebním provozu:

*„Při teplotách nad 0 stupňů Celsia nebyly zjištěny skutečnosti, které by omezovaly použití paliva v běžném provozu na motorech mimo záruku. Při teplotách pod 0 stupňů Celsia je palivo pro běžný provoz zkoušených typů autobusů nepoužitelné z důvodu*

*obtížné startovatelnosti (případně nemožnosti nastartovat) a nespolehlivé funkce nezávislého naftového topení, která je pro provoz na linkách MHD nezbytná.“*

Závěr byl napsán s určitou rezervou, kterou je vhodné mít pro zajištění očekávané spolehlivosti autobusů v provozu. Při teplotách do cca -5 stupňů Celsia bylo možné většinu autobusů s občasnými problémy nastartovat, při -10 stupních už nebylo možné část autobusů nastartovat ani s použitím externího zdroje. Velkým problémem byla mimořádně vysoká kouřivost studených motorů krátce po startu a ve zprávě uvedená nespolehlivost nezávislého topení.

Jednoduše shrnuto – ukázalo se, že palivo, které se používá ve velkém rozsahu v Itálii, nemusí dobře zvládnout středoevropskou zimu. Výrobce však po počátečním (dlouho trvajícím) „překvapení“ začal pracovat a palivo se změnilo: obsah vody v současném palivu je o cca 3 % nižší, zvýšilo se cetanové číslo, což zlepšuje startovatelnost a omezuje kouřivost po studeném startu, zlepšila se odolnost paliva proti mrazu. Výsledkem byl během loňského podzimu provoz bez významných problémů do teploty -5 stupňů Celsia. Pokud se ve třídenní předpovědi objevily teploty nižší, bylo tankování emulzní nafty podle dohody zastaveno a před vánočními svátky byl provoz na emulzi ukončen úplně. Ovšem s výjimkou 10 autobusů na garážích Řepy – bylo nutné nově zjistit na malém vzorku vozů, při jaké teplotě opravdu začínají problémy.

Po vyhodnocení tohoto krátkého zkušební provozu bylo rozhodnuto, že provoz na emulzi bude postupně obnoven od 2. února 2009 na garážích Řepy, Hostivař a Vršovice a dále nově do konce února i na garážích Klíčov a Kačerov. Emulzi budou tankovat všechny autobusy s motory do Euro 2 včetně, tedy s motory Liaz a Renault – cekem tedy v letošním roce kolem 750 autobusů. Tankování emulze bude přerušeno v případě, že se v třídenní regionální předpovědi počasí objeví teploty pod -10 stupňů.

## Emulzní nafta z pohledu řidiče

První rozdíl zjistí řidič při startování autobusu při nízkých teplotách: je-li teplota pod nulou, je velmi žádoucí a často nezbytné startovat postupem předepsaným pro zimní podmínky – tedy s využitím elektrického žhavení, v případě motorů Liaz zezadu. Pokud čas umožní, nejlépe také s použitím předehříváče.

Řidiči, kteří dobře znají svůj autobus, si všimnou sníženého výkonu motoru: je to logické – voda nehoří – takže cca 8 % ztráty výkonu by nemělo nikoho překvapit. Za jednotku SVA žádám řidiče – nepište snížený výkon jako závadu, nemůžeme s tím nic dělat. Poslední změna čeká řidiče po návratu na garáž při tankování. Je-li váš vůz označen na předním okně a na palubní desce zelenými samolepkami, jedte ke stejné označenému výdejnímu stojanu. S výjimkou období, kdy je tankování emulze kvůli nízkým teplotám zastaveno, je výdej běžné nafty pro autobusy určené k provozu na emulzi zablokován. Nemohu tvrdit, že použití emulzní nafty zejména při nízkých teplotách nepřinese řidičům a pracovníkům údržby žádné problémy. Z druhé strany se jedná o jednu z nejlépe dostupných možností, jak dosáhnout úspor v řádu mnoha desítek milionů korun ročně – a tyto úspory v současné finanční situaci potřebujeme. Chci proto požádat všechny, kterým emulzní nafta v chladném období může zkomplikovat práci – případné problémy zbytečně nezveličujte, ale hledejte řešení. Finanční stabilita Dopravního podniku je v zájmu nás všech a i malé (z pohledu celkové produkce emisí v pražském regionu) snížení množství škodlivin vypouštěných do vzduchu v hustě zalidněných oblastech je přínosem.

## Bylo ověřeno následující snížení sledovaných složek emisí:

Složka emisí	Emise při provozu na naftu v g/kWh	Emise při provozu na emulzi v g/kWh	Snížení v %
CO	2,69	1,99	26,0
CH	0,42	0,36	14,3
NOx	7	5,94	15,1
Pevné částice	0,494	0,31	37,2

## Dále bylo ověřeno následující snížení kouřivosti:

<b>Kouřivost – na zkušebně v ustáleném režimu</b>	45 % až 70 %
<b>Kouřivost – na zkušebně volnou akcelerací</b>	77 %
<b>Kouřivost v provozu, měřeno při volné akceleraci</b>	průměr 51 % za celou dobu zkušební provozu (malé snížení u vozů s velmi nízkou počáteční hodnotou, u vozů s vyšší počáteční hodnotou až 80 %)

# Budapeštské dopravní lahůdky

Dvumilionová „Paříž východu“, město lázní a mostů, město s velmi pestrá městskou hromadnou dopravou, maďarské hlavní město Budapešť. Jak je na tom největší středoevropská metropole oproti své české kolegyni Praze a jak se změnila zdejší městská doprava za poslední tři roky, o tom si můžete udělat obrázek z následujících postřehů.

Text a foto: Ing. Filip Drápal



## Metro M2 v novém kabátě

Od doby poslední návštěvy v roce 2005 prošla linka metra M2 výraznou proměnou. Zrekonstruována byla většina stanic a nutno uznat, že nepříliš přátelské prostředí budapeštské podzemky se zde vylouplo do krásy. Nové eskalátory, radikální změna vzhledu nástupišť, výrazné a zároveň decentní informační prvky, internetové kiosky na nástupištech. Nejvýraznější proměnou prošla povrchová konečná stanice Örs Vezér Tere, která se stala svou vzdušnou konstrukcí chloubou budapeštského metra. Naopak vozový park se příliš nezměnil – vše dosud zajišťují původní ruské soupravy včetně typu E, který u nás dojezdil již před necelými 12 lety. Obecně v celém metru je znát opravdová snaha šetřit. Také nad obsazeností souprav by byli někteří pražští cestující překvapeni – zde by poznali, co je to opravdu plný vlak.

## Živé turnikety

Problematika neplatících cestujících asi v Budapešti překročila únosnou mez. Jak jinak si lze totiž vysvětlit trvalou přítomnost několika revizorů u každého vstupu do metra, kde hned v těsné blízkosti označovačů kontrolují jízdenky. Tyto „živé turnikety“ tak velmi názorně, i když nepříliš vlídně, nutí všechny návštěvníky metra zaplatit. Jen není jasné, proč se raději kontroloři neschovávají do útrob metra, kde by mohli načapat případné neplatiče.

## Nejdelší tramvaje na světě

I když obnova vozového parku v metru vážně, tramvaje nedávno dostaly záchrannou injekci v podobě rekordně dlouhých šestičlankových tramvají Combino od Siemensu. Tyto žluté obousměrné kolosy brázdí linky 4 a 6, které spolu tvoří samostatný polookruh centrem města. Díky kvalitě opravené trati a vzhledem k faktu, že tyto linky jedou v podstatě pořád rovně, zde nevádí ani neotočné podvozky. Sedaček je v nových tramvajích ještě podstatně méně než v našich T3, což je ale způsobeno poněkud jinými standardy obsazenosti, než na jaké jsou zvyklí Pražané. Linky 4 a 6 jsou názornou ukázkou, jak kapacitní dokáže být i povrchová doprava. Trať oddělená od automobilů, bezbariérové tramvaje a celodenní interval cca 2-3 minuty – to je již docela lákavá nabídka.

## Autobusové metro

Stavba čtvrté linky metra, která propojí pravý a levý břeh Dunaje, čili Budín s Pešti, stále pokračuje, a tak její úlohu i nadále zastávají plně autobusy v preferované stopě mezi nádražím Keleti a centrem pravobřežního Budína. Shluk zastávkových, spěšných i expresních autobusových linek (7, 7E, 73, 173), na kterých se díky odděleným jízdním pruhům prohání bez zbytečného zdržování jeden kloubový autobus za druhým, je opravdu silný zážitek. I když tu zřetelně přibývá nízkopodlažních klimatizovaných autobusů



Volvo, hlavní roli v autobusové dopravě stále hrají nesmrtelné Ikarusy.

### Zastávky na znamení bez mávání

Příkladem hodným následování je zdejší systém zastavování autobusů na zastávkách, ostatně používaný ve většině západní Evropy. Všechny zastávky mají jednotný charakter. Zkrátka pokud stojíte na zastávce, autobus zastaví, pokud chcete vystoupit, stačí stisknout tlačítko u dveří. Jinak se jede bez zastavení a jízda autobusem se tak stává i přes někdy neuvěřitelný stav vozovky poměrně pohodlnou a svižnou. Navíc tento intuitivní systém nepotřebuje žádné vysvětlování ani doplňkové informace. Prostě to funguje bez problémů. Podobně sympatický zvyk je nechávat na konečných tramvaje i autobusy k dispozici cestujícím. Řidič prostě přistaví vozidlo do nástupní zastávky, otevře dveře, uzamkne kabinu a jde si čerpat zaslouženou přestávku. Jestli je to problém či nikoli, nechávám každému k posouzení. S tím ještě souvisí šikovní pomůcka na některých konečných – hodiny, které odpočítávají vteřiny zbývající do odjezdu spoje. Každý si tak může rozmyslet, jestli dát přednost pohodlí vozu nebo čerstvému vzduchu.

### Záhadná maďarština

I když od doby před třemi lety došlo na poli zdejšího marketingu k jistému zlepšení, stejně při návštěvě Budapešti zapomeňte, na co jste zvyklí z Prahy. A nebo se naučte maďarsky. Cizojazyčných informací jako šafránu, mapy a schémata k vidění jedině v metru, na zastávce si musíte i nadále odpočítávat čas podle jízdní doby linky (dočtete se pouze časy odjezdů z konečných). Zkrátka je lepší spolehnout se na vlastní instinkt, mapu či nalezené spojení přes internet. Jediné, co lze z této informační prázdnoty vyzdvihnout, byla právě probíhající kampaň na nesměle vznikající integrovanou dopravu.

Celkově tedy na sobě budapeštská MHD pracuje, ale stále se spíš podobá stavu v Praze tak před deseti lety. Určitě to souvisí i s mírou podpory veřejné dopravy a se stavem, v jakém se zdejší doprava nacházela v minulosti. Ale i přes tyto výhrady a výrazně vyšší jízdné než u nás, je MHD v maďarské metropoli funkční, spolehlivá a i bez auta se v tomto pestrém a zajímavém městě můžete pohybovat svobodně a bez starostí.





# Rok od vzniku odboru 120400 Jízdní služba

V roce 2008, přesněji 1. února, proběhla v jednotce Provoz Tramvaje (JPT) zásadní organizační změna. Příprava a projednávání této organizační změny s odborovými organizacemi probíhala již od listopadu roku 2007. Z původních jednotlivých provozoven vznikl nový odbor s názvem Jízdní služba.

**Robert Domašínský, vedoucí oddělení Řidiči; Ing. Karel Toman, vedoucí oddělení Výpravny; Ing. Vladimír Pušman, vedoucí oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje**

První fázi jej tvořila dvě oddělení a jeden referát. Oddělení 120410 – Řidiči, 120420 – Výpravny a referát 120430 – Výcvik řidičů. Celá akce byla provedena s cílem zlepšení a zefektivnění činností, které byly roztrženy do jednotlivých vozoven. Bylo potřeba posunout vývoj dál a hlavně lépe využít rezervy, které starý systém již neumožňoval a ve své podstatě skrýval. Integrace řidičů tramvají a výpravčích do jednoho odboru, při zachování příslušnosti řidiče tramvaje k jeho kmenové vozovně, umožnilo mimo jiné i efektivnější využití vozového parku. Cílem bylo především využití již zmiňovaných rezerv, zajištění rovného přístupu ke všem řidičům tramvají a vylepšení vzájemné komunikace. Nezanedbatelná byla i vzniklá personální úspora technických pracovníků a tím i úspora mzdových prostředků.

Jak již bylo řečeno, startovním dnem byl zvolen 1. únor roku 2008. Všechno, i přes některé počáteční nesouhlasné názory ze strany úzké skupiny konzervativců, proběhlo dle připravených dispozic. Na plné obrátky se rozeběhlo hlavně centrální plánování služeb řidičů tramvají v oddělení 120420 – Výpravny, a to již dokonce před samotným oficiálním spuštěním. Šest technických pracovníků, tzv. „plánovačů“ se pustilo do přípravy služeb pro všechny řidiče tramvají. Tím se začalo plně využívat rezerv, které byly hlavně v řidičích ochotných jezdit

i s jinými typy vozů z různých vozoven. Ti začali být využíváni k vykrývání personálních nedostatků ve vypravení v rámci celé jednotky a nikoliv jen v jednotlivých příslušných vozovnách, jak tomu bylo před organizační změnou. Centrální plánování samozřejmě nabídlo i možnost pro lepší využití řidičů. Využitím nabízejících se rezerv bylo možno všem řidičům tramvají nabídnout například daleko větší prostor pro vyhovění jejich žádostem na operativní úpravy směn, plánování dovolených či jiných překážek v práci. Postupem času se centrální plánování dostalo do rutinní fáze a následně do dalšího stádia vylepšování. Další posun vývoje je již jen otázkou rozvoje stěžejních provozních softwarových aplikací.

### Oddělení 120410 – Řidiči

Oddělení 120410 se pustilo do centrálního zajišťování personálních záležitostí všech řidičů tramvají. Mimo řešení odborných a zdravotních způsobilostí těchto důležitých pracovníků se zabývá i otázkou oděvních nároků, udržováním rovnoměrného stavu řidičů v jednotlivých vozovnách, nábořem nových adeptů na funkci řidič tramvaje a řešením nároků ze strany řidičů. Nesmíme také zapomenout na sestavování plánu čerpání dovolené. Podařilo se nám i vyčerpat dlouholetý zůstatek dovolené ve vozovně Hloubětín, který činil téměř 1000 dnů. Řešení služebních hlášení a stížností spadá také do náplně práce tohoto oddělení. S cílem nastavit rovný přístup ke všem řidičům tramvají, který dříve nebylo možno aplikovat a dodržet vzhledem k tomu, že na sedmi provozovnách působilo sedm vedoucích, se po vzájemném jednání s představiteli působících odborových organizací nastavila pravidla k řešení pracovních nedostatků ve výkonu řidičů tramvají a pro jejich kladné hodnocení za přínos při nadstandardním plnění úkolů.

### Oddělení 120420 – Výpravny

Za uplynulý rok oddělení 120420 – Výpravny zajistilo pomocí 39 výpravčích vypravení více než 150 tisíc tramvajových vlaků do kolejové sítě. Výpravčí také vyměnili přes 35 tisíc vozových jízdních řádů pro řidiče tramvají. K tomu všemu je potřeba připočítat výměnu aktuálních informací o mimořádnostech v provozu, tzn. vlepky, oběžníky. Již zmiňovaných šest pracovníků tohoto oddělení naplánovalo řidičům tramvají celkem 600 tisíc služeb. Leckdy se v souvislosti se změ-

nami termínů výluk musely přeplánovat služby pro řidiče tramvají a vyměnit jízdní řády doslova z hodiny na hodinu.

V květnu proběhla oprava a rozšíření nedostatečného zázemí pro řidiče tramvají ve vozovně Strašnice. Tím se zlepšily pracovní podmínky pro řidiče tramvají včetně těch, kteří zde čerpají bezpečnostní přestávky.

Průběh letních prázdnin byl velice náročný na personální zajištění řidičů tramvají do služby. Oproti předchozímu roku totiž došlo k posílení prázdninového provozu (posílení vypravení v sedle pracovního dne a ponechání v provozu linek číslo 13 a 21) a současně byla i provozována náhradní tramvajová doprava za České dráhy – linka 34 jezdící z Hlubočep na Výstaviště.

Od září došlo, v souvislosti s výrazným zkrácením intervalu na lince 22 od organizace ROPID, k zavedení střídaných přestávek formou oddělení řidiče od vozu na této lince v zastávce I. P. Pavlova. Současně s tím byla opravena a zvětšena střídací místnost pro řidiče tramvají v přízemí budovy Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti.

Pro zajištění provozních potřeb a na základě připomínek řidičů tramvají byly od ledna tohoto roku upraveny turnusy řidičů v některých vozovnách. Od 2. února 2009 bylo zprovozněno nové zázemí pro řidiče tramvají v prostoru autobusového nádraží Na Knížecí, kde se střídají bezpečnostní přestávky na linkách 12 a 14.

Na základě požadavků řidičů tramvají se připravuje další rozvoj střídaných bezpečnostních přestávek tak, aby na každé lince měl řidič zajištěné řádné čerpání bezpečnostní přestávky a nemusel s vozem v obratištích popojíždět.

Ve II. čtvrtletí se počítá se zprovozněním nové verze aplikace Služby řidičů, protože současně používaný software pro zpracování a plánování služeb řidičů v současné verzi již nedosahuje požadované parametry.

### Referát 120430 – Výcvik řidičů

Referát Výcvik řidičů byl dočasným útvarem odboru Jízdní služba s jasně stanoveným úkolem nastavit efektivní systém provádění praktického výcviku řidičů tramvají v rámci jednotky Provoz Tramvaje, pod níž v rámci organizačních změn na podzim roku 2007 přešli instruktoři z tehdejšího oddělení Vzdělávání – Tramvaje. V referátu pracovali dva pracovníci. První a nejdůležitější akcí byl výběr nových řidičů tramvají – instruktorů. Připomeňme, že k 1. únoru 2008

měla jednotka Provoz tramvaje pouze 11 kmenových instruktorů. Ještě před oficiálním datem vzniku odboru Jízdní služba vypsal JPT výběrové řízení na funkci řidiče tramvaje – instruktor a pracovníci referátu ve spolupráci s oddělením Řidiči a provozním dispečinkem zorganizovali pohovory s přihlášenými uchazeči. Přihlásit se mohl každý řidič tramvaje s minimálně dvouletou praxí. Přihlásilo se 94 řidičů, vybráno jich bylo po pohovorech 23. Samotný výběr vhodných adeptů však sám o sobě nestačil. Bylo také nutné v zájmu zvýšení kvality praktického výcviku tyto nové instruktory vyškolit a stanovit úroveň znalostí, kterou musí prokázat pro to, aby mohli práci instruktora vykonávat. Proto referát inicioval jednání o změně předpisu O 2/2 Výcvikový a zkušební řád pro provozování tramvají, do něž byla zapracována pasáž o nové zkoušce řidičů tramvají – instruktorů D 9. V průběhu jara loňského roku referát Výcvik řidičů zorganizoval tři kurzy pro řidiče tramvají – instruktory. Na výuce nových instruktorů v průběhu kurzu se podíleli Ing. Vladimír Pušman spolu s jedním z nejzkušenějších instruktorů Františkem Plamínkem, dále zástupce vedoucí oddělení Kontrola a vyhodnocení provozu Milan Bářta a zástupce vedoucího oddělení Řidiči Ing. Martin Košek. V rámci odborné spolupráce mezi jednotkami podílejícími se na zajišťování tramvajové dopravy byly do kurzu zařazeny též přednášky JSVT a JDCT. Rutinní činnosti pracovníků referátu bylo personální obsazování cvičných jízdních instruktorů, ale také řidiči v rozšiřovacích kurzech a frekventanty v kurzu základním. Navýšením počtu instruktorů mohlo dojít k zintenzívnění pořádkání rozšiřovacích kurzů na vozy KT8D5, T6A5 a 14T, čímž se výrazně urychlil proces vedoucí k univerzálním řidičům v rámci JPT. To znamená k řidičům, kteří jsou oprávněni řídit všechny typy v Praze provozovaných tramvají s výjimkou historických vozidel. Důležitým počinem v tomto směru bylo také prosazení změny koncepce výcviku na vozech KT8D5. Po namáhavých jednáních s tehdejší oddělením Vzdělávání – Tramvaje se podařilo pracovníkům referátu Výcvik řidičů prosadit, aby kurz na KT8D5 zahrnoval, a to ve stěžejní míře, výuku a výcvik modernizované verze KT8D5.RN2P. Tím se pro řidiče tramvají výrazně zvedla hodnota oprávnění získaného v tomto kurzu a zároveň došlo ke značné ekonomické úspoře, protože platnost a využití oprávnění pouze pro výběrový starý typ vozu KT8D5 je již značně limitována. Další aktivitou referátu Výcvik řidičů bylo otevření projektu spolupráce Dopravního

podniku hl. m. Prahy a ČVUT Fakulty dopravní. Na Ústavu dopravních systémů byl pod vedením Ing. Pušmana otevřen projekt Preference veřejné hromadné dopravy, v jehož rámci mohou studenti studující v tomto projektu získat provozní praxi v řízení tramvaje a zároveň psát bakalářské a diplomové práce s tematikou tramvajové dopravy v Praze. Tímto způsobem dochází k výchově dopravních odborníků s praktickými znalostmi problematiky tramvajové dopravy.

Po zaběhnutí rutinních činností vztahujících se k praktickému výcviku řidičů tramvají byla úloha referátu Výcvik řidičů naplněna. V rámci nezbytného sjednocení metodiky praktického výcviku a teoretické výuky došlo ke 31. 8. 2008 k organizační změně, která znamenala zrušení referátu Výcvik řidičů v JPT, ale také oddělení Vzdělávání – Tramvaje na personálním úseku. Zároveň došlo od 1. 9. 2008 v odboru Výchova a vzdělávání zaměstnanců ke vzniku nového oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje. Na toto oddělení přešli nejen pracovníci, ale i většina činností zaniklého referátu, včetně metodického vedení řidičů tramvají – instruktorů.

Díky velmi dobré komunikaci a intenzivní spolupráci odboru Jízdní služba s oddělením Výcvik a vzdělávání – Tramvaje se i na podzim loňského roku dále pokračovalo v zefektivňování a modernizaci výuky řidičů tramvají. Abychom si mohli udělat konkrétnější představu o tom, kolik práce se od loňského února podařilo udělat, podíváme se na malé srovnání situace v lednu 2008 a únoru 2009.

#### Leden 2008:

- 11 aktivních kmenových instruktorů.
- S výjimkou standardního přezkoušení řidičů tramvají nemusí instruktor prokázat žádné další znalosti.
- Platnost instruktorského oprávnění není nijak omezena.
- Instruktoři nejsou pro svoji práci nijak školeni, mají jen velmi omezený přístup k informacím.
- Kurz KT8D5 probíhá pouze na starý typ.
- V základním kurzu se stěžejní část výuky zabývá výběrovými typy vozů T3 a T3M.
- Více než polovina výuky v základním kurzu se přitom věnuje technické nauce o vozidle, zejména o závadách vozu T3.
- Pro praktický výcvik existuje pouze jediný cvičný vůz T3R.P.
- Neexistují osnovy teoretické výuky, ani praktického výcviku řidičů.
- Teoretická výuka a praktický výcvik nemají jednotnou metodiku, neexistují žádná pravidla komunikace mezi vyučujícími lektory a instruktory.

- V oblasti výuky a výcviku neprobíhá téměř žádná komunikace napříč útvary podílejícími se na zajišťování tramvajové dopravy.
- Požadavky na řidiče tramvají u zkoušek a přezkoušení neodrážejí požadavky na řidiče v provozu.

#### Únor 2009:

- 33 aktivních kmenových instruktorů.
- Instruktor musí prokázat potřebné znalosti zkouškou D 9.
- Instruktoři absolvují úvodní kurz a dále během své praxe průběžně další doplňková tématická školení.
- Platnost instruktorského oprávnění je 3 roky.
- V kurzu na typ KT8D5 se stěžejně školí modernizovaný typ KT8D5.RN2P.
- V základním kurzu jsou řidiči seznamováni se všemi modifikacemi vozů T3, stěžejně s nejrozšířenějším typem T3R.P.
- Podíl technické části výuky v základním kurzu se snížil na 1/3, přitom se nejedná stěžejně o výuku závad na tramvajových vozech, ale o školení o obsluhu a základních vlastnostech tramvajových vozů doplněné o informace o dopravní cestě.
- Pro praktický výcvik máme k dispozici 5 cvičných vozů T3R.P.
- Byly vytvořeny osnovy teoretické výuky i praktického výcviku.
- Teoretická výuka i praktický výcvik mají jednotnou metodiku, je nastaven rutinní systém komunikace mezi vyučujícími lektory a instruktory.
- V oblasti výuky a výcviku probíhá komunikace mezi útvary podílejícími se na zajišťování tramvajové dopravy, odborník z JDCT například pravidelně přednáší v základním kurzu řidičů.
- Požadavky na řidiče tramvají vycházejí ze zákonných norem a požadavků provozu.

V průběhu letošního roku čekají výuku a výcvik řidičů tramvají další změny. Spolupráce odboru Jízdní služba s oddělením Výcvik a vzdělávání – Tramvaje bude pokračovat v nezměněné intenzitě tak, aby výcvik řidičů i jejich další školení probíhalo k co největší spokojenosti všech zúčastněných. Nezbyvá než všem poděkovat. Poděkovat pracovníkům JPT, kteří profesionálně a s nasazením poskytují službu pro cestujícího. Na naši práci můžeme být pyšní, protože výsledky námi poskytované služby – tramvajová doprava v Praze – jsou na světové úrovni. Přejeme si, abychom tato slova mohli říkat i v budoucnosti, ma proto je naším cílem udržení a zlepšení poskytovaných služeb a podmínek naší práce.





# Výsledky auditů systému řízení kvality v Dopravním podniku hl. m. Prahy



Listopad a prosinec nejsou jen měsíce, kterými končí kalendářní rok, ale i měsíce, v kterých jsou v některých útvech Dopravního podniku realizovány audity certifikačními organizacemi, audity na prověření plnění požadavků systému řízení kvality, a to nejen dle kritériální normy ČSN EN ISO 9001, ale popř. i normy ČSN EN 13816.

Ing. Karel Janů, vedoucí oddělení Kvalita a technika řízení

**O které útvary se jedná?** Audity proběhly v útvarech:

- 110000 – jednotka Provoz Metro,
- 229000 – provozovna Opravna tramvaj (jednotka Správa vozidel Tramvaje),
- 239000 – provozovna Ústřední dílny BUS (jednotka Správa vozidel Autobusy),
- 320120 – středisko Stanice technické kontroly,
- 330000 – jednotka Zásobování.

Jednotlivé audity realizovaly mezinárodní certifikační společnosti: Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) certifikoval jednotku Provoz Metro a DET NORSKE VERITAS (DNV) ostatní uvedené útvary.

Dříve než vás budu informovat o výsledcích auditů, cítím nutnost upřesnit několik obecných pojmů a otázek týkajících se kvality: „Co je to kvalita?“, „Kdo definuje kvalitu?“, „Co je QMS, respektive systém řízení kvality?“ a „Co znamenají výše uvedené normy?“

**Co je to „kvalita“?** Kvalita je souhrn ukazatelů, které zajímají zákazníka nebo uživatele a které požaduje či očekává od poskytovaného produktu. A co je to produkt? Produkt je buď hmotný výrobek (kladivo, rohlík, oblečení, automobil či autobus, PC apod.), nebo služba (přeprava, ostříhání, školící aktivity, úklid apod.).

**Kdo definuje kvalitu?** Už jsem to naznačil v předcházejícím odstavci. Kvalitu (co je, či není kvalitní) definuje ten, kdo produkt nakupuje či využívá, tzn. zákazník. Zákazník očekává, že produkt, který si zakoupí či je mu poskytován,

splní všechny jeho požadavky a očekávání. Ne vždy je však kvalita zákazníkem objektivně hodnocena. Její vnímání je často ovlivněno drobnostmi, které si dodavatel (a často ani zákazník) neuvědomuje. Kvalita vnímaná zákazníkem je proto hlavním ukazatelem úspěšnosti organizace.

**Co je QMS (Quality management systém), respektive systém řízení kvality?** Systém řízení zahrnující všechny aspekty, které ovlivňují či mohou ovlivňovat kvalitu poskytovaného produktu.

**Co znamenají normy ČSN EN ISO 9001 a ČSN EN 13816?** Norma ČSN EN ISO 9001 („Systémy managementu kvality – Požadavky“) definuje obecné požadavky na systém řízení kvality a norma ČSN EN 13816 („Doprava-Logistika a služby-Veřejná přeprava osob-Definice jakosti služby, cíle a měření“) upřesňuje požadavky pro veřejnou přepravu osob.

Vraťme se však k auditům a jejich výsledkům. Konečné „vyúčtování“ plnění požadavků uvedených norem dopadlo pro naši společnost velmi dobře. Při žádném realizovaném auditu auditoři nezjistili zásadní nedostatky, které by způsobily nevystavení příslušného certifikátu nebo pozastavení jeho platnosti. Právě naopak, při všech auditech bylo konstatováno zlepšení a definovány silné stránky jednotlivých systémů řízení kvality.

**A jak dopadly jednotlivé audity?** První audit na prověření požadavků ČSN EN ISO 9001 proběhl 3. a 4. 11. 2008 v jednotce **Zásobování**. Jednalo se o audit recertifikační (opakovaná certifikace), tzn. že během auditu byly prověřeny všechny oblasti, procesy QMS a všechny kapitoly uvedené normy. Audit se především zaměřil na interní komunikaci, definování pravomocí a odpovědností, řízení neshody a trvalé zlepšování. Při závěrečném hodnocení auditoři seznámili vedení jednotky s šesti drobnými nedostatky, s třinácti doporučeními pro možné zlepšení a s dvěma silnými stránkami prověřovaného systému. Jako silné stránky QMS v jednotce Zásobování byly konstatovány: rychlé operativní řešení problémů s dodávkami do ostatních útvarů DP (tzv. dispečinky) a vzorný pořádek a systémová evidence ve skladovém hospodářství.

Zjištěné nedostatky při auditech se z velké části opakují u všech auditů, a proto si dovoluji jejich shrnutí provést až na konci hodnocení jednotlivých auditů. Na závěr auditorský tým doporučil vystavení certifikátu, který potvrzuje plnění požadavků ČSN EN ISO 9001.

Ve dnech 6. a 7. 11. 2008 byl proveden audit QMS v jednotce **Správa vozidel Autobusy**. Tento audit byl taktéž

recertifikační a byl zaměřen na příjem autobusů do opravy, realizační proces – opravy a renovace a odpovědnost vedení – plánování zdrojů. Auditóři zjistili dvanáct drobných nedostatků, jednu příležitost pro zlepšení a jedno pozoruhodné úsilí – velmi podrobná zpráva pro přezkoumání vedení obsahující i hodnocení rizik jednotlivých procesů. Auditóři doporučili vystavení certifikátu, který potvrzuje plnění požadavků ČSN EN ISO 9001.

Dalším v řadě auditů byl audit jednotky **Provoz Metro**. Tento audit se konal ve dnech 18. až 20. 11. 2008. Zde byl audit trochu složitější, protože na trase „A“ a „C“ byl tzv. dozorový audit – audit v průběhu platnosti certifikátu na vybranou část QMS (bližší vysvětlení rozdělení auditů očekávejte v některém z dalších pokračování článků o QMS) dle požadavků ČSN EN ISO 9001, na trase „B“ probíhal certifikační audit (audit pro získání certifikátu). Současně byl na všech trasách realizován dozorový audit, kterým bylo prověřeno plnění požadavků ČSN EN 13816. Auditóři během těchto dnů prověřili obsluhu všech tras Metra včetně nových stanic – Střížkov, Prosek a Letňany, a též i vedení jednotky jak z hlediska plánování přepravy, tak i z hlediska plánování a zajištění zdrojů (finančních, materiálových i lidských), vymezení QMS, přijímání opatření apod. Auditóři kladně hodnotili především profesionální úroveň personálu a znalost standardů kvality u všech dotazovaných. Závěr byl takový, že u již certifikovaných tras bylo doporučeno potvrzení platnosti certifikátu a u trasy „B“ doporučeno vystavení certifikátu dle ČSN EN ISO 9001, resp. stávající certifikát rozšířit na všechny trasy metra. Zároveň byla pro všechny tři trasy potvrzena platnost certifikace dle ČSN EN 13816.

Audit v jednotce **Správa vozidel Tramvaje** proběhl 11. a 12. 12. 2008. Jednalo se o dozorový audit na plnění požadavků ČSN EN ISO 9001. Auditóři se zaměřili především na oblast interní a externí komunikace, kompenzace vlivu změn v organizaci DP na zajištění integrity QMS Opravny tramvaj a na účinnost vnitřní kontroly kvality. Výsledek: sedm drobných nedostatků, tři doporučení pro zlepšení a čtyři pozoruhodná úsilí. Při auditu byla opět vyzdvížena odborná úroveň prověřovaných pracovníků, angažovanost vedoucích pracovníků jednotky, řízení technické dokumentace a úroveň technického vybavení a zajištění provozu.

Poslední a zároveň nejkratší audit proběhl na pracovištích střediska **Stanice technické kontroly**. Audit se konal 15. 12. 2008 a byly při něm identifikovány čtyři drobné nedostatky, dvě oblasti pro zlepšení a jedno pozoruhodné úsilí – důsledné plnění legislativních požadavků.

**Nejčastěji zjištěnými nedostatky** při výše uvedených auditech byly nedokonalosti v řízení dokumentů – na pracovištích se občas vyskytly neřízené (nevidované a neoznačené) dokumenty nebo jejich části, v některých případech nebyly dokumenty pro pracovníky dostupné. V oblasti řízení dokumentů bylo poukazováno i na další nedostatky formálního rázu jako např. chybějící odkazy na navazující dokumenty, číslování stran, výskyt neplatných dokumentů či nebylo možné prokázat seznámení příslušných pracovníků s dotčeným dokumentem. Dalším často při auditech skloňovaným nedostatkem byla oblast řízení lidských zdrojů. Nedařilo se vždy s uspokojivým

výsledkem prokázat stanovení a plnění kvalifikačních požadavků na jednotlivé pracovní funkce a na doložení plánování školení a výcviku zaměstnanců a doložení efektivnosti těchto vzdělávacích aktivit. Výjimkou z tohoto hodnocení tvořil pouze dopravní úsek. Výše uvedený nedostatek je pravděpodobně způsoben tím, že personální činnosti jsou definovány jako externě zajišťované procesy ve vztahu k jednotlivým certifikovaným systémům a není stanoveno, jakým způsobem plní a dokladuje plnění požadavků ČSN EN ISO 9001.

Všechny certifikační týmy poukazovaly na ne zcela správně vydefinované cíle kvality – ne všechny cíle byly měřitelné a ne vždy měly charakter cílů, spíše se jednalo o programy zaměřené na dosažení nějakého měřitelného cíle.

Při auditech byly identifikovány nedostatky i v dalších kapitolách ČSN EN ISO 9001. Tyto nedostatky byly však ojedinělé a byly při závěrečných hodnoceních z jednotlivých auditů sděleny odpovědným pracovníkům.

Osobně jsem se zúčastnil všech auditů buď zcela, nebo alespoň jejich části a dovolil bych si shrnout svůj pohled na uplatněné systémy řízení kvality. Systémy řízení kvality a jejich certifikace vznikaly v DP postupně a nezávisle na sobě. Jejich zavedení, a především jejich udržování a zlepšování vyžadovalo a neustále vyžaduje mnoho energie, elán a zaujetí pro danou problematiku, byt naráží na spoustu úskalí. Certifikované systémy řízení v DP jsou bohužel rozdílné a nesourodé. Jejich fungování významně ovlivňuje i fakt, že převážná část DP neaplikovala požadavky daných norem, a proto se k nim musí v rámci QMS přistupovat jako k externím organizacím, což přináší spoustu umělých řešení a přístupů. Neposledním, ale závažným problémem je, že ne vždy jsou požadavky norem zcela správně chápány a prezentovány, a tím dochází k nepřesnostem ve výkladu požadavků uvedených norem, k nedorozuměním a zbytečnému negativnímu přístupu některých zaměstnanců.

Musím ale ocenit, že všechna certifikovaná pracoviště a účastníci se zaměstnanci, byli velice dobře připraveni. Zde bych chtěl vyzdvihnout především výkon p. Ludka Javůrka, dozorčího směny trati metra „A“, který exceloval při prezentaci činností a výsledků těchto činností. Předvedený výkon je při externích auditech zcela ojedinělý! Aktuální platné certifikáty jednotlivých systémů řízení kvality jsou dostupné na intranetové adrese: Informace úseku/Úsek generálního ředitele/900400 – odbor Kvality a optimalizace/stránky útvaru/Certifikace/Certifikace organizačních částí DP hl. m. Prahy, a. s.

Co dodat závěrem? Chtěl bych všem, kteří se podíleli na vybudování, udržování a zlepšování systémů řízení kvality, i všem, kteří se zúčastnili auditů či jejich přípravy, poděkovat za jejich profesionální přístup a zároveň pogratulovat k vynikajícímu výsledku.

Rád bych na tento článek navázal seriálem, pojednávajícím o požadavcích na QMS, a hlavně objasňujícím, co tyto požadavky znamenají a jakou minimální úroveň musí mít jejich naplňování. Z praktického hlediska by bylo vhodné a potřebné sjednotit strukturování jednotlivých QMS v Dopravním podniku, včetně aplikování stejných zásad i v „nezúčastněných“ útvarech a procesech, a v návaznosti na již schválenou strategii směřovat k vytvoření jednoho funkčního systému řízení kvality Dopravního podniku hlavního města Prahy.





# 539 výjezdů Hasičského záchranného sboru DP



Hasičský záchranný sbor DP zaznamenal v roce 2008 celkem 539 výjezdů k různým událostem, od požárů, přes dopravní nehody a technické zásahy, až po prověřovací cvičení.

**Ing. Michal Brunner, HZS DP**  
**Foto: Kamila Drábková, HZS DP**

Rok 2008 potvrdil narůstající tendenci počtu hasičských výjezdů, zejména technických zásahů. Mezi výjezdy jsou započítávána také prověřovací cvičení, v souladu s metodikou statistického sledování událostí. Rozdělení výjezdů podle jednotlivých typů událostí a porovnání s předchozími roky přinášíme v tabulce.

Rok	2005	2006	2007	2008
Celkový počet výjezdů HZS DP	357	349	444	539
Typ události	rok 2007		rok 2008	
	počet	%	počet	%
Požáry	19	4	13	3
Dopravní nehody	12	3	17	4
Technické zásahy	148	33	213	40
Živelné pohromy	13	3	8	2
Únik látek	36	8	46	9
Signalizace EPS a plané poplachy	167	38	190	32
Prověřovací cvičení	48	11	52	10
Ostatní události	1	0,2	0	0
<b>Celkem</b>	<b>444</b>	<b>100</b>	<b>539</b>	<b>100</b>

V roce 2008 zasahovaly jednotky HZS DP u 13 požárů. Požárem s největšími následky a nejvyšší škodou na majetku DP za poslední roky se stal srpnový požár kloubového CityBusu v garážích Řepy. Požárem byl zcela zničen autobus a vážně poškozeny okolní stavební konstrukce. Největším požárem mimo majetek DP byl požár tržnice SAPA v Libuši, kde naše hasičské jednotky pomáhaly veřejným hasičům. Nejpočetnější skupinou výjezdů v minulém roce se poprvé v historii HZS DP staly technické zásahy. K velmi častým patřily výjezdy na vyproštění osob z výtahů a plošin pro invalidy. Nejčastěji se vyjíždělo na výtahy v nově otevřeném úseku

metra IV.C2 ve stanicích Střížkov a Prosek. V rámci technických zásahů dále hasiči prováděli ochlazování tramvajových kolejnic deformovaných horkem, odstraňování překážek z dopravní cesty, asistence příslušníkům Policie ČR při hledání nástražných výbušných systémů a také kuriózní akce jako chytání psů zaběhnutých v metru, vyprošťování osob z uzamčených místností a WC nebo likvidaci včelích rojů. Technické zásahy u událostí způsobených přírodními živly, například březnovým orkámem Emma, tvoří samostatnou skupinu a jsou evidovány v kategorii „Živelné pohromy“.

Druhou nejčetnější skupinou událostí byly výjezdy na signál elektrické požární signalizace (EPS). Mezi typické příčiny těchto výjezdů patří například zviření prachu, stavební a lakýrnické práce, úniky páry, spálené potraviny nebo výfukové zplodiny. Počet planých poplachů je za poslední roky relativně stálý díky vysoké spolehlivosti instalovaných systémů EPS.

Do kategorie „Dopravní nehody“ patří veškeré technické zásahy HZS DP u nehod silničních a kolejových vozidel. V uplynulém roce zasahovaly naše jednotky poprvé „naostro“ u vykolejené článkové tramvaje typu 14T a použily na místě nakolejovací zařízení LUKAS. Ve dvou případech se jednalo o nehody tramvají klasických pražských typů a tři zásahy se týkaly nehod silničních vozidel a autobusů. Jedenáctkrát za rok 2008 bylo bohužel nutné vyjíždět k pádům osob pod soupravu metra.

Ve skupině „Únik látek“ jsou zařazeny události s výskytem nebezpečných látek, které mohou ohrozit životy a zdraví nebo životní prostředí. Nejčastěji docházelo k únikům ropných produktů na veřejné komunikace při dopravních nehodách nebo poruchách autobusů.

Jednotky HZS provedly za rok celkem 52 prověřovacích cvičení. Toto vysoké číslo je dáno velkým množstvím a značnou rozmanitostí provozních objektů a dopravních prostředků podniku. Pravidelnou součástí požárních cvičení v objektech DP byly zkoušky vyhlášení požárního poplachu a následné evakuace osob. Některá specializovaná cvičení byla zaměřena na součinnost se speciálními složkami Policie ČR při teroristickém ohrožení metra, jiná na prezentaci řešení mimořádných událostí pro sdělovací prostředky.

Vysoký počet výjezdů HZS DP za uplynulý rok má jeden společný důvod, a tím je vysoká a veřejně deklarovaná odpovědnost Dopravního podniku za životní prostředí, bezpečnost a komfort cestujících, plynulost a spolehlivost městské hromadné dopravy. Hasičský záchranný sbor DP zasahuje a pomáhá podniku v situacích, kdy jsou tato zásadní kritéria kvality služeb ohrožena mimořádnými událostmi.



# E-shop si získal cestující

## Již čtvrtina Pražanů nakupuje roční jízdenku po internetu


Dopravní podnik uskutečnil v uplynulém roce řadu projektů, bez nichž by se nemohl vyrovnat nárokům začínajícího 21. století. Mezi ně patří i elektronický obchod, který má úzkou návaznost na pražskou Opencard a bude hrát i důležitou roli při modernizaci pražské hromadné dopravy.

**Jakub Ryška, oddělení Komunikace**

Počítačová gramotnost obyvatelstva se neustále zvyšuje a s ní také možnosti komunikace mezi firmami a zákazníky. Je jisté, že pohodlí a rychlost, jakou nabízí elektronické obchodování, bude přitahovat stále více lidí na úkor tradičních přepážek. Ačkoli se Dopravní podnik může pochlubit velkou oblibou mezi Pražany a o počet zákazníků se zatím nemusí bát, neustále pracuje na zvyšování ekonomické efektivity a zároveň pohodlí cestujících.

Elektronický obchod neboli e-shop je v tomto snažení klíčový. Náš podnik je příkladem toho jak moderní technologie zasáhly do hromadného cestování. Již řada let nabízí internetové stránky informace o spojení, výlukách, tarifech, nejrůznějších akcích a podobně. Od poloviny listopadu 2007 přibyla možnost zakoupení jízdenky přes mobilní telefon. V září minulého roku byl otevřen E-shop coby další krok ve snaze o co největší časovou i místní nezávislost cestujících.

Kromě této svobody zákazníků je důležitou souvislostí i pražská Opencard – karta, která v budoucnu poskytne přístup k mnoha službám v hlavním městě a na niž si Pražané budou moci ukládat kromě jízdného i nejrůznější formy vstupného apod. Podle výzkumu využívají E-shop většinou lidé, kteří vlastní nebo si chystají pořídit Opencard. Jsou to tedy lidé, kteří mají obecné povědomí o současných technologiích. Jejich věk nepřekračuje většinou 60 let a mají vyšší než základní vzdělání. Cestující velmi dobře pochopili, kam se vývoj v našem městě ubírá – dokonce tak dobře, že překonali všechna očekávání. Navzdory stříz-

livým odhadům, podle nichž budou krátce po otevření E-shop využívat tři procenta zájemců o roční jízdenku, koupila si ji dosud elektronickou cestou již čtvrtina, tedy 48,8 tisíc lidí. Pro devadesátidenní se zatím rozhodlo 38,5 tisíc a měsíční zakoupilo na E-shopu 4,5 tisíce zákazníků. Náš podnik bude letos intenzivně pracovat na dalším zpříjemňování a zjednodušování E-shopu, neboť počet jeho uživatelů jasně poroste. Elektronický obchod hraje klíčovou roli při přechodu všech pravidelných cestujících z papírových jízdenek na Opencard. Ambicí Dopravního podniku i města Prahy je, aby všech 600 tisíc předplatitelů používalo kartu do konce tohoto roku. Důvodem není jen pohodlnost a flexibilita nákupu jízdného a soustředění služeb ve městě do jednoho dokladu. S Opencard a E-shopem souvisí také znovuzavádění turniketů do metra. Již v roce 2010 bude spuštěn jejich zkušební provoz na jedné stanici, v roce 2012 by pak turnikety měly fungovat v celém metru. Opencard je právě tím prvkem, který zajistí svižné odbavení, E-shop zase nezbytným prostředníkem k získání jízdného. 

## Slušný řidič – dějství druhé

Přesně 14 dní před Štědrým dnem došlo k příjemnému předvánočnímu setkání při příležitosti vyhlášení těch, kteří uspěli v minulých šesti měsících v projektu Slušný řidič. Tentokrát se vyhlášení nekonalo v prostorách Střešovické vozovny, ale v prostorách jednacího sálu na ředitelství DP.

**Ondřej Pečený, vedoucí oddělení Komunikace**  
**Foto: Luboš Wisniewski**

Vyhlášení se ze zdravotních důvodů nemohl zúčastnit generální ředitel, proto ho zastoupili hned dva odborní ředitelé – personální


a dopravní. Vyhlášeným řidičům pak gratulovali i vedoucí provozních jednotek Hloch a Jelínek. Ukázalo se, že mnozí z oceněných přijímali ceny s překvapivou skromností.

Stejně jako při minulém vyhlášení bylo oceněno celkem 39 řidičů z řad povrchové dopravy. Konkrétně se jednalo o 14 řidičů tramvají

a 25 řidičů autobusů. Hlavním oceněním se pak stal certifikát k přiznání mimořádné odměny ve výši 6000 Kč pro první místo, 4000 Kč pro místo druhé a 2000 Kč pro třetí místo. Hlavní ceny byly doplněny o další věcné ceny.

Závěrem se sluší a je na místě podě-



kovat všem řidičům, nejen těm oceněným, za příkladnou práci, kterou pro Dopravní podnik hl. m. Prahy odvádějí. Mám velkou radost, že mohu oznámit, že cestující si všímají vstřícného postoje řidičů a že jej oceňují. Kolegové, děkuji za práci, kterou pro Pražany odvádíte. 



# 35 let pražského metra

## Než vyjely eskalátory v pražském metru

Když se v květnu roku 1974 začali Pražané vozit metrem, současně jim začaly sloužit první eskalátory, které zajišťovaly spojení povrchů stanic s podchody a vestibuly a také spojení vestibulů s nástupišti. To ovšem neznamená, že historie eskalátorů metra začíná až rokem 1974. Podívejme se tedy společně na počátky tohoto dopravního prostředku.

**Text:** Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv  
**Foto:** archiv DP a Miroslav Hála

### Eskalátorová předehra – Podchod Václavské náměstí poprvé

Před čtyřiceti lety a dvěma měsíci byl předán do užívání podchod na Václavském náměstí. Dnes, podobně jako mnoho dalších, ho chápeme jako nedílnou součást pražského metra. V době, kdy se stavěl coby první velkoprostorový pražský podružní podchod, zde ovšem projektanti s metrem a vlastně ani s podpovrchovou tramvají nepočítali. O stavbě tohoto podchodu jsme svého času na stránkách DP KONTAKTu už dvakrát psali v rubrice Pamatujete si? Takže jen připomeňme, že při jeho stavbě v letech 1967 a 1968 bylo na křižovatce Václavského náměstí a Jindřišské, resp. Vodičkovy ulice pro tramvaje postaveno zajímavé mostní provizorium v podobě křižovatky, pod kterým mohli Pražané vidět hluboký výkop, aniž by si uvědomovali, že zanedlouho vzniknou podobné stavební jámy (ale jen v jednom případě s mostním provizoriem) na mnoha místech města a že ulice rozkopané v souvislosti se stavbou metra budou pro širší centrum Prahy typické téměř dvě desítky let.

Podchod byl předán veřejnosti do užívání 2. prosince 1968, ačkoliv pamětní deska v něm umístěná dodnes označuje, že jeho stavba byla dokončena 28. října 1968 při příležitosti 50. výročí vzniku samostatného československého státu. Podchod pod velkou křižovatkou měl plochu kolem 3000 m<sup>2</sup>. Tak velký podzemní prostor byl pro Pražany velkou zajímavostí. Neméně atraktivní

ovšem byly pohyblivé schody, jimiž byly vybaveny nárožní výstupy na Václavské náměstí i do obou kolmých ulic Vodičkovy a Jindřišské. V té době většina Pražanů znala eskalátory jen z obchodního domu Bílá labuť. Do podchodu byly instalovány pohyblivé schody dvou různých výrobců – od německé firmy Otis a od jugoslávské firmy Radnik. Obyvatelé města si tedy od konce roku 1968 mohli vyzkoušet, jak jednou budou cestovat do „útrob“ pražského metra.

### Vývoj eskalátorů

Už projekty podpovrchové tramvaje počítaly, že některé stanice budou vybaveny pohyblivými schody. Když v létě roku 1968 vláda rozhodla o výstavbě metra, stala se otázka vývoje eskalátorů ještě aktuálnější, protože bylo jasné, že v metru budou mnohé stanice umístěny mnohem hlouběji. Teprve v roce 1969 se ale začal otázkou eskalátorů někdo vážně zabývat.

Na počátku roku 1970 byl vývoj pohyblivých schodů pro pražské metro zařazen mezi státní vývojové úkoly a rozhodnutím české vlády č. 22 z 18. února 1970 byl financován z investičních prostředků pro výstavbu prvního provozního úseku tratě C. Vývojem schodů byl pověřen národní podnik Transporta Chrudim, ale příslušnou hospodářskou smlouvu uzavíral Dopravní podnik – Metro se společností IVTAS, generální ředitelství Chrudim, což byl v té době organizační mezičlánek mezi DP a dodavatelem. Zkušební provoz pražského metra se přepokládal podle vládního usnesení



**Montáž eskalátoru Otis u Wiehlova domu na Václavském náměstí 18. července 1968. Na snímku je vlevo vidět i část příhradové konstrukce eskalátoru Radnik.**

od 1. ledna 1974. Na přípravu a vývoj ale zdaleka nebylo tolik času, jak by se na první pohled zdálo. Bylo zapotřebí vyvinout dva základní typy eskalátorů – pro přepravní výšku do 7 m a 7–15 m. Celá záležitost byla velmi důležitá proto, že už v případě poměrně mělce založené tratě C se počítalo se stanicemi, na jejichž nástupiště bude možné dostat se jen prostřednictvím eskalátorů, tj. bez pevného schodiště. Příkladem byla nejhlubší stanice prvního provozního úseku, I. P. Pavlova. Jakýkoliv výpadek provozu všech ramen by tedy znamenal vyřazení celé stanice mimo provoz. Úkol byl tedy ve skutečnosti časově velmi náročný. Musela být připravena nejen vlastní výroba na základě přesně specifikovaných technických podmínek, ale i včasné provozní zkoušky prototypů a oponentní řízení tak, aby bylo možné zahájit definitivní výrobu pro metro v polovině roku 1972. Je poměrně překvapivé, že zkušební prototypy obou eskalátorů, z nichž každý byl samostatným dílčím vývojovým úkolem, neměly



být zkušeny v Praze. Kratší z eskalátorů měl být zkoušen přímo v Chrudimi, eskalátor s přepravní výškou do 15 m v Českém Krumlově. U obou tehdejších městských národních výborů našla Transporta Chrudim velké pochopení. Tehdy se počítalo, že oba eskalátory budou ve správě Transporty do června 1973 a pak budou převedeny jako kmenové jmění do majetku obou národních výborů. Kromě toho o něco později (v roce 1971) Dopravní podnik – Metro uváděl, že bude také sledovat „obchodní případ“ objednávky dvojice pohyblivých schodů pro ČSD Ostrava (dva venkovní eskalátory o přepravní výšce 6,6 m), jejichž montáž se přepokládala v prvním čtvrtletí 1972.

V dubnu 1971 byla připravena i metodika zkoušek pohyblivých schodů pro pražské metro. Předpokládaly se následující zkoušky: zkouška bezpečnosti havarijní brzdy a bezpečnostních zařízení, měření skluzu madla, měření zpoždění při zastavení, měření hlučnosti, měření příkonů, měření charakteristiky funkční brzdy, tensometrické měření hlavních uzlů na nosné konstrukci, tensometrické měření reakcí v podporách, měření tahu v hlavním řetězu, měření síly v madle, měření kroutících momentů, pevnost stupně a měření kroutícího momentu na hlavní hřídeli.

Souběžně s vlastními eskalátory se prováděl vývoj madel pro pohyblivé schody. Tímto úkolem byl pověřen podnik SHR – Krušnohorské strojírny, závod 02, gumárna Teplice. Ani to nebyla jednoduchá úloha a zpočátku byl vývoj madel označen za neuspokojivý. Také výroba převodových skříní vykazovala četné problémy. Zpočátku se u šesti vyrobe-

**Zatěžovací zkouška eskalátorového stupně v Transportě Chrudim. V pořadí závaží, kterými se vyvolávalo zatížení stupně. Jistá improvizovanost prostředí dnes působí možná úsměvným dojmem.**



ných převodovek projevila stejná závada – zadírání styčných ploch ozubení.

### Podchod Václavské náměstí podruhé

V případě praktických zkoušek eskalátoru pro nižší přepravní výšku (do 7 m) se původní představy brzy změnilly a ve třetím čtvrtletí roku 1970 byl pro zkoušky vybrán místo Chrudimi podchod na pražském Václavském náměstí. Důvodem byla velká frekvence chodců v tomto podchodu, která umožňovala vyzkoušení eskalátoru v podmínkách podobných metru. Určitou překážkou pro instalaci schodů (či v tomto případě šlo spíše o výměnu eskalátoru z roku 1968 za prototyp Transporta) se stalo rozhodnutí rady NVP, která v únoru 1971 zakázala až do konce května ve vnitřní části Prahy jakékoliv výkopy a stavební práce na veřejných komunikacích v centru Prahy. Přitom právě v květnu se počítalo s demontáží starého a instalací nového eskalátoru.

Výroba prototypu schodů pro přepravní výšku do 7 m byla dokončena až 30. června 1971. Následně probíhaly do 8. července úspěšné funkční zkoušky v Transportě a mohlo se přikročit k montáži na Václavském náměstí.

Eskalátor byl dán do ověřovacího provozu 5. srpna 1971 a ve dnech 8. a 9. září byla provedena první část plánovaných zkoušek prototypu. Veličiny měřené podle připravené metodiky byly zaznamenávány zpravidla při trojím způsobu zatížení – maximálním (k tomu byla využita pomoc vojáků, kteří obsadili celý eskalátor), v běžném provozu (vyžilo se normálního skutečného denního provozu v podchodu) a konečně při chodu na prázdnou (bez cestujících).

Zpočátku probíhal provoz celkem uspokojivě, teprve 25. října došlo k první závažnější poruše, kdy se zaseklo ložisko hřídele pro pohon madel, hřídel se ukrotila a porušila tři stupně schodového pásma.

Přes různé četné poruchy vývoj „krátkého“ eskalátoru probíhal celkem uspokojivě a 28. března 1972 prototypová komise konstatovala, že dlouhodobý vývoj prototypu byl úspěšně ukončen. Prototyp eskalátoru v podchodu zůstal a byl v provozu ještě řadu let. Osudy ostatních původních eskalátorů v podchodu na Václavském náměstí jsou samostatnou kapitolou.

### Eskalátor v Českém Krumlově

Málokoho dnes napadne, že se malebný Český Krumlov podílel na přípravách provozu pražského metra. Jako vhodné místo pro provoz tamního prototypového eskalátoru byla vybrána pěší cesta v oblasti Vyšehradu ve směru ke krumlovskému nádraží (dnes ji vymezuje cesta zvaná Serpentina a bezejmenná cesta od křižovatky ulic Vyšehradské a třídy Míru).

Na podzim roku 1970 dohodla Transporta, že Městský národní výbor zajistí vlastním nákladem tzv. stavební připravenost spočívající ve výstavbě přístupové cesty k budoucímu eskalátoru, zajistí přívod elektřiny jak pro provoz, tak i pro osvětlení eskalátoru. V neposlední řadě měl českokrumlovský národní výbor provést i přípravné stavební práce na základech eskalátoru.

Výroba prototypu eskalátoru s dopravní výškou 13,6 m byla definitivně dokončena 3. září 1971 (do 11. srpna probíhaly funkční zkoušky v Transportě). Montáž eskalátoru v Českém Krumlově skončila 6. října 1971 (některé materiály uvádějí o den dříve) a hned začaly zkoušky bez cestujících. V jejich rámci byly vyměněny převodové skříně a projevila se i závada elektromagnetických brzd a teprve 25. října 1971 byl eskalátor předán do užívání veřejnosti. Také tady se vyskytla celá řada závad, ať již se jednalo o funkci elektromagnetické brzdy, prokluzování madla, či použití nevhodného typu oleje, který byl při teplotách →



**Vzácný snímek z provozních zkoušek prototypu eskalátoru pro pražské metro na Václavském náměstí 8. září 1971**



kolem nuly velmi hustý, přestože byla převodovka vytápěna [13. listopadu 1971 se z tohoto důvodu nepodařilo eskalátor vůbec rozjet].

Nicméně i přes různé občas se opakující poruchy zkoušky dál probíhaly zdánlivě uspokojivě, někdy však za vyloučení cestujících. V roce 1972 se ale situace zhoršila. Opakovaly se stejné poruchy a od 3. června 1972 byl eskalátor mimo provoz. Přestože bylo na 9. kontrolním dni o vývoji a dodávkách pro pražské metro konstatováno, že se v rámci schvalovacího řízení provede šestitýdenní ověřovací provoz krumlovského eskalátoru od 15. září do 31. října 1972, nebyl tento záměr splněn. Zkušební ověřovací provoz začal až 24. listopadu, ale byl zastaven už 7. prosince, tedy po dvou týdnech po další havárii. V polovině února 1973 nebyl eskalátor ještě v provozu. To znamenalo velký problém, protože na prvním provozním úseku bylo mnoho stanic, kde měl být instalován právě tento „delší“ typ eskalátorů. V dopise ředitele DP-Metro generálnímu řediteli IVTAS byla vzniklá situace velmi kritizována a bylo konstatováno, že v pražském metru budou instalovány nedostatečně vyzkoušené schody pro větší dopravní výšky.

Teprve 5. dubna 1973 zahájili pracovníci Transporty Chrudim v Českém Krumlově znovu nepřetržitý šestitýdenní sledovaný provoz eskalátorů, přičemž od 9. dubna do 18. května se sledování provozu účastnili i pracovníci DP-Metro. Eskalátor byl v provozu průměrně 13 hodin denně. Kuriózní je, že 7. května měla proběhnout měření zatížených schodů. Zatěžkávací zkoušky se ale neuskutečnily, protože se nepodařilo sehnat potřebný počet osob k plnému zatížení schodů, přestože už v roce 1970 bylo dohodnuto, že i zde budou k těmto zkouškám využiti vojáci základní služby krumlovské posádky.

Přesto v květnu 1973 Dopravní podnik konstatoval, že „spolehlivost provozu obou prototypů se nepodařilo dosud prokázat v přijatelné míře vůbec, jelikož prototypy byly zabudovány do míst, kde prakticky existuje toliko přeprava jedním směrem, tj. směr nahoru. A je jistě známo, že směr pohybu dolů je z mechanického hlediska obtížnější.“ Další úřední zkoušky krumlovského eskalátoru proběhly od 30. května do 3. června 1973. Konaly se podle metody z roku 1971.

Bohužel nejsou známy žádné bližší ohlasy českokrumlovské veřejnosti, nemáme žádné údaje o frekvenci cestujících. Není známá ani žádná dobová fotografie tohoto eskalátoru. Poslední informace o něm pocházejí z poloviny roku 1973 a nic dalšího o jeho osudu se nám zatím nepodařilo zjistit ani na Městském úřadu v Českém Krumlově.

## První eskalátory v pražském metru

Z dnešního pohledu s poměrně velkým předstihem, a aniž by byl uzavřen vývoj prototypů, začaly práce na montáži definitivních eskalátorů v první rozestavěné stanici pražského metra Hlavní nádraží. Byla to první stanice, která se v březnu 1967 začala stavět ještě jako stanice podpovrchové tramvaje. S montáží eskalátorů se začalo 2. listopadu 1972 usazením spodního dílu eskalátoru na pravém nástupišti směrem k Muzeu. Během toho samého měsíce začaly práce i na dalších třech eskalátorech. Jako poslední začala v prosinci montáž eskalátoru na levém nástupišti blíže k Florenci. U prvního zmíněného byla 16. listopadu zahájena stavba příštířesku. Teprve po jeho dokončení bylo možné pokračovat v dalších pracích na eskalátorech, především na zakrytí



Eskalátor ve stanici Kačerov v závěru roku 1973.

balustrád, ukotvení a vyrovnání eskalátorů, montáži elektrických zařízení, vyzkoušení a svaření hlavních spojů nosné konstrukce apod. Částečně vinou stavby a částečně chybou dodavatele se hned při instalaci eskalátorů projevily závady, z nichž některé byly způsobeny tím, že skladované díly i montované eskalátory nebyly dostatečně chráněny před povětrnostními vlivy. Připomeňme v této souvislosti, že v roce 1974 měla stanice Hlavní nádraží na povrchu provizorní podobu, protože odbavovací hala ještě nebyla postavena. Proto i turistiky byly situovány až pod eskalátory u vstupu na nástupiště. Do zkušebního provozu byly eskalátory na Hlavním nádraží uvedeny až o několik měsíců později.

V dalších stanicích byly eskalátory mezi nástupištěm a vestibulem přebírány Dopravním podnikem – Metro mnohem později a uváděny do zkušebního provozu v tomto pořadí: Hlavní nádraží [3. září 1973], Kačerov [27. prosince 1973], Budějovická [2. 1. 1974], Mládežnická [z vestibulu na povrch – 2. 1. 1974], Muzeum [14. 1. 1974], Mládežnická [z nástupiště do vestibulu – 1. 2. 1974], I. P. Pavlova [18. 2. 1974]. Ve stanicích Pražského povstání, Gottwaldova a Sokolovská nebyly v té době žádné eskalátory obsluhující nástupiště. V březnu ještě nebyly namontovány některé eskalátory z podchodů na povrch ve stanicích Sokolovská [2], Muzeum [1] a I. P. Pavlova [2].

Často už během prvních dní provozu docházelo k různým četným poruchám, například uvolňování matic hlavního hřídele, případně zadírání globoidní převodové šnekové skříně. Například eskalátor na Kačerově se porouchal už po prvních 15 hodinách provozu a byl mimo provoz téměř měsíc! Závažnou závadou bylo samovolné spouštění havarijní brzdy (a následně selhání koncového spínače) ve stanici Mládežnická, ke kterému došlo 7. ledna 1974, tedy pouhých pět dní po zahájení provozu. V únoru 1974 bylo tedy v přípravě provozu eskalátorů na provoz s cestujícími ještě hodně práce.



Eskalátor v Českém Krumlově už dávno neexistuje, stejně tak zřejmě neexistuje ani jeho fotografie. Dodnes se ale v křoví pod krumlovským Vyšehradem dochovaly zbytky jeho tělesa a stroje. Foto: Miroslav Hála, odbor výstavby MěÚ Český Krumlov

# Litera scripta manet – Napsané zůstává

Nadpis tohoto příspěvku byl mottem novoročenky archivu Dopravního podniku. Ústředním námětem „péefky“ byla stará zažloutlá a zmačkaná fotografie, která nedávno vypadla při výběru dokumentů z jednoho spisu. Nevíme, jaké byly osudy této fotografie, na jejím rubu ale bylo obyčejnou tužkou napsáno: 1911, Hynek ř, Babor pr. Ten, kdo to napsal, nám zanechal důležitou informaci o dvou zaměstnancích našeho podniku. Jejich jména a zařazení – ř znamená řidič, pr znamená průvodčí.

**Text: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv**  
**Foto: archiv DP**

**K**dyby tak i dnes každý datoval fotografie. Nespoléhejme na to, že digitální fotoaparát zaznamená alespoň datum. Autoři fotografií si dobře pamatují, kdo na jejich snímku je, či jakou událost zachytili. Budou to ale vědět i jejich potomci? A není-li ani alespoň přibližné datum, budou jednou naši následovníci vidět jen anonymní portréty některých lidí či jakési fotografie rozkopaného města, kde možná ani spolehlivě nepoznají, že jde o Prahu.

Ale vraťme se ke staré fotografii. Rukopisná poznámka nám neprozrazuje jen jméno. Navádí nás nevědomky i na životní příběhy. Jenže pozor, ani poznámka na fotografii nemusí být úplně přesná. Muž, který je na snímku vpravo, má přes rameno brašnu průvodčího. To je Babor, napadne vás. Babor pr. Jenže průvodčí má na sobě také služební číslo. Je sice neostré, ale zdá se vám, že je to něco jako 902 nebo něco podobného.

Podívejme se do starých zažloutlých a už ne vždy úplných dokumentů, uložených v archivu Dopravního podniku a dívejme se současně na fotografii. Chvilke náročného hledání v pečlivě utříděných balících s osobními kartami (či lépe spisy) dávno zemřelých zaměstnanců. Začneme u průvodčího. **Babor.** Podíváte se do seznamů zaměstnanců. Ejhle, Baborů je víc. Kolik mu tak mohlo podle fotografie v roce 1911 být? Pětadvacet, třicet? Určitě mu nebylo 11, takže víme, kterého (či které) z Baborů vyřadit. Jen jediný vyhovuje zadanému kritériu. Bohužel osobní spis není úplný, což u těch hodně starých není nic neobvyklého. Babor Jan, rok narození 1883. V době pořízení fotografie mu tedy bylo 28 let. Ze stručných záznamů se dovídáme, že sloužil u podniku od 29. dubna 1907. Alespoň takové datum mu bylo započítáváno kvůli penzi. Jenže to bylo takzvaně se třemi započtenými válečnými



Stará zažloutlá fotografie zřízenců Elektrických podniků z roku 1911. Vlevo je Jan Babor, vpravo Josef Hynek.

léty. To byla jakási doba „navíc“, která byla připočítávána zaměstnancům za službu u podniku během první světové války. Sociální výhoda. Ve skutečnosti se stal zaměstnancem Elektrických podniků 29. dubna 1910. Na fotografii tedy je zhruba po roce služby. V té době bydlel na Malostranském náměstí. Služební číslo není ve spisu bohužel uvedeno. Je to zatím jeden z mála případů. Z dotazníku, který v roce 1910 Jan Babor vyplnil, vyčteme, že teoretickou zkoušku vykonal 26. dubna 1910 a o den později i zkoušku praktickou. Protože byl k výcviku přidělen do vozovny v Královské Oboře, byl do ní podle tehdejšího zvyku později i zařazen. To odpovídá i naší fotografii. Na ní oba aktéři našeho příběhu stojí před vozem linky č. 6. A tuto linku vozovna v Královské Oboře skutečně částečně vypravovala. Až později byl přeřazen do vozovny Libeň (dnešní areál Švábky). Někdy v roce 1921 Jan Babor vážně onemocněl (dovídáme se, že byl plný rok nemocen), a tak od 19. dubna 1922 využíval výhod svého členství v Pensijním fondu EP a byl dočasně penzionován, pro nemoc mu byla přiznána →





roční provize ve výši 3380 Kč. [Jen pro zajímavost – jeho poslední roční mzda v roce 1922 byla 4500 Kč a k ní ještě 2000 Kč tzv. příbytečného.] V té době bydlel na Žižkově v dnešní Seifertově ulici. Jan Babor zemřel 1. dubna 1923 ve věku 40 let. Zda se čtyřicítka dožil, to spolehlivě nevíme. V jeho případě je ve spisu jen rok narození, nikoliv přesné datum. Jen na kartě jeho manželky Marie, která po jeho smrti začala pobírat vdovský důchod, je tužkou napsáno 30. 7. 1883. S největší pravděpodobností je to datum Baborova narození, manželka se narodila o deset let později – 5. května 1893.

Podívejme se na druhé příjmení. **Hynek**. I tady musíme nejdříve stejným způsobem odhadovat přibližný věk. Tomu vyhovuje opět jediný. Josef Hynek, narozený 26. května 1887. Na fotografii by mu tedy mělo být 24 let. Zaměstnancem Elektrických podniků se stal ve stejném roce jako Jan Babor, jen o pár měsíců později – 20. října 1910 (s válečnými léty se mu opět připočítávaly tři roky). Narodil se v Úvalech a v době, kdy nastoupil službu u EP bydlel v Bubenči. Také v Hynkově případě se nám dochoval i jeho vstupní dotazník. Dozvídáme se, že už 27. června 1910 byl přidělen k výcviku do vozovny Košíře. Krátce poté, 17. července, se podrobil teoretické zkoušce a o den později i praktické zkoušce, čímž byl uznán za způsobilého k výkonu práce u EP a byla mu přiznána denní mzda ve výši 2,20 K. Skutečnost, že byl zpočátku přikázán také do vozovny Košíře, potvrzuje vlastně i naše zažloutlá fotografie. Oba naši aktéři stojí před motorovým vozem linky č. 6, kterou košířská vozovna v určitém období opravdu vypravovala. Později bydlel v Čechově ulici na Letné. Ani s ním se ale osud zjevně

nemazlil, protože už v roce 1930 mu byl přiznán invalidní důchod. Josef Hynek se oženil v roce 1912. O osm let později se mu narodila dcera, ale ta už v roce 1934, v pouhých 14 letech zemřela, s manželkou se naposledy rozloučil v roce 1951. Tím pro nás mizí i jeho životní stopy.

V Hynkově osobním dotazníku z roku 1910 se ale dozvídáme ještě jednu informaci – jeho služební číslo. 902! Muž s brašnou průvodčího tedy není Babor, jak by se na první pohled zdálo. Je to Josef Hynek. Ostatně zamyslíme-li se nad věkem vyfotografovaných zřízenců, ten vpravo opravdu vypadá starší. Jan Babor je na snímku vlevo a v den pořízení snímku sloužil jako řidič! Není to nic neobvyklého. V té době byli provozní zřízenci vždy vyškoleni na obě profese, řidiče i průvodčího, a do služby byli zařazováni podle okamžité potřeby. Je tedy chyba v dobovém popisu fotografie?

Ptáte se, proč jsme vás seznamovali se stručnými životními příběhy? Každý dokument může mít svoji historickou hodnotu, z každého lze vyčíst mnoho důležitých či zajímavých informací. Jde jen o to, aby se s dokumenty, ať již to je dopis, zápis z porady, výkresová dokumentace, nebo fotografie, zacházelo tak, jak se má. To znamená, že by měly projít spisovnou a archivem Dopravního podniku a jejich odborným posouzením. Archiv DP není jen sklad starých papírů, jak se někomu možná zdá. Je to odborné pracoviště, které připravuje pro příští generace významné historické dědictví. Svým způsobem přispívá nejen k poznání minulosti našeho podniku, ale zároveň přispívá svým „kamínkem“ i do pestré mozaiky historie hlavního města Prahy.



## Upřesnění článku Před 35 lety poprvé vyjelo pražské metro

Někteří čtenáři DP KONTAKTu správně reagovali na příspěvek „Před 35 lety poprvé vyjelo pražské metro“, zveřejněný v lednovém čísle. Všimli si totiž, že vůz na fotografii ze Dnů otevřených dveří, konaných v listopadu 1973 v tehdejší stanici Gottwaldova, nestojí u západního nástupiště, jak je psáno v textu, ale na koleji ve směru do centra, tedy u východního nástupiště. Chybička se vloudila už před pětácti lety. Příčinou nepřesnosti byla skutečnost, že text vznikl nezávisle na fotografii na základě studia archivního dokumentu. V zápisu o jednání na odboru výstavby NVP z 21. listopadu 1973, kterým bylo dáno povolení k uvedené akci, se opravdu píše:

*„Návštěvníci přijdou z mostu K. Gottwalda a přes atrium východní části stanice, východním vestibulem, po nástupišti, podchodem pro cestující se dostanou **na západní nástupiště k prohlídce vagonů**. Západním vestibulem, lávkou přejdou návštěvníci zpět na most K. Gottwalda.“* Přehlédli jsme ale, že na úplně jiném místě zápisu se v rozporu s výše uvedeným píše, že souprava bude stát na levé koleji. A to je opravdu podle staničení kolej ve směru do centra. Za tuto nepřesnost se omlouváme. Současně nás čtenáři i doplnili o informaci, že během uvedených Dnů otevře-



ných dveří byly vystaveny vozy Ečs evidenčních čísel 1001, 1002 a 1003. A ti ještě pečlivější pamětníci nás doplnili, že vozy na místo předvedení dopravil lokotraktor T 211.0140, který nepatřil Dopravnímu podniku. (Jak známo Dopravní podnik vlastnil lokomotivy řady T 212.1, ty však v té době ještě neměl.)

Za upřesnění děkujeme.





# Dopravní podnik města Pardubic

## Tam, kde se pořádají dostihy nejen na koních

Autobusy a trolejbusy se namáhavě prodírají mezi osobními auty a kamiony mířícími přes město do všech koutů republiky. Přetíženost infrastruktury je zřejmá každému, kdo se přiblíží k centru Pardubic. Mumraj na silnicích je však zároveň kotlem, v němž se ukulo několik velmi zajímavých inovací.

Jakub Ryška, oddělení Komunikace

### Krok k čistému ovzduší

Celý podnik je soustředěn do areálu jediné pardubické vozovny. Přes den opuštěná betonová plocha vypadá v noci naopak jako regál s natěsnanými a vzorně vyrovnanými modýlky autobusů a trolejbusů. Mimo vozovnu se nacházejí jen předprodejní místa a kanceláře přepravní kontroly. Shodou okolností sdílí revizoři budovu s policií. „Je to zajímavá a někdy i potřebná symbióza,“ usmívá se ředitel Dopravního podniku, Ing. Tomáš Pelikán. K tradičním autobusům a trolejbusům by již tento rok měly přibýt autobusy na stlačený zemní plyn. Jejich zavedením se podnik začal zabývat na přelomu dubna a května minulého roku, kdy ceny ropy lámaly jeden hrozivý rekord za druhým. I když dnes už není rozdíl mezi naftou a plynem tak závratný, jeho cenová výhodnost je jednoznačná. Člověka samozřejmě napadne otázka, není-li tento krok jen z bláta do louže – po loňské ropné krizi přišla letošní plynová. Pelikán však vysvětluje: „Díky autobusům na zemní plyn přibude k naftě a elektrice další zdroj energie. Tato diverzifikace nás učiní stabilnějšími v nestabilním odvětví energetiky.“

Dopravní podnik zkoušel v ulicích Pardubic různé typy autobusů. Jejich testy se musely vejít do několika málo týdnů – nejbližší plnicí stanice zemního plynu je totiž v Hradci Králové, což zkoušky značně prodražilo. Nakonec se dopravní podnik rozhodl pro vysokomýtské Iveco Citelis CNG a třebíčský TEDOM K 23 G. Odkoušeli ho nejen řidiči a servisní technici, ale také samotní cestující, pro něž Dopravní podnik připravil anketu spokojenosti. Stejně jako se Pražané mohli vyjadřovat k nové tramvaji 15T, zajímal se pardubický podnik o názory cestujících na tento alternativní dopravní prostředek. Pelikán k jejímu výsledku říká: „Bylo nám jasné, že pokud se lidí zeptáme například na celovozovou klimatizaci, drtví většina pro ni zvedne ruku. Nakonec jsme se ale rozhodli pro méně luxusní verzi.“ Vyšší pořizovací náklady a náročnější údržba nebyly jedinými důvody. „Je třeba vždy určit nějaký standard. Jakmile bychom začali nakupovat klimatizované vozy, nesměli bychom přestat.“ Ačkoli tedy Pardubičtí nedosáhnou maximálního luxusu, shoduje se 68 procent dotázaných, že nákup těchto vozů je pozitivním krokem.

Stejně jako se jeví obnova vozového parku revoluční, bude i komplikovaná. Dopravní podnik chce na nákup autobusů, výstavbu plnicí stanice využít dotace ze strukturálních fondů EU, které by pokryly téměř polovinu veškerých nákladů. Všechny tyto související projekty je však nutné realizovat zároveň – tedy začít v průběhu letošního roku. „Do tří let bychom chtěli nakoupit dvacet autobusů na zemní plyn a zmo-



Slavnostní předání nových trolejbusů Škoda 28 Tr Solaris v prosinci 2008. Foto: DPMP a. s.

dernizovat infrastrukturu, která je s nimi spojená,“ líčí Pelikán. Na pardubické poměry se jedná o skutečně smělý záměr. Dopravní podnik do něj bude muset z vlastní kapsy investovat 400 milionů korun. O jeho zdaru rozhodne správné načasování projektů. Kromě dotací Evropské unie je ve hře i cena plynu, která od roku 2012 již nebude oproštěna od spotřební daně. „Chceme-li tuto prozatímní úlevu využít, musíme začít s provozem co nejdříve,“ komentuje Pelikán. Originálním způsobem buduje Dopravní podnik vztah zaměstnanců a veřejnosti ke svým autobusům a trolejbusům – každý nový vůz je pojmenován podle některého vítěze Velké pardubické. Nejen, že se tato soutěž úzce pojí s městem, ale nabízí díky své více než stoleté tradici také dostatek jmen.

### Karta pro všechny

Na poli elektronického jízdného předešly Pardubice o dva roky Prahu. Pardubická karta byla zavedena roku 2006 a dnes jí disponuje šokujících 70 z 85 tisíc obyvatel města. Nejprve začala fungovat v MHD coby nosič časového jízdného, elektronická peněženka či způsob úhrady za jiného cestujícího. „Prioritou města bylo její co nejrychlejší rozšíření mezi obyvatele, proto začala na poli hromadné dopravy,“ vysvětluje Pelikán. Od roku 2007 se však rozvinuly další funkce. Už z počtu majitelů je jasné, že kartu používají téměř všichni Pardubičtí počínaje prvňáčky. Ve městě je dnes jen 5 základních škol, které ještě nejsou vybaveny zařízeními na čtení karet, tyto školy budou vybaveny v letošním roce. Všude jinde si však žáci pomocí nich objednávají obědy, odemykají šatny či se dostávají do jiných místností a objektů s regulovaným přístupem. „Chceme občany již od útlého dětství naučit automatickému používání Pardubické karty,“ říká Pelikán.

S elektronickým jízdným se pojí i zvláštní tarifní systém Pardubic. Kromě toho, že v něm nehraje roli čas, ale počet zastávek, jsou v něm rozlišeni majitelé papírových jízdenek a ti, kteří používají Pardubickou kartu. „Centrum je těsné a má velký počet zastá- →





vek. Okrajové části jsou zase velmi rozlehlé a řídkěji pokryté. Chtěli jsme přilákat zákazníky i na krátké vzdálenosti a nabídnout jim férovou cenu," vysvětluje Pelikán. Podle něj nelze za dnešního stavu vydávat jízdenku například na deset minut, protože v centru je to běžná čekací doba na semaforech. Nikoli vzdálenost či čas, ale počet ujetých zastávek se tak jeví nejspravedlivějším.

Majitelé Pardubické karty jsou v tomto systému mírně zvýhodněni, neboť papírová jízdenka neumožňuje za stejnou cenu ujet tolik zastávek jako elektronická. „Chtěli jsme, aby elektronické jízdné bylo levnější, protože s papírovým je spojen tisk a distribuce. Pokud někdo nechce šetřit, ať jezdí dráž," osvětluje logiku systému Pelikán.

Na rozdíl od většiny měst nejedí nikdo v Pardubicích úplně zadarmo. Například důchodci jsou zahrnuti do kategorie jízdného Občanské-zlevněné, občané starší 70 let pak mají nárok na Senior pas, který je ještě o něco levnější. Jako všude, i v Pardubicích rozhodují o výši jízdného představitelé města. „Vždy je v těchto otázkách potřeba určitá politická odvaha," komentuje Pelikán a pokračuje: „Jízdné pro všechny bylo zavedeno už dávno, a tudíž dnes to nikomu nepřipadá zvláštní." Překvapení jsou však někdy návštěvníci z ostatních měst. Nejedna pražský důchodce na výletě již musel zaplatit pokutu.

Ačkoli je Pardubická karta výrazným pokrokem, její integrace v rámci kraje bude ještě nějaký čas trvat. Příměstská i městská doprava mají stále různé typy odbavení, a ačkoli jsou většinou založeny na elektronických dokladech, nejsou mezi sebou kompatibilní. Kraj stojí před úkolem systém sjednotit či alespoň technicky vyřešit překlad mezi jednotlivými druhy karet. Jednota panuje zatím jen mezi Pardubicemi a Hradcem Králové. „Máte-li kartu Veolie Transport, můžete si na ni nahrát také zónu 301 a cestovat i s námi," dodává Pelikán.

## Centrum k prasknutí

Jak jsme již uvedli na samotném začátku, přetížená infrastruktura je největším problémem pardubické hromadné dopravy. Skoro centrem města vedou průtahy na Chrudim, Hradec Králové, Prahu a Brno. Na dvou světelných křižovatkách se protínají čtyřproudé silnice. Kromě masy osobních aut a kamionů tudy vede i dvacet pět z třiceti linek pardubické MHD. Hromadná doprava přitom nemá žádné výsady. S výjimkou vyhrazeného pruhu u Hlavního nádraží neexistuje segregace. „Také můžeme využívat pěší zónu na třídě Míru, přes kterou mají všechny jiné druhy dopravy průjezd zakázán," dodává Pelikán.

Všechny páteřní linky až na dvě jsou obsluhovány trolejbusy, spojují sídliště, střed města, vlakové a autobusové nádraží a úřady. Přes centrum ovšem každodenně

míří tisíce lidí do vzdálenějších průmyslových zón, a proto se ani tato část města neobejde bez autobusů. Vozy mají na některých křižovatkách částečnou preferenci, ta ale nemůže zabránit zmatkům a zpožděním. „Segregace bývá samozřejmě účinné řešení, ale my jednoduše nemáme kam umístit onen pruh navíc," upozorňuje Pelikán a dodává: „Na druhou stranu, určité nástroje k omezení osobní dopravy v centru jsou." Mírně tím systém parkování, který Dopravní podnik spravuje po celém městě a jehož cena je ve středu mnohem vyšší než jinde. Přesto jediným řešením, které by Pardubicím skutečně ulevilo, je stavba obchvatu. Datum jeho realizace si však málokdo troufne odhadnout.

O stavbě tramvajové tratě se tu neuvažuje. Přesto mohly být Pardubice kdysi na špičce

v oboru. Již v roce 1906 vyprojektoval František Křížík tramvajovou trať z Hlavního nádraží do obce Sezemice. Pro její stavbu se mu však nepodařilo najít sponzora. Z projektu zůstala jenom dobová fotografie Křížíkovy tramvaje, která visí v kanceláři současného ředitele. Na otázku, kde by si dokázal představit tramvajovou trať dnes, odpovídá Pelikán: „Samozřejmě tramvaje jsou výhodné svou kapacitou, tudíž by se nejvíce uplatnily mezi sídlišti a centrem. My ovšem nerazíme heslo: tramvaj dělá město. Současný způsob dopravy je šitý na míru potřebám Pardubic."

Aby Dopravní podnik potřeby města skutečně naplnil, existují takzvané výpomocné linky, to jest linky mimo rámec základní dopravní obslužnosti. Velké závody v průmyslových zónách potřebují každý den dopravit tisíce zaměstnanců na směnu. Transport po konkrétních trasách a ve zvláštní časy si musejí u Dopravního podniku objednat. Naopak takřka zdarma zajišťuje DpmP dopravu na objednávku pro indisponované občany – lidi po úrazu, invalidy, nemocné apod. Náklady na provoz minibusu, který za minimální poplatek rozváží zákazníky kamkoli po městě, hradí radnice.

Dopravní podnik města Pardubic čeká vyjaté období. Investovat se chystá nejen do alternativního způsobu dopravy, ale také do prodlužování trolejbusových linek. Město se neustále rozrůstá – daleko za konečnými trolejbusů vznikly průmyslové zóny, jejichž obsluhu zajišťují autobusy. „Stává se tak, že autobus jede většinu trasy pod elektrickými dráty. Tuto neefektivitu musíme vyřešit," uvažuje Pelikán. Prodloužení se týká zejména trasy mezi Pardubičkami a průmyslovou zónou Černá za Bory, kam denně přijíždí 6000 zaměstnanců.

Odkládat by se neměla ani trať, která se zdá svou délkou nevýznamná, ale pro fungování Dopravního podniku je naprosto klíčová: alternativní výjezd z vozovny. Dodnes neprojedou trolejbusy jinudy než pod přilehlým mostem. Kterýkoli nezodpovědný řidič nákladáku může dráty, jež tudy vedou, snadno strhnout a vyřadit takřka polovinu vozového parku z provozu. Dopravní podnik přitom hraje ve městě stále větší roli. Za poslední rok přepravil o 1,5 milionu cestujících více než v minulosti.

Z technických důvodů jsme dnes přinesli místo avizované reportáže z Hradce Králové článek o Pardubicích. Do Hradce se podíváme v příštím čísle.

## Dopravní podnik města Pardubic v číslech

(údaje k 31. 12. 2008)

Dopravní výkon	v tis. vozkm	
Trolejbusy	2 285	
Autobusy	3 465	
<b>Celkem MHD</b>	<b>5 750</b>	
Přepravené osoby	v tisících	
Trolejbusy	12 118	
Autobusy	18 261	
<b>Celkem MHD</b>	<b>30 379</b>	
Dopravní síť	Délka sítě linek [km]	Počet linek
Trolejbusy	83	11
Autobusy	203	18
<b>Celkem MHD</b>	<b>286</b>	<b>29</b>

## Vozový park

(údaje k 31. 12. 2008)

Typy trolejbusů	Počet
14Tr sérií 11 a 13	2
svépomocí modernizovaný 14Tr 13	1
modernizovaný 14Tr v DP Plzeň	8
14Tr 17/6M	19
21Tr	15
24Tr	6
28Tr Solaris	4
<b>Celkem</b>	<b>55</b>
Typy autobusů	Počet
Karosa B 731/2	8
Karosa B 731.1667	11
Karosa B 931.1675.42	6
Renault/Irisbus Citybus	36
Karosa B 951.1713	10
Iveco Citelis Euro IV.	4
<b>Celkem</b>	<b>75</b>

# Výplata náhrady mzdy

## při dočasné pracovní neschopnosti a kontrola dočasně práce neschopných zaměstnanců v DP

Od 1. 1. 2009 poskytuje zaměstnavatel zaměstnanci za prvních 14 dnů dočasné pracovní neschopnosti náhradu mzdy či odměny z dohody o pracovní činnosti (dále jen „náhrada“). Tato náhrada náleží od 4. pracovního dne do 14. kalendářního dne ve výši 60 % průměrného (redukovaného) výdělků. Přísluší za dny, které jsou pro zaměstnance dny pracovními (dle rozvrhu směn) a za tzv. placené svátky. Náhrada je osvobozena od daně z příjmu fyzických osob. Ze zákona nepřísluší za první 3 pracovní dny dočasné pracovní neschopnosti. Náhrada se vypočítává z každého pracovního vztahu odděleně. Náhrada se neposkytuje v měsíci, kdy měl zaměstnanec neomluvenou absenci.

Ing. Alena Vaňková, personální úsek

V podmínkách DP v souladu s **Dodatkem č. 1 Kolektivní smlouvy na roky 2008–2009** přísluší zaměstnanci, který byl uznán dočasně práce neschopným **dvakrát ročně náhrada mzdy za první tři dny dočasné pracovní neschopnosti ve výši 60 % průměrné mzdy**. Tato náhrada mzdy poskytovaná nad rámec zákona

podléhá daní z příjmu fyzických osob a odvádí se z ní sociální a zdravotní pojištění. Dále náhrada mzdy podléhá redukcí podle § 192 odst. 2 zákoníku práce (zůstává zachován systém redukčních hranic pro zápočet výdělků) a náleží pouze za dobu, v níž trvá pracovní poměr, který zakládá účast na nemocenském pojištění.

Náhrada mzdy se poskytuje **v nejbližším výplatním termínu** po předložení příslušných dokladů zaměstnancem. Předpokladem pro výplatu náhrady mzdy v nejbližším výplatním termínu je předložení dokladů *Rozhodnutí o ukončení dočasné pracovní neschopnosti* nebo *Potvrzení o trvání dočasné pracovní neschopnosti* (podrobněji níže) prostřednictvím pracoviště práce neschopného zaměstnance do **mzdové účtárny**, a to vždy **do prvního pracovního dne kalendářního měsíce**.

*Rozhodnutí o vzniku dočasné pracovní neschopnosti*, tzv. neschopenku, doručí zaměstnanec zaměstnavateli neprodleně, **nejpozději do tří pracovních dnů od vzniku pracovní neschopnosti zaměstnance**.

### Postup zaměstnance při uplatňování nároku na náhradu mzdy

Lékař při vzniku dočasné pracovní neschopnosti vystaví zaměstnanci (pojištěnci) tiskopis „**Rozhodnutí o dočasné pracovní neschopnosti**“, který má 6 propisovacích dílů. Pojištěnec obdrží 3 díly, a to:

- **II. díl – Rozhodnutí o vzniku dočasné pracovní neschopnosti** (se žlutým pruhem), který slouží jako průkaz práce neschopného pojištěnce. Tento díl bude mít pojištěnec po celou dobu trvání pracovní neschopnosti u sebe a při ukončení dočasné pracovní neschopnosti jej odevzdá ošetřujícímu lékaři.
- **III. díl – Hlášení zaměstnavateli o vzniku dočasné pracovní neschopnosti** (s modrým pruhem). Tento díl předá práce neschopný zaměstnanec svému zaměstnavateli jako doklad k uplatnění nároku na náhradu mzdy v prvních 14 kalendářních dnech trvání pracovní neschopnosti a k omluvení nepřítomnosti v práci.
- **IV. díl – Rozhodnutí o vzniku dočasné pracovní neschopnosti pro uplatnění nároku na nemocenskou** (s růžovým pruhem). Tento díl se považuje za žádost o nemocenskou, které náleží od 15. kalendářního dne trvání pracovní neschopnosti. Zaměstnanec předá tento díl po doplnění údajů na druhé straně tiskopisu v části „Prohlášení“ (tj. doplnění čísla účtu a kódu banky, na který chce dávkou poukázat nebo adresy, chce-li dávkou vyplatit prostřednictvím pošty) svému zaměstnavateli.
- **V. díl – Rozhodnutí o ukončení dočasné pracovní neschopnosti** (s růžovým pruhem). Tento díl obdrží pojištěnec od ošetřujícího lékaře při ukončení pracovní neschopnosti. Pojištěnec je povinen vyplnit údaje a podepsat prohlášení na druhé straně tiskopisu. Zaměstnanec předává tento díl vždy svému zaměstnavateli.
- **Potvrzení o trvání dočasné pracovní neschopnosti** (karaněny). Tiskopis vydá pojištěnci ošetřující lékař. Jestliže je pracovní neschopnost delší než 14 kalendářních dnů, je ošetřující lékař povinen pro účely výplaty náhrady mzdy vystavit pojištěnci tento tiskopis vždy ke →





14. dni trvání pracovní neschopnosti. Na požádání pojišťovny může pro účely výplaty náhrady mzdy vystavit ošetřující lékař tento tiskopis i před uplynutím 14 kalendářních dnů od vzniku pracovní neschopnosti, např. k poslednímu dni kalendářního měsíce, a poté vystaví další tiskopis ke 14. kalendářnímu dni trvání pracovní neschopnosti. Pro účely výplaty nemocenské je ošetřující lékař povinen potvrdit trvání pracovní neschopnosti nejméně jedenkrát měsíčně, a to zpravidla ke dni kontroly zdravotního stavu, popř. na požádání pojišťovny i k jinému datu. Trvání pracovní neschopnosti však lze potvrdit jen ke dni vydání tiskopisu nebo nejvýše tři kalendářní dny dopředu. Tiskopis zaměstnanec předává svému zaměstnavateli.

### Provádění kontroly dočasně práce neschopného zaměstnance zaměstnavatelem

Kontrolu dočasně práce neschopného zaměstnance provádí přímý nadřízený práce neschopného zaměstnance nebo jím pověřený zástupce ve spolupráci s pověřenými zaměstnanci bezpečnostního úseku 600 300 – odbor Kontrola. Zaměstnavatel bude kontrolovat, zda zaměstnanec, který byl uznán dočasně práce neschopným, dodržuje v období prvních 14 kalendářních dnů dočasné pracovní neschopnosti stanovený režim dočasně práce neschopného zaměstnance, pokud jde o povinnost zdržovat se v místě pobytu a dodržovat dobu a rozsah povolených vycházek. Zaměstnanec, který je dočasně práce neschopný, je povinen **umožnit** zaměstnavateli provedení kontroly. Pokud tak neučiní, poruší svou povinnost součinnosti k provedení kontroly. Za tímto účelem se mimo jiné doporučuje opatřit byt (vchod do domu) zvonkem a jmenovkou. Za porušení povinnosti umožnění kontroly může orgán nemocenského pojištění uložit pojišťovně pořádkovou pokutu do výše 10 000 Kč. Porušení povinnosti součinnosti k provedení kontroly oznamuje jménem zaměstnavatele útvar 600 300 – odbor Kontrola

příslušnému orgánu nemocenského pojištění.

Pokud nebude zaměstnanec v místě svého udaného pobytu zastižen, je povinen oznámit zaměstnavateli (přímemu nadřízenému) důvody své nepřítomnosti v době kontroly, a to **nejpozději v pracovní den následující po dni této kontroly**, popřípadě po dni, kdy se o ní dozvěděl. Zaměstnanci pověřeni prováděním kontroly zanechají zprávu o neúspěšné kontrole v poštovní schránce, případně mohou využít SMS zprávu prostřednictvím služebního mobilního telefonu zaměstnance.

O kontrole sepisují zaměstnanci pověřeni kontrolou písemný záznam, ve kterém uvedou výsledek kontroly. Pokud bylo zjištěno porušení režimu dočasně práce neschopného zaměstnance (dále jen režimu), odešle útvar 600 300 – odbor Kontrola záznam o provedené kontrole práce neschopnému zaměstnanci, ošetřujícímu lékaři a orgánu nemocenského pojištění. Bude-li zjištěno porušení režimu, rozhodne zaměstnavatel po posouzení všech skutečností **o snížení, popřípadě neposkytnutí náhrady mzdy**. Již vyplacenou náhradu mzdy je zaměstnavatel oprávněn zpětně srazit ze mzdy, pokud zjistí, že došlo k porušení režimu. Např. zjistí-li zaměstnavatel 13. den pracovní neschopnosti porušení režimu, přičemž náhrada mzdy za 5 dnů byla v předešlém měsíci na žádost zaměstnance vyplacena, odebere zpětně i tuto náhradu. Kromě snížení nebo odnětí náhrady může dát zaměstnavatel podnět k zahájení přestupkového řízení v souladu se zákonem č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Podnět k zahájení přestupkového řízení podává zaměstnavatel. Pojištěnec se dopustí přestupku tím, že poruší závažným způsobem režim dočasně práce neschopného pojištěnce – povinnost zdržovat se v době dočasně pracovní neschopnosti v místě pobytu a dodržovat rozsah a dobu povolených vycházek. Za tento přestupek může SSZ uložit pokutu až 20 000 Kč. Zaměstnavatel může dát podnět ke kontrole i SSZ, a to i v době prvních 14 dnů dočasné pracovní neschopnosti. SSZ je povinna provést kontrolu 7 dnů od obdržení žádosti a o výsledku kontroly neprodleně písemně informovat

zaměstnavatele. Místně příslušnost SSZ se v případě provádění kontrol řídí místem pobytu zaměstnance v době jeho dočasné pracovní neschopnosti.

### Výplata dávky nemocenského pojištění – nemocenské

Nemocenské vyplácí příslušná SSZ. Místní příslušnost SSZ, která bude vyplácet dávky nemocenského pojištění, se v tomto případě řídí sídlem zaměstnavatele.

Nemocenské náleží **až od 15. dne** dočasné pracovní neschopnosti za kalendářní dny.

Trvá-li pracovní neschopnost déle než **14 kalendářních dní**, předloží zaměstnanec zaměstnavateli žádost o poskytnutí dávky (žádost je součástí **„Rozhodnutí o pracovní neschopnosti – díl IV.“**, viz výše). V žádosti je zaměstnanec povinen zvolit způsob výplaty dávky a v případě výplaty dávky na účet je povinen sdělit číslo bankovního účtu. Tuto žádost spolu s ostatními doklady k výplatě dávky předá zaměstnavatel příslušnému orgánu sociálního zabezpečení, kterým je správa sociálního zabezpečení (SSZ) místně příslušná sídlu zaměstnavatele. Dávky se vyplácejí nejpozději ve lhůtě do 1 měsíce následujícího po dni, v němž byly doklady pro nárok na výplatu dávky zaměstnavatelem doručeny příslušné SSZ.

Dávky vyplácené příslušnou SSZ jsou poukazovány zaměstnanci na jeho účet u peněžního ústavu nebo poštovní poukázkou v hotovosti na poštu. Pokud jsou dávky vypláceny v hotovosti, hradí náklady za doručení zaměstnanec.

### Výplata dalších dávek nemocenského pojištění – ošetřovné, peněžitá pomoc v mateřství, vyrovnávací příspěvek v těhotenství a mateřství

Ostatní dávky nemocenského pojištění vyplácí od prvního dne sociální úřadost příslušná SSZ. Veškeré doklady pro výplatu dávky včetně žádosti o výplatu dávky musí zaměstnanec neprodleně, nejpozději **do tří pracovních dnů**, doručit zaměstnavateli, který je předává příslušné SSZ.





# O lanové dráze v ZOO Praha

O lanové dráze, umístěné v Zoologické zahradě v Praze, se v DP KONTAKTu napsalo již mnoho. Vždyť je jedinou sedačkovou lanovou dráhou na území Prahy a nedávno uplynulo 30 let od prvního zahájení provozu.

Karel Raba, oddělení Technika JDCM  
Foto: Ing. Viktor Baier



V zimním období je lanovka v ZOO mimo provoz. Všechny sedačky jsou demontovány a uloženy v dolní stanici.

V dokumentaci je popisována jako visutá osobní lanová dráha, jedno-lanového oběžného systému s pevným uchycením jednomístných sedaček. Do pohybu ji uvádí elektromotor o výkonu 13 kW a při výpadku elektrického napájení je pro případ evakuace cestujících připraven v záloze ještě dvoutaktní benzínový motor ČZ 250. Z dolní do horní stanice je délka trati 105,9 m a výškový rozdíl stanic je 50,1 m. Dopravní lano o průměru 28 mm nese 60 sedaček, které jsou od sebe vzdáleny 4,25 m. Lanová dráha má při rychlosti 0,85 m/s přepravní kapacitu 720 cestujících za hodinu.

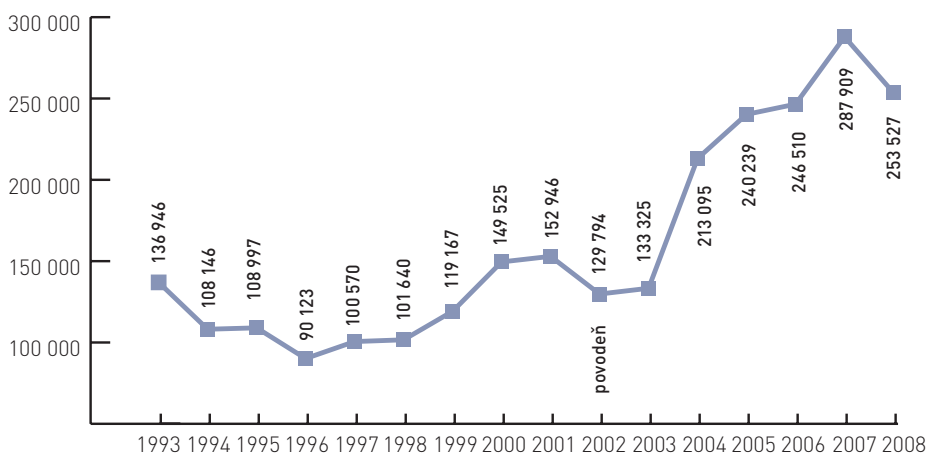
Na lanové dráze jsou instalovány předepsané prvky, zajišťující bezpečnost cestujících. Stanovená rychlost dopravního lana je udržována frekvenčním měničem motoru pohonu a současně zajištěna aktivací havarijního zastavení při překročení dopravní rychlosti o více než 10 %. Správnou polohu dopravního lana hlídají na kladkových bateriích tzv. „lámací tyčinky“, které v případě vysmeknutí lana z kladky způsobí okamžité zastavení chodu lanové dráhy. Rychlost větru je měřena anemometrem, umístěným na třetí podpěře. Na stanovišti strojníka je rychlost větru signalizována v rozmezí od 45 km/h do 50 km/h zvukovou a světelnou návěstí a znamená ukončení nástupu cestujících. Při rychlosti větru vyšší než 50 km/h je chod lanové dráhy ihned automaticky zastaven zabezpečovacím zařízením. K mimořádnému zastavení chodu jsou na horní i dolní stanici umístěna bezpečnostní tlačítka. V horní stanici je pro zvýšení bezpečnosti cestujících za nástupním prostorem umístěna podlaha opatřená spínači, která při zatížení, např. při pádu osoby, lanovou dráhu zastaví. Pro další zvýšení bezpečnosti cestujících provádí obsluha lanové dráhy i Hasičský záchranný

sbor Dopravního podniku výcvik ve vyprošťování cestujících ze sedaček, pro případ, že by nebylo možno evakuovat ani záložním pohonem. Na stanici jsou k tomuto účelu připraveny žebříky, lana, zachycovací postroje a další záchranné prostředky.

Od zahájení doby provozování Dopravním podnikem hl. m. Prahy, tj. od 1. července 1981, jsou sledovány počty cestujících. Od té doby přepravila lanovka do konce sezony 2008, za celkem 3565 provozních dnů, 4,873 milionu cestujících. Nejvíce cestujících – 288 638 bylo přepraveno v roce 1988. Po roce 1989 zájem o prohlídku ZOO opadal, a tím zároveň klesal i počet zájemců o svezení lanovou dráhou. I cena jízdného ovlivnila vývoj. Ta postupně vzrostla z původní 1,- tehdy Kčs pro děti a 2,- Kčs pro dospělé na jednotné jízdné 15,- Kč v roce 1996. Ná-

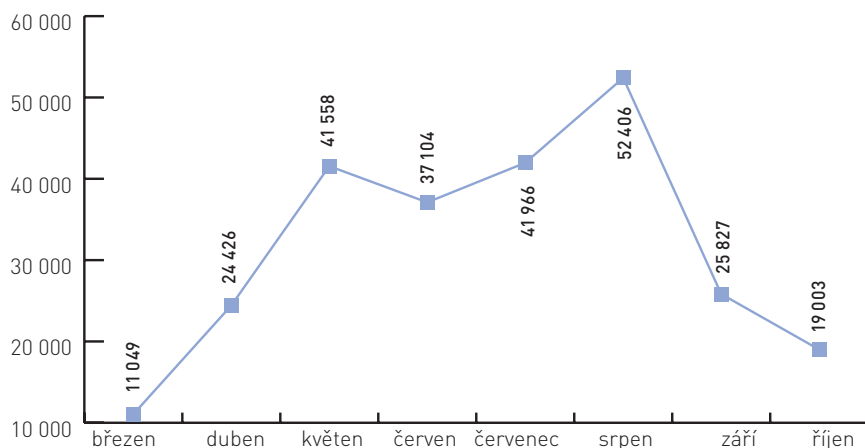
růst ceny se projevil v počtu cestujících a v tomto roce využilo možnost svezení pouze 90 123 cestujících. Další pokles cestujících zavinila povodeň v srpnu 2002, kdy úroveň vody dosahovala v dolní stanici do výšky 7,1 m a vyřadila lanovou dráhu na zbytek sezony z provozu. Následující rok začala sezona až v květnu po opravě lanové dráhy a po zpřístupnění dolní části ZOO. Až po obnově začala v následujících letech návštěvnost opět stoupat. V loňské sezoně bylo snahou všech pracovníků útvaru 244000 – služby Dopravní zařízení navázat na skoro rekordní sezonu v roce 2007, kdy bylo přepraveno 287 909 cestujících. Počet návštěvníků ZOO se však snížil, což se projevilo i v počtu cestujících lanovou dráhou. Následující grafy znázorňují počty přepravených cestujících. Sezona 2008 byla tou nejdelší v historii →

## Počty cestujících v letech 1993–2008





## Počty cestujících lanové dráhy v ZOO Praha v sezoně 2008



lanové dráhy. Začala již 22. března a skončila až 31. října, což představuje 162 provozních dnů. Největší počet zájemců byl o státním svátku 8. května, kdy se svezlo 4952 cestujících. Zájem cestujících je znázorněn v následujícím grafu.

V roce 2007 vyhověl Dopravní podnik žádosti vedení ZOO a posunul

začátek provozu lanové dráhy o půl hodiny dříve, na 9.30 hodin, a zajistil po dobu provozu její stálý pohyb bez ohledu na zájem cestujících. Vedení ZOO tento přístup DP velmi ocenilo. Prodloužení doby provozu a odchod jednoho strojnika lanové dráhy se však odrazilo v problémech při personálním zajištění provozu a muselo

být řešeno zvýšenou přesčasovou prací zbývajících pracovníků. Od 12. června do 7. září 2008 proběhla letní propagační kampaň DP s názvem „Letním městem“. V rámci této kampaně byly vydány brožury, obsahující mimo jiné také volné vstupenky na lanovou dráhu. Další bezplatné jízdy se konaly pro držitele Opencard 6. září a 19. října. Uvedených akcí se celkem účastnilo 856 cestujících.

Po ukončení provozu s cestujícími dne 31. října započaly pro pracovníky lanové dráhy a dalších pracovníků služby práce související se zazimováním lanové dráhy. Rozsah prací je stanoven technologickým postupem a představuje například u dopravního lana sejmutí sedaček a jejich uskladnění, očistu, prohlídku a měření jeho stavu, konzervaci a nakonec povolení napívací síly. Na strojním a elektrickém zařízení lanové dráhy, konstrukci i jeho stavební části se provedla prohlídka a kontrola. Po vyhodnocení budou případné nedostatky řešeny tak, aby lanová dráha byla připravena do zahájení sezony roku 2009 na bezpečný a spolehlivý provoz.

## Přijďte si zatančit na maturitní ples

Srdečně zveme všechny zaměstnance Dopravního podniku, především ty, kteří v minulosti absolvovali naši školu, v úterý 3. března od 19 hodin do Lucerny.

Velký sál Lucerny v této době bude patřit maturantům Střední průmyslové školy dopravní zřízené Dopravním podnikem.

Vstupenky je možné zakoupit ve škole Moravská 3, Praha 2, nebo týden před konáním plesu v pokladně Lucerny.

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.

## Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti  
Helena Bajerová

### Co je zajímavého v novele důchodového zákona pro tzv. budoucí důchodce – pokračování:

Novela důchodového zákona byla zveřejněna ve Sbírce zákonů, částka 99 ze dne 21. 8. 2008 – zákon č. 306/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 155/1995 Sb., o důchodovém pojištění, ve znění pozdějších předpisů, a zákon č. 582/1991 Sb., o organizaci a provádění sociálního zabezpečení, ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony. Část zákona nabývá účinnosti od 21. 8. 2008, od 1. 1. 2009 i od 1. 1. 2010.

- od 1. 1. 2009 se výrazně snižuje částka na dobrovolné důchodové pojištění na 1649 Kč/měsíc (dosud 2800 Kč/měsíc). Nová výše pojistného platí i pro případy úhrady pojistného na dobrovolné důchodové pojištění za doby před 1. 1. 2009.

- od 1. 1. 2009 ukončení nároku pro předčasný starobní důchod dočasně krácený (§ 30, zákona č. 155/1995 Sb.) – z důvodu pobírání částečného či plného invalidního důchodu. Podmínka nároku na tento důchod byla splněna, pokud vznikl nárok na řádný starobní důchod nejpozději do 31. 12. 2008.

Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, posílejte na e-mail: [Helena.Bajerova@seznam.cz](mailto:Helena.Bajerova@seznam.cz) nebo volejte na telefonní číslo 724 237 528.

# Kulturní tipy

Kulturní sezona roku 2009 začíná zase pomalu nabírat na obrátkách. Proud filmových premiér se ani v únoru nezastavil a kromě dalších snímků se na plátna kin dostane i novinka režisérky Marie Poledňákové. V Divadle pod Palmovkou připravili na únor premiéru látky, kterou nelze nazvat jinak než klasikou. No a v hudbě? Promotéři letních koncertů zvolna finišují s výběrem zahraničních hvězd na své připravované akce, což ovšem neznamená, že by se u nás v klubech a koncertních sálech na přelomu února a března nic nedělo. Pojdme se probrat některými chystanými akcemi trochu podrobněji.

## kino

Režisérka a scénáristka Marie Poledňáková má pro filmové diváky na únor připravenou svou novou komedii **Líbáš jako Bůh**. S humorem, nadhledem, temperamentem, ironií i pochopením tu vypráví příběh, který mohl zažít vlastně kdokoli. Příběh



muže mezi dvěma ženami a ženy mezi dvěma muži. Příběh sympatické profesorky, která žije v jednom bytě se svým bývalým manželem, úspěšným spisovatelem, a problémy její rodiny ji zaměstnávají natolik, že nemá čas ani na vlastní život a city. A pak se najednou seznámí s jedním lékařem záchranné služby... Do kina zve jistě nejen jméno režisérky, ale i poměrně lákavé herecké obsazení (Kamila Magalová, Jiří Bartoška, Oldřich Kaiser, Eva Holubová, Nela Boudová a další). V kinech od 12. února.

## divadlo

Divadlo pod Palmovkou si pro své návštěvníky přichystalo naprostou klasiku. Únor totiž patří premiéře inscenace díla Edmonda Rostanda **Cyrano z Bergeracu**, slavné romantické komedii o posledním z rytířů a jeho velké (a marné) lásce k Roxaně. Pozoruhodná hra se zcela mimořádnými hereckými příležitostmi, ve které se působivě prolínají hrdinské, romantické, komické i historické roviny, byla připravena pod režijním vedením Petra Kracíka s hostujícím Martinem Stránským v titulní roli. První premiéra je naplánována na 14. února.



## hudba

Na závěr ještě něco tipů hudebních.



Jedna z nejpobulárnějších finských rockových kapel současnosti, **The Rasmus**, by se měla publiku představit v rámci svého evropského turné na pódiu ve Sportovní hale Folimanka v pátek 20. února. Kromě skladeb z, v loňském roce vydané, novinky **Black Roses** se příznivci bandu kolem zpěváka Lauriho Ylöne- na jistě dočkají i mediálně známých songů jako např. In The Shadows nebo No Fear. Hned o den později, tedy v sobotu 21. února, mohou do Tesla Arény (tedy velké sportovní haly na Výstavišti) vyrazit příznivci hudebně-tanečního seskupení, pohybujiícího se spíše ve vodách stylu r'n'b, amerických **Pussycat Dolls**. Jejich první „česká mise“ proběhne v rámci turné k albu Doll Domination (na němž se, mimochodem, podílel třeba i poslední dobou velmi producersky vylíženým Timbaland). Pokud bychom opět bezprostředně časově



navázali, tak na neděli 22. února lze vybrat návštěvu sálu Divadla Archa, kde kultovní a svého času relativně kontroverzní slovin- ská skupina **Laibach** odehraje unikátní multimediální koncertní projekt s názvem Kunst der Fuge (tedy Umění fugy). Svým typickým způsobem – za pomoci elektroniky, počítačů a velkoplošných projekcí – v něm zpracovala dílo Johanna Sebastiana Bacha. „Jelikož jsou Bachovy fugy založeny z větší části na matematických algoritmech, rozhodli jsme se použít počítačový program jako základní nástroj. Výsledek ukázal, že Johann Sebastian Bach se svým dílem může být považován za průkopníka elektronické hudby či techny,“ uvádí kapela na svých webových stránkách. Umění fugy (název není skladatelův původní) je cyklus čtrnácti fug a čtyř kánonů, které Bach napsal mezi lety 1723 a 1750, kdy žil a tvořil v Lipsku. Jde o jedno z jeho nejtajemnějších děl, které se stalo i díky nejasnému původnímu určení předmětem mnoha různých interpretací a dohadů. Většina hudebního materiálu tohoto projektu vznikla v roce 2006 a měla premiéru v témže roce na Bachfestivalu v Lipsku. V květnu 2008 vydali Laibach stejnojmenné album. Abychom neopomenuli také akce víceméně domácích interpretů, můžeme upřít pozornost třeba na čtvrtek 26. února, kdy se v Lucerna Music baru odehraje zimní (tedy „stručnější“) verze festivalu **Rock For Church(ill)** s kapelami Polemic, Navigators, Skyline nebo Xavierem Baumaxou. No a koncertní březen lze zahájit třeba hned v pondělí 2. března opět návštěvou Lucerna Music baru. Představí se zde již více než čtvrtstoletí existující britská jazz funková kvizice, kapela **Incognito**.

-mis-



