

## Tramvaje dorazily na Barrandov

Pátek 28. listopadu se stal významným dnem pražské městské hromadné dopravy. Po dvaceti pěti měsících a čtyřech dnech od poklepání základního kamene byla uvedena do provozu nejmodernější tramvajová trať v Praze, z Hlubočep na Barrandov.

Na podzim roku 2001, kdy se na okraji barrandovského sídliště odehrála malá slavnost, mnozí nevěřili, že se termín podaří stihnout. Pokud nahlédnete do listopadového DP-KONTAKTu z roku 2001, zjistíte, že již tehdy byl stanoven termín zahájení provozu, prosinec 2003. Terminologií z let minulých můžeme říci, termín byl splněn.

Tramvaje na barrandovském sídlišti přivítali především jeho obyvatelé. Nastal konec nepřijemným jízdám autobusem po přeplněné ulici K Barrandovu, nebo později serpentinami přes Hlubočepy. Cestování z jednoho z nejmodernějších pražských sídlišť od soboty 29. listopadu svou kvalitou odpovídá třetímu tisíciletí.

V posledních letech bylo především metro významným urbanistickým a městotvorným prvkem. Tramvajová trať z Hlubočep na Barrandov je v tomto ohledu srovnatelná, možná podzemní dráhu předčí.

Nová tramvajová trať se směle může měřit se svými evropskými kolegyněmi. „Celosvětová renesance tramvajové dopravy s sebou přinesla návrat původních městotvorných aspektů. Jak typicky městské tramva-

jevové tratě, tak i rychlodrážní úseky dnes představují významná architektonická díla, vytvářející novou tradici v dotčené lokalitě,“ vysvětluje Patrik Kotas, architekt nové tratě.

Nová trať vzbudila oprávněnou pozornost jak mezi Pražany, tak i návštěvníky města. Účastníci mezinárodních konferencí, které v uplynulých týdnech Praha hostila, si mohli trať prohlédnout a vždy ji hodnotily velmi vysoko. Stala se vzorem pro budoucí dopravní stavby nejen u nás, ale i v zahraničí.

„Tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov si bezesporu zaslouhuje, aby tato stavba byla chápána nejen jako čistě dopravní záležitost, nýbrž aby byla vytvořena jakožto dílo s jasnou architektonickou koncepcí již od prvopočátku projektové přípravy. To byla výhoda, se kterou se k nové trati přistupovalo,“ vysvětluje Kotas. Podle jeho slov by měl být stejný postup běžný i u dalších staveb.

Provozem s cestujícími stavba nekončí. Ta bude pokračovat ještě v první polovině příštího roku, kdy bude trať potřetí podbita a provoz na několik týdnů přerušen. V době, kdy si obyvatelé sídliště Barrandov na tramvaj zvyknou, se budou muset ještě vrátit do autobusů. V tomto místě zůstává otázník, zda byl tento postup nutný. Zkušenosti z minulosti hovoří, že ne.

Poté už by měla trať bez problémů sloužit jen a jen cestujícím.

-bda- Foto: Petr Malík



Prezident Václav Klaus při slavnostním otevření tratě Hlubočepy – Barrandov.

## Aktuálně!

Na straně 3 DP-KONTAKTu vás informujeme, že ve středu 26. listopadu bude zahájeno kolektivní vyjednávání na rok 2004 mezi vedením společnosti

a zástupci odborových organizací. Jednání se zúčastnili všichni představitelé odborových organizací kromě OSPEA. Pozvánka na toto důležité jednání byla zástupcům OSPEA doručena písemně i telefonicky, přesto se nikdo z nich schůzky nezúčastnil.

Ing. Milan Houfek, generální ředitel



## Vážení spolupracovníci,

blíží se čas vánoční, pro mnoho z nás nejkrásnější období roku. Chtěl bych Vám i Vaším blízkým popřát jménem představenstva a vedení společnosti, ale i jménem svým, krásné a klidné prožití vánočních svátků a do nadcházejícího roku mnoho zdraví, spokojenosti, osobních i pracovních úspěchů.

Těm z Vás, kteří budou i ve svátečních chvílích zajišťovat službu pro naše klienty, upřímně děkuji. Obětují část svého soukromí pro zachování dobrého jména našeho podniku.

Ing. Milan Houfek  
předseda představenstva a generální ředitel



Preference tramvajů světelnou signalizací v Karlíně v úseku Těšnov – Švábky  
8 až 11



Nejstarší ze slavné řady – historický tramvajový vůz T3 č. 6102  
12 a 13



Vzpomínka na Berlín

15 až 17



Příloha: Hlubočepy – Barrandov

I až X

Tramvajová trať na Barrandov, na které byl v minulých dnech zahájen pravidelný provoz, stojí zatím na konci dlouhé řady traťových úseků elektrických drah, které byly od roku 1891, kdy vyjela ta první, postaveny. Tato více než 113 let dlouhá historie je spojena také s dlouhou řadou neuskutečněných projektů. Nemůžeme na omezené ploše zmínit všechny návrhy, kam všude naši předkové zamýšleli postavit tramvajové tratě. O některých jsme se v literatuře posledních let krátce zmínili. Alespoň některé z nich stojí za připomenutí.

## Návrh tratě:

### „Lužická ulice – Těšnov“

V roce 1913 vypracovaly Elektrické podniky několik návrhů tramvajových tratí, jejichž realizaci zabránila první světová válka. Většina z nich byla po válce uskutečněna, mezi ty, které zůstaly jen na papíře, patří trať Lužická ulice – Těšnov. Projekt vznikl v době, kdy vrcholila asanace Starého Města a Josefova a nová zástavba doslova volala po zlepšení dopravního spojení. Připomeňme, že v té době jezdily elektrické tramvaje Platněrskou ulicí a přes Malé náměstí na Staroměstské náměstí a do Celetné. Tuto základní trať doplňovala ještě další trať v dnešní Pařížské ulici. Ta vznikla především proto, že se počítalo s jejím pokračováním velkoryse navrženým letenským průkopem směrem k Bubenci, k čemuž nikdy nedošlo. Přestože z dnešního pohledu



K tomu, co nikdy neexistovalo, se obtížně hledají vyobrazení. Podívejme se alespoň na Přehlednou mapu, která byla součástí projektu tratí v bubenečko-dejvické oblasti z roku 1916. Jak bylo tehdy zvykem, byly součástí dokumentace dále situační plány v měřítku 1:720, podélné profily, příčné řezy a technická zpráva s rozpočtem. Pokud je známo, politická pochůzka o těchto projektech nebyla nakonec vykonána s ohledem na zamítavé stanovisko k úrovňovému křížení se železnicí.

bylo o dopravní obsluhu Starého Města velmi kvalitně postaráno, vznikla v souvislosti se stavbou nového úseku u Rudolfiny idea další tratě, kterou bychom dnes zřejmě moderně označili jako druhou staroměstskou diametrálu. Dvoukolejná trať měla začít na Klárově, překonat přes most Arcivévodý Františka Ferdinanda (Mánesův most) Vltavu a pokračovat Kaprovou ulicí na Staroměstské náměstí, kde měla křížovat trať od Čechova mostu, s níž měla být propojena dvoukolejným obloukem k radnici. Dál měla pokračovat po severním okraji náměstí do Dlouhé ulice, překřížit trať v dnešní Revoluční ulici a jednokolejně pokračovat úzkou Soukenickou ulicí na Petrské náměstí a odtud opět dvoukolejně Petruskou ulicí na Těšnov, kde měla dvoukolejně trojúhelníkem ústít do stávající tratě od Hlávkova mostu. Projekt byl řádně projednán při politické pochůzce na konci října 1913 a dokonce se vlastně začalo i stavět. Byla rekonstruována trať na Klárově a postaven úsek přes nový most. U Rudolfiny byl zatím vybudován jen spojovací dvoukolejný oblouk do Křížovnické ulice, čímž se úsek napojil na stávající (nedávno otevřenou) trať. Tento oblouk měl samostatně staničení (kilometrů), čímž byl zdůrazněn úmysl, že trať bude brzy pokračovat dál do Kaprovy ulice. Provoz na prvním úseku tratě Lužická ulice – Těšnov (Lužickou ulicí je míněn dnešní Klárov) byl zahájen 15. července 1914. Toto datum bohužel mluví za vše. Za necelých čtrnáct dní poté vypukla válka.

Přestože se ve stavbě nepokračovalo, byl za války projekt rozšířen o další dva doplňky. O propojení existující tratě v Platněrské ulici s navrhovanou tratí na dnešním náměstí Franze Kafky a o spojovací oblouk

# Neuskutečněné tramvajové sny

i k Čechovu mostu. Úřední komise dokonce projekt schválila při politické pochůzce 3. listopadu 1916 a to bylo vše.

Po skončení války se s projektem ještě několik let formálně počítalo, ale nakonec přes Staré Město začaly jezdit autobusy linky J, což znamenalo definitivní konec projektu tramvajové tratě. A tak je dnešní traťový úsek přes Mánesův most vlastně němým svědkem jedné z neuskutečněných představ našich předků.

### Zřízení tratí Belcrediho třída – Bubeneč, Pražská ulice – Dejvice a spojovací koleje téže tratě s odbočnou kolejí ku c. k. vojenským zásobárnám v Dejvicích

Během první světové války, kdy se prakticky zcela zastavil rozvoj tramvajové sítě, vznikl projekt několika tramvajových tratí, které by obsluhovaly Bubeneč a část Dejvic v oblasti Brusky. Městská rada ho předložila ministerstvu železnic 29. prosince 1916 a návrh měl i podporu vojenských institucí, které se potřebovaly v době nedostatku koňských potahů naléhavě napojit na tramvajovou síť dejvické vojenské zásobárny. První trať (Belcrediho třída – Bubeneč) měla začínat na křižovatce Špejchar a měla umožnit propojení k Chotkovým sadům i na Letnou. Dvoukolejně měla vést dnešními ulicemi Pelléovou a V Sadech před bubenečský kostel sv. Gottharda. Až za křižovatkou s dnešní ulicí Pod Kaštany měla být dvoukolejná, dál s ohledem na malou šířku ulice měla být jednokolejná s výhybnami V Sadech a na konečné. Trať měla dosáhnout délky 0,843 km a maximálního sklonu 64,28 ‰.

Na tuto trať měla navazovat další (dál použijeme v popisu projektu dnešní názvosloví ulic), vedená dvoukolejně Jaselskou a Dejvickou ulicí až do stanice Na Růžku, tedy na roh Vítězného náměstí. Délka tratě měla být 0,837 km. Z této tratě měla odbočovat 393 m dlouhá nákladní odbočka ulicemi Kyjevskou a Wucherlovou a Generála Píky do zásobáren, v jejichž areálu mělo být položeno dalších 927 m kolejí a pět výhybek! A to nebylo vše. Vystavěna měla být ještě 255 metrů dlouhá spojovací jednokolejná trať s výhybnou v dnešní Svatovítské ulici. Překážkou k uskutečnění projektu se stala nezbytná úrovnňová křižovatka s Buštěhradskou dráhou na Špejchaře, k jejíž stavbě nebyl dán souhlas. Žádné jiné náhradní spojení v blízkosti tehdy nebylo možné.

### Trať Santoška – Malvazinky

Jedním ze zajímavých pražských tramvajových úseků, vedených místy, kde si dnes tramvaje jen obtížně představujeme, byla trať na Santošku. Byla postavena ve značném sklonu, který před koncem tratě v délce 167 m dosahoval hodnoty 64,19 ‰. Přesto se v počátečním období na Santošku jezdilo i s vlečnými vozy. Vcelku poklidná, čtvrt století trávající historie tramvajové tratě se vyznačuje několika nerealizovanými projekty.

Ještě před dokončením tratě, na počátku roku 1913, začala jednat firma Ringhoffer s Elektrickými podniky o možnosti kolejevého propojení svého tehdejšího detašovaného pracoviště na Zatlance s ostatními částmi závodu prostřednictvím tratě elektrické dráhy. Elektrické podniky na začátku následujícího roku dokončily projekt potřebných spojovacích kolejí. Jednalo se o kolejevý oblouk ze stávající železniční vlečky v Klicperově ulici, napojený do pravé tramvajové koleje (z centra) tratě Plzeňská třída – Radlice a hned za výhybkou měl následovat levý přejezd. Úsek ve Vinohradské ulici (dnešní Ostrovského) měly „Ringhofferovy nákladní vlaky“ pojezdět po kolejích tramvajové tratě Vinohradská třída – Santoška. Mezi ulicemi Na Skalce a U Santošky byl navržen pravý přejezd, za kterým následovala pravá výhybka a 40 m dlouhý spojovací oblouk do továrního dvora, kde měl navázat na zdejší vlečkovou kolej. Není však jasné, zda v té době v areálu Zatlanka už nějaká manipulační kolejista normálního rozchodu existovalo, nebo zda šlo teprve o úmysl takové koleje zřídit. Ať tak či onak, k realizaci projektu z neznámých důvodů nikdy nedošlo.

V náročném terénu vznikající vilová i činžovní zástavba nad Santoškou přímo volala po vhodném spojení veřejnou dopravou, protože pouhá chůze v těchto místech je dost namáhavá. Není tedy divu, že se brzy vyskytly i náměty na prodloužení tramvajové tratě i ze Santošky. Podrobný projekt byl dokončen v roce 1924 a 2. října 1924 se na místě sešli účastníci politické pochůzky, aby ho projednali. Během jednání

se kupodivu nevyskytly zásadní námítky a stavba byla úředně povolena, i když sklon tratě u Václavky dosahoval až 95,8 ‰. Devět set metrů dlouhá trať, převážně dvoukolejná s výjimkou třicetimetrového koncového úseku, měla končit až na Malvazinkách na počátku jinonické silnice (dnešní Peroutkovy ulice). Předpokládalo se, že do provozu bude uvedena už v prvním pololetí následujícího roku. Těsně před zahájením stavby se ale objevily bezpečnostní námítky (dohodovalo se jen torzo informací, takže není zatím zřejmé, kdo je vyslovil) a z realizace tratě Santoška – Malvazinky nakonec po vyhodnocení všech rizik opravdu sešlo. Dopravu do této části hlavního města nakonec vyřešily autobusy Elektrických podniků. O silné frekvenci jistě svědčí i skutečnost, že když začaly 1. srpna 1926 na Malvazinky jezdit (linka E od Anděla), zůstal v úseku na Santošku souběžně zachován i nadále tramvajový provoz, a to dokonce i poté, co 13. srpna 1928 v této oblasti přibyla i druhá autobusová linka J.

Konečná v zatáčce na Santošce ale při silícím automobilovém provozu na sklonku 20. let přestávala být bezpečnou. I když zde nedošlo k žádné nehodě, začaly Elektrické podniky uvažovat o vhodné úpravě obratiště. Dne 30. října 1930 byl při politické pochůzce schválen projekt velké jednokolejné smyčky vedené ulicemi Na Březince a U Nikolajky, na které měla být zřízena nová stanice Březinka. Celkem tu mělo být položeno 641 metrů nové jednokolejné tratě. Stávající koncový úsek k Santošce se měl zrušit. Z blíže neznámých důvodů se ani tato stavba neuskutečnila. Stejně tak nebyl realizován ani nedatovaný projekt (snad o něco mladší než předchozí) přeložení konečné do ulice Na Březince do nového koncového km 0,400. Mělo jít o dvoukolejnou odbočku dlouhou 114 m (z toho 18 m jednokolejně) s levým přejezdem pro zlepšení, respektive opětovné umožnění manipulace s vlečnými vozy.

Tramvajový provoz na Santošku byl nakonec trvale zastaven od 1. prosince 1938, aby bylo možné včas rekonstruovat komunikaci pro připravovaný trolejbusový provoz k jinonické Waltrovce. Koleje byly brzy odpojeny a sneseny v době od 31. července do 28. srpna 1939.

## Entwurf der Strecke

### „Kobilis – Letňan“

Jedním z nejznámějších nerealizovaných projektů se ve své době stal návrh tratě Kobylysy – Letňany. Úmyslně jsme v mezititulku nechali název podle vylučně německy psané dokumentace. Projekt byl, jak je poměrně dobře známo, vypracován pro zajištění dopravy do strategických továren v Letňanech, kam s ohledem na katastrofální nedostatek pohonných hmot nebylo možné zaměstnance přepravovat autobusy. Jak měla trať vypadat? Počátek byl navržen na křižovatce Střelnická, kde měl být zřízen dvoukolejný trojúhelník. Nepředpokládalo se ovšem, že by na novou trať byla prodloužena některá linka. Provoz tu měl být zajišťován autonomně samostatnou linkou. Jen počáteční úsek měl být v délce 166 metrů dvoukolejný a vybavený dvěma přejezdy, pravým a levým. Dál měla trať vést pouze jednokolejně po samostatném tělese u severního okraje Střelnické ulice a kobyliško-letňanské silnice (dnes z části neexistující) až dosáhla prosecko-letňanské silnice, na které měla odbočit vlevo a končit u továrny Letov jednokolejnou smyčkou s předjízdou kolejí u dnešní Boletické ulice. Trať měla dosáhnout délky 4,324 km, smyčka 158 m. Míjení vlaků mělo být zajištěno obvyklým způsobem pomocí výhyben. Předpokládaly se ve stanicích Střelnice (občasná) a Slovanka (u Davídkovy ulice) a na dalších pěti nepojmenovaných místech, kde šlo o čistě provozní výhybny bez stanic. Pro přípravu stavby byla učiněna četná opatření. Byly zahájeny první přípravné terénní práce a kolejevý materiál se začal zajišťovat snesením úseků v Královské Oboře, na Hládkově, jedné koleje na Spořilově, vytěžily se staré koleje v Bělohorské ulici. Schváleny byly i návrhy na zrušení jedné koleje na Ryšánku, dočasné zrušení úseku Židovské hřbitovy – nákladové nádraží Žižkov a případné zrušení smyčky u Sparty. Dne 17. února 1944 se sešla úřední komise při politické pochůzce a projekt tratě schválila. Ještě než se stavební práce rozběhly naplno, byla 6. července 1944 stavba s okamžitou platností zastavena.

K dalším neuskutečněným projektům se vrátíme někdy příště.

Mgr. Pavel Fojtík

# Pilotní linka č. 3 s preferencí

O významu preference hromadné dopravy před dopravou individuální jsme na stránkách našeho časopisu přinesli už řadu informací. Je nesporné, že většina cestujících pozitivně vnímá lepší průjezdnost a plynulost vozidel MHD oproti individuální dopravě již při relativně malých časových úsporách. Významnější přínosy však lze očekávat až při uplatnění preference v souvislých úsecích, což lze nejjednodušší demonstrací na linkách, na kterých jsou preferenční opatření uplatněna v co nejvyšší míře.

Z těchto důvodů bylo rozhodnuto o zřízení vzorové, tzv. pilotní linky s preferencí, která by se stala modelem pro další rozvoj systému hromadné dopravy.

Při výběru linky byla prověřována zejména následující kritéria:

- Traťové úseky, na kterých se připravují nebo již byla uplatněna preferenční opatření, respektive úseky, které již svou povahou (stavebním uspořádáním) splňují předpoklady preference (například samostatná tělesa, oblasti pěších zón).

- Traťové úseky se zhoršenou průjezdností a negativním vlivem IAD na plynulost tramvajového provozu.

- Křižovatky řízené světelnou signalizací s programem zajišťujícím podmíněnou nebo absolutní preferenci pro tramvaje.

- Význam linky v rámci sítě pražské MHD a vhodnost jejího výběru z hlediska pozitivního ohlasu veřejnosti.

Předběžně byly zpracovány návrhy na několik tramvajových linek, z nichž po dalším výběru byly sledovány linky č. 1, 3 a 17. Na základě konečného výběru pak bylo rozhodnuto zpracovat projekt na linku č. 3 Lehovec – Sídlíště Modřany, a to zejména z následujících důvodů:

- Značná část její trasy byla již v původním stavu vedena odděleně od souběžné individuální automobilové dopravy (samostatné tratě, zvýšená tělesa, pěší zóny a jiné).

- Jedná se o jednu z mála diametrálních tramvajových linek, která je vedena v klasické stopě protínající centrum města přes Václavské náměstí. Současně se jedná o jednu z nejdelších tramvajových linek (více než 23 km, doba jízdy přibližně 70 minut). Linka v průběhu své dlouhé trasy plní řadu funkcí, mj. představuje zejména v oblasti centra i alternativu k lince B metra, na mnoha místech zabezpečuje návaznou dopravu na metro (je ve styku se všemi třemi linkami) a na několika místech se dotýká rovněž železniční sítě ČD. Ve velké části své trasy není provozována osamocně, takže

veškerá navržená preferenční opatření budou pozitivně ovlivňovat provoz na dalších souběžně vedených tramvajových linkách.

- Trasa linky je vedena na různých typech konstrukčního uspořádání (samostatné těleso, zvýšený pás, tramvajový pás v úrovni vozovky a podobně).

- Její přítomnost v osmi městských částech včetně převážně části pravobřežního centra zaručuje, že s ní přichází do styku velká část cestujících a že její nová funkce bude dostatečně reprezentativní.

- Na trase linky je v současné době instalováno téměř 2000 metrů podélných oddělovacích prahů, z toho v letošním roce bylo osazeno více než 400 metrů těchto prvků. Další úseky a lokality v délce přibližně 2100 metrů jsou připraveny k realizaci pro další období. Osazování betonových oddělovacích prvků je z ekonomických a provozních důvodů vždy spojováno s opravami nebo rekonstrukcemi tramvajových tratí. V praxi to znamená, že postup realizace preferenčních prvků je koordinován s harmonogramem oprav a rekonstrukcí tramvajových tratí, tedy i s harmonogramem nezbytných dopravních výluk.

- Preferenční efekty lze rovněž očekávat od výstavby nové tramvajové trati v rámci rekonstrukce ulice Českomoravské. Nová trať v délce 3150 metrů je situována na zvýšeném pásu v ose ulice, tedy bez rušivých vlivů automobilové dopravy.

Neoddělitelnou součástí preference tramvajové dopravy je úprava světelných signalizačních zařízení ve prospěch plynulosti tramvajové dopravy. Z 29 křižovatek na trase linky č. 3, které jsou řízeny světelnou signalizací je upraveno pro preferenci tramvajů 19 (z toho v letošním roce bylo toto opatření provedeno na křižovatkách Podolské nábřeží – U Podolského sanatoria a Havlíčkova – Hybernská), další 4 (v oblasti Prahy 9) jsou projekčně připraveny. Specifický charakter má SSZ na křižovatce Podolské nábřeží – U Podolského sanatoria, která v době průjezdu tramvajů ve směru k Vyšehradskému tunelu zabraňuje vjezdu souběžně jedoucích automobilů do zúženého prostoru nábřežní komunikace a tunelu a umožňuje plynulý průjezd tramvajů mezi Podolím a Výtoní.

Dalším opatřením, které přispívá k vyššímu komfortu a bezpečnosti cestujících a má svůj podíl na zvyšování celkové přitažlivosti MHD, je výstavba tzv. zastávkových mysů, tj. přiblížení nástupní chodníkové hrany k tramvajovým kolejím. Tento prvek, uplatňovaný u zastávek bez nástupního ostrůvku, je na trase linky č. 3 navrhován obousměrně v zastávkách Lazarská v Lazarské ulici a Maniny v Dělnické ulici.

Podíl preferovaných úseků na celkové délce trasy linky č. 3:



Foto: Petr Malík

### Současný stav

• Celková délka linky (obousměrně)	46 791 m
• z toho faktická preference vyplývající ze stavebního uspořádání trati (samostatné těleso, zvýšený pás, pěší zóny)	28 003 m
• z toho délka podélných oddělovacích prvků	1 974 m
• preferované úseky celkem	29 977 m
• podíl preferovaných úseků na celkové délce linky	64,1 %

### Výhledový stav

• Celková délka linky (obousměrně)	46 791 m
• z toho faktická preference vyplývající ze stavebního uspořádání trati (samostatné těleso, zvýšený pás, pěší zóny)	31 153 m <sup>*)</sup>
• z toho délka podélných oddělovacích prvků	4 133 m
• preferované úseky celkem	35 286 m
• podíl preferovaných úseků na celkové délce linky	75,4 %

<sup>\*)</sup> = již včetně nové trati na zvýšeném pásu v Českomoravské ulici

Zpracovalo oddělení integrovaných dopravních systémů Ředitelství

# Představenstvo projednalo

Představenstvo naší společnosti se sešlo na svém dalším jednání v pondělí 3. listopadu. Byly projednávány následující body:

**Informace o stavu příprav zprovoznění tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov.** Členové představenstva byli informováni o průběhu prací na zprovoznění tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov. Dále byli seznámeni s dosavadními výsledky zkušebního provozu.

**Informace o předpokládané obnově vozového parku metra do roku 2010.** Představenstvo vzalo na vědomí informaci o předpokládané obnově vozového parku metra do roku 2010.

**Návrh strategického záměru DP.** Představenstvo projednalo předložené návrhy strategického záměru Dopravního podniku, které byly zpracovány ve spolupráci se společností CS-Projekt a GMC Marketing. Členové představenstva vzali předložené návrhy na vědomí a současně schválili záměr na zrušení odštěpných závodů a uložili předsedovi představenstva předložit uvedený záměr na jednání Rady hl. m. Prahy v působnosti valné hromady Dopravního podniku. Na prosincové zasedání představenstva bude předložen harmonogram dalšího postupu při restrukturalizaci společnosti.

**Zpráva o obchodní veřejné soutěži na „Moder-**

**nizaci zabezpečovacího a části sdělovacího zařízení na trati B pražského metra a na příslušném parku elektrických vozidel metra pro přepravu cestujících“.** Představenstvo bylo informováno o průběhu veřejné obchodní soutěže a na návrh výběrové komise rozhodlo o zrušení této soutěže a vypsání soutěže nové za upravených podmínek.

**Žádost o udělení souhlasu se změnou věřitele syndikovaného úvěru poskytnutého Českou spořitelnou a ČSOB 15. května 2002 na nákup 20 nových souprav vozů metra.** Členové představenstva schválili v souladu s úvěrovou smlouvou převod osoby věřitele.

**Majetková problematika.** Představenstvo projednalo několik majetkových záležitostí a u drtivé většiny schválilo zřízení věcného břemene na pozemcích hl. m. Prahy spočívajícího v umístění sociálního zařízení na konečných zastávkách předmětných lokalit. -red-

# Přípravy na kolektivní vyjednávání pokračují

Po prvních měsících tohoto roku, kdy po obtížných jednáních došlo k podpisu všech kolektivních smluv, započaly ihned práce koncepčního charakteru k otevřeným otázkám a k pravidlům další spolupráce zaměstnavatele s odborovými organizacemi. Na pravidelných pracovních schůzkách se diskutovala témata jako zavedení příspěvku zaměstnavatele na

penzijní připojištění, oblast sociálních nákladů, sociální program společnosti a v neposlední řadě i otázka uzavření jedné kolektivní smlouvy pro celou akciovou společnost. Bohužel, i přes několikeré upozornění zaměstnavatele se FRT (respektive OSPEA) těchto jednání neúčastnila a zbavovala se tak možnosti věci konstruktivně ovlivnit.

Po mnoha přípravných jednáních bylo 26. listopadu oficiálně zahájeno kolektivní vyjednávání pro rok 2004. Všechny odborové organizace napříč naší společností byly na toto jednání pozvány, v době uzávěrky tohoto čísla DP-KONTAKT u si můžeme jen přát, aby se kolektivního vyjednávání všechny zúčastnily...

Personální úsek

Nový software pro tvorbu a zpracování jízdních řádů je v rutinním provozu využíván už téměř dva roky, od ledna 2002. Pro tento software je charakteristická **jednotná podoba dat** pro všechny odštěpné závody, která umožňuje mimo jiné proklady grafikonů jízdních řádů různých druhů dopravy, snazší manipulaci s daty pro celopodnikové systémy a usnadnění exportů do celostátního informačního systému (CIS).

Aplikace představuje **společný program pro všechny odštěpné závody a ROPID**, pracuje pod MS WINDOWS a je pro ni typická jednoduchost ovládání a snadná aktualizace. Databáze JŘ je provozována na SQL serveru.

**Ochrana údajů** před zásahy nepovolaných osob je zabezpečena instalací **aparátu přístupových práv a aparátu kontrol**.

Základem software Jízdní řády jsou **jednotné číselníky** uzlů, zastávek, obcí, okresů, linek, dopravců, provozoven, typů vozidel, služeb a celé řady dalších atributů. Správa číselníků probíhá centrálně na úrovni dopravního úseku ředitelství naší společnosti.

**Editor chronometrů** umožňuje zaměstnancům o. z. spravovat seznamy tras, variant výjezdů, zatažení a přejezdů, chronometrů, linkových seznamů a časových sfér.

Podle požadavků jednotlivých odštěpných závodů jsou součástí systému i exportní programy pro generování dat pro vozidlové informační systémy, DORIS, dispečerský systém o. z. Metro a další. Samozřejmě součástí je i program pro generování dat pro vyhledávače spojení PID.

Jako ukázkou komplexnosti využití dat uvádíme proces vytváření a vyřezávání zastávkových jízdních řádů. Odpovědný pracovník o. z. vygeneruje pro požadovanou linku, platnost a provozní dny sadu zastávkových jízdních řádů. Po kontrole správnosti vygenerovaných dat tyto zastávkové jízdní řády uloží do archivu zastávkových jízdních řádů. Takto uložená data poté využívají:

- příslušní pracovníci o. z. k jejich tisku a vyvěšování jízdních řádů na zastávkách,
- pracovníci středisek dopravních informací k tisku a prodeji cestujícím,
- jako základ pro transformaci do formátu pdf a zveřejnění cestujícím na internetu v rámci Portálu jízdních řádů nebo vyhledávače spojení,
- všichni zaměstnanci Dopravního podniku s přístupem k aplikaci JRZJR k tisku jízdních řádů pro svou potřebu.

V letošním roce byly jako součást jednotného SW zpracovány **návazné úlohy** modul „Dispečer“ a „Portál jízdních řádů“.



Foto: Petr Malík

## Software Jízdní řády – rutinní provoz a další práce na jeho rozšiřování a vylepšování

Nejsložitějším modulem celého systému je **Editor grafikonů**. Kromě vlastní konstrukce grafikonů poskytuje velké množství kontrolních a analytických funkcí nejen pro konstruktéry, ale i další zaměstnance našeho podniku.

**Editor tisků** představuje nejdůležitější modul ve vztahu k využití dat jízdních řádů. Pomocí něj lze generovat všechny typy jízdních řádů, provozně-ekonomické přehledy a další sestavy.

S ohledem na potřebu využívání jednotných a oficiálních výstupů bylo přistoupeno k vytvoření tzv. **archivů zastávkových jízdních řádů a vozových jízdních řádů**, což je v předem definované struktuře množina na pevném disku počítače uložených souborů ve formátu .xls. Pro usnadnění tisku a zobrazování jízdních řádů slouží aplikace JRZJR a JRVJR.

Po téměř dvou letech rutinního provozu softwaru Jízdní řády se nové aplikace staly „denním chlebem“ svých uživatelů. S uspokojením lze konstatovat, že naprostá většina uživatelů přijala nový SW za svůj, o čemž svědčí skutečnost, že v rámci rozvoje dalších etap jsou z jejich strany definovány požadavky jednak na úpravy stávajícího rozsahu softwaru, jednak na další návazné agendy a moduly.

V současné době se naplno rozbíhají práce na těchto nových agendách:

**Projekt pro řešení dopravních a přepravních průzkumů:**

- řešení přenosu dat z vozidel,
- příprava, zpracování a vyhodnocování přepravních průzkumů,
- vyhodnocování chronometrů údajů linek,

• průzkumy dodatečně vybraných provozních parametrů včetně standardů kvality.

**Mapový server**

• vytváření a využívání jednotlivých vrstev pro MHD (linky, zastávky, další objekty důležité pro MHD) na mapovém podkladu.

Rozvoj nových agend vychází z jednotných dat, jejichž základem je původní aplikace Jízdní řády. Rozšiřování rozsahu softwaru sleduje vyšší kvalitu dopravy, včetně usnadnění práce zaměstnanců Dopravního podniku a v neposlední řadě je předpokladem pro poskytování informací cestujícím na kvalitativně i kvantitativně vyšší úrovni.

Zpracoval  
dopravní úsek ředitelství  
ve spolupráci s CHAPS, s. r. o.

## Rok od vytvoření personálního úseku

Čas strašně letí a je to již rok, kdy byl v naší společnosti vytvořen personální úsek a post personálního ředitele. Kolektivní vyjednávání bylo v plném proudu, totéž se dá říci o stavu prací na srovnávací studii složitosti a namáhavosti práce řídičských profesí, na které spolupracovaly významné složky jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství, odborové organizace a společnost Trexima.

Do této již tak vypjaté atmosféry se začaly ozývat hrozby strašící stávkou. Pokud k tomu dodám, že při tom všem musely být zachovány všechny rutinní personální agendy, které jsou buď zákonně nařízeny nebo „alespoň“ mají zásadní vliv na to, aby každý zaměstnanec mohl včas dostat svoji mzdu nebo jiné sociální výhody, tak je zřejmé, že začátek společné práce personálního úseku nebyl jednoduchý.

### Causa polokošile -II

Listopadový DP-KONTAKT přinesl článek pana Pavla Ďurana o polokošilích. Už před jeho vydáním bylo okolo něj živěji než obvykle u příspěvků do podnikového měsíčníku bývá, a tak na stránce 27 vyšel s poznámkou redakce. Pan Ďuran se za nedorozumění redakci na internetových stránkách omluvil. My se mu za nadbytečnou poznámku omlouváme nyní a věříme, že podobných nedorozumění budeme v budoucnu ušetřeni.

Teprve v následujících měsících došlo k určitému zklidnění, dodělalo se zázemí pro nové členy týmu, podařilo se postupně uzavírat jednotlivé kolektivní smlouvy, a tím udržet sociální smír ve společnosti.

Po uzavření kolektivních smluv na rok 2003 kontinuálně pokračovala jednání mezi zástupci zaměstnavatele a odborovými organizacemi (mimo FŘT) o všech zásadních otázkách budoucnosti, hlavně způsobu uzavírání sociálního smíru do budoucna (to znamená zda jít cestou jedné kolektivní smlouvy pro celou společnost, což je právně čistější leč velmi těžko dosažitelné, nebo zda zachovat současný model čtyř kolektivních smluv uzavíraných na každém odštěpném závodě a ředitelství zvlášť. Tento systém je také přípustný, ale zapříčinil řadu rozdílu, které vedly až k soudním žalobám na DP, které iniciovala FŘT). Velmi mnoho se diskutovalo o sociálním programu a o jeho sjednocování a v neposlední míře i o dalším jeho stupínku – penzijním připojištění s příspěvkem zaměstnavatele.

Nyní jsme již v období, kdy bylo zahájeno kolektivní vyjednávání na rok 2004; o jeho průběhu budeme pravidelně informovat na jiném místě DP KONTAKTU.

Koncepční otázky v oblasti řízení „lidských zdrojů“ jsou zatím ve stádiu příprav. Prvotní podmínkou je organizační řešení i personální obsazení samotného personálního úseku. Ve velmi obecném nastínění byl v první polovině roku schválen materiál, který je v současné době dále rozpracováván.

Druhý materiál, který byl představenstvem společnosti schválen začátkem října, je první nástřel Personální strategie. Je to úvod do systémových změn v této oblasti s cílem posunout rutinní úroveň personalistických činností (mimořádně velmi kvalitních, to potvrzuje řada kontrol, které našim úsekem procházejí) na úroveň koncepční systémové práce. První cíle a směry, kterými se dále budeme zabývat, jsou:

- Jedna kolektivní smlouva (systém zaměstnaneckých výhod, sjednocení pracovních nároků, jednotný systém odměňování).
- Optimalizace zaměstnanosti ve vazbě na zvyšování produktivity práce.
- Systém výběru perspektivních zaměstnanců a přípravy personálních rezerv na klíčové pozice.
- Zavedení systému hodnocení a motivace zaměstnanců.
- Komplexní sjednocený systém vzdělávání.
- Formulace zásad firemní kultury a jejich uvedení do praxe.

Rok práce personálního úseku utekl jako voda, není příliš čas ohlížet se zpět, čeká nás velmi mnoho klíčových jednání a rozhodnutí. Řada z nich může být i nepopulárních, ale určitě ve prospěch firmy.

Děkuji všem, co nám drží palce, přeji krásné a klidné prožití svátků na konci roku a děkuji za pozornost.

Ing. Jaroslav Ďuriš,  
personální ředitel

## Co se stalo ve stanici Hradčanská?

S ranním zahájením provozu na trati A ve čtvrtek 30. října nebyla otevřena pro vstup ani výstup cestujících stanice Hradčanská. Vlaky stanicí projížděly a cestující byli o situaci informováni vlakovým a staničním rozhlasem, ústně a informačními tabulemi. Co bylo příčinou?

Ve stanici Hradčanská došlo v 00.32 hodin při běžné manipulaci s tlakovým uzávěrem, který je na nástupišti v prostoru pod eskalátory, k utržení jeho desky, respektive k utržení svorníků v úvazku Gallových řetězů na pravé straně desky, což mělo za následek posun celé desky. Dále došlo k utržení svorníků v úvazku Gallových řetězů na levé straně desky a následnému pootočení a pádu desky. Pootočená deska tlakového uzávěru vyčnívala nad povrch nástupiště 80 až 150 centimetrů bránila vstupu a výstupu cestujících.

Proto stanice nebyla od ranního zahájení provozu pro cestující otevřena a soupravy stanicí projížděly.



Poloha uzávěru po jeho utržení. Deska tlakového uzávěru tohoto typu váží okolo deseti tun, podobnou váhu mají i protizávaží.

Táto závada se vyskytla v pražském metru poprvé. Tlakový uzávěr je v otevřené poloze umístěn pod podlahou. Při zavírání vyjíždí odspodu nahoru a postupně odděluje prostor mezi eskalátorem a samotným nástupištěm.

Po nahlášení mimořádné události se na místo dostavil hasičský záchranný sbor Metra a příslušní odborníci. Ti rozhodli provést likvidaci mimořádné události za pomoci externího dodavatele. Dále byla dohodnuta příprava i vlastní průběh likvidačních prací. V rámci akce bylo nutné přivezení potřebné techniky a materiálu na likvidaci události do uliční úrovně a jejich následné přemístění na nástupiště stanice Dejvická. Následovalo náhradní přistavení vlakové soupravy a převoz techniky a materiálu na stanici Hradčanská. Samotné práce na likvidaci mimořádné události nebyly jednoduché. Tlakové dveře váží několik tun a zkušenosti s tímto případem



Detail utrženého závěsu. Pravděpodobná příčina je únava materiálu.

ještě nebyly. Po několika hodinách se podařilo uzávěr vrátit do původní polohy pod nástupiště. Na závěr se odvezla technika a potřebný materiál, uklidila se stanice a v 18.39 hodin byla stanice otevřena pro provoz s cestujícími.

Příčinou utržení svorníků v úvazku Gallových řetězů na pravé straně desky tlakového závěru byla pravděpodobně únava materiálu. To lze potvrdit jen na základě defektoskopické zkoušky. Současně byla přijata určitá opatření, aby se předešlo opakování této závady, zejména ve spolupráci s dodavatelem zařízení prověření projektovaných pevnostních vazeb zavěšení desky. Šetřením mimořádné události bylo zjištěno, že při vlastní manipulaci s tlakovým uzávěrem nebyla porušena ustanovení předpisů pro výkon služby týkající se manipulace s tlakovým uzávěrem a údržba tlakového uzávěru byla prováděna v souladu s plánem údržby technologických zařízení OSM a v souladu s technologickými postupy.

Z podkladů zpracoval Ing. Viktor Baier

Foto: o. z. Metro



Usazování uzávěru bylo složitou záležitostí. Na desku se přivařilo několik pomocných ok, za která se uzávěr přiváděl. Jejich umístění se měnilo se změnou těžiště zvedané desky.

## Zkouška obsazení

Koncem května proběhla v Hostivaři zkouška obsaditelnosti všech autobusů jezdících v systému Pražské integrované dopravy. S výsledky jsme vás seznámili v minulém čísle DP-KONTAKTu. 5. listopadu přišlo ke slovu metro. V hostivařském depu byla vyzkoušena praktická obsaditelnost vozů podzemní dráhy. Konečné výsledky ještě nejsou k dispozici, ale podle sledování je zřejmé, že do nového vozu metra M1 se vejde 200 cestujících a další jen za podmínky, pokud se všichni uvnitř budou chtít pořádně mačkat.

Ani staré vozy 81-71 na tom nejsou lépe, do vloženého se vměstnalo 190 osob. Uvěřejňovaná čísla v jednotlivých vozech se tedy moc nezakládají na pravdě.

Další v testu budou na řadě tramvajové vozy. „Poslední test obsazení připravujeme na jaro příštího roku,“ svěřil se během listopadové zkoušky Jan Májek, vedoucí oddělení dopravních průzkumů.

Blíží se totiž rok 2005, kdy by měly vstoupit v platnost nové a upravené standardy kvality (nezaměňovat s Programem kvality služby – poznámka redakce) především v projektování dopravy.

-bda-

Vystupovat, za chvíli budeme zkoušet další vůz...



## Evropský vzdělávací program pro profesionály působící v městské dopravě



Na konci září tohoto roku odstartoval v Bruselu pod záštitou Evropské komise prvním seminářem vzdělávací program pro pracovníky městských a regionálních úřadů a dopravců provozujících hromadnou dopravu v zemích Evropské unie a v zemích kandidátských. Program, především pro mladé odborníky, je zaměřen na celou řadu otázek týkajících se přepravy osob ve městech, s cílem poskytnout účastníkům detailní náhled na nejnovější trendy a praktické zkušenosti při plánování a řízení městské a regionální dopravy.

Program bude probíhat až do roku 2005 vždy v ročních cyklech. Součástí jednoho cyklu jsou čtyři třídní semináře, z nichž každý je dále detailněji rozpracován do čtyř dílčích témat. Účastníci pak podle svých priorit

absolvuji v menších skupinkách tři témata. Přibližně první polovina každého tématu je zaměřena na výklad dané problematiky a v druhé se již aktivně řeší problémy, a to nejčastěji na případových studiích. Celkem se semináře účastní 50 zástupců z úřadů a provozovatelů hromadné dopravy. Přednášejí odborníci z oblasti městské a regionální dopravy, vysokoškolsí profesori a odborní konzultanti s vysokou znalostí probíraných témat.

První cyklus seminářů je zaměřen na následující témata:

1. Zlepšení využívání infrastruktury a systémů,
2. Zvýšení efektivity a spravedlivosti zpoplatnění v městské dopravě,
3. Podpora čistých a alternativních způsobů v dopravě,
4. Tvorba a monitorování strategií v městské dopravě.

Ve dnech 30. října – 1. listopadu letošního roku hostila Praha účastníky druhého semináře zaměřeného na zvýšení efektivity a spravedlivosti zpoplatnění v městské dopravě. V průběhu tohoto semináře byla možnost pro vyslovení názorů na systém a kvalitu městské hromadné dopravy v Praze. Lze říci, že naprostá většina přiřazovala pražské MHD velice dobrou úroveň, nejladnější byla pak hodnocena přesnost provozu a čistota v metru. V sobotu 1. listopadu byla pro účastníky vzdělávacího programu ve spolupráci s naším Dopravním podnikem připravena prohlídka nové tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, kde právě probíhal zkušební zátěžový provoz a bylo tak možno vidět simulaci skutečného provozu na trati.

Více informací o vzdělávacím programu lze najít na [www.transport-training.org](http://www.transport-training.org).

Ing. Martin Březina,  
technický úsek ředitelství



Blíží se konec roku a s ním i tradiční rituál předprodeje časových jízdenek na rok 2004. Letos byl předprodej zahájen už v úterý 18. listopadu. Od té doby jsou k dispozici v prodejních místech ve stanicích metra, v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti a v prodejním centru Roztyly roční jízdenky.

## Předprodej časových jízdenek na rok 2004

Celý sortiment (roční, čtvrtletní a měsíční) v kompletní předprodejní síti bude prodáván **od čtvrtka 4. prosince**.

Kde si mohou naši zákazníci koupit časové jízdenky na rok 2004?

Tykají-li si s výpočetní technikou, mohou využít **internetový prodej** zřízený ve spolupráci s **www.patro.cz**.

Nejlépe otevřených prodejních okének je v **budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti 5, Praha 2 a také v předprodejním centru ve stanici metra linky C Roztyly**. V obou místech se může platit platebními kartami!!!

Tradičními předprodejními místy jsou **stanice metra (linka A – Dejvická, Hradčanská, Můstek, Náměstí Míru, Želivského, Strašnická, Skalka; linka B – Zličín, Luka, Lužiny, Smíchovské nádraží, Na Knížecí, Karlovo náměstí, Palmovka, Vysočanská, Hloubětín, Rajská zahrada, Černý Most; linka C – Háje, Kačerov, Vyšehrad, I. P. Pavlova, Hlavní nádraží, Nádraží Holešovice)**.

Od 8. prosince budou časové jízdenky také nabízet **Informační střediska (do 9. ledna) ve stanicích metra Muzeum, Můstek, Anděl a Nádraží Holešovice**.

Prodejní doba:

od 8. 12. do 9. 1. prodejní místa v metru a Informační střediska:

pracovní dny: 6.30 až 19.00

soboty a neděle: 7.30 až 12.00

31. prosince: 6.30 až 12.00

Prodejní místa v metru a informační střediska jsou uzavřena od 24. do 26. prosince a 1. ledna 2004!

Pokud zákazníci hledají prodejní místo v blízkosti svého bydliště, mohou využít **poboček České pošty (od 4. 12.) na území Prahy**.

Stejně jako v minulosti nabízejí časové jízdenky i **trafiky (od 4. 12.)**, které pravidelně tento sortiment prodávají.

**Poznámka: Pošty a trafiky nabízejí všechny typy časových jízdenek s výjimkou studentských.**

Občanské zvýhodněné časové jízdenky a zvýhodněné časové jízdenky pro děti ve věku od 6 let do dovršených 15 let na městskou hromadnou dopravu (pásmo Praha) nabízejí také **železniční stanice v Praze a okolí**. V Praze si můžete časovou jízdenku zakoupit v železničních stanicích: Praha hlavní nádraží, Praha Masarykovo nádraží, Praha-Braník, Praha-Hostivař, Praha-Libeň, Praha-Radotín, Praha-Smíchov, Praha-Uhřetěves a Praha-Vysočany.

Zákazníci využívající služeb systému Pražské integrované dopravy (autobusové linky řady 300 a 400 nebo vlaky) si mohou **doplňkové časové jízdenky** na jednotlivá pásma zakoupit ve vybraných předprodejních místech ve stanicích metra, v železničních stanicích a ostatních předprodejních místech. **Doplňkové časové jízdenky pro autobusy a vlaky nebo doplňkové časové jízdenky pro vlaky nabízejí následující stanice metra: Dejvická, Hradčanská, Strašnická, Skalka, Zličín, Luka, Smíchovské nádraží, Černý Most, Hlavní nádraží, Kačerov a Nádraží Holešovice.**

**Z podkladů odboru odbytu a tarifů MHD připravil –bda-**

## Zaměstnanecké jízdenky MHD v roce 2004

Zaměstnanecké jízdenky MHD jsou cennou výsadou pracovníků Dopravního podniku. Umíme je však správně používat? Pojďme si před začátkem roku 2004, na který budou stávající jízdenky prolongovány, zopakovat co nám zaměstnanecká jízdenka dovoluje a co je naopak zakázáno.

Jízdenka MHD zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí** ve všech linkách pražské integrované dopravy na území hl. m. Prahy (v pásmech P a 0), tj. v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín a autobusech včetně pří-

městských autobusových linek. Držitel jízdenky MHD má právo vzít sebou do vozidla bezplatně zavazadlo, kočárek s dítětem, jízdní kolo (pouze v metru) a psa. Jízdenka MHD **neplatí** ve vnějších tarifních pásmech, tj. pásmech za hranicemi Prahy (pásma 1, 2, 3, 4, a 5). Jízdenka MHD rovněž **neplatí ve vlacích Českých drah** (ani na území hl. m. Prahy) a **na lanové dráze v pražské zoologické zahradě**.

Pro vnější tarifní pásma je nutno si koupit buď jízdenku pro jednotlivou jízdu nebo doplňkový kupon pro příslušný počet pásem (doplňkový kupon pro použití

pouze ve vlacích Českých drah platný pouze v kombinaci s časovým kuponem pro pásma P a 0 nebo doplňkový kupon pro použití v příměstských autobusech i ve vlacích Českých drah, tento kupon lze použít i samostatně bez kombinace s kuponem pro pásma P a 0).

Oproti minulým letům zaměstnanecká jízdenka MHD **neopravňuje** držitele k přepravě Dopravními prostředky dopravních podniků v rámci Sdružení Dopravních podniků ČR, proto například v Brně či Ostravě už si musí zaměstnanec kupovat jízdenky!

**Ing. Marie Lásková, odbor odbytu a tarifů MHD**

## Jízdenkovým automatům se vandalové nevyhýbají

Chcete si koupit jízdenku, otevřená trafika či vestibul metra není na blízku. Vyhlížíte alespoň jízdenkový automat. V Praze jich slouží více než tři stovky, přesto někdy odcházíte od automatu s nepořízenou. Vykrádání a jiné napadání automatů na výdej jízdenek městské hromadné dopravy se v různé míře vyskytuje od počátku jejich provozu. V Praze se s moderními automaty setkáváte již 26 let, první byly nainstalovány v roce 1977.

Od změny tarifu a typu jízdenek v roce 1996 jsou v provozu automaty Mikroelektronika typu AVJ 24E, které se ve své původní podobě daly „lehce násilně“ otevřít i menším páčidlem. Po několika úpravách zámkového mechanismu a následných zkouškách firmou Trezor test se odolnost skříní zlepšila. Konstrukce však stále umožnila použít páčidlo. Záleželo pouze na jeho velikosti a vyvinuté síle vandala. Od roku 1998 byly dodávány modernizované automaty typu AVJ 24G, které jsou z hlediska možnosti páčení konstrukčně řešeny mnohem dokonaleji.

Podle návrhu pracovníků servisu se během března 2002 na dřívější automaty typu AVJ 24E namontovaly mechanické zábrany kolem dveří, jež podstatně brání páčení a skříní se pevností dostává na úroveň typu AVJ 24G.

Poslední úprava se ukázala účinnou. Po velké sérii napadání automatů na přelomu let 2001 a 2002, tehdy jich bylo násilně otevřeno 22, byla namontována mechanická zábrana a od té doby nebyl napaden jediný automat.

Polovina října letošního roku přinesla další smutné případy. V úterý 14. října byl ukraden automat na konečné stanici autobusů v Hostivaři. Zde byl automat odříznut i se stojanem. Poškozená skřín byla později nalezena policií... Stejný případ se opakoval i o týden později na konečné autobusů u trojské zoologické zahrady.

Na nové případy vandalismu jsme zareagovali provedením úprav upevnění automatů a dovybavením modulem GSM. V této souvislosti řešíme úpravu software i o hlášení napadení automatu. Dále připravujeme službu na vyhledávání SIM karty v ukradeném automatu.

Je smutné, že ani prodejním automatům, tichým pomocníkům cestujících městskou hromadnou dopravou, se vlna vandalismu nevyhýbá. Pro Dopravní podnik tato situace znamená nejen věc starostí, ale i více vynaložených finančních prostředků.

**Václav Kudrna, odbor odbytu a tarifů MHD ředitelství**



Foto: Petr Malík

# Nepoctivost se nevyplácí

Falšování a podvody, ani takové chování se bohužel nevyhýbá městské hromadné dopravě. Někteří naši zákazníci (a nejen oni) se snaží své vlastní chyby zamaskovat následnou nepoctivostí. O tom, že takové řešení problémů není to pravé, svědčí následující případy.

V lednu tohoto roku se jedna studentka vysoké školy nemohla přepravnímu kontrolorovi prokázat platným jízdním dokladem. Aby nemusela platit přírážku, poměrně složitým způsobem si na své časové jízdence s volitelným začátkem doby platnosti upravila dobu platnosti a datum vystavení. Upravený doklad potom předložila v doplňkové pokladně odboru přepravní kontroly. Díky pozornosti zaměstnanců pokladny byla nepřípustná úprava odhalena a případ postoupen odboru interního auditu a kontroly k dalšímu řešení.

Studentka byla pozvána k podání vysvětlení. K neoprávněné úpravě kuponu se přiznala a současně sdělila technické podrobnosti úpravy. Na základě uvedených zjištění vzniklo podezření, že se studentka dopustila přestupku proti majetku a případ byl postoupen odboru vnitřních věcí příslušné městské části. Tento po projednání svým rozhodnutím naše podezření potvrdil a uložil jmenované sankci: pokutu ve výši 5 000,- Kč včetně úhrady nákladů řízení ve výši 500,- Kč. Rozhodnutí potvrdil i odbor občanskoprávních agend Magistrátu hl. m. Prahy, kam se studentka odvolala. A tak se jí cestování bez platného jízdního dokladu v ceně 570,- Kč několikrát násobně zbytečně prodražilo.

I zaplacení přírážky ve výši 400 korun v doplňkové pokladně by studentku vyšlo podstatně levněji...

Další případ cestování bez platného jízdního dokladu, který byl řešen obdobným způsobem, byl zjištěn v dubnu letošního roku. Dcera bývalého zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti se při kontrole přepravnímu kontrolorovi prokázala jízdenkou MHD rodinného příslušníka bez prolongační známky na rok 2003, kterou měl zaměstnanec po ukončení svého pracovního poměru odevzdat.

I tento případ musel být bohužel předán prostřednictvím odboru interního auditu a kontroly k řízení občanskoprávnímu odboru příslušné městské části. Po projednání jmenovaná uhradila škodu za dobu

neoprávněného využívání jízdenky ve výši 1 380,- Kč a byla jí uložena bloková pokuta.

A do třetice zbytečný podvod. Letos v říjnu se bývalý student Střední průmyslové školy dopravní, Středního odborného učiliště a Učiliště prokázal přepravnímu kontrolorovi zaměstnaneckou jízdenkou MHD, kterou měl po ukončení školní docházky odevzdat. Neučinil tak, a s ohledem na výši škody byl případ řešen pouze odborem interního auditu a kontroly. Jmenovaný se k přestupku přiznal a po projednání uhradil částku ve výši 607,- Kč, která odpovídala době neoprávněného užívání jízdenky MHD.

Ve všech uvedených případech bylo ještě odborem přepravní kontroly vymáháno uhrazení přírážky, neboť jmenovaní cestovali bez platných jízdních dokladů. Pro přistížené nepoctivce to nebyla žádná láca, ale snad to bylo poučení, že podvádět se nemá.

Někdo může namítnout, že konečné tresty jsou mírné, ale nás může těšit jejich důsledné dořešení. Na tom mají velkou zásluhu především přepravní kontrolori a zaměstnanci doplňkové pokladny, kteří pečlivou kontrolou předložených jízdních dokladů zjistili uvedené nedostatky.

Co je však ještě smutnější, podvádějí také zaměstnanci Dopravního podniku. Stačí se jen podívat na výsledky rozsáhlé kontrolní akce, probíhající v roce 2002 a v první polovině letošního roku. Oddělní kontroly prověřovaly oprávněnost nároků na jízdenku MHD rodinnými příslušníky – studujícími dětmi našich zaměstnanců.

Podnětem ke kontrole byla nenápadná anonymní stížnost z května 2002 poukazující na neoprávněné používání jízdenky MHD dcerou zaměstnance, která byla již výdělečně činná a tudíž na jízdenku neměla nárok. Tato stížnost byla prošetřena a podezření se ukázalo oprávněné. Doklad o studiu vysoké školy své dcery, který zaměstnanec předložil lístkárně, byl falešný.

Na základě této skutečnosti nařídil generální ředitel prověrku u všech jízdenek, které byly vydány pro rok 2002 na základě předložených potvrzení o studiu na vysokých školách. Po ověření studia dětí zaměstnanců na vysokých školách bylo u 28 případů zjištěno,

že v době kontroly již děti vysoké školy nestudovaly. Z toho u 15 případů bylo ověřeno, že děti vysoké školy buď vůbec nestudovaly nebo je ukončily před 1. lednem 2002 a jízdenky pro rok 2002 byly vydány neoprávněně.

Ve smyslu příslušných ustanovení směrnice generálního ředitele č. 3/1999 byly proto v těchto 15 případech odeprány jízdní výhody pro celou rodinu na dobu 12 měsíců a ve všech 28 případech byly vymáhány náhrady za neodevzdanou jízdenku MHD v celkové výši 152 tisíc korun.

V rámci uvedené kontroly bylo zjištěno i falešné potvrzení o studiu na střední škole, a tak generální ředitel nařídil provést v prvním pololetí letošního roku i prověrku oprávněnosti nároků na jízdenku MHD u dětí zaměstnanců, kteří předložili potvrzení o studiu středních škol. Po ověření studia celkem na 304 středních školách bylo zjištěno 33 závad. Z toho ve 13 případech byly prolongační kupony pro rok 2003 vydány neoprávněně, neboť zaměstnanci předložili potvrzení o studiu a děti buď školu vůbec nenavštěvovaly, nebo ji ukončily před 1. lednem 2003. Těmto zaměstnancům a jejich rodinným příslušníkům byly odeprány jízdní výhody na dobu 12 měsíců. Dále jsou vymáhány náhrady za neodevzdané jízdenky MHD v celkové výši 84 tisíc korun.

Při kontrole se vyskytla řada případů, kdy zaměstnanci neměli přehled o studiu dětí, které s nimi nežily ve společné domácnosti. Přesto při vydávání jízdenek MHD či prolongačních kuponů bez ověření tohoto stavu podepisovali vratný lístek s textem, že jsou seznámeni se směrnicí „Tarifní zásady pro poskytování stále jízdenky MHD zaměstnancům DP“ (viz výše citovaná směrnice č. 3/1999) a že jsou jim známy důsledky nesprávného jednání.

I když by se celkový počet zjištěných nedostatků (61) s ohledem na počet studujících dětí našich zaměstnanců mohl zdát malý, varovný prst je třeba zdvihnout.

Kolikrát káráme a poukazujeme na ty cestující, kteří nemají správný jízdní doklad, ale bohužel ani v našich vlastních řadách pořádek není. Je to škoda a zbytečná kaňka na našem jméno.

**Ing. Josef Hájek, vedoucí odboru interního auditu a kontroly ředitelství**

## Nehodovost autobusů v letošním roce

Vývoj nehodovosti v České republice byl nepříznivý. Zvýšil se počet nehod o 5,2 %, počet usmrcených o 5,8 % a lehce zraněných o 6,1 %. Snížil se počet těžce zraněných o 1,0 %.

V Praze se zvýšil počet nehod o 2,8 %. Počet usmrcených se snížil o 22,8 %. Za 1. pololetí roku 2003 byl nižší i počet těžce zraněných o 10,0 %, ale zvýšil se počet lehce zraněných o 3,0 %.

Bohužel, nepříznivý trend nehodovosti se nevyhnul ani našim autobusům. Došlo ke zvýšení celkového počtu nehod o 22,0 % i zaviněných nehod našimi řidiči o 23,0 %. V souvislosti s nárůstem nehod se zvýšily i hmotné škody. Zvýšil se počet lehce a těžce zraněných osob. Počet usmrcených osob se snížil (viz tabulky č. 1). Nejčastější příčiny nehod zaviněných našimi řidiči jsou uvedeny v tabulce č. 2.

Vývoj počtu nehod je graficky znázorněn v grafech č. 1 a 2. Zvýšený počet nehod se negativně projevil ve snížení počtu ujetých km na jednu nehodu, viz grafy č. 3 a 4.

Oproti minulým šesti rokům ujíždějí řidiči v letošním roce méně km na jednu nehodu z celkového počtu nehod i zaviněných nehod, přesto ujeli více km než činil roční průměr v letech 1992 až 1996 (u zaviněných nehod mimo rok 1994), viz graf č. 5.

Z hlediska nehodovosti u jednotlivých typů autobusů se nepříznivý vývoj nejvíce projevuje u řidičů standardních nízkopodlažních autobusů, kteří mají nízké procento (24,28) ujetých km, ale vysoké procento zaviněných nehod (30,45) z celkového počtu. Tento typ autobusu, oproti standardnímu typu, je náročnější na ovládnutí, zejména odhadnutí průřezného profilu, což je dáno konstrukční odlišností autobusů. Viz graf č. 6.



V souvislosti se zvyšujícím se počtem vypravených standardních nízkopodlažních autobusů se zvyšuje i jejich podíl na nehodovosti. Vyšší počet vypravených autobusů umožňuje jejich pravidelné zařazování do všech diagramů služeb, čímž je vytvářen předpoklad k lepšímu získávání praxe v ovládnutí tohoto typu autobusu a následném eliminování nepříznivého vývoje nehodovosti.

Z hlediska praxe řidičů u odštěpného závodu Autobusy má nejnepříznivější poměr mezi procentem řidičů a procentem nehod skupina s praxí do 1 roku (8,17 % řidičů, nehod celkem 18,41 % a zaviněných nehod 12,48).



V sobotu 13. září letošního roku byl po třináctiměsíčním přerušení obnoven provoz tramvají v Karlíně, v Sokolovské ulici v úseku mezi Těšnovem a Palmovkou. Toto nedobrovolné přerušení bylo způsobeno povodní v srpnu 2002, která zaplavila a poničila celý Karlín. V důsledku povodně musela být tramvajová trať spolu s vozovkou, chodníky a inženýrskými sítěmi úplně zrekonstruována, přesněji řečeno postavena prakticky znovu.

V úseku mezi Těšnovem a Palmovkou dlouhém 2,9 km je celkem 7 světelných signalizačních zařízení (SSZ), jejichž základní charakteristiku podává následující přehled:



Foto: Petr Malík

**1. SSZ č. 1.067 Těšnov – Na Poříčí:** křižovatka u tramvajové zastávky Bílá Labuť. Koordinované řízení s pevnou délkou cyklu řízení, řízení pevnými programy pro vozidla a chodce a s preferencí tramvají (s modifikacemi řízení podle nároků tramvají). Toto atypické řešení je důsledkem neexistence automobilových detektorů. Na příjezdech k SSZ jsou tramvajové koleje ve vozovce, ale tramvaje jezdí ve všech směrech na samostatných jízdních pružích. Vzhledem k pevné délce cyklu zde modifikace řízení podle nároků tramvají probíhají v rámci právě probíhajícího cyklu. Pokud tyto modifikace výjimečně přesáhnou až do následujícího cyklu, řízení se v tomto cyklu následně dorovná do základních časových poloh jednotlivých zelených v cyklu.

**2. SSZ č. 8.237 Sokolovská – Ke Štvanici:** křižovatka u tramvajové zastávky Florenc. Způsob řízení stejný jako v prvním případě.

Na obou SSZ č. 1 a 2 byly staré elektromechanické řadiče (ovládací přístroje světelné signalizace) nahrazeny mikropočítačovými řadiči typu MTC od firmy Signalbau Huber v rámci tzv. prosté výměny řadičů již dříve, ale bez doplnění detekce, takže neumožňovaly dynamické řízení ani preferenci tramvají. Při příležitosti výměny tramvajových kolejí na jaře 2003 byla do obou SSZ doplněna tramvajová detekce pro možnost preference tramvají. Nebyly však doplněny automobilové detektory pro možnost dynamického řízení i podle nároků automobilů.

**3. SSZ č. 8.208 Sokolovská – U Nádražní lávky:** křižovatka u tramvajové zastávky Karlínské náměstí. Izolované dynamické řízení s proměnnou délkou cyklu podle nároků vozidel a chodců a s preferencí tramvají (s modifikacemi řízení podle nároků tramvají). Pokud nejsou nároky na vedlejší směry, program řízení „stojí“ v základní poloze a v hlavních směrech svítí trvale zelená. Na příjezdech k SSZ jsou tramvajové koleje ve vozovce, jízdní pruhy jsou společné pro automobily i tramvaje.

**4. SSZ č. 8.207 Sokolovská – Šaldova:** křižovatka u tramvajové zastávky Urxova. Izolované dynamické řízení s proměnnou délkou cyklu podle nároků vozidel a s preferencí tramvají (s modifikacemi řízení podle nároků tramvají). Na příjezdech k SSZ jsou tramvajové koleje ve vozovce, ale tramvaje jezdí v obou směrech na samostatných jízdních pružích.

## Preference tramvají v Karlíně v úseku

V rámci popovodňové rekonstrukce Sokolovské v Karlíně byla letos zrekonstruována i obě SSZ č. 3 a 4. Při rekonstrukci byla obě SSZ vybavena potřebnými detektory (pro automobily indukční smyčky položené ve vozovce nebo ve výjimečných případech infradetektory, pro chodce tlačítka a pro tramvaje trolejové kontakty), původní řadiče byly nahrazeny mikropočítačovými řadiči s volně programovatelnou řídicí logikou (typ MTC Signalbau Huber) a původní řízení pevnými signálními programy bylo nahrazeno dynamickým řízením s preferencí tramvají.

**5. SSZ č. 8.230 Sokolovská – Molákova:** samostatný světelně řízený přechod pro chodce u tramvajové zastávky Invalidovna. Řízení pevnými programy s výzvou a bez preference tramvají. Trvalá zelená v hlavním směru, přerušovaná pouze při nárocích chodců. Je zde sice nový řadič typu MTC Signalbau Huber, instalovaný rovněž při tzv. prosté výměně řadičů, ale SSZ není vybaveno tramvajovou detekcí, takže preferenci tramvají neumožňuje. Tramvajové koleje jsou na zvýšeném tramvajovém pásu.

**6. SSZ č. 8.220 Sokolovská – Švábky:** Izolované dynamické řízení s proměnnou délkou cyklu podle nároků vozidel a chodců a s preferencí tramvají (s modifikacemi řízení podle nároků tramvají). SSZ bylo zrekonstruováno, instalován řadič typu MTC Signalbau Huber, doplněna detekce pro automobily, tramvaje i chodce a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají již v roce 2000. Na příjezdech k SSZ jsou tramvajové koleje ve vozovce, ale tramvaje jezdí v obou směrech na samostatných jízdních pružích. Především ve směru od Palmovky jsou však tramvaje před příjezdem k SSZ často omezovány neukázněnými řidiči automobilů v jízdním pruhu vedle tramvajových kolejí, kdy automobily čekající ve frontě na zelenou často zasahují do průjezdního profilu tramvajové tratě a znemožňují tak jízdu tramvajím.

**7. SSZ č. 8.206 Sokolovská – Zenklova (Palmovka):** křižovatka v blízkosti tramvajové zastávky Palmovka. Izolované dynamické řízení s proměnnou délkou cyklu podle nároků vozidel a chodců, avšak bez preference tramvají, pouze s tramvajovými výzvami (kdy se příslušné volno pro tramvaje vybírá pouze při jejich nárocích). Preferenci tramvají zde nelze zavést, protože ji omezené programové možnosti použitého řadiče (typ MR od AŽD Praha) v daných složitých podmínkách neumožňují.

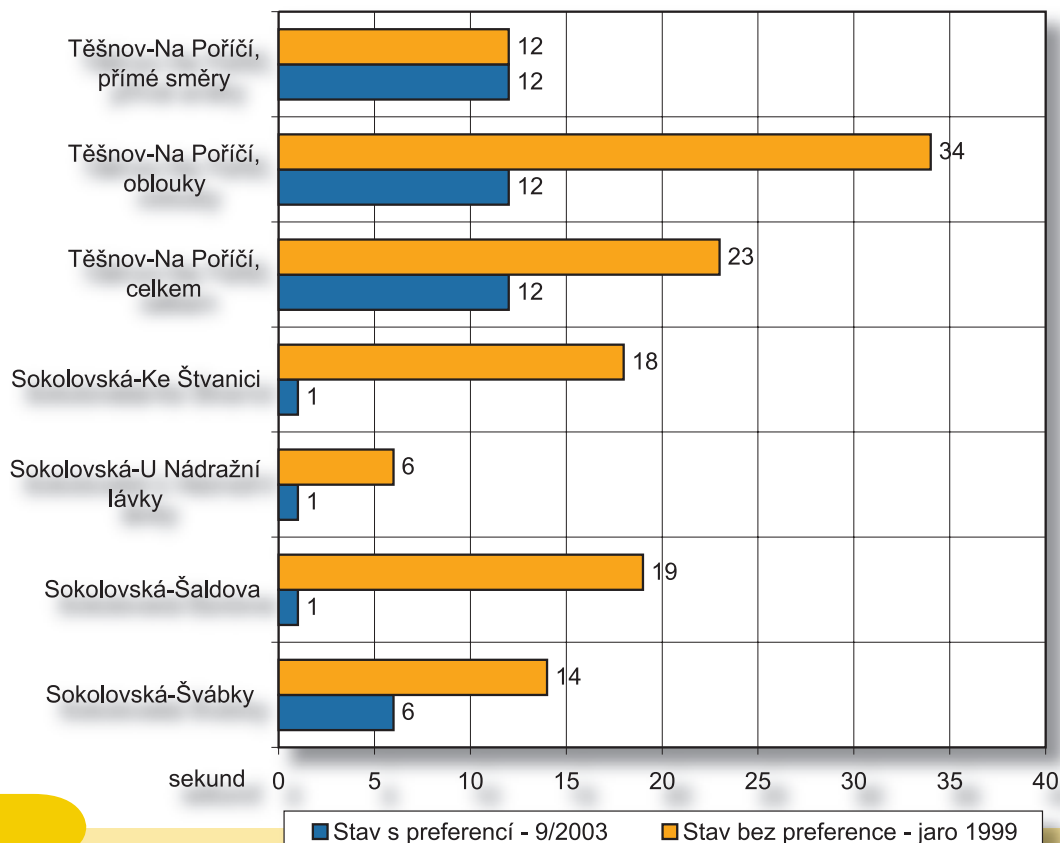
Z celkového počtu 7 SSZ na trase tak bylo možné od září 2003 zavést preferenci tramvají na 5 křižovatkách: č. 1, 2, 3, 4 a 6. Na křižovatkách č. 5 a 7 preference zavedena není.

### Preference tramvají na křižovatkách je založena na následujících modifikacích průběhu řízení při nárocích tramvají

• **Prodlužování fází:** pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá vlast-

#### Úsek Karlín (Těšnov – Švábky)

Průměrné zdržení tramvají  
připadající na jeden příjezd k SSZ  
Pracovní den, 16 – 17 hodin





# světelnou signalizací

## Těšnov – Švábky

ní fáze (s volnem pro tramvaje), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato fáze prodlouží o čas potřebný k jízdě tramvaje od přihlašovacího detektoru ke stopčáře (eventuálně i včetně zastávkového pobytu, pokud je zastávka umístěna těsně před stopčářem). Lapidárně řečeno: signál volno na příjezdě tramvaj „počká“. Je aplikováno v míře odpovídající konkrétním dopravním poměrům na všech 5 křižovatkách.

- **Zkracování fází:** pokud v okamžiku nároku tramvaje právě probíhá jiná fáze (kolizní s tramvajovou fází), při splnění podmínek zadaných v řídicí logice se tato fáze zkrátí (nebo se ukončí její prodloužení) tak, aby vlastní fáze nastala co nejdříve. Signál volno se pro příjezd tramvaj „předvybere“. Je aplikováno v míře odpovídající konkrétním dopravním poměrům na všech 5 křižovatkách.

- **Změna pořadí fází:** v případě nároku tramvaje v zadaných časových intervalech cyklu řízení se při splnění podmínek zadaných v řídicí logice změni pořadí fází tak, aby požadovaná fáze pro tramvaj byla zařazena do signálního programu co nejdříve, čímž se změní pravidelný sled fází. Je zadáno na křižovatce Těšnov – Na Poříčí.

- **Vložení fáze navíc v případě výzvy (poptávky):** některá tramvajová volna, především pro tramvajové oblouky, nejsou vybírána pravidelně cyklicky (v každém cyklu řízení), nýbrž jsou vybírána pouze při nárocích tramvaj (na trolejových kontaktech nebo na kontaktních zámčích). Jelikož se tyto nároky – vzhledem k četnosti tramvajových spojů – nevyskytují v každém cyklu řízení (a u tramvajových oblouků pojižděných pouze manipulačně se tyto nároky vyskytují dokonce jen ojedinele), při neexistenci nároků se ušetřený čas využije pro ostatní dopravní směry, a tím se celkově zvýší plynulost provozu a účinnost řízení nejen pro tramvaje, ale především pro ostatní účastníky provozu. Tramvajové směry s volnem vybíraným pouze na výzvu jsou na křižovatkách Sokolovská – Ke Štvanici (směr do tramvajové smyčky) a Těšnov – Na Poříčí (tramvajový oblouk Hlávkův most – Na Poříčí v obou směrech a výjezd z tramvajové smyčky).

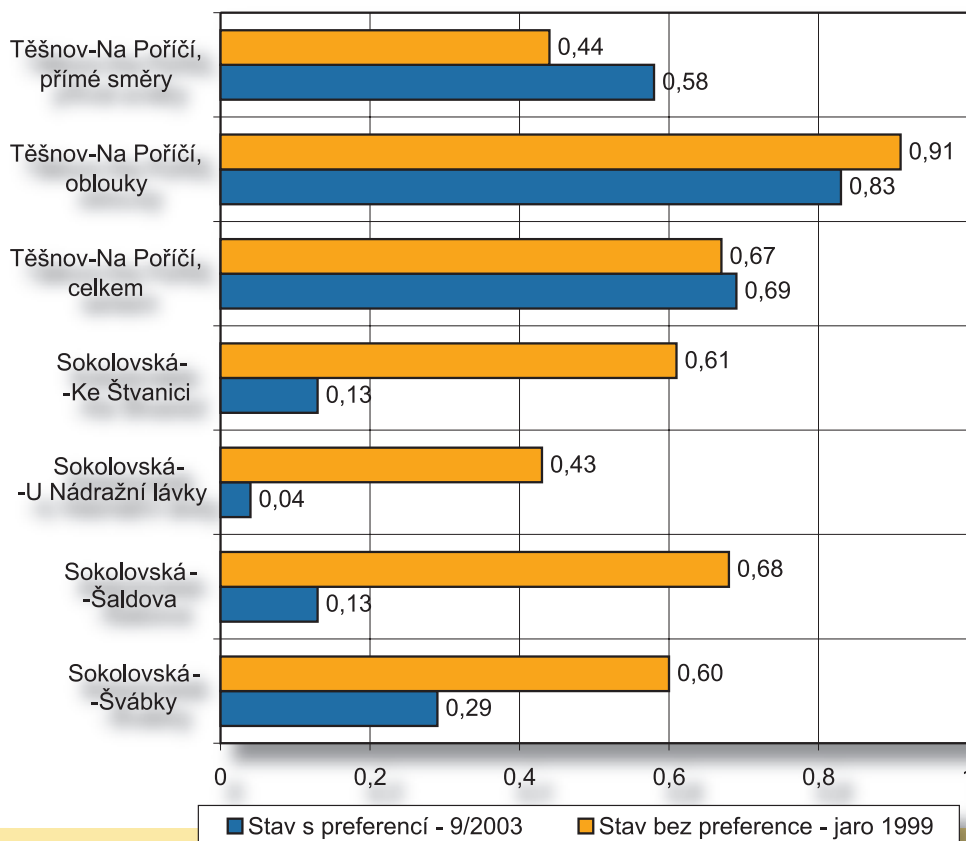
- **Výběr volna tramvaj dvakrát během jednoho cyklu řízení:** v případě nároků tramvaj a při současném splnění podmínek zadaných v řídicí logice se u křižovatek s vícefázovými cykly řízení může stejné tramvajové volno vybrat i dvakrát v průběhu jednoho cyklu řízení. Je zadáno na křižovatkách Sokolovská – Ke Štvanici (pro směr do tramvajové smyčky) a Sokolovská – Šaldova (přímý směr po Sokolovské).

- **Výběr volna tramvaj možný na dvou místech v cyklu řízení:** v případě nároků tramvaj a při současném splnění podmínek zadaných v řídicí logice se u křižovatek s vícefázovými cykly řízení může některé tramvajové volno vybrat sice jen jednou za cyklus řízení, ale na dvou místech v průběhu jednoho cyklu v závislosti na tom, v kterém okamžiku v cyklu se tramvaj právě přihlásí. Je na křižovatce Těšnov – Na Poříčí (tramvajový oblouk Hlávkův most – Sokolovská do Karlína v obou směrech).

- **Na vjezdech, kde se tramvajové tratě větví do více směrů, se kombinací výběru volna tramvaj pouze při nárocích tramvaj a výběru stejného volna tramvaj**

### Úsek Karlín (Těšnov – Švábky)

Podíl tramvaj zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvaj příjezděcích k SSZ  
Pracovní den, 16 – 17 hodin



dvakrát během jednoho cyklu řízení nebo výběru volna tramvaj na dvou místech v cyklu řízení dosáhne následujícího efektu: pokud na tomto vjezdu přijede více tramvaj za sebou, signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů jsou vybírány podle možnosti v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se výrazně omezí vzájemné zdržování tramvaj, jejich shlukování před křižovatkou a až na výjimky se vyloučí zdržení tramvaj přesahující délku cyklu řízení. Výhodnost tohoto řešení vynikne při srovnání s původním způsobem řízení s neměnným pořadím fází, při kterém docházelo k následujícímu nepříznivému jevu: pokud tramvaje jedoucí do různých směrů přijely k SSZ za sebou v opačném pořadí, než byl zadaný sled fází pro různé směry jízdy, kvůli první tramvaj čekající na svůj signál volno nemohla druhá tramvaj využít signál volno pro svůj směr v prvním cyklu řízení a musela na něj čekat až do dalšího cyklu. Tím docházelo k nadměrnému zdržení druhé tramvaje, které bylo vyšší než délka cyklu a mohlo dosáhnout až dvojnásobku délky cyklu (tj. i 2 až 3 minuty), což mělo významný negativní vliv na cestovní rychlost a pravidelnost tramvajového provozu.

### Specifické modifikace řízení ve prospěch tramvaj vzhledem k místním dopravním poměrům

Na dvou dále uvedených křižovatkách jsou – kromě výše popsaných běžně používaných způsobů preference – v řídicí logice zadány navíc i následující specifické modifikace řízení při nárocích tramvaj:

- **Sokolovská – U Nádražní lávky:** pokud se na vjezdu od centra tramvaj přihlásí v takovém okamžiku, že již nestačí projet (kvůli zastávkovému pobytu) na signál volno v době maximálního možného prodloužení fáze, tzn. pokud se přihlásí krátce nebo bezprostředně před ukončením vlastní fáze, a zároveň budou na kolejích v prostoru mezi tramvaj a stopčářem automobily, volno protisměru se ukončí a následuje době volna po skončení volna protisměru; délka doběhu je proměnná podle nároků vozidel na kolejích. Vzhledem k místním podmínkám (společný jízdní pruh pro automobily a tramvaje, možnost jízdy automobilů pouze vpravo nebo vlevo, tramvajová zastávka je umístěna těsně před stopčářem) má toto řešení usnadnit vlevo odbočujícím vozidlům vyklizení prostoru zastávky, a tak předcházet situacím, že by vozidla na kolejích zastavila na červenou, tramvaj by musela zastavit za nimi a do zastávky by mohla dojet až při signálu volno v dalším cyklu, po vyklizení prostoru zastávky vozidla na kolejích. Tím se v těchto případech předejde zbytečnému zdržování tramvaj vozidly, pokud jedou vozidla před tramvaj, i zdržování vozidel tramvajemi (stáním tramvaje v zastávce při volnu v dalším cyklu), pokud zároveň jedou vozidla za tramvaj, neboť zastávkový pobyt bude probíhat v době signálu stůj.

- **Sokolovská – U Nádražní lávky:** pokud je na vjezdu od Palmovky před začátkem volna přihlášena tramvaj, volno pro vozidla se pozdrží a místo něj se současně s volnem pro tramvaje rozsvítí doplňková šipka pro možnost odbočení pouze vpravo. Vzhledem k místním podmínkám (jeden řídicí pruh pro vozidla vedle tramvajových kolejí s možností jízdy pouze vpravo nebo vlevo) se tím předejde situacím, kdy by vozidla odbočující vlevo – byť v rozporu s pravidly silničního provozu – nedala přednost souběžně jedoucí tramvaj, po začátku volna by vjela na tramvajové koleje nebo by zasahovala do průjezdního profilu tramvajové tratě a omezovala by tak provoz tramvaj.

- **Sokolovská – Šaldova:** pokud je na vjezdu od Palmovky před možným začátkem volna pro automobily i tramvaje přihlášena tramvaj, začátek volna pro vozidla se pozdrží o několik sekund tak, aby tramvaj ve směru od Palmovky se mohla rozjet dříve než souběžně jedoucí automobily. Tím se předejde situacím, kdy by vozidla odbočující vlevo – byť v rozporu s pravidly silničního provozu – nedala přednost souběžně jedoucí tramvaj, po začátku volna by vjela na tramvajové koleje nebo by zasahovala do průjezdního profilu tramvajové tratě a omezovala by tak provoz tramvaj.

### Měření vlivu světelné signalizace na provoz tramvaj

Pro zjištění vlivu dynamického řízení na provoz tramvaj provedl Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy v září letošního roku dopravní měření na všech 5 křižovatkách se zavedenou preferencí. Při měření byly zjišťovány dva základní dopravně inženýrské parametry, charakterizující kvalitu řízení světelnou signalizací:

- **Průměrné zdržení tramvaj připadající na jeden příjezd k SSZ,**
  - **podíl tramvaj zastavených signálem stůj z celkového počtu tramvaj příjezděcích k SSZ.**
- Jako doplňující parametr bylo samostatně vyhodnocováno i
- **maximální naměřené zdržení tramvaj při příjezdu k SSZ.**

Výsledky byly porovnány s obdobným měřením provedeným na jaře 1999 před zavedením dynamického řízení. Všechna měření byla prováděna v pracovní dny v období mezi 16 a 17 hodinou v dopravní špičce, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvaj a chodí i nejvíce chodců.

## Základní výsledky měření

Pracovní den – 16 až 17 hodin	Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ (s)			Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají přijíždějících k SSZ			
	Stav	jaro 1999	září 2003	jaro 1999	září 2003	Rozdíl	
SSZ		Bez pref.	S pref.	Bez pref.	S pref.	Rozdíl	
Těšnov – Na Poříčí, přímé směry		12	12	0 %	0,44	0,58	+ 32 %
Těšnov – Na Poříčí, oblouky		34	12	- 65 %	0,91	0,83	- 9 %
Těšnov – Na Poříčí, celkem		23	12	- 48 %	0,67	0,69	+ 3 %
Sokolovská – Ke Štvanici		18	1	- 94 %	0,61	0,13	- 79 %
Sokolovská – U Nádražní lávky		6	1	- 83 %	0,43	0,04	- 91 %
Sokolovská – Šaldova		19	1	- 95 %	0,68	0,13	- 81 %
Sokolovská – Švábky		14	6	- 57 %	0,60	0,29	- 52 %

Pracovní den – 16 až 17 hodin	Úsek Těšnov – Švábky (délka 2,5 km, 5 SSZ s preferencí)			
	Stav	Jaro 1999	12/2001	Rozdíl
		Bez pref.	S pref.	
Celkové průměrné zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje (min' s)		1' 09	0' 20	- 71 %
Průměrný počet zastavení a zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje		2,76	1,13	- 59 %

Pracovní den – 16 až 17 hodin	Maximální naměřené zdržení tramvají při příjezdu ke světelné signalizaci (s)				
	Stav	Jaro 1999	9/2003	Rozdíl	Rozdíl %
SSZ		Bez pref.	S pref.		
Těšnov – Na Poříčí, přímé směry		109	72	- 37	- 34 %
Těšnov – Na Poříčí, oblouky		127	31	- 96	- 76 %
Těšnov – Na Poříčí, celkem		127	72	- 55	- 43 %
Sokolovská – Ke Štvanici		56	15	- 41	- 73 %
Sokolovská – U Nádražní lávky		25	12	- 13	- 52 %
Sokolovská – Šaldova		54	10	- 44	- 81 %
Sokolovská – Švábky		47	30	- 17	- 36 %

Z vyhodnocení měření a ze sledování situace při měření vyplývají následující skutečnosti.

**Dynamickým řízením se docílilo velmi výrazné preference tramvají v úseku Těšnov – Švábky**, jak ukazuje porovnání dvou základních parametrů charakterizujících kvalitu světelného řízení pro jízdu tramvají:

- celkové průměrné zdržení tramvají před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje se z původní 1 minuty 9 sekund zkrátilo na 20 sekund
- průměrný počet zastavení a zdržení před SSZ připadající na jednu jízdu tramvaje se z původních 2,76 zastavení a zdržení snížil na 1,13 zastavení a zdržení

**Ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference – se při jízdě v úseku Těšnov – Švábky snížily:**

- průměrné zdržení tramvají před SSZ o 71 %
- počet zastavení a zdržení tramvají před SSZ o 59 %

Díky preferenci světelnou signalizací je nyní jízda tramvají ve sledovaném úseku Těšnov – Švábky o délce 2,5 km při průjezdu 5 SSZ v průměru o téměř jednu minutu rychlejší.

Omezením zastavování před signálem stůj na trati mimo zastávky se provoz tramvají stal plynulejší a tím pro řidiče příjemnější a pro cestující atraktivnější.

Na křižovatce Těšnov – Na Poříčí se dosáhlo výrazného poklesu průměrného zdržení tramvají (z původních 34 na 12 sekund, tj. o 65 %) pro tramvajový oblouk Hlávkův most – Na Poříčí v obou směrech.

**Dynamickým řízením se podstatně snížil i rozptyl jednotlivých zdržení a zároveň byla minimalizována především delší zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu.** Kromě křižovatky Těšnov – Na Poříčí se na všech ostatních SSZ podařilo eliminovat zdržení tramvají delší než 30 sekund.

**Na křižovatce Těšnov – Na Poříčí se podařilo výrazně snížit i původně velmi vysoké absolutní hodnoty maximálního naměřeného zdržení:**

- v přímých směrech z původních 109 na 72 sekund, tj. o více než půl minuty,
- a především v oblouku Hlávkův most – Na Poříčí z původních 127 na 31 sekund, tj. o více než 1,5 minuty.

Zde se příznivě projevilo zejména to, že při příjezdu tramvají z ulice Na Poříčí, odkud se linky větví do dvou různých směrů, řízení reaguje na směry jízdy přihlášených tramvají a podle možností vybírá signály volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se podařilo odstranit zdržení tramvají vyšší než délka cyklu, zatímco při původním řízení pevnými programy s neměnným po-

řadím fází bylo na tomto vjezdu zdrženo déle než dobu cyklu 10 % všech tramvají (v případech, kdy tramvaje jedoucí do různých směrů přijely k SSZ za sebou v opačném pořadí, než byl zadán pevný sled fází pro různé směry jízdy, druhá tramvaj v pořadí byla v prvním cyklu zdržena tramvají čekající před ní a mohla tak projet křižovatkou až na volno v dalším cyklu).

Na druhé straně je vidět, že na křižovatce Těšnov – Na Poříčí není efekt preference tak výrazný jako na jiných SSZ. Například v přímých směrech se zdržení tramvají nesnížilo vůbec a podíl zastavených tramvají dokonce mírně stoupl. Výrazně pokleslo pouze zdržení tramvají v oblouku Hlávkův most – Na Poříčí. To je způsobeno neúplnou detekcí, protože kabeláž SSZ neumožňovala připojit do řadiče optimální potřebný počet detektorů. Pro srovnání: místo původně navrhovaných 10 trolejových kontaktů + 3 výzvoových signálů + 3 kontaktních zámků + 5 automobilových detektorů + propojení ze 3 EOv (elektrického ovládání výhybek) do řadičů (pro rozlišení směrů jízdy tramvají podle aktuálního postavení rozjezdových výhybek) mohly být zřízeny pouze 3 trolejové kontakty + 1 výzvoový signál + 1 kontaktní zámek + 0 automobilových detektorů + propojení ze 3 EOv do řadičů. Funkce některých chybějících trolejových kontaktů je nouzově nahrazena výstupy z EOv, většinu z nich však nahradit nějakým jiným způsobem nelze. Citelně chybí především vzdálené přihlašovací kontakty ve směrech z ulice Na Poříčí a od Hlávkova mostu.

**Na křižovatce Sokolovská – Švábky** rovněž došlo k významnému poklesu zdržení a podílu zastavených tramvají ve srovnání s původním stavem bez preference. Z pozorování průběhu řízení a jeho reakcí na nároky tramvají v době měření lze však podle zkušeností Ústavu dopravního inženýrství usoudit, že změnou řídicí logiky by vzhledem k charakteru křižovatky bylo možné efekt pro tramvaje ještě významně zvýšit, a to prakticky bez dalšího dopadu na automobilovou dopravu. Jinými slovy: některé tramvaje jsou zde zastavovány a zdržovány zbytečně. Vzhledem k třířádkovému cyklu zde například chybí možnost výběru volna tramvají dvakrát během jednoho cyklu řízení v případě nároků tramvají.

## Preference tramvají a automobilová doprava

Praxe potvrdila teoretický předpoklad, že **navržená vysoká míra preference je v daných dopravních poměrech akceptovatelná i pro automobilovou dopravu na všech křižovatkách**, přičemž dopravní poměry jsou na jednotlivých křižovatkách značně rozdílné:

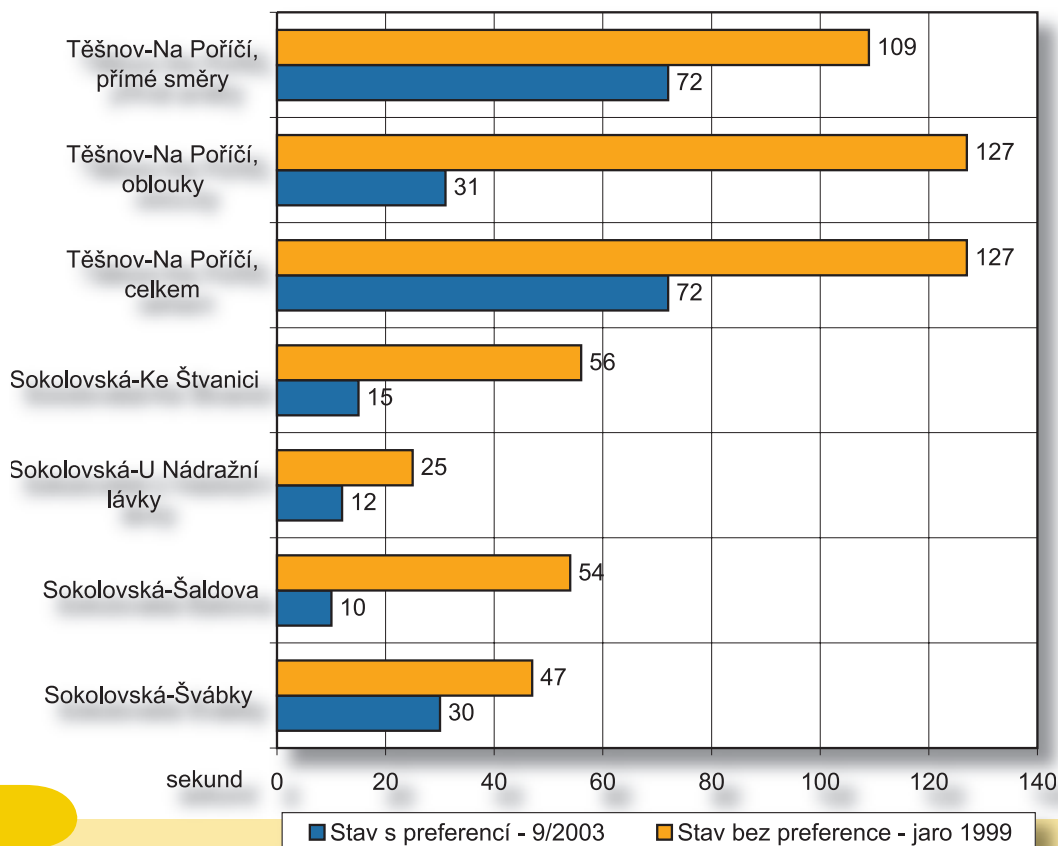
- **Těšnov – Na Poříčí:** na pražské poměry relativně nízké zatížení automobilovou dopravou (15 500 vozidel/den), přibližně rovnoměrně rozložené ve všech směrech, tramvajový trojúhelník, 4 tramvajové linky, ve špičkových obdobích zde projíždí celkem 53 tramvají za hodinu (z toho 30 v přímých směrech Těšnov – Švábky a 23 v obloucích).

- **Sokolovská – Ke Štvanici:** střední zatížení automobilovou dopravou (22 700 vozidel/den), v převažující míře ve směru kolizním s tramvajemi, 2 tramvajové linky, ve špičkových obdobích zde projíždí celkem 30 tramvají za hodinu.

- **Sokolovská – U Nádražní lávky:** velmi nízké zatížení automobilovou dopravou (5 200 vozidel/den), rozložené do všech směrů – pouze cílová a zdrojová doprava

## Úsek Karlín (Těšnov – Švábky)

maximální naměřené zdržení tramvají při příjezdu ke světelné signalizaci  
Pracovní den, 16 – 17 hodin



## Poznámky na závěr

v přílehlé oblasti Karlína, 2 tramvajové linky, ve špičkových obdobích zde projíždí celkem 30 tramvají za hodinu.

• **Sokolovská – Šaldova:** vyšší zatížení automobilovou dopravou (32 000 vozidel/den), v převažující míře ve směrech kolizních s tramvajemi, 2 tramvajové linky, ve špičkových obdobích zde projíždí celkem 30 tramvají za hodinu.

• **Sokolovská – Švábky:** vysoké zatížení automobilovou dopravou (41 700 vozidel/den), ve směrech souběžných i kolizních s tramvajemi, 2 tramvajové linky, ve špičkových obdobích zde projíždí celkem 30 tramvají za hodinu.

Řídicí logika je zároveň navržena tak, aby byly minimalizovány případné negativní dopady preference tramvají na ostatní účastníky provozu. Na SSZ vybavených i automobilovými detektory jsou preferenční zásahy do světelného řízení následně kompenzovány prodloužením zelených signálů podle potřeb automobilové dopravy a nejsou-li nároky tramvají, průběh řízení je řídicí logikou optimalizován podle okamžitých nároků automobilové dopravy a chodců. I při vysoké preferenci tramvají řízení kapacitně vyhovuje pro automobilovou dopravu.

Jak ukazují naměřené délky cyklů na SSZ s proměnnou délkou cyklu (Sokolovská – U Nádražní lávky, Sokolovská – Šaldova a Sokolovská – Švábky), řízení reaguje na aktuální dopravní poptávku v dostatečně velkém rozmezí a pokud nejsou dopravní nároky, neprodlužuje zelené v jednotlivých fázích, a tím ani délky cyklů více, než je nezbytně nutné. Tím zároveň významně zkracuje zdržení vozidel i chodců čekajících na zelenou. Průměrné délky cyklů dosahují jen 60 až 70 % délek maximálních naměřených cyklů. To potvrzuje, že i při preferenci tramvají mají tyto křižovatky vzhledem k dopravním nárokům dostatečné kapacitní rezervy. Pokud by se totiž dopravní nároky blížily kapacitě křižovatky, průměrná délka cyklu by se rovněž blížila maximální délce cyklu nebo by ji dosáhla.

Porovnání s nejdelšími možnými délkami cyklů (podle zadání příslušných parametrů v řadiči) u SSZ Sokolovská – U Nádražní lávky a Sokolovská – Šaldova ukazuje, že průměrné délky cyklů dosahují jen 75 až 76 % nejdelších možných délek cyklů podle nároků automobilů. Zároveň ukazuje, že ani při současných nárocích automobilů i tramvají nebylo ani v jednom případě dosaženo nejdelší možné délky cyklu pro tento stav.

**Poznámka:** pokud u SSZ Sokolovská – U Nádražní lávky nejsou nároky na vedlejší směry, program řízení „stojí“ v základní poloze a v hlavních směrech svítí trvale zelená. Proto jsou do naměřených délek cyklů u této křižovatky zahrnuty pouze stavy, kdy byl nárok na vedlejší směry, program tudíž „nestál“ v základní poloze a cyklus „běžel“.

září 2003, pracovní den – 16 až 17 hodin	Naměřené délky cyklů (s)			Nejdelší možná délka cyklu (s)	
	minimální	průměrná	maximální	při nárocích automobilů	při nárocích aut. i tramvají
Sokolovská – U Nádražní lávky	28	45	68	60	85
Sokolovská – Šaldova	38	60	83	79	108
Sokolovská – Švábky	45	67	96	n	n

n = údaj nebyl k dispozici

### Úsek Karlín (Těšnov – Švábky)

Délky cyklů řízení světelnou signalizací při dynamickém řízení s preferencí tramvají  
Září 2003, pracovní den, 16 – 17 hodin

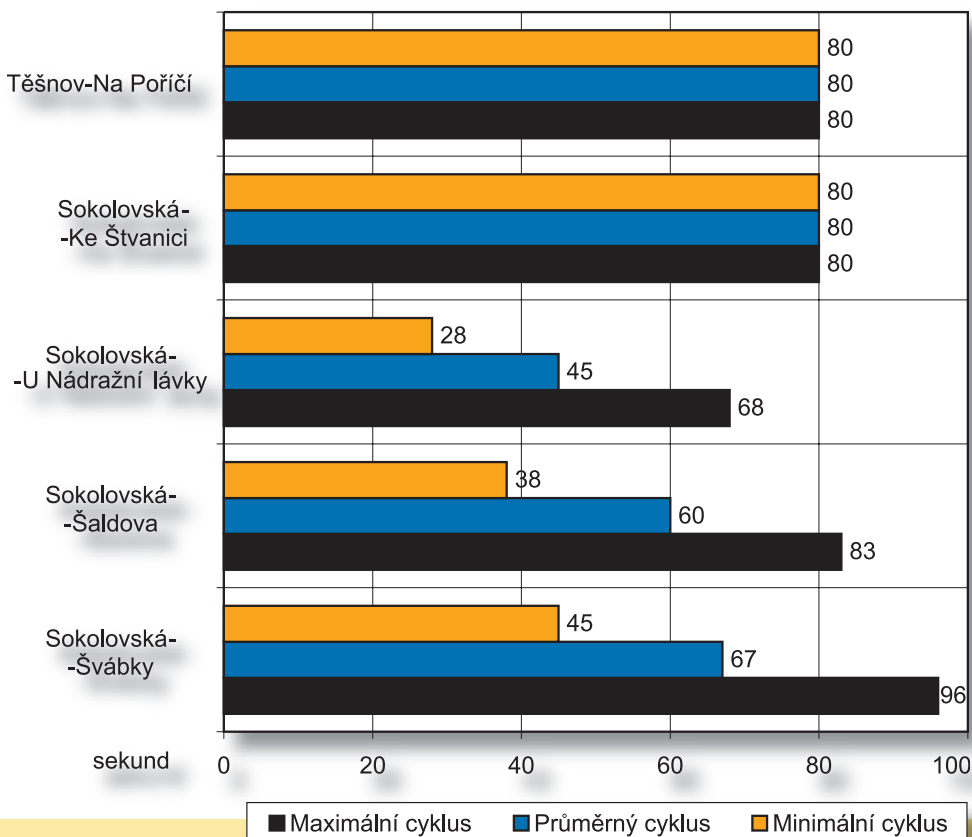


Foto: Petr Malík

Zároveň názorně dokumentuje, že při neúplné detekci lze dosáhnout jen nižší míry preference.

Současně se opět nepotvrdily názory některých dopravních odborníků, podle nichž preference MHD světelnou signalizací výrazně snižuje kapacitu křižovatek, způsobuje na některých místech nadměrné fronty vozidel a že tudíž zhoršuje dopravní poměry ve městě.

V této souvislosti je užitečné si znovu připomenout, že příčinou dopravních problémů v Praze není MHD ani její preference (neboť vozidla MHD tvoří jen malý zlomek dopravního proudu všech vozidel), nýbrž automobily, protože jich jezdí stále více, zdržují se stále častěji samy mezi sebou a na komunikační síť – především na křižovatky – se prostě všechny v potřebný čas nevejdou. Důkazem jsou stále četnější a rozsáhlejší dopravní zácpy i v místech, kde žádná preference MHD není, a to nejen na běžné uliční síti, ale dokonce i na nekapacitnějších rychlostních komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojnici).

Naopak příčinou problémů provozu MHD je vysoká hustota automobilového provozu ve městě, a proto preference MHD může přispět k tomu, aby se negativní vliv automobilů na provoz MHD alespoň částečně snížil.

Pokud v důsledku preference tramvají občas někde dojde k částečnému zhoršení plynulosti provozu automobilů, lze to považovat z dopravně politických důvodů za přijatelné, neboť:

- upřednostňování MHD před automobilovou dopravou je deklarovaným dopravně politickým zájmem města,
- přírůstek zdržení automobilů, vzniklý při preferování MHD, je zcela zanedbatelný ve srovnání s celkovým zdržením automobilů, způsobeným vysokou hustotou provozu na městské komunikační síti,
- vzhledem ke čtyřicetinásobně až stonásobně vyšší obsazenosti tramvají ve srovnání s automobily se při preferování tramvají celkové zdržení všech účastníků dopravy na křižovatce (cestujících v MHD i v automobilech) vždy významně sníží.

Ing. Jan Adámek,

Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy





Pražský vůz č. 6110 z první série tramvají T3, dodané ve druhé polovině roku 1962. Fotografie pochází z někdejší smyčky Park Julia Fučíka (dnešní Výstaviště) a dokumentuje tovární provedení nejstarších vozů T3.

Foto: Archiv autora

V sobotu 20. září proběhla v rámci Dne otevřených dveří v hostivařském areálu první prezentace historického tramvajového vozu T3 č. 6102 vyrobeného vagónkou Tatra Smíchov v letech 1961 až 1962, který je dnes nejstarším dochovaným vozidlem řady T3. V na-

## Nejstarší ze slavné řady tramvajový vůz T3

a března 1963. Připomeňme, že zahájení pravidelného provozu tramvají T3 se datuje 21. listopadem 1962. Toho dne vyjely zbrusu nové „té-trojky“ poprvé na tehdejší tradiční linky čtyřnápravových vozů – č. 4 a 27. Ve službách hlavnímu městu vydržel vůz č. 6102 až do konce května roku 1996. Během provozu byl postupně přidělen vozovnám Motol (1962–63), Strašnice (1963–65), Hloubětín (1965–84), následně opět Strašnice (1984–89) a Žižkov (1989–96). Za třiatřicet let služby cestujícím najezdila „stodvojka“ statisíce kilometrů a prošla množstvím úprav a rekonstrukcí, z nichž některé měly zásadní význam pro její další existenci. Nejvýznamnější byla nepochybně tzv. celková oprava, provedená na rozhraní let 1981–82. Při této opravě byla druhá vyrobená T3 částečně modernizována a došlo k výraznému prodloužení její životnosti.

Po vyřazení tramvaje z provozu byl dán někdejšími studenty SPŠ strojnické – Robertem Marou a Martinem Brejšou první podnět k její záchraně jako historicky cenného představitele tramvajových vozidel značky

zajištěna pány Robertem Marou a Martinem Brejšou v rámci jejich Klubu přátel tramvají Tatra. Za Opravnu tramvají rekonstrukci řídili pánové Václav Havlík, Vladimír Kovář a Vít Dvořák. Technologii atypických částí rekonstrukce zpracoval pan Vojtěch Brom. Na jednotlivých fázích opravy se podíleli především následující pracovníci Opravny tramvají:

- **Karosářské práce:** Jiří Malý, Jaroslav Landa, Erik Šik, Bohumil Koutek, Milan Ruda, Milan Langer a další
- **Zámečnické práce:** Vlastimil Valeš, Martin Šimek, Milan Ruda, Milan Langer a další
- **Truhlářské práce:** Pavel Hryzbil, Daniel Srp, Jan Bulko, Jaroslav Suchý, Daniel Paulus
- **Elektrikářské práce:** František Louda, Karel Bohuslav, Josef Štolba
- **Povrchové úpravy:** Josef Vávra, Václav Daňhelka, Robert Vyhnaněk a další, technicky zabezpečili Jan Macák a Jan Kaňka
- **Elektrické agregáty:** dodávku sady výměnných el. agregátů zastrešili Vladimír Feryna a Petr Feník



V pestrém zkušebním nátěru provedeném v rámci celkové opravy (1981 až 1982) si vůz č. 6102 mnozí pamatují. Snímek pochází z vozovny Vokovice.

Foto: Tomáš Dvořák



Při pohledu na rozebraný vůz s bočnicí vyzdobenou graffiti téměř nikdo nevěřil, že se ještě někdy podaří vrátit tramvaji zaslý lesk a obnovit její historickou tvář. Psal se listopad roku 1997.

Foto: Robert Mara

šem článku vám ve stručnosti přiblížíme osudy tohoto historicky významného představitele dopravní techniky šedesátých let dvacátého století.

Tramvaje Tatra T3 patří mezi nejrozšířenější tramvajová vozidla na světě – vagónka Tatra (pozdější ČKD Tatra) jich v letech 1962 až 1989 stačila vyrobit téměř 14 000 kusů. Právě toto číslo bylo v osmdesátých letech podnětem k zapsání smíchovské vagónky do Guinnessovy knihy rekordů jako největšího výrobce tramvajových vozidel. Tramvaje T3 dodnes vynikají nadčasovým designem a pokrokovým konstrukčním řešením, ačkoliv jsou již překonány dalším vývojem techniky.

Tramvaj s číslem 6102 byla dodána v září roku 1962 a do provozu s cestujícími zařazena po dodatečné montáži stanoviště průvodčího na přelomu února

Rekonstrukce historické T3 byla opravdu důkladná, což dokazuje i tento snímek vozové skříně při přesunu do lakovny v říjnu 1999.

Foto: Robert Mara



Tatra. Po několika pokusech o záchranu vozu ve spolupráci s externími strojírenskými podniky byla náročná akce realizována v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, o. z. Elektrické dráhy. Vůz byl na podzim 1996 převeden do Střediska smluvních jízd, sídlícího ve vozovně Střešovice, a tím byl zachráněn před fyzickou likvidací. Na záchraně nejstarší dochované tramvaje T3 má hlavní podíl Jaroslav Papst, vedoucí provozovny Střešovice. Již v roce 1996 bylo rozhodnuto o dalším využití vozidla, kterým měl být provoz na smluvních okružních jízdách Prahou v historickém provedení z let 1962 až 1965. Roku 1997 byla

vystavena objednávka na rekonstrukci do zvolené dobové úpravy a v červnu 1998 byla po přípravných pracích zahájena vlastní oprava. Náročná rekonstrukce byla provedena podnikovou Opravnu tramvají v Hostivaři. V průběhu opravy bylo nutné provést důkladnou renovaci vozové skříně, obnovu kabeláže a elektrické výbroje, kompletaci podvozků a v neposlední řadě provést montáž původního vnitřního vybavení, které se z větší části na voze nedochovalo. Odborný dozor a kompletace původního vybavení byla

- **Podvozková část:** zhotovení atypických podvozků pro vůz č. 6102 zastrešil František Šmejda
- **Zprovoznění vozidla:** Vlastimír Mudra, Karel Bohuslav
- **Výstupní kontrola:** Jaroslav Janda, Petr Pichler

Na první zkušební jízdu vyjel „znovuzrozený“ vůz č. 6102 dne 4. srpna 2003. Slavnostní křest historické T3 proběhl ve vozovně Střešovice 25. září 2003.

Ačkoliv v současné době patří tramvaje T3 ke všedním doplňkům nejen pražských ulic, je již dnes nezbytné postupně vyčlenit jejich nejtypičtější reprezentanty, kteří budou zachováni pro příští generace.



Počátkem srpna 2003 rekonstrukce úspěšně finišuje a znovuzrozená 6102 se vydává na první zkušební jízdy do pražských ulic. Na snímku tramvaj projíždí Průběžnou ulicí ve Strašnicích.

Foto: Robert Mara

## – historický č. 6102

Od roku 2000 probíhá v Dopravním podniku modernizační program vozů T3, který během několika let zcela vytlačí z provozu nejstarší tramvaje řady T3 vyrobené před rokem 1970. Zůstanou pouze historická vozidla a staré fotografie, jež budou němými svědky zašlé slávy nejstarších „té-trojek“, které jsou symbolem počátků rozsáhlé modernizace pražské tramvajové dopravy v šedesátých letech minulého století. Včasným zajištěním historických vozidel (nejen z řad tramvají T3) a jejich



Na první prezentaci v Opravně tramvají se vůz těšil velké pozornosti návštěvníků Dne otevřených dveří. Současně s vozem měla svoji premiéru také pamětní publikace. Foto: Josef Mara

rekonstrukcí v době, kdy je ještě dostatek náhradních součástí a dokumentace, předejdeme náročným rekonstrukcím vyřazených nebo přestavěných vozů, často v zoufalém technickém stavu, vyžadujícím značného úsilí a množství finančních prostředků pro uvedení do historického provedení.

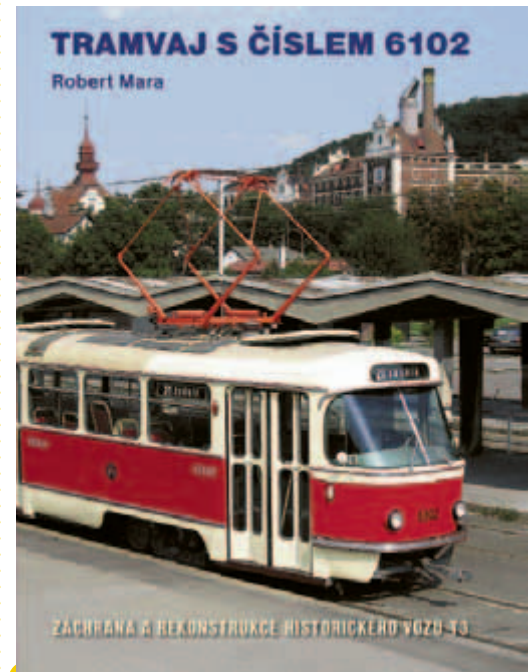
O zajímavém projektu záchrany a rekonstrukce byla pražským dopravním vydavatelstvím K-Report vydána pamětní publikace „Tramvaj s číslem 6102“, kde je podrobně popsána historie vozidla a průběh obnovy jeho historického provedení. Publikaci můžete zakoupit v prodejní podnikového muzea ve Sřešovicích nebo



Slavnostním zakončením rekonstrukce se stalo „křtění“ nové historické tramvaje ve vozovně Sřešovice panem Václavem Havlíkem, vedoucím Opravny tramvají, která zabezpečila náročnou renovaci vozidla. Foto: Josef Mara

v knihkupectvích specializovaných na dopravní literaturu. Více informací o publikační činnosti K-Reportu získáte od počátku příštího roku také na internetové adrese [www.k-report.cz](http://www.k-report.cz). Připomeňme, že vydání publikace by se neobešlo bez laskavých sponzorů Alfa Union, ČKD Pragoimex, Bison Consult, Napako, Servind a SKD Trade.

Robert Mara, [robert.mara@post.cz](mailto:robert.mara@post.cz)



Oblátka pamětní publikace.

## Pro dárek můžete i do informačních středisek!

Pět středisek dopravních informací Dopravního podniku (**Muzeum, Anděl, Můstek, Nádraží Holešovice a Letiště Ruzyně**) nenabízí zákazníkům jen aktuální informace o celém systému Pražské integrované dopravy. Koupíte tam také zajímavé publikace seznamující s bohatou historií a zajímavou současností Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Mnohé z nabídky může být také velice hodnotným vánočním dárkem.

Rok 2004 vám může zprjemnit zajímavý nástěnný kalendář. Pokud si chcete prohlédnout **Prahu shora**, máte ideální příležitost na snímcích Pepy Středy, renomovaného fotografa panoramatických snímků. Zajímavé pohledy nejen na pražské střechy a dopravu si můžete zakoupit za **190 korun**.

Předposledním dílem z kolekce monografií o tramvajových vozovnách je **Vozovna Strašnice**, seznamující s technickým a provozním zázemím pětadvadesátileté jubilatky. Publikaci Pavla Fojtíka si můžete zakoupit za **66 Kč**. Do kolekce monografií patří i dvě v létě vydané: **Vozovna Vokovice 1933 – 2003** vás přijde na **63 Kč**. Za tuto cenu dostanete 72 stran podrobně mapujících historii vozovny na západním okraji Prahy s bohatou fotodokumentací. **Vozovna Pankrác 1927 – 2002** je k dostání za **69 Kč**. Na 88 stranách tradičního formátu se dočtete o zajímavé historii vozovny, v současné době umístěné téměř v samém centru města.



Příznivcům lanovek by v jejich knihovnách zcela jistě neměla chybět kniha **Po kolejkách na Petřín**, seznamující na sto stranách s množstvím zajímavostí o pozemní lanové dráze nejen v textu, ale i na fotografiích, mnohé z nich jsou poprvé publikovány na veřejnosti. Výpravná kniha připravená Pavlem Fojtíkem vás přijde na **80 Kč**. **Lanovka v pražské ZOO** autora Marka Šebeše vás na dvacet osmi zajímavě graficky zpracovaných stranách seznámí se zajímavostmi lanové dráhy v pražské ZOO a koupíte ji za **19 Kč**.

Pokud se chcete podrobně seznámit s bohatou historií MHD, je pro vás připravena publikace **Historie městské hromadné dopravy v Praze** autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta za **390 Kč**. Kniha velice podrobně mapuje bohatou historii městské hromadné dopravy v našem městě a představuje patrně nejobsáhlejší a nejpodrobnější publikaci věnovanou pražské MHD. Na 360 plnobarevných stranách je kombinován text se 405 vyobrazeními, ať již dobovými fotografiemi, plánky sítě, historickými jízdenkami nebo náčrtý historických, ale i současných vozidel.

Výpravná publikace **Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy** Stanislava Linerta s ilustracemi Ivo Mahela předkládá náhled do historie autobusů a trolejbusů od počátků až po současnost s velkým množstvím fotografií za **330 Kč** (součástí knihy jsou i tzv. „katalogové listy“ věnované jednotlivým typům vozidel).

Zajímavým tipem mohou být také zapaspartované kreslené obrázky historických vozidel autorky Evy Štindlové za **320 Kč**.

Plakát **„Vozidla městské hromadné dopravy“** (od omnibusu až k soupravě metra M1) o rozměrech 100 x 70 cm dostanete za **30 Kč**. Dalším vhodným dárkem pro děti je **pexeso** s tematikou městské hromadné dopravy za **18 Kč**.

V průběhu prosince se na pultech středisek objeví další novinky. Příznivcům tramvají, a nejen jim, je určena publikace **Pražské elektrické dráhy**. Ucelený přehled pražských elektrických tramvají doplní podobné publikace vydané v nedávné minulosti o metru a autobusech.

Ani aktuální dění v městské hromadné dopravě nezůstává stranou. K dispozici bude **Mapa Prahy** se zakreslenou sítí městské hromadné dopravy, samozřejmě i s novou tratí na Barrandov za **39 Kč**. Zakoupit si budete si moci také aktuální **Jízdní řády** celého systému Pražské integrované dopravy (metro, tramvaje, městské i příměstské autobusy a vlaky – doplněné o CD-Rom) a také aktualizovaný **Atlas Prahy** se sítí Pražské integrované dopravy.

Kromě uvedených materiálů nabízejí střediska i další materiály. Přijďte se podívat a případně vybrat dárek, který by mohl potěšit někoho z „fandů“ městské hromadné dopravy.

**Upozornění:** Některé publikace jsou k dostání pouze v omezeném počtu! -bda-, -mis-



Podle věkových skupin je nejneprůzračnější poměr mezi procentem řidičů u skupiny 21 až 30 let (7,20 % řidičů, 11,11 % nehod celkem, 8,75 % zaviněných nehod) a řidičů nad 60 let (2,73 % řidičů, 7,82 % nehod celkem, 5,56 % zaviněných nehod).

Nepříznivý vývoj nehodovosti byl i důsledkem stoupající nekázně u ostatních účastníků provozu, čímž vytvářeli obtížné až těžko odhadnutelné provozní podmínky a častější kolizní situace, ve kterých mohli řidiči autobusů chybovat a způsobit kolizi.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy Stanislav Tvrď

Foto: o. z. Autobusy

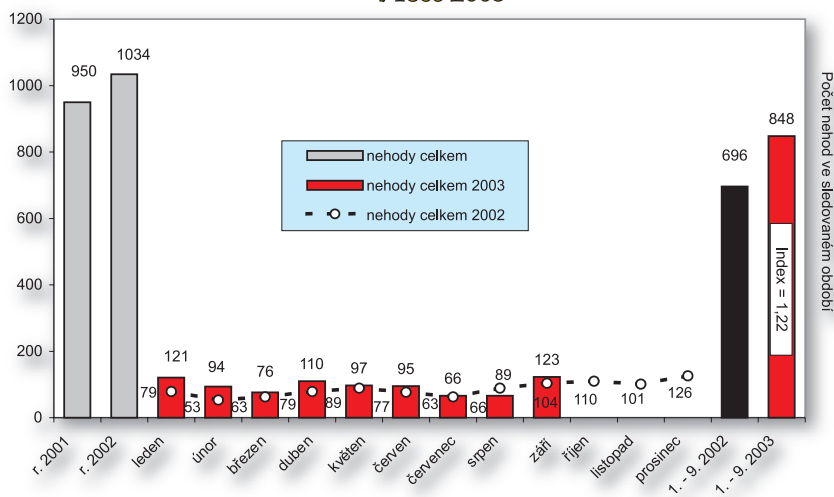
Tabulka č. 1

sledované ukazatele	leden - září 2003	leden - září 2002	rozdíl +/-	index 2003/2002
Celkový počet nehod	848	696	152	1,22
- z toho zaviněné o.z.	352	286	66	1,23
Celkem ujeté km	50840461	50389784	450677	1,01
Výše škody celkem	24694013	19659558	5034455	1,26
- z toho škoda u zavin. neh. o.z.	10364909	6776959	3587950	1,53
Výše škody cizí celkem	16658881	12663392	3995489	1,32
Výše škody o.z. celkem	8035132	6996166	1038966	1,15
- z toho škoda u zavin. neh. o.z.	4699179	3158767	1540412	1,49
<b>Počet zraněných:</b>				
lehce	146	122	24	1,20
z toho vinou o.z.	20	16	4	1,25
těžce	18	3	15	6,00
z toho vinou o.z.	1	0	1	0,00
usmrčených osob	1	3	-2	0,33
z toho vinou o.z.	0	0	0	0,00

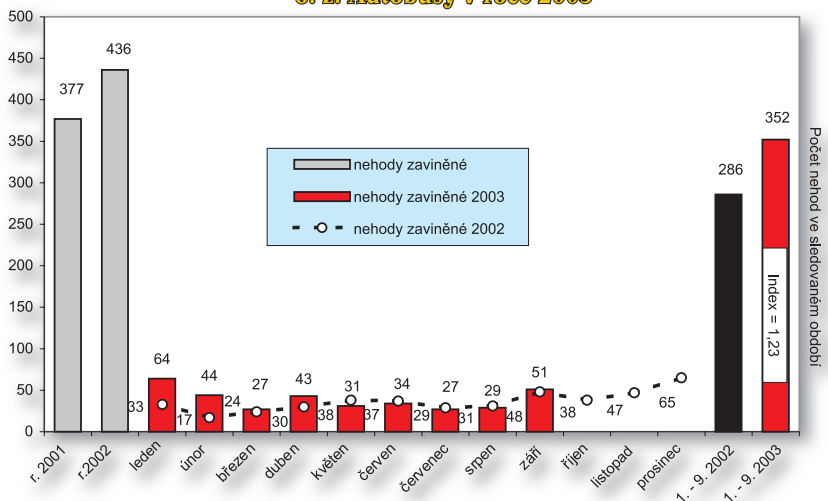
Tabulka č. 2

příčina nehody	leden - září 2003	leden - září 2002	rozdíl +/-	index 2003/2002
nepřiměřená rychlost	2	1	1	2,00
nesprávné předjíždění	4	1	3	4,00
nedání přednosti v jízdě	33	29	4	1,14
nesprávný způsob jízdy	56	41	15	1,37
neodhadnutý průjezdní profilu	141	110	31	1,28
nedodrž. bezpečné vzdálenosti	65	46	19	1,41
nezajištěné vozidlo	7	4	3	1,75
jiné	12	22	-10	0,55
nehoda při couvání	32	30	2	1,07
<b>celkem</b>	<b>352</b>	<b>284</b>	<b>68</b>	<b>1,24</b>

Graf 1: Vývoj nehod autobusů o. z. Autobusy v roce 2003

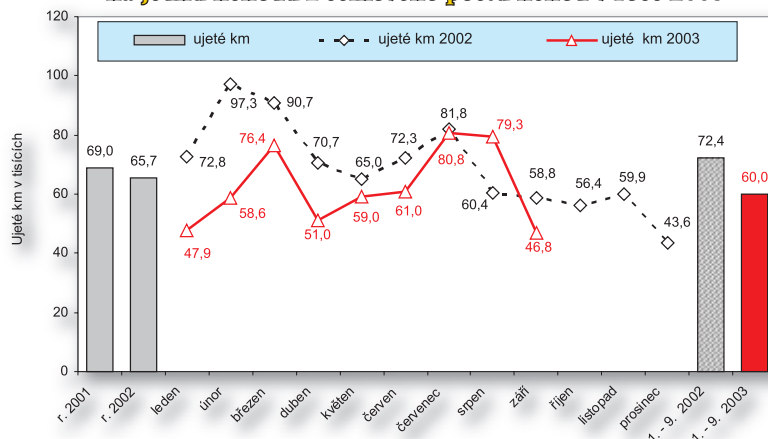


Graf 2: Vývoj zaviněných nehod v provozu autobusů o. z. Autobusy v roce 2003

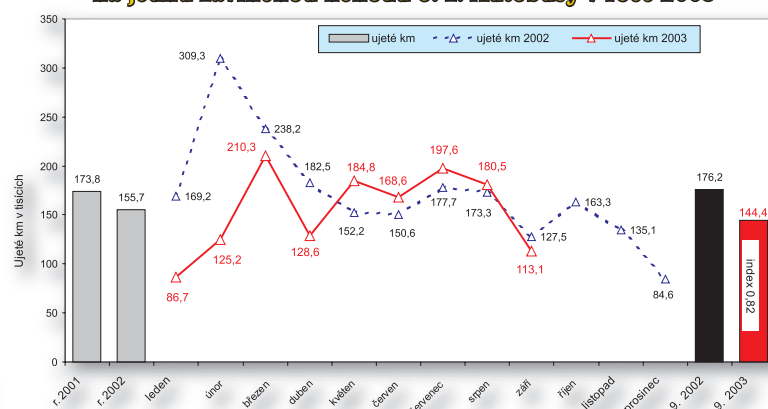


## Nehodovost autobusů v letošním roce

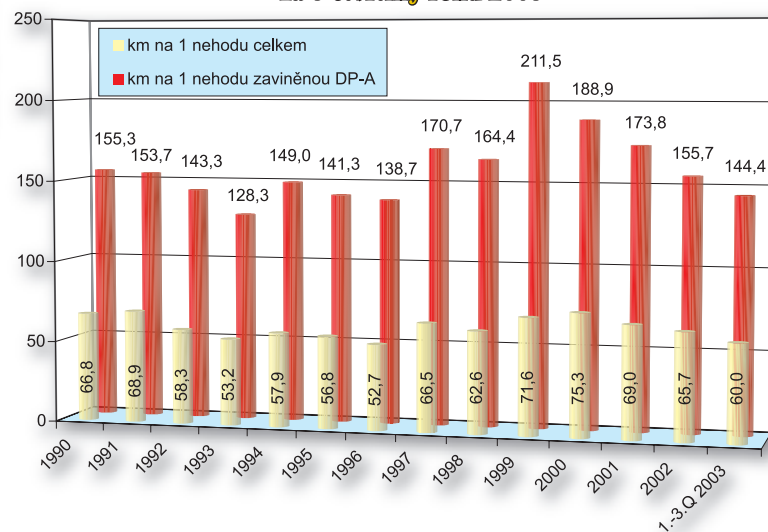
Graf 3: Vývoj ujetých km (v tisících) na jednu nehodu z celkového počtu nehod v roce 2003



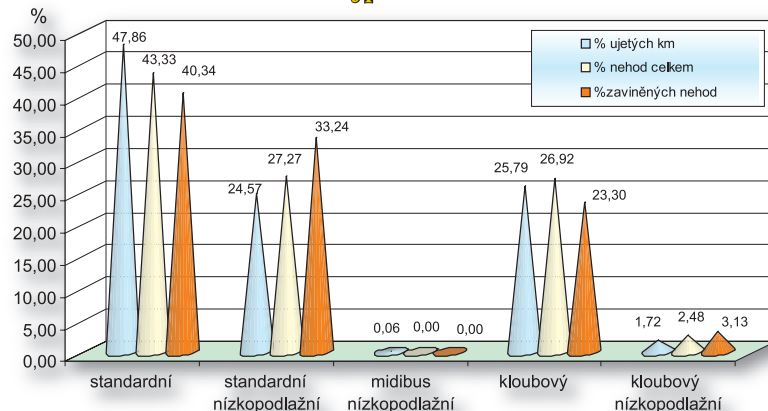
Graf 4: Vývoj ujetých km (v tisících) na jednu zaviněnou nehodu o. z. Autobusy v roce 2003



Graf 5: Ujeté km na jednu nehodu v letech 1990 až 2002 za 3 čtvrtiny roku 2003



Graf 6: Nehodovost dle typů autobusů za leden až září 2003



# Vzpomínka na Berlín

To veliké město, rozdělené řekou Sprévu na dvě části, bylo bezpočtukrát zobrazeno i zmapováno, byly o něm napsány rozsáhlé spisy odborné i populární. Tentokrát se na ně podíváme z trochu jiného úhlu. Na období, které toto velkoměsto poznamenalo nejvíce ze všech měst na světě. Na dobu mezi roky 1936 a 1966, kterou by každý nejradyji zapomněl.

Berlín roku 1936 – tehdy žilo v hlavním městě Německa 4 300 000 osob a bylo druhým největším městem v Evropě. To již byl tři roky u moci diktátor Adolf Hitler, který psychologicky ničil některé své spoluobčany. Muž, jenž se s mimořádným odhodláním snažil vnutit své zemi ideál jedné říše, jednoho národa a jednoho vůdce, což vedlo v dalších letech k rozpoutání druhé světové války. Koncem třicátých let minulého století žil Berlín kulturním a společenským životem, jednalo se o rušné velkoměsto, ve kterém páteří městské hromadné dopravy na větší vzdálenosti byla od roku 1882 městská rychlodráha (S-Bahn), doplňovaná od roku 1902 linkami podzemní dráhy (U-Bahn).

Nejvýznamnější úlohu v dopravě však měly tramvaje, doplňované trolejbusy a autobusy. Rok 1936 byl pro Berlín významný tím, že se zde konaly letní olympijské hry, představující velký nápor na městskou hromadnou dopravu. V provozu v té době bylo 88 linek tramvají, jejichž více než 3000 motorových a vlečných vozů nejezdilo pouze po ulicích, náměstích, lesích či mostech, ale také v tunelech, to nejenom pod ulicí Unter den Linden, ale i pod řekou Sprévu v Treptowě (1899 až 1932).



*Slavný berlínský „patrák“ před Poštovním muzeem na Leipziger Strasse, těsně před konečnou tramvajové linky č. 74. Na snímku z července 1966 je charakteristický žlutý berlínský autobus na lince č. 59. Zanedlouho po pořízení fotografie tudy přestala jezdit tramvaj z důvodu nerentabilnosti. I tento „patrák“ tudy dlouho nejezdil a byl nahrazen legendárním Ikarusem 66 s motorem vzadu. Třicetiletý rozdíl v životě města můžete porovnat s jiným snímkem.*

Foto: Jan Dvořák

Individuální doprava nebyla ve třicátých letech tak rozvinutá, proto se německá metropole mohla pochlubit velmi dobře propracovanou dopravou osob i nákladů, se kterou se ostatní světová města nemohla měřit. Berlín mohl využívat pěti letišť, několika říčních přístavů a několika velkých nádraží.

Na začátku druhé světové války byli Němci v euforii při vítězných taženích Evropy, a tak si Berlínané klidně žili v bohatém městě. Následný obrat na bojištích změnil jejich život více a na delší dobu, než si dokázali připustit.

Rok 1943 byl předzvěstí blížící se pohromy v příštích letech. Prapory s hákovým křížem už nevlály tak bezstarostně... jako před několika měsíci. Krvácející město čekalo mnoho dní, než se opět rozsvítí lucerny, než vyjedou tramvaje, než opět ožijí vymřelé ulice, přestane pěstování brambor a zeleniny v parcích okolo Braniborské brány.

Leteckým bombardováním i bojem o město v roce 1945 byl Berlín zničen více než z jedné třetiny. Počet obyvatel klesl o dva miliony. Nejhůře dopadl střed města, „nejlépe“ čtvrt Pankow. Bylo zničeno 4 200 domů, ostatní připomínaly unavené starce. Podepřené zdi s odranou fasádou a okna bez života umocňovaly truchlivý dojem. Když se člověk ocitl na Alexanderplatzu a rozhlédl se kolem sebe, viděl jen samé ruiny.

Kdysi výstavní metropole „mocné“ říše byla na kolenou. Kromě budov historické hodnoty bylo zničeno také 437 tunelů podzemní dráhy a 5 velkých železničních nádraží bylo srovnáno se zemí. Ani tramvajová doprava nebyla ušetřena, zničeno bylo téměř 80 % tramvajových vozů a provoz se zastavil 23. dubna 1945 následkem válečných událostí.

K obnovení provozu došlo o měsíc později, 20. května, na prvních třech linkách na předměstích. Ze zbylých 794 vozidel mohlo na trať vyjet pouhých 14 (ostatní tratě byly neprůjezdné)! Ke konci roku 1945 již jezdilo v polomrtvém velkoměstě 50 linek, které denně přepravily jeden milion cestujících. Město ovládal chaos a také zdravotní problémy. Jen přes zimu zemřelo 60 tisíc obyvatel na úplavici, tyfus, zimou a hladem. Intervaly linek MHD nemohly být dodržovány, neboť vedení nevědělo, zda řidiči přijdou do práce či nikoliv. Lepší to nebylo ani s linkovým vedením, které se měnilo velmi často, s trochu nadsázkou řečeno, s počasím.

Navíc město bylo stejně jako celá země rozděleno na čtyři sektory (americký, britský, francouzský a sovětský), každý z nich samostatně spravovala jedna ze čtyř vítězných mocností.

Západní mocnosti ve svých okupačních sektorech v prvních poválečných letech zavedly sobě blízký ekonomický a politický systém, provázený měnovou reformou.

Sovětský svaz předpokládal, že je to předehra ke sjednocení těchto zón, a tak uzavřel veškeré pozemní a vodní cesty do „západních“ zón Berlína. Jejich obyvatelé byli potupeni a následovaly měsíce života ve strachu. Nebyla jistota přísunu potravin, lékařské péče, pracovních příležitostí a logicky také nastal zmatek v městské hromadné dopravě. Nefungovaly ani dodávky elektrické energie a paliva. Západní mocnosti reagovaly na tento krok zásobovacím vzdušným mostem do „svých“ sektorů Berlína. Po téměř roční izolaci došlo k opětovnému otevření pozemních cest, ale západní sektory už se začaly orientovat na Spolkovou republiku Německo (SRN), vzniklou z americké, britské a francouzské okupační zóny Německa. Vztahy západních zón Berlína s okolím byly na dlouho přetřhány, vřdyť 80 procent zboží bylo dodáváno ze SRN.

Sovětská zóna Berlína se stala součástí nově vzniklé Německé demokratické republiky (sovětská zóna Německa) a posléze také jejím hlavním městem. Městská hromadná doprava v Berlíně ovšem hranice neznala a dál projížděla všemi hraničními přechody. Na západě platila jenom západoněmecká marka, a tak na překryvných linkách plnili průvodčí i funkci směnárníků.

Ještě koncem července roku 1949 bylo v provozu 51 linek tramvají, z nichž nejdelší (linka č. 3 – 38,4 km) protínala všechny čtyři sektory města. První srpnový den téhož roku zahájila správu MHD ve východním sektoru společnost Berliner Verkehrs-Aktiengesellschaft (Ost-BVG) a v západní části West-BVG. Tím došlo i k dopravnímu rozdělení Berlína. Až do 15. ledna 1953 zůstaly v provozu tři linky (č. 3, 74 a 95), které spojovaly východ se západem přes sektorové hranice. Po 15. lednu 1953 všechny linky zůstaly v obou částech města, ale už rozdělené. V té době platilo pravidlo, že číslo linky, které jezdilo na západě, nebylo na východě a naopak.

Podobným vývojem prošly i ostatní druhy městské hromadné dopravy. Pouze jedna trať S-Bahnu a dvě tratě U-Bahnu projížděly ze severní části západního sektoru na jih přes střed východního sektoru. Bylo to umožněno tím, že v tomto úseku pod „východem“ vedly všechny tři tratě pod zemí a stanice ve „východní“ části byly uzavřeny.

Špatný poválečný stav všech vozidel je nasnadě, proto přišly ke slovu rekonstrukce v různých podnicích. Na východě bylo možné spatřit ještě několik let po válce vozy vyrobené v roce 1908. Novou tramvaj byl až výrobek firmy Waggonbau Werdau v roce 1952.

Zkušenosti z poválečných let ukazovaly, že západní sektory budou prosperovat lépe než ten východní, a tak do západní části města v letech 1945 až 1961 odešlo více než 2,5 milionu obyvatel. Tento stav vážně ohrožoval východoněmeckou ekonomiku a navíc proud uprchlíků sílil, zejména po potlačených nepokojích v roce 1953.

Proto se úřady NDR rozhodly pro radikální řešení. Během jedné srpnové noci roku 1961 uzavřely osmdesát hraničních přechodů ve městě. Městem se opět rozhostila stísněná atmosféra, hraniční budovy byly zapečetěny a západní část města byla nejprve obehnaná plotem z ostatního drátu, který byl následně nahrazen až šest metrů vysokou betonovou zdí. Nechvalně proslulá zeď se stala za své existence v letech 1961 až 1989 osudnou pro více než 500 lidí, kteří se snažili dostat z východu na západ.

Zeď ukončila tramvajový provoz na Bernauer Strasse (Západní Berlín) ve středu města a postupem času se na západě přecházelo k dopravě patrovými autobusy doplněnými U-Bahnem a S-Bahnem. V roce 1959 v západní části města ještě převládala tramvajová doprava, ale čtyři roky poté už autobusy,



Znaky „východního“ a Západního Berlína.

Kresba: Eva Dvořáková



*Pohled z okna bytu na vozovku Brunnenstrasse s tramvají linky č. 11 (motorový vůz je z roku 1927, vlečný z roku 1950) směrem na Rosenthalerplatz se vstupem do podzemní dráhy. Snímek pochází z roku 1966 a vchody do podzemí byly zazděny, protože vozy podzemní dráhy i celá trať patřily Západnímu Berlínu. Ve vzpomínkách zůstávají tehdejší nehostinné prostory U-Bahnu, nečisté bílé kachličky, pošmournou, zima a na všech místech průvan (S-Bahn byl v té době populárnější). Brunnenstrasse v polovině své délky končila asi čtyřmetrovou zdí při křížení s Bernauer Strasse... Ulice tak byla v obou Berlínch. Místo působilo velmi depresivně.*

Foto: Jan Dvořák

15 které v roce 1963 přepravily 498 milionů cestujících, U-Bahn 197 milionů, tramvaje 133 a trolejbusy 12 milionů.

Obyvatelé východní části měli k dispozici kromě S-Bahnu dvě linky U-Bahnu, tři linky trolejbusů, 33 linek autobusů a 25 linek tramvajů. V první polovině sedesátých let bydlelo v Berlíně 3 250 000 obyvatel, z toho na západě 2,18 milionu a na východě 1,07 milionu.

V dalších letech se v celém Berlíně začala omezovat tramvajová a trolejbusová doprava. Tramvaje zmizely ze starého Berlína, kde se bouraly domy poničené válkou. Město se přestavovalo a nabíralo výrazně moderní tvář.

Rokem 1965 nastává bouřlivý obrat. Konečně jsou na obou stranách zdi zaceleny válečné jizvy, obyvatelé se zdají být spokojeni, smíření se svým osudem a po dlouhých letech pocítují zlepšení životní úrovně.

Ve středu města stojí, na konci ulice Unter den Linden, opravená Braniborská brána a novou dominantou se stala 365 metrů vysoká televizní věž s otáčivou kavárnou ve výšce 200 metrů, stojící na východě poblíž Alexanderplatzu. Moderní dominanta krátce po postavení ostře kontrastovala se starými vozidly jezdícími v její blízkosti.

Dnešní velký Berlín, vzniklý v roce 1920 sloučením 8 měst, 59 vesnic a 26 velko-  
statkářských panství, nemá přesně určené centrum. Tím, jak s ním historické události čtvrté až šesté dekády minulého století zamávaly, se stalo, že pomyslných center je více. V dnešním, opětovně spojeném městě, se hodně staví, vlastně dostavuje v jeho středu, aby se velkoměsto stalo kompaktním hlavním městem Německa.



Třicátá léta dvacátého století v Berlíně. Mnoho lidí, málo osobních automobilů, ulice plné tramvajů a autobusů. Na snímku je Leipziger Strasse a tramvaj vyrobená firmou MAG-AEG Berlín v roce 1924 (vlek je z roku 1926) na lince č. 69

Foto: archiv autora

V současné době je Berlín protkán deseti tratěmi podzemní dráhy, U-Bahnu, patnácti rychlodráhy, S-Bahnu, mnoha autobusovými linkami a do bývalého Západního Berlína se opět vrátila tramvaj, sice jen do čtvrti Wedding, ale to už je jiná kapitola...

Jan Dvořák (redakčně upraveno)

## Berlín dnes

DP-KONTAKT přináší v tomto prosincovém vydání vzpomínku Jana Dvořáka na Berlín mezi lety 1936 až 1966. Jde o pohled na jedno z nejkritičtějších období hlavního města našich severozápadních sousedů. Velmi výstižně jsou popsány především problémy veřejné dopravy, které s sebou přinesly válka a pozdější rozdělení města. O to více fascinuje pohled na současnou etapu obnovy jednotné dopravní sítě města.

### Znovusjednocení

Prudké tempo znovusjednocení Německa a Berlína postavilo Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) na počátku 90. let před dosud největší výzvu její historie. Pád zdi, záplava lidí, kteří nyní mohli bez zábrany pendlovat z východu na západ a ze západu na východ, s sebou přinesly dopravní zátěž netušeného rozsahu. S trvalým nasazením všech prostředků veřejné dopravy a bezplatným cestováním východoberlíňanů sice mohla BVG udržet chaotický stav po otevření zdi krátkodobě v mezích, ale střednědobé úkoly a problémy byly těžší. Celou veřejnou berlínskou dopravu bylo zapotřebí reorganizovat, propojit všechny přerušené spoje mezi městskými částmi, znovu vybudovat funkčně důležité dopravní uzly. To vše v co možná nejkratší době.

Prvním, pouze však provizorním opatřením k řešení problémů, bylo nasazení zvláštních autobusů, které oživily stará dopravní spojení. Teprve fúzí BVG a VVB do nového BVG byly od 1. ledna 1992 vytvořeny předpoklady pro cílené plánování a plnění vzniklých úkolů. Úspěchy spolupráce na sebe nedaly dlouho čekat.

Už rok po 90. výročí U-Bahnu, berlínského metra, v listopadu 1993 mohla BVG slavit další historicky významnou událost. Propojení linky U2 z Vinetastraße do Ruhleben a dokončení oprav na starých stanicích Potsdamer Platz a Bülowstraße umožnilo obnovu provozu na nejstarší berlínské lince metra. Dalším milníkem byl říjen 1995: do provozu byl uveden úsek linky U1 mezi Schlesisches Tor a Warschauer Straße. Tím byla plně obnovena stará propojení metrem mezi východní a západní částí města. Po desetiletích se do dřívějšího západního obvodu města vydaly též tramvaje, jednalo se o linky 23 a 24 ve Weddingu.

BVG tak významným způsobem přispěla ke znovusjednocení města. Víze Ernesta Reuterse, iniciátora založení BVG, od roku 1929, později zvoleného starostou Berlína, se po 40 letech rozdělení stala opět skutečností – došlo ke znovuvytvoření jednotné, celé území Berlína pokrývající, centrálně koordinované dopravní sítě.

### Čerstvý vítr – 90. léta

Strukturální problémy, se kterými muselo město Berlín od znovusjednocení bojovat, se projevil také ve veřejné osobní dopravě. Například škrtání daňových výhod a dotací od poloviny 90. let vedlo ke snížení počtu obyvatelstva i pracovních míst. Mnoho obyvatel Berlína se se svými rodinami odstěhovalo do jiných částí spojeného Německa a BVG tak ztratila své klienty. Výrazně zároveň začal stoupat počet lidí bez práce a příjemců sociální výpomoci. Jen mezi roky 1995 a 1997 klesl počet cestujících prostředky BVG přibližně o 10 %.

BVG na to promptně zareagovala rozšiřováním provozní sítě a kvantitativním

a kvalitativním rozvojem sektoru služeb. Aby co možná nejlépe vystihla potřeby lidí zahájila v květnu 1998 rozsáhlou dotazníkovou anketu. Dva z jejích nejdůležitějších výsledků jasně hovořily pro budoucnost MHD v Berlíně:

1. Přesně třicet procent všech cest ve městě se uskutečňuje veřejnými dopravními prostředky.

2. Ve srovnání s jinými německými velkoměsty má Berlín jeden z nejnižších stupňů automobilizace, 351 osobních automobilů na 1 000 obyvatel (údaj z roku 2000). Polovina všech berlínských domácností je dokonce zcela bez automobilů.

Jsou tak dány předpoklady pro změnu trendu ve prospěch městské hromadné dopravy. Z dalších výsledků dotazníkové ankety vyplynulo nové pojetí BVG jako podniku orientovaného na potřeby klientů. Na požadavky největší skupiny zákazníků, zaměstnanců (42 %), odpověděla BVG nabídkou firemních jízdenek pro berlínské podniky. Pro cestující, kteří využívají autobusy a linky metra především pro dopravu ve volném čase (40 % všech cest), nabízí BVG počítačem vypracované návrhy cest od bydliště k cíli. Bezproblémovou cestu při masových akcích, jako jsou veletrhy, popkoncerty nebo domácí zápasy Herthy BSC, usnadňuje tzv. Kombiticket (předplatní jízdenka BVG + vstupenka).

## V jakém stavu se nachází systém berlínské veřejné dopravy dnes?

První rozsáhlejší pohled na něj jsme přinesli v zářijovém DP-KONTAKTU z roku 2000 v článku „Berlín – kolejová doprava jako základ dopravního systému města“. Již z názvu článku vyplývá, že pozornost v něm byla zaměřena především na obnovu S-Bahnu, U-Bahnu a tramvajů, která na přelomu století dosahovala jednu z vrcholných fází. Zároveň jsme ale tento obraz doplnili zastavením nad otázkami nad německou městskou a příměstskou veřejnou dopravou na základě rozhovoru s profesorem Müller-Hellmannem, nejvyšším představitelem VDV – Svazu německých dopravních podniků.

Blíží pohled na situaci městské a regionální veřejné dopravy Berlína po třech letech umožnila podzimní pracovní schůze klubu dopravních podniků CYQUAL, která se na pozvání BVG – Berliner Verkehrsbetriebe konala ve dnech 30. a 31. října 2003 v Berlíně.

### Klub CYQUAL

Zasedání se zúčastnili zástupci RATP Paříž, STIB Brusel, TP Ženeva, Metro Madrid, pražského Dopravního podniku a hostitele BVG. Čtvrteční dopoledne 30. října byla na programu

exkurze pod vedením pana Hartmuta Schmidta, výkonného ředitele pro strategii produkce BVG po linkách, stanicích a nádražích U-Bahnu a S-Bahnu, včetně stále rozestavěného centrálního dopravního uzlu – Lehrter Bahnhof. Odpoledne téhož dne bylo věnováno prezentaci berlínského dopravního podniku a diskuzi o pokrocích programů kvality jednotlivých členů klubu.

Páteční celodenní program byl zaměřen na předem stanovená témata, kterými byly „Měření kvality prostřednictvím fiktivních klientů“ a „Charty klientů: faktory zlepšování kvality a spokojenosti klientů“. Některé ze zajímavých pohledů na kvalitu jako součást podnikové strategie našich partnerů přineseme v příštím čísle. Z diskuze vyplynuly i další důležité informace.



Foto: Archiv DP



## Pracovní skupina WG 5

Kolegové z RATP, STIB a BVG se od počátku loňského roku aktivně účastní činnosti pracovní skupiny WG 5 Výboru pro evropskou normalizaci CEN. Technický výbor TC 320, který je v rámci CEN pověřen mimo jiné dopravou, rozhodl pracovat na normalizaci kvality ve veřejné dopravě a je to právě pracovní skupina WG 5 technického výboru TC 320, která vypracovala normu EN 13 816 „Doprava – Logistika a služby – Veřejná doprava osob – Definice kvality služby, stanovení cílů a měření“, vydanou v roce 2002. Byl to též TC 320, který oficiálně normu po dvouleté proceduře schválil.

V současné době pracuje WG 5 jako podskupina TC 320 na tvorbě nové normy o měření „uskutečněné“ kvality, nebo tzv. kvality realizované (viz cyklus kvality), která bude doplňkem EN 13 816.

V TC 320 jsou oficiální zástupci členských zemí CEN, kteří jsou určeni normalizačními organizacemi. Ve Francii je touto organizací AFNOR – Francouzská organizační agentura. Generální zmocněnec pro program kvality služby pařížského dopravního podniku RATP pan Pierre Weil je součástí francouzského zastoupení a současně je ve WG 5 „animátorem“, vedoucím této pracovní skupiny.

Stejně jako ve Francii, tak i v Belgii, i v Německu a v dalších zemích normalizační organizace organizují tzv. „zrcadlové“ pracovní skupiny, ve kterých jsou lidé, kteří se o tuto práci v těchto zemích zajímají, a kteří v nich diskutují o stanoviscích, která mají zaujmout zástupci země ve WG 5 a poté v TC 320. Za Belgii jsou v pracovní skupině pan Jean Claude Liekendael, vedoucí odboru pro kvalitu bruselského STIB, kterého známe z jeho pražské přednášky zpočátku dubna 2003. Německo stejně tak zastupují již zmíněný Hartmut Schmidt a Christine Albrecht z BVG, kteří v berlínském dopravním podniku zodpovídají za kvalitu a účastní se prací CYQUAL.

Z diskuse v CYQUAL vyplynulo, že v České republice (která je členem CEN) tomu tak není, včetně otázky jak to vzhledem k této skutečnosti může fungovat. Neboť jak jediný zástupce WG 5 za ČR z Centra dopravního výzkumu ví, co si o této věci myslí a jaké zkušenosti mají dopravní podniky, případně organizační autority, které by měl zastupovat?

### ČSN EN 13816

K české verzi EN 13 816:

Český normalizační institut vydal EN 13 816 v českém překladu v březnu 2003 pod názvem „Doprava – Logistika a služby – Veřejná přeprava osob – Definice jakosti služby, cíle a měření“. Jak je zřejmé, v oficiální verzi se hovoří o jakosti služby. Předpokládáme, že nikdo nebude bránit dále hovořit, psát o a pracovat na kvalitě, zvláště je-li známa přednáška na toto téma od pana profesora Duchoně z Dopravní fakulty Českého vysokého učení v Praze. Trochu litovat však lze, že přes systematickou práci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na programu kvality služby ve spolupráci s RATP, jedním z hlavních, ne-li hlavním přispěvatelem k vytvoření EN 13 816 od konce roku 1996, spolupráci s dalšími evropskými podniky od roku 1999 v rámci CYQUAL a přes veškerou komunikaci prostřednictvím článků v DP-KONTAKTu, v časopisu Doprava a při četných přednáškách na různých konferencích v České republice i mimo ni, nebyly klíčové termíny kvality (týkající se cyklu kvality, kritérií, nástrojů řízení kvality, ...) vzájemně konzultovány a sladěny.

## Vývoj kvality a situace v BVG

Ze čtvrtěční dopolední exkurze i z odpoledního výkladu vyplynulo, že tíživá finanční situace města Berlína znamenala pozastavení či zpomalení realizace některých projektů rozvoje i obnovy systému veřejné dopravy města i regionu.

Základní rozdíl je v tom, že byl prakticky obnoven celý systém S-Bahnu s tím, že obnovu financoval spolkový stát a země Braniborsko. Hodně peněz šlo jak do infrastruktury, tak do modernizace vozového parku, zatímco v BVG tyto peníze nejsou k dispozici a podnik proto nemohl postupovat obdobně. Výsledkem je velmi moderní S-Bahn, skutečnost však je, že na některých úsecích nemá dostatek klientů. Neexistuje tak rovnováha mezi jednotlivými systémy, předělávají se plány a jak politici, tak obyvatelé Berlína jsou postaveni před těžké rozhodování. S-Bahn přichází s velkou nabídkou (hustá síť, krátké intervaly), zatímco BVG musela svoji nabídku snížit.

### Příprava na konkurenční prostředí

BVG se na soutěž připravuje tak, že přes pokles počtu cestujících a tomu odpovídající snížení nabídky, udržuje současnou úroveň výkonů zároveň při stoupající produktivitě. Počet zaměstnanců z 27 tisíc na počátku 90. let klesl na současných 14 tisíc. Redukce počtu zaměstnanců probíhá na základě různých opatření. V metru proběhla restrukturalizace v roce 2002, výsledkem je zavedení managementu po linkách metra. Prakticky bylo zrušeno osazenstvo stanic, je jenom skupina pracovníků, kteří se pohybují mezi stanicemi. Jedná se zhruba o tisícovku pracovníků, což je velký rozdíl.

V autobusech probíhají jiná opatření: dochází k redukci do této doby silných

sociálních záruk pro řidiče autobusů. Jde o různá komplikovaná opatření spočívající v tom, že se jde do toho, co lze učinit v rámci zákonů. Německé zákony umožňují volbu, v BVG toho využili ke snížení doby přestávky na půl hodiny. Podobně se postupuje u údržby. Byla nakoupena nová vozidla nevyžadující dřívější rozsah údržby, jejíž kapacitu tak bylo možno snížit.

V otázce financování, mimo obnovu a rozvoj infrastruktury, na které poskytují subvence stát, je obnova vozového parku možná pouze prostředky od země Braniborsko. Ta však tyto peníze nemá a BVG tak nové autobusy nakupuje z půjček. Obnova vozového parku metra byla pozastavena. V BVG existuje centralizovaná organizace, která zajišťuje veškeré investice, realizuje veškeré nákupy, stejně tak se postupuje ve financování provozu, při komputizaci, elektronizaci a podobně.

Na valném shromáždění zaměstnanců v září 2003 oznámil nový generální ředitel další připravované změny v BVG: vedle již dříve avizovaného snížení počtu administrativních pracovníků na přibližně 600 zaměstnanců prohlásil, že BVG má celkově nadbytek zaměstnanců v řádu 30 % a dále, že 70 % zaměstnanců, které podnik v současné době potřebuje, dostává o 30 % vyšší reálnou mzdu či další příjmy, než by odpovídalo požadované produktivitě. Ve střednědobém měřítku by měl podnik mít 6 tisíc zaměstnanců a další by měli pracovat v jeho filiálkách.

### Vývoj kvality v BVG

Zástupci BVG ocenili, že díky klubu CYQUAL mohli učinit v loňském roce své první zkušenosti s normou EN 13 816. Ze strany kolegů i nadřízených, včetně ředitelství podniku, se jim dostává stále větší pozornosti. Předseda představenstva, pan Von Arnim, podpořil zavádění normy v podniku.

Důležitým prvkem je komunikace o kvalitě na různých úrovních, jednou za měsíc na úrovni útvarů, čtyřikrát do roka mezi vedením podniku a lidmi zapojenými do kvality. Vše probíhá při vědomí budoucího konkurenčního prostředí a role kvality v něm. Pro další rozvoj kvality jsou všechna tato setkání důležitá, témata jsou většinou dána předem. Probíhají diskuse i o normě EN 13 816 a Berlín v rámci Německa spolupracuje s Norimberkem, který se v tomto směru hodně angažuje.

BVG se při zlepšování kvality svých služeb opírá o anketu spokojenosti klientů, které se konají dvakrát do roka. Vedle toho má velmi dobrý management stížností a podnětů, které poskytují širokou statistickou základnu názorů klientů, ve které vidí velký potenciál. Mnoho nových myšlenek přichází z nově zřízeného tzv. Call centra, kam klienti mohou volat a naz-

vrhovat zlepšování. Toto telefonní středisko je otevřeno po všechny dny v týdnu čtyřadvacet hodin. Na všechny návrhy se odpovídá, první odpověď se posílá do 14 dnů a další po čase nezbytném k projednání návrhu. Systém je plně kontrolovatelný, priority jsou podle vážnosti návrhu, podle skupin navrhovatelů (lidé s hendikepem), záleží též na podstatě navrhované změny, roli hrají i politické zájmy.

### Inovativní technologie v BVG

Přes problémy, se kterými se Berlín a BVG v současné době potýká, je po zmíněných třech letech vidět obrovský kus práce, který byl pro zlepšování systému veřejné dopravy vykonán. Mnohé změny byly zřetelné na první pohled ve stanicích metra, na zastávkách autobusů či tramvají, v ulicích, mnohé by však zůstaly skryty bez prezentace, kterou nám hostitelé připravili a bez dokumentace, která nám o metru, tramvajích, autobusech a inovativních technologiích byla k dispozici. To vše vyžaduje více času a bližší informace o těchto změnách přinese příští vydání DP-KONTAKTu.

Pravidlem pro projekty orientované do budoucnosti je: „BVG podporuje nové myšlenky. Podílí se na inovativních projektech tam, kde zkušební fáze potvrzuje jejich vhodnost pro BVG. Výzkum a rozvoj jsou především zodpovědností průmyslu; nemůžeme podporovat experimenty jen pro ně samotné. Díváme se po inovacích, které fungují v praxi“.

Mezi ně patří, mimo jiné, autobusy s palivovým článkem včetně nízkopodlažních doubledeckerů na vodík. Pro podporu širšího zavedení tohoto pohonu jsou v Berlíně rovněž v pravidelném provozu testovány tři CIVISy se systémem optického navádění. Dále jsou testovány hybridní standardní autobusy DaimlerChrysler. Realitou se staly též šestivozové plně průchozí soupravy metra na tratích se širokým profilem. V autobusech a tramvajové dopravě byl zaveden počítačový systém řízení provozu RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem). Úzce spojeným s projekty RBL pro autobusy a tramvaje je informační systém pro cestující DAISY. Zárukou vysoké bezpečnosti v síti BVG je nový centrální bezpečnostní dispečink, který umožňuje prostřednictvím 650 kamer dohled ve všech 170 stanicích metra. Velká pozornost je věnována inovativním technologiím na ochranu životního prostředí, které mají dopad ve více oblastech – od hladiní hluku po ochranu před znečišťováním ovzduší. V tom je BVG opravdovým průkopníkem a jedním z fascinujících projektů je systém uložení kolejí známý pod názvem „Šeptající koleje“.

Berlín je ukázkou vytrvalé a příkladné proměny systému veřejné dopravy. Tato cesta potrvá ještě dlouho a bude stát další obrovské úsilí – a hodně peněz, je však obdivuhodná a stojí za to věnovat jí pozornost.

Příště více o berlínském metru, tramvajích a autobusech.

-zded-



Foto: Archiv DP

V souvislosti s celostátním termínem změn jízdních řádů od 14. prosince 2003 připravila a projednala organizace ROPID následující dopravní opatření v provozu Pražské integrované dopravy (PID).

V souvislosti s rozšiřováním systému PID dojde ve východní části Středočeského kraje k integraci autobusových linek v oblasti Českého Brodu, Sadské a Lysé nad Labem.

V rámci tohoto opatření bude prodloužena stávající linka PID č. 398 (Černý Most – Mochov/Vyšehořovice, Vyšehořovičky) z Mochova přes Starý Vestec, Velenku,

Brod, žel. st. – Třebovle – Kouřim) doplňuje stávající linku č. 422 (Český Brod, žel. st. – Kouřim) pro obsluhu obcí Kšely, Vitice a Kouřim ve směru do Českého Brodu a k železniční trati 011 s tím, že tato linka bude obsluhovat také obec Třebovle. V souvislosti s omezením provozu na lince č. 422 (část jejich spojů bude převedena na linku č. 442) bude odkloněna stávající linka č. 402 (Kostelec n. Č. l. – Oleška, Krymlov) přes Dobré pole. Současně bude od 14. prosince 2003 rozšířen rozsah provozu na stávající lince PID č. 484 (Úvaly, žel. st. – Horoušany, U rybníka). Tato linka bude rovněž

zavedena nová linka PID č. 336 v trase „Zličín – Hostovice, Sportovců“. Tato linka zajistí především dopravní obsluhu nové průmyslové zóny mezi Prahou a Hostivicí a rovněž umožní alternativní spojení ke stávajícím linkám č. 306 (Zličín – Jeneč) a 357 (Zličín – Hostovice, Staré Litovice – Chýně) do Hostovice. Nová linka bude v provozu pouze v pracovní dny. Z důvodu zajištění plošné dopravní obsluhy průmyslové zóny bude rovněž upravena trasa linky č. 347 (Bílá Hora – Hostovice, Staré Litovice), na které bude zřízena zastávka „Na Hůrce“.

## Změny v Pražské integrované dopravě od 14. prosince

Sadskou do Kostelní Lhoty s tím, že všechny spoje budou pokračovat ze zastávky Kostelní Lhota jako linka vnější autobusové dopravy 270398 do Poděbrad, respektive Městce Králové. Tato linka bude vedena přímo bez zajištění do okolních obcí, jejichž dopravní obsluha

nově obsluhovat obce Tuklaty a Tlustovousy ve vztahu k železniční trati 011, kde bude v zastávce „Úvaly, žel. st.“ zajištěn přestup na vlaky ČD. Linky č. 402, 426, 436 a 484 budou v provozu pouze v pracovní dny, linky č. 422 a 442 celotýdenně

V oblasti Rudné dochází ke zrušení současné linky č. 309 (Zličín – Mořinka) převedením jejich spojů na linku č. 311 (Zličín – Řevnice, nám.). Pro zlepšení dopravní obsluhy této oblasti bude zavedena nová linka č. 309 v trase „Zličín – Rudná – Chrástany – Jinočany – Dobříč – Tachlovice – Chýně – Třebovot – Choteč – Kosoř – Nádraží Radotín“. Tato linka zároveň nahradí v úseku „Nádraží Radotín – Choteč“ některé spoje současné linky PID č. 313 (Nádraží Radotín – Černošice, žel. st.). Linka č. 309 bude v provozu pouze v pracovní dny přibližně do 21.30 hodin.

Od 14. prosince se mění organizace provozu linek PID v oblasti Jíloviště. Linka č. 360 (Smíchovské nádraží – Trnová) bude trvale zkrácena ve směru z Prahy pouze do Jíloviště. Obsluhu obce Trnová bude zajišťovat linka č. 318 (Smíchovské nádraží – Mníšek p. Brdy, nám.), na kterou budou převedeny stávající spoje linky č. 360 a také vybranými spoji linka č. 322 (Smíchovské nádraží – Mníšek p. Brdy, nám.).

V oblasti Jesenice dojde od 14. prosince k trvalému zkrácení linky č. 327 (Opatov – Jesenice) do trasy „Opatov – Jesenice, Osnice“ a zároveň bude posílen provoz linky č. 326 (Opatov – Jesenice, Osnice). Dále bude nově v rozsahu vybraných spojů v přepravních špičkách pracovního dne zajištěna dopravní obsluha obcí Popovičky a Chomutovičky linkou č. 428 (Říčany, nádr. – Jesenice) a rovněž bude posílen provoz linek č. 328 (Opatov – Modletice, TVIN) a 363 (Opatov – Mirošovice). Od shodného termínu budou v přepravních špičkách pracovního dne rovněž posíleny příměstské autobusové linky PID od stanice metra „Budějovická“ přes Jesenici do Kamenice a Týnce nad Sázavou.

V ostatních částech sítě PID ve Středočeském kraji bude od 14. prosince zrušeno zajištění večerního spoje linky PID č. 304 (Černý Most – Úvaly, žel. st.) do Zelenče, který bude převeden na linku č. 353 (Černý Most – Zeleneč, žel. st.). V Brandýse nad Labem dojde ke změně trasy linky č. 478 (MHD Brandýs n. L. – Stará Boleslav).

Z důvodu zlepšení dopravní obslužnosti některých částí Středočeského kraje dojde na stávajících linkách PID ke zřízení nových zastávek:

- linka č. 303 Říčany, K žel. st. (tarifní pásmo 1)
- linka č. 308 Rudná, V Brance (TP 1)
- linka č. 311 Rudná, V Brance (TP 1)
- linka č. 406 Nový Vestec, Na Pískách (TP 3)
- linka č. 423 Český Brod, Jungmannova (pouze směr Český Brod, žel. st.) (TP 3), Český Brod, Husovo nám. (pouze směr Doubravčice) (TP 3)

Vzhledem ke změnám grafikonu Českých drah pro období 2003/2004 dojde u většiny návazných autobusových linek ke změnám jízdních řádů, které se mohou projevit z důvodu vzájemných návazností rovněž na linkách, které nemají na železnici přímý vliv.

**Pavel Procházka, ROPID**



Foto: Petr Malík

bude řešena novými návaznými autobusovými linkami. Na linku č. 398 budou ve vybraných uzlových zastávkách navazovat nové linky PID č. 411 (Český Brod, žel. st. – Starý Vestec – Lysá n. L., žel. st.), 412 (Český Brod, žel. st. – Mochov – Čelákovice, nám.) a 429 (Poříčany, žel. st. – Chrást – Velenka), které zajistí dopravní obsluhu obcí především ve vztahu k železniční trati 011 v zastávce Český Brod, žel. st., resp. Poříčany, žel. st. a doplňkově také na linku č. 398 pro spojení na Černý Most, resp. do Poděbrad. U linky č. 411 budou zajištěny rovněž návaznosti na železniční trať 231 v zastávce „Lysá n. L., žel. st.“. Linka č. 429 bude v provozu pouze v pracovní dny, ostatní celotýdenně.

Dalšími novými linkami budou v oblasti Českého Brodu linky č. 426, 435 a 442. Linky č. 426 (Tuklaty, Tlustovousy – Český Brod – Klučova, Skramníky) a 435 (Hradešín, ObÚ – Český Brod – Chrástany, Chotouří) jsou navrženy jako průjezdné přes Český Brod tak, aby zajistily plošnou dopravní obsluhu města pro okolní obce. Zároveň bude u těchto linek zajištěna návaznost na vlaky ČD v zastávce „Český Brod, žel. st.“ pro obsluhu Klučova a Chrástán. Nová linka č. 442 (Český

V oblasti Sadské a Lysé nad Labem bude zavedena nová linka č. 443 v trase „Čelákovice, žel. st. – Přerov n. L. – Sadská“ s tím, že většina spojů bude ze zastávky „Sadská“ pokračovat jako linka vnější autobusové dopravy 270443 do Nymburka. V zastávce Čelákovice, žel. st. bude rovněž zajištěn přestup na vlaky ČD ve směru z/do Prahy. Přerov nad Labem bude rovněž obsluhovat nová linka č. 430, která nahradí stávající spoje ve směru z/do Prahy, neboť bude navazovat v zastávce „Mochov“ na linku č. 398. Vybranými spoji bude tato linka zajištěna také do Lysé nad Labem.

Rozvoj integrované dopravy se dotýká dále oblasti Peček, kde budou zavedeny dvě nové linky PID č. 427 a 433. Linka č. 427 pojedje v trase „Pečky, žel. st. – Milčice – Tatce – Hořany – Poříčany, žel. st. – Vykáň“ a bude v zastávce „Poříčany, žel. st.“ navazovat ve směru od Peček na vlaky ČD ve směru do Prahy, Kolína a Nymburka. Linka č. 433 bude zavedena v trase „Pečky, žel. st. – Milčice – Sadská“ a ze zastávky „Sadská“ bude pokračovat jako linka vnější autobusové dopravy 270433 do Nymburka.

Od 14. prosince 2003 bude v oblasti Hostovic

# Jak se dělá evropská norma?

V návaznosti na krátký článek s názvem „Dopravní podnik se podílí na přípravě mezinárodní normy“, uveřejněný v DP-KONTAKTU č. 7/2001, dnes nahlédneme do zákulisí vzniku takové normy.

Na počátku je stav, který někomu nevyhovuje. V našem případě se stále častěji ozývaly hlasy výrobců a provozovatelů zabezpečovacích systémů z různých částí světa, volající po mezinárodním standardu, který umožní jednak sjednotit funkční požadavky a kritéria, jednak definovat bezpečnostní aspekty. Tím se značně zjednoduší často velmi zdouhavá a složitá jednání mezi výrobcí a provozovateli, v jejichž průběhu je konkrétní systém definován a specifikován. Výrobce nebude nucen komplikovaně modifikovat nabízená zařízení, aby vyhověl přáním zákazníka nebo odlišným předpisům v jednotlivých státech. Pro provozovatele bude podstatně jednodušší specifikovat požadovaný systém a dodržení normy bude zárukou jeho bezpečnosti. To současně velmi usnadní schvalovací řízení.

Když jsou takové hlasy dostatečně silné a dostanou se na správnou adresu, dají se věci do pohybu. Tou správnou adresou je ISO/IEC neboli Mezinárodní organizace pro normalizaci / Mezinárodní komise pro elektrotechniku. Návrh na zahájení prací může podat některý z orgánů IEC nebo některá národní komise IEC. V tomto případě byla navrhovatelem, který současně nominuje vedoucího projektu (předsedu pracovní skupiny), francouzská národní komise IEC. Jedním z důvodů je skutečnost, že Francie zaujímá v oblasti automatizace železniční dopravy významné postavení jak technickou úrovní, tak počtem realizovaných systémů (to vysvětluje i velký počet zástupců této země v pracovní skupině). Návrh byl v březnu 2001 schválen a v rámci technického výboru TC9 (elektrická zařízení železnic) byla ustavena pracovní skupina WG39 se zadáním vytvořit normu „Automatizovaná doprava osob“. Při prvním jednání pracovní skupiny byl po obšírné diskusi název normy změněn na „Automated urban guided transit (Automatizovaná městská kolejová doprava)“, což lépe vystihuje okruh její působnosti.

Zatímco jednotlivé technické výbory (a podvýbory) jsou stálými orgány IEC, jsou pracovní skupiny zřizo-

vány na přechodnou dobu a po splnění konkrétního úkolu zanikají. Vedoucím projektu byl jmenován pan Cote, tajemníkem pan Koehl, oba z Francie (RATP). Zástupcem vedoucího projektu se stal pan Lott z USA, který je místopředsedou ASCE a spolumaforem několika norem. Ostatní členové se do pracovní skupiny dostanou jinak. IEC osloví národní normalizační instituce v jednotlivých členských zemích (v ČR je to Český normalizační institut) se žádostí o vyslání zástupce nebo zástupců do pracovní skupiny, a tato instituce předá žádost jednotlivým organizacím, u nichž předpokládá zájem. Náklady na činnost svého zástupce v pracovní skupině hradí vysílající organizace. Ty ale nejsou nijak závratné, protože velká část komunikace a výměny názorů se uskutečňuje prostřednictvím elektronické pošty a společných jednání skupiny je jen několik. Kladná reakce vedení našeho Dopravního podniku na žádost IEC je zárukou toho, že pražské metro ani v budoucnu neztratí v oblasti automatizační techniky kontakt se světovou špičkou. Jiné oslovené instituce z ČR zájem neprojevíly.

Takto vytvořená pracovní skupina se poprvé sešla v červnu 2001. Má 20 členů z 12 zemí. Přestože je snaha o proporční zastoupení jednak ve smyslu „výrobci – provozovatelé“, jednak „Evropa – Amerika – Asie“, převažují výrobci ze západní Evropy. Z tohoto hlediska je vítána účast zástupce Dopravního podniku z ČR, i když tato účast je pravděpodobně větším přínosem pro Dopravní podnik než pro IEC. Zatímco norma by jistě vznikla i bez nás, jsou možnost přímého kontaktu se špičkovými odborníky a pro srovnání potřeb předávané informace a materiály v jistém smyslu nenahraditelné a mohou přispět k udržení moderního systémového přístupu k problematice bezpečnosti vlakové dopravy.

Práce zahrnuje následující etapy: vymezení okruhu působnosti normy, zmapování legislativní situace, výběr národních referenčních norem (pokud existují), stanovení obsahu normy, rozpracování obsahu jednotlivých částí, vypracování 1. návrhu, připomínkové řízení na úrovni národních komisí, zapracování připomínek a další připomínkové řízení, atd., až do vypracování

konečného textu, po němž následuje schvalovací řízení. Podstatná část této práce je vykonávána v době mezi jednáními pomocí elektronické pošty. V našem případě je situace komplikována nutností vypracovat značně složitou analýzu možných rizikových stavů. Zásadně jsou používány zcela demokratické postupy, přičemž každému hlasování předchází obšírná diskuse. Obvykle tak ještě před hlasováním dochází ke sblížení nebo shodě názorů. Vlivem značně odlišných filosofických přístupů, kulturních tradic a národních specifik je však někdy nutné omezit se na obecné formulace a doporučení. Zatímco v jedné zemi stačí pro zamezení přístupu nepovolaných osob na drážní těleso nápis „Vstup zakázán“, musí být jinde postavena dvoumetrová zeď. Proto se v návrhu normy setkáváme i s ustanoveními typu „vhodný způsob zabezpečení stanoví národní drážní úřad“. Ještě závažnější je problematika přijatelného rizika, daného obecně uznávanými hodnotami v té které společnosti. Někde je při stejné pravděpodobné četnosti akceptovatelné i riziko smrti, jinde není přijatelné ani zranění cestujícího. V normě proto bude uveden přehled možných rizik a různé způsoby jejich eliminace (čím dokonalejší, tím dražší), a přijatelnou míru rizika opět stanoví národní drážní autorita. Pro ilustraci uvedeme příklad možných způsobů ochrany cestujících na nástupišti před pádem do kolejí (od nejdokonalejší a nejdražší): boční dveře (s plnou výškou), bariéra (s poloviční výškou), paprsková clona, TV dohled, bílá čára.

Práce skupiny bývá rozvržena na dobu tří až pěti let, podle složitosti problematiky. Tato doba se může zdát dlouhá, ale je třeba vzít v úvahu, že zúčastnění experti tuto práci vykonávají současně se svým běžným zaměstnáním. Kromě toho, jak již bylo zmíněno, je značná část práce vykonávána korespondenční formou, která neumožňuje plnohodnotnou diskusi v reálném čase, takže sekretariát pracovní skupiny musí všechny podmínky znovu a znovu zapracovávat do dalších verzí. Podle zkušeností IEC se však tímto způsobem dosahuje optimálních výsledků při nízkých nákladech.

Na závěr uvedme, že na pozvání generálního ředitele Dopravního podniku se příští jednání pracovní skupiny WG39 IEC uskuteční ve dnech 20. a 21. května 2004 v Praze.

Ing. Jaroslav Hauser, o. z. Metro

# Federace řidičů autobusů končí

Odborové organizace u nás v podniku jsou ve varu, nejen začínajícím kolektivním vyjednáváním. Jak jsme informovali v minulém DP-KONTAKTU existují spory i mezi organizacemi navzájem. V minulém čísle jsme uveřejnili prohlášení pana Šmídka, na které postizení hodlají reagovat žalobou podnikového měsíčníku. Jiří Šmídek, řidič garáže Dejvice a zakládající člen Federace řidičů autobusů, si s námi o dění a vzájemném napadání povídal.

**DP-K Pane Šmídku, jak se v současné době vede Federaci řidičů autobusů?**

Čekáme na finanční uzávěrku, abychom mohli ukončit činnost organizace. Bez uzávěrky ministerstvo organizaci nezruší. Federace řidičů autobusů přerušila svou činnost, členové přešli do sdružení DOSIA, do OSPEA nebo do většinové organizace. Když jsme s nimi v průběhu letošního roku hovořili, mohli si vybrat, kam půjdou.

**DP-K Nemám velký přehled o dění v odborech, ale myslím jsem si, že členy DOSIA jsou členové současných odborů v o. z. Autobusy?**

Došlo ke změně. „Většinová“ organizace už není členem DOSIA, ale mají založen samostatný odborový svaz. Na tomto místě bych se chtěl omluvit panu Havlíkovi, že jsem o jejich odborové organizaci pronesl nepravdivé informace, které jim mohly uškodit.

Dnes jsou členy sdružení DOSIA pouze někteří bývalí členové naší federace. Dá se říci, že výbory fungují ve dvou garážích, klíčovské a dejvické.

**DP-K Můžete se krátce vrátit do začátků Federace řidičů autobusů? Zvenčí to vypadalo, že federace bude spolupracovat s kolegy z Federace řidičů tramvajů.**

Začátkem května minulého roku byla federace založena pod Odborovým svazem Čech, Moravy a Slezska. Následně jsem se potkal panem inženýrem Dubem, předsedou Federace řidičů tramvajů a ten mi

vysvětlil, že je lepší, když federace bude zaregistrována jako samostatný subjekt, a tak jsme v následujících dnech usilovali o založení samostatné Federace řidičů autobusů.

**DP-K Dovolte, abych vám skočil do řeči. Právě založení Federace řidičů autobusů je některými bývalými členy napadáno, že jste prý zfalšoval podpisy na zakládající listině. Co k tomu můžete říci?**

To musím potvrdit. Přesné datum, kdy jsme podepisovali listinu pro ministerstvo vnitra si nepamatuji, ale vím, že členy přípravného výboru objížděl pan Dub. S podpisy se pospíchalo, a tak jsem dva z pěti lidí podepsal sám, šlo o pány Dubiela a Berana. Už v tu chvíli jsem si uvědomil, že dělám špatnou věc, ale aby nevznikly zbytečné průtahy, dva z členů přípravného výboru jsem podepsal.

Celá věc dlouho spala, až po třičtvrté roce se dostala na světlo. Nechtěl jsem, aby s aférou byla spojována Federace řidičů autobusů, a tak jsem ze všech funkcí odstoupil, abych federaci očistil.



Foto: Petr Malík

**DP-K S Federací řidičů tramvajů jste spolupracovali, ale pokud vím, záhy se vaše cesty rozešly, co bylo příčinou?**

V začátcích Federace řidičů autobusů nám pan inženýr Dub velmi pomohl. Rozjezdu věnoval maximální čas, on nám zařídil registraci na ministerstvu vnitra, finančním úřadě a další náležitosti. Za to jsem mu vděčný, jak nám pomohl.

Záhy se však ukázalo, že nás chce jako spojení proto, aby řidiči autobusů měli stejné platy jako řidiči tramvajů a byla jedna kolektivní smlouva v celém podniku. My se spíše stavěli stejně jako ostatní odboráři, aby byla udělena srovnávací studie a podle ní se postupovalo.

Na to se naše cesty rozešly a pan Dub mě obvinil ze zrady.

Od poloviny minulého roku už jsme jeli po své linii.

**DP-K S Federací řidičů autobusů se mi vybavuje ještě jarní návštěva francouzských odborářů v Praze. Jak ji hodnotíte s odstupem?**

Návštěva přinesla mnoho velice zajímavých a podnětných věcí. Já osobně jsem si uvědomil, že se tady vůbec nemáme špatně. Něco máme lepší my, něco oni, ale celkově musím říci, že je to tu o 60 až 70 procent lepší než v Paříži. Na mnohých poznátcích jsem chtěl začít pracovat, ale uvědomuji si, že všechno je běh na dlouhou trať.

Následně mi bylo některými lidmi vyčítáno, že jsem ke společnému jednání přizval i pana Havlíka, představitele „konkurenčních“ odborů a také, že jsme se nechali hostit vedením podniku, ale to není pravda. Přesně mohu doložit, co jsme platili my a co zajišťovali lidé z vedení podniku nebo odštěpného závodu.

**DP-K Někteří bývalí členové na vás podávají žaloby z různých důvodů. Jak se cítíte, máte dobré právníky?**

Jestli mám dobré právníky, to nevím. Ale mám co dokládat, a tak se soudních pří nebojím. Věřím, že se dokáži obhájit. -bda-

Ve dnech 4. a 5. listopadu se v Berlíně uskutečnila mezinárodní konference zaměřená na vzdělávání v dopravě, jejímž cílem bylo naplnění poslání celoživotního vzdělávání, které svým úvodním vystoupením nastínil její pořadatel, Svaz německých dopravních podniků.

Motem konference bylo „...Budoucnost dopravního podnikání je závislá na soutěživosti. Materiálně technická báze je již na takové výši, že na významu nabývá faktor znalostí pracovníků a mohl by mít rozhodující význam pro zvýšení schopností a výkonu podniků.“

Kdo nyní šetří na motivaci a na vzdělání, prohraje v soutěži schopností. Odborná práce v těžkých rámcových hospodářských podmínkách také vyžaduje dobře kvalifikované pracovníky, kteří s rozhledem, flexibilitou a personální zodpovědností plní svoje úkoly.

Absence vzdělání v pracovním procesu ruší schopnost výkonu provozu. Na 5. VDV kongresu o vzdělávání chceme společně diskutovat a informovat se o důležité roli vzdělávání a dalšího vzdělávání.“

## Doprava a vzdělávání – konference v Berlíně

*než je přizpůsobována výuka v souvislosti s rozvojem techniky tak, aby se naši absolventi bez problémů zařadili do pracovního procesu. Proto ve vyšších ročnících vykonávají praxi na pracovištích Dopravního podniku.*

*Vzhledem k vyššímu počtu žáků, kteří ve větší míře odcházejí po ukončení studia mimo Dopravní podnik na základě svobodné volby povolání, je v poslední době silně rozvíjena spolupráce s asociacemi hospodářských komor a řemeslných cechů tak, aby uplatnění našich absolventů v regionu bylo co nejvyšší. Nejúspěšnější studenti pak odcházejí studovat vysoké školy zejména dopravního či elektrotechnického směru a ve značném počtu se pak vracejí do Dopravního podniku k výkonu*

*Druhou oblastí je realizace terciárního vzdělávání, a to formou školy mistrů ke zvýšení úrovně vzdělání základních složek řízení Dopravního podniku v Praze.*

*Při přípravě osnovy školy mistrů (liniového vzdělávání) škola využila zkušenosti z obdobného školení dospělých pracovníků ve Škodě Auto Mladá Boleslav, byly zohledněny i zkušenosti z programu Leonardo da Vinci a v neposlední řadě lektorského sboru v trvání pěti až šesti hodin. Vnitřní členění jednotlivých bloků je podle obsahu přednášek a seminářů.*

*Škola mistrů je realizována jako jednorozhodní studium při zaměstnání. Posluchači se zúčastní výuky jednou za 14 dní v jednodenním bloku v trvání pěti až šesti hodin. Vnitřní členění jednotlivých bloků je podle obsahu přednášek a seminářů.*

### Obsah studia

Obsah studia vychází z moderního řízení pracovních skupin. Zde uvádíme základní témata, která jsou pro vlastní studium rozpracována:

#### ● oblast psychologie

- jak motivovat podřízené
- jak prosazovat a zavádět změny
- jak řešit neshody mezi lidmi
- hodnocení pracovníků
- přínos asertivity pro vedení lidí
- kapitoly z psychologie práce
- komunikace
- společenská etika
- ergonomie a hygiena práce

#### ● oblast řízení

- charakter, struktura a cíle řídicí práce mistra
- styly vedení a řízení lidí a pracovních skupin
- kompetence mistra
- mistr a rozhodování
- organizátorská a kontrolní činnost mistra
- administrativní práce mistra
- personální činnost mistra
- BOZ, PO

#### ● oblast sociálně právní

- zákoník práce
- vybrané kapitoly z oblasti ekonomiky podniku
- jakost a kvalita

**Studium je ukončeno komisionální zkouškou, která obsahuje:**

- Zpracování závěrečné práce a její obhajobu.

Téma závěrečné práce si stanovují účastníci studia po doporučení vysílajícího závodu. Může vycházet jednak z obecných témat, zejména psychologie a řízení, a jednak z řešení problémů z praxe, na základě kterých může dojít ke zlepšení práce na konkrétním pracovišti. Obhajoba bude vycházet z odůvodnění výběru právě tohoto tématu a jeho přínosu pro vlastní práci zpracovatele. Rozsah práce bude určen dodatečně.

● Otázky pro ústní zkoušky z oblasti ekonomicko-právní problematiky a sociální komunikace, budou zadány průřezově a budou vycházet z probírané problematiky oblasti řízení a psychologie. Cílem je ukázat základní orientaci v problematice s důrazem na možnosti dalšího samostatného studia.

Na závěr bude všem účastníkům vydán certifikát o absolvování studia, jehož složkou bude celkové hodnocení studia. Platnost certifikátu bude v rámci pražského Dopravního podniku v plném rozsahu.

Předpokládáme, že účastníci studia využijí získaných znalostí ke změně direktivního řízení na styl participativní s větším delegováním pravomocí na podřízené, a tím i větší motivací plnit svědomitě náročné úkoly.

**Třetí oblastí, kde zajišťujeme další přípravu budoucích pracovníků Dopravního podniku, je školení zaměřené především k novým pravidlům řízení, personalistiky i ekonomiky.**

Vlastní určení činností je voleno tak, aby rychle a účelně reagovalo na změny, které je nutno nyní realizovat:

● **Dávky nemocenského pojištění, nároky z nemocenského pojištění, například povinnosti**



Foto: SOU

Na konferenci vystoupil i zástupce pražského Dopravního podniku, ředitel SPŠ, SOU a U, a. s. Ing. Bc. Ladislav Šilhan, který přednesl referát o struktuře vzdělávání v našich podmínkách v následujícím znění.

„Pro své vystoupení jsem si připravil tři témata, která jsou realizována v rámci projektu celoživotního vzdělávání v podmínkách Dopravního podniku hl. m. Prahy a jeho dceřiné společnosti – Střední průmyslové školy dopravní, Středního odborného učiliště a Učiliště, akciové společnosti.“

**Prvním okruhem je příprava mládeže na povolání v dopravě, která je realizována výhradně ve vlastním zařízení, to znamená škole i dílnách. Vlastní vzdělávací proces je významně ovlivňován několika faktory, které jsou pro naše školství specifické a vyplývají z demokratického vývoje v českých zemích po roce 1989.**

V první řadě hrají roli **ekonomické** podmínky, za kterých je mládež vzdělávána, to znamená stanovení normativů na jednoho žáka podle náročnosti studijního či učební oboru, zbývající potřebné provozní náklady pak hradí zřizovatelé školy, jimiž jsou v současnosti kraje, respektive soukromé právnické nebo fyzické osoby. Z tohoto předpokladu pak vycházíme při přijímacím řízení se žáky při jejich zařazení do jednotlivých oborů.

V této souvislosti pak sledujeme především potřeby Dopravního podniku v Praze z hlediska generační výměny odborníků v jednotlivých odštěpných závodech, a to zejména v provozní a opravárenské činnosti. Rov-

středních či vyšších funkcí.

Dá se říci, že v našich podmínkách zatím nelze realizovat systém zavedený ve spolkových zemích Německa, jak jsme si například ověřili v partnerském Dopravním podniku v Drážďanech, to znamená výuku oborů v požadované struktuře i počtu žáků, kteří pak bez problému najdou uplatnění v praxi přímo v místě.

Celý pedagogický proces v České republice je v současnosti ovlivňován **demografickým vývojem populace** (trvalý pokles žáků vycházejících ze základních škol, nyní přibližně 70 % oproti roku 1988) a s tím spojenou optimalizací středních škol a usměrňováním jejich zaměření podle střednědobých potřeb. Dá se říci, že zatím není potlačován rozvoj dopravních oborů.

Dalšími faktory, které ovlivňují vzdělávací systémy jsou:

- státní politika vzdělávání, které preferuje vyšší počet absolventů středních škol gymnaziálního typu,
- dlouho odkládaná reforma pedagogického procesu, která by měla být dána novelou školského zákona,

● potřeba zúžení oborové struktury studijních či učebních oborů s vyššími pravomocemi ředitelů škol z hlediska uplatnění absolventů (v současnosti je schváleno přibližně 960 oborů s cílem je redukovat na zhruba 300 až 400).

Pokud tuto oblast shrneme, připravuje škola odborníky na požadované úrovni, ale všichni nenajdou uplatnění ve složkách Dopravního podniku, ať již z vlastní či z cizí vůle.

zaměstnanců i zaměstnavatele v nemocenském pojištění, společná ustanovení o nárocích, podpora při ošetřování člena rodiny, promlčení dávek, výplata do ciziny.

● **Dovednosti řídicího pracovníka**, například osobnostní předpoklady jednotlivců, týmové předpoklady, základní nástroje řídicí práce, volba priorit, řešení náročných situací.

● **Týloví pracovníci a jejich spolupracovníci**, například kvalita služby ve veřejné dopravě osob z pohledu vstupu země do EU, program kvality služby v Dopravním podniku, manažerské dovednosti, týmové vazby a vztahy, osobní závěry jednotlivých účastníků.

● **Zákon o zaměstnanosti po posledních**

**změnách**, například zaměstnávání osob se sníženým pracovním uplatněním, důchodová problematika, příspěvky zaměstnavatelů na tvorbu nových pracovních míst.

● **Řízení větších pracovních kolektivů**, například hodnocení pracovníků – formy a nástroje, osobní rozvoj zaměstnanců, odměňování a řízení výkonnosti pracovních týmů.

● **Veřejné zakázky v praxi**, například principy zadávání veřejných zakázek, zkušenosti s aplikací zákona, nelegální uzavírání smluv, hodnocení nabídek podle více kritérií, podávání námitek proti úkonům zadavatele.

● **Efektivní jednání asistentky, sekretářky,**

time management pro sekretářky, organizace a efektivní chod sekretariátu, komunikace s manažerem, se zákazníky, návštěvami.

● **Aktuální problémy pracovního práva v praxi**, průřez problematikou práva v otázkách a odpovědích.

Výše citovaná školení jsou otevřená s průběžnou aktualizací a během pěti let by se jich měli zúčastnit všichni vedoucí pracovníci.

Jsme si vědomi toho, že i v této oblasti máme vyspěle země Evropské unie před sebou, ale z výčtu akcí zaměřených na zvýšení úrovně rozhodujících činností v městské hromadné dopravě je zřejmé, že chceme tuto diferenci co nejdříve odstranit.“

-SOU-

## Kam po základní škole? Rozhodnutí se blíží!

Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, otevírá pro školní rok 2004/2005 následující studijní a učební obory.

### Studijní obory na střední průmyslové škole

**1. Elektronické počítačové systémy** – studium čtyřleté, ukončené maturitní zkouškou – absolventi mají možnost uplatnit v průmyslové a podnikatelské sféře dovednosti a vědomosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, programových jazyků a operačních systémech i návazných slaboproudých elektronických zařízeních.

**2. Elektrotechnika** – se zaměřením na zabezpečovací a výpočetní techniku – studium čtyřleté, ukončené maturitní zkouškou – odborná příprava absolventa spočívá ve studiu výpočetní techniky, základů slaboproudé a silnoproudé elektrotechniky a příjmu rozhlasových a TV signálů. Vědomosti jsou potom uplatňovány v předmětu zabezpečovací technika, kde se seznamují se zabezpečovací technikou pevných objektů, se zabezpečovací technikou v železniční a silniční dopravě a na tratích metra.

**3. Provoz a ekonomika dopravy** – studium čtyřleté, ukončené maturitní zkouškou – příprava ve studijním oboru vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy a zvládnutí odborné terminologie typické pro jednotlivé druhy dopravy. Absolvent umí používat výpočetní techniku a sdělovací prostředky, dovede zabezpečovat odbornou, správní a ekonomickou problematiku, kde může využít i znalosti dvou světových jazyků.

### Čtyřleté učební obory s maturitou

**1. Mechanik silnoproudých zařízení** – výroba, montáž, seřizování, opravy a zkoušení elektrických strojů a přístrojů.

**2. Operátor provozu a ekonomiky dopravy** – absolventi najdou uplatnění ve funkcích provozní dispečer, traťový dispečer regionální dopravy, výpravní depa či vozovny, dozorcí stanice a podobně. Mohou také pracovat v organizacích zabývajících se hromadnou dopravou osob a přepravou nákladů a zboží – ve spedičních firmách. Během studia mají žáci možnost získat řidičské oprávnění skupiny B.

**3. Mechanik elektronik** – se zaměřením na informační technologie – absolventi mají vědomosti jak z oblasti hardware, tak i software výpočetní techniky. Ovládají běžný provoz počítačových sítí různých typů, naučí se údržbě informačních systémů, zajišťování a ochraně dat, základům programování, komunikace v systémech Internet, Intranet, digitálních komunikačních sítí, základní počítačové grafiky a multimédií.

### Tříleté učební obory

**1. Autoelektrikář** – žáci se připravují pro údržbu, seřizování a opravy elektrického a elektronického příslušenství silničních motorových vozidel.

Orientují se v číslicové technice a jsou seznámeni se samočinnými počítači a možnostmi jejich uplatnění v automobilové technice.

**2. Mechanik elektronických zařízení** – výroba, oprava a montáž celků zařízení spotřební a investiční elektrotechniky včetně znalosti použití integrovaných obvodů, elektronických zařízení a číslicových systémů. Získané znalosti žáci uplatňují při údržbě, montáži a opravách výpočetní techniky.

**3. Elektrikář pro silnoproud** – absolventi ovládají všeobecné elektromontážní práce při opravách bytových a průmyslových objektů, umí zapojovat nejrůznější spotřebiče. Znájí seřizování a zkoušení elektrických částí strojů a přístrojů včetně elektrické výzbroje kolejových dopravních prostředků. Mají potřebné vědomosti o užívaných elektronických zařízeních v daném oboru.

znalosti prací písmomalářských a dekoratérských, míchání a tónování barev, oprav hotových lakovaných výrobků i provádění nápisů. Absolventi nacházejí uplatnění jak v lakovnách při opravách karoserií, tak i v ostatních lakýrnických pracích.

**8. Instalatér** – montáž, udržování a opravování vodovodních, odpadních, plynovodních a topných rozvodů a zařízení. Spojování různých materiálů svářením, lepením a jinými technikami.

**9. Aranžér (-ka)** – aranžování výloh a výstavních prostor za účelem nabídky a propagace zboží a služeb. Výzdoba interiérů, úprava ploch, malba písma a výroba prostorových aranžovacích doplňků a expozice.

Po absolvování tříletých výučních oborů je možné na škole pokračovat v nástavbovém studiu, které je v denní formě dvouleté, v dálkové tříleté a je ukončeno maturitní zkouškou.



Foto: SOU

**4. Automechanik** – opravování silničních motorových vozidel a jejich funkčních celků. Provádění funkční kontroly po provedené opravě. Používání a obsluha diagnostických zařízení pro kontrolu technického stavu vozidel a jejich částí. Součástí vzdělání absolventa je získání řidičského oprávnění skupiny B.

**5. Klempíř pro strojírenskou výrobu** – žáci se seznamují s ručním a strojním zpracováním plechů, dělením, tvarováním, spojováním a s opravami a sestavováním jednotlivých dílů karoserií. Umí svařovat plamenem a elektrickým obloukem v ochranné atmosféře CO<sub>2</sub>. Samostatně realizují dílčí opravy karoserií.

**6. Malíř** – příprava povrchu pod nástěnné malby, opravy složitějších a náročných maleb běžnými technikami na různých podkladech, tapetování.

**7. Lakýrník** – žáci jsou schopni provádět povrchovou úpravu automobilů, autobusů i tramvajů. Získají

### Dvouletý učební obor

**1. Technické služby v autoservisu** – určen pro žáky s nižšími studijními předpoklady.

Pokud si chcete školu a její zázemí prohlédnout, jste zváni na dny otevřených dveří.

Ve Střední průmyslové škole dopravní, v Praze 5 – Motole (v areálu vozovny Motol) se konají ve dnech: **10. prosince, 14. ledna a 4. února 2004** vždy od 14.30 do 17.00 hodin v budově školy.

Střední odborné učiliště a Učiliště otvírá své brány **9. prosince, 13. ledna a 10. února** od 14.30 do 17.00 hodin na adrese: Praha 8, Karlín (stanice metra B- Křížkova), Pobřežní 37.

Případné dotazy vám budou zodpovězeny na telefonních číslech 222 326 365 a 222 317 992. -SOU-

V předvánočním, vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávaných přepravních požadavků. Koncem prosince 2003 a počátkem ledna 2004 dojde na linkách pražské MHD provozovaných Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností k následujícím změnám.

**O víkendu 20. a 21. prosince** pojedou linky MHD podle pravidelných jízdních řádů vyjma linek č. 122 a 143, které nebudou v provozu.

O vánočních prázdninách **od 22. prosince do 2. ledna 2004** včetně nebudou v provozu školní autobusové linky (č. 551 až 573).

**Ve dnech 22., 23., 29. a 30. prosince** pojedou metro a tramvaje podle prázdninových jízdních řádů, linka č. 21 nebude v provozu, linka č. 7 bude celodenně ukončena na Kotlářce.

Autobusové linky pojedou podle upravených jízdních řádů pro pracovní den, linky č. 127, 143, 157, 168, 238, 242, 260, 274 a 277 nebudou v provozu.

**Ve středu 24. prosince** pojedou všechny denní linky MHD podle sobotních jízdních řádů. V metru budou od 19.00 hodin do ukončení provozu na všech linkách intervaly 20 minut.

Denní provoz tramvajových linek bude 24. prosince postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 hodin včetně) a ukončen mezi 18.00 a 19.00 hodin. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen od 19.00 hodin a ukončen cca v 7.00 hodin 25. prosince (první přestup u uzlu Lazarská bude v 19.00 hodin, poslední v 6.45 hodin). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen poslední jízdou v 17.00 hodin.

Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (vyjma linek níže uvedených) bude 24. prosince ukončen mezi 18.00 a 19.00 hodin (do 18.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Přibližně do 0.30 hodin budou v provozu následující linky:

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (interval 40 minut), 107 Dejvická – Suchdol (20), 118 Dvorce – Koleje Jižní Město (40), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (40), 139 Želivského – Na Beránku (20), 140 Palmovka – Čakovice (40), 152 Nádraží Holešovice – Sídliště Čimice (40), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (40), 174 Špejchar – Velká Ohrada (40), 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (40), 187 Nádraží Holešovice – Palmovka (20), 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (40), 207 Staroměstská – Ohrada (40), 213 Jižní Město – Želivského (40), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (40), 217 Dejvická – Na Knížecí (40), 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20), 241 Smíchovské nádraží – Lipence (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40), 259 Českomoravská – Vínor (60), 267 Háje – Uhřetěves (40), 271 Skalka – Háje (40), 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku

## Doprava o Vánocích a na Silvestra 2003

(40), 306 Zličín – Jeneč (60 minut společně s linkou č. 357), 325 Opatov – Čestlice (60), 351 Českomoravská – Hovorčovice – Měšice, Agropodnik – Čakovice – Libuš, Spolana 4 (90-120), 357 Zličín – Hostivice, Staré Litovice (60 minut společně s linkou č. 306).

Provoz těchto linek bude ukončen tak, aby navazovaly na poslední vlaky metra.

Přibližně do 1.30 hodin budou v provozu tyto linky:

114 Kačerov – Šeberák (40), 131 Hradčanská – Bořislavka (40), 230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (40).

Noční linky č. 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512, 513 a 514 pojedou podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 19.00 hodin v intervalech 60 minut.

**Ve dnech 25. a 26. prosince** pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linky č. 21, 122 a 143 nebudou v provozu. Denní provoz tramvajových linek bude 25. prosince zahájen přibližně v 7.00 hodin.

**V sobotu 27. prosince** pojedou linky MHD podle sobotních jízdních řádů, linka č. 21 nebude v provozu. V neděli 28. prosince pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů. Linky č. 21, 122 a 143 nebudou v provozu.

**Ve středu 31. prosince** pojedou metro do 20.00 hodin podle upravených sobotních jízdních řádů, na linkách A a B budou v ranní špičce zkráceny intervaly ze 450 vteřin na 225, na lince C budou v ranní špičce (od 6.30 hodin) zkráceny intervaly ze 600 vteřin na 300. Od 20.00 hodin bude na všech linkách metra provoz v intervalech 20 minut prodloužen přibližně do 1.00 hodin s těmito posledními odjezdy z konečných stanic:

Dejvická (1.01), Skalka (1.34), Zličín (1.16), Černý Most (1.03 Zličín; 1.21 Smíchovské nádraží), Nádraží Holešovice (1.05) a Háje (0.55).

Tramvaje pojedou 31. prosince podle sobotních jízdních řádů, denní provoz tramvajových linek bude postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 17.30 hodin včetně) a ukončen mezi 20.00 a 21.00 hodin, linka č. 21 nebude v provozu. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen od 21.00 hodin a ukončen přibližně v 7.00 hodin 1. ledna 2004 (první přestup u uzlu Lazarská bude ve 21.00 hodin, poslední v 6.45 hodin). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen poslední jízdou v 18.00 hodin.

Autobusové linky pojedou 31. prosince podle upravených jízdních řádů pro pracovní den. Denní provoz městských i příměstských autobusových linek (vyjma linek níže uvedených) bude ukončen mezi 20.00 a 21.00

hodin (do 20.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Linky č. 117, 127, 143, 145, 149, 150, 156, 157, 168, 183, 199, 238, 242, 260, 274 a 277 nebudou v provozu.

Přibližně do 2.00 hodin 1. ledna 2004 budou v provozu tyto linky:

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (20), 107 Dejvická – Suchdol (20), 114 Kačerov – Šeberák (40), 118 Dvorce – Koleje Jižní Město (40), 131 Hradčanská – Bořislavka (40), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (40), 139 Želivského – Na Beránku (20), 140 Palmovka – Čakovice (20), 152 Nádraží Holešovice – Sídliště Čimice (20), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (20), 174 Špejchar – Velká Ohrada (20), 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (20), 187 Nádraží Holešovice – Palmovka (20), 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (20), 207 Staroměstská – Ohrada (40), 213 Jižní Město – Želivského (20), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (20), 217 Dejvická – Na Knížecí (40), 230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (40), 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20), 241 Smíchovské nádraží – Lipence (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40), 259 Českomoravská – Vínor (60), 267 Háje – Uhřetěves (40), 271 Skalka – Háje (20), 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (40), 306 Zličín – Jeneč (60 společně s linkou č. 357), 325 Opatov – Čestlice (60), 351 Českomoravská – Hovorčovice – Měšice, Agropodnik – Čakovice – Libuš, Spolana 4 (90 až 120), 357 Zličín – Hostivice, Staré Litovice (60 společně s linkou č. 306).

Provoz těchto linek bude ukončen tak, aby navazovaly na poslední vlaky metra.

Provoz linek č. 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512, 513 a 514 bude zahájen přibližně v 1.30 hodin 1. ledna podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 21.00 hodin v intervalech 60 minut.

**Ve čtvrtek 1. ledna 2004** pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linky č. 21, 122 a 143 nebudou v provozu. Denní provoz tramvajových linek bude zahájen přibližně v 7.00 hodin.

**V pátek 2. ledna** pojedou metro a tramvaje podle prázdninových jízdních řádů, linka č. 21 nebude v provozu, linka č. 7 bude celodenně ukončena na Kotlářce. Autobusové linky pojedou podle upravených jízdních řádů pro pracovní den, linky č. 127, 143, 157, 168, 238, 242, 260, 274 a 277 nebudou v provozu.

**Od soboty 3. ledna** bude na všech linkách MHD provoz podle pravidelných jízdních řádů.

Ing. Jan Přívora

## Každý někam patří

Zkuste se někdy začíst do mapy jako do knížky. V knihách čteme příběhy vymyšlených i skutečných postav, které v našich představách dostávají konkrétní tvář. Mapa může být také takovou knihou s mnoha příběhy, které si vytvoří naše obrazovostnost při pohledu na názvy měst, vesnic či samot. Zaměříme se na Prahu a popustíme uzdu naší fantazii...

Na hřáde čekají na Klamovce, na ctnostné lidi ve Ctěnicích a závistivé lidi usadíme Na Závistí. Ti co rádi radí by měli navštívit Třeboradice, bohatí jsou očekávání v Nouzově, chudé uvítají na Spořilově a samolibé lidi ve Svěpravicích. Báby usadíme na Babě a v Podbabě, malé děti budou spokojené v Dobré Vodě a když vyrostou nasytí se v Litochlebech a na Dlabáčově, budou-li chtít jít na záchod dáme je na Malou Stranu. Alois ale zůstane v Aloisově, Karlové v Karlíně a na Karlově, Vítek na Vítkově, Šárka v Šárce, Kazi na Kazíně a Libuše v Libuší, Petra a Petr v Petrovicích a na Petřínách, Pepíci mají Josefov, Kateřiny budou v Kateřínkách a Pankrác na svém Pankráci. Ty, co rádi kopou, dáme do Přední či Zadní Kopaniny, a ty, co rádi, buší na buben či cokoli jiného odkážeme do Bubenče či Buben, ty, co se tam nevejdou, usadíme v Klukovicích a když budou

zlobit postrašíme je Vychovatelnou nebo Invalidovou. Hodným ukážeme Netluky a Nebušice. Lesníky potěšíme Březiněvsi, Palmovkou, Olšany a Dubčí, myslivce na Lužnicích a v Hájích, zahrádkáři budou obdivovat Jahodnici, Cibulku a Stodůlky, sadaři Višňovku, Ořechovku, Slivenec a Vinohrady s Vínorí. Na rybáře čekají v Lipanech a Rybárně, zemědělce zavedeme do Řep, Řeporyjí, nepohrdu no ani Chmelnicí a uvítají je i v Radlicích. Hasiči vyjedou do Podhoří a na Pohořelec, alkoholici se odklání směrem na Malvazinky a Pitkovice a o všem se bude psát v Písnici. I o tom, že profese jako jsou zvonáři se uplatní na Zvonáře, koláři v Kolovratech, hutníci na Hutích, truhláři v Křeslicích a na Truhláře, mostaři na Černém Mostě, kotláři na Kotlářce, zámečníci na Klíčově a rákosníky usadíme na Košíku a v Rohožníku. Modřany uvítají barvíře, v Hrnčířích budou spokojení hrnčíři, vojáci zase v Jenerálce. Muzikantům nabídneme Spiritku a Harfu, malířům Zátíši. Badatelé,

milovníci romantiky a strašidla se vyřádí v Kolodějích, v Ďáblicích, Strašnicích, v Zámčích, Hradčanech, Kyjích, Vyšehradě a Královicích. Věřící a láskou zklamaní se vydají na Bohdalec, do Opatova a do Bohnic. Ty, co mají rádi daleké cesty, odvezeme do Troje a na Balkán. Fotbalistům nabídneme Břevnov, horolezci si vylezou na Bílou Horu, Červený Vrch, Skalku, Výhledy i Lysoleje a budou spokojeni i v Suchdole. Klisny a hřebci odcválají do Kobylis, krčci se provrtají do Krtně, do Sobína přiběhnou sobi, ptáci odletí do Kačerova a na Strnady, žáby odskáčí do Žabovřesek, Bílý Beránek se stane domovem pro ovce a berany, vysokou budeme

hledat na Štvanici a ostatní zvěři budou stačit Záběhlíce se Stromovkou. Na jaře se vydáme do Jarova, v létě na Letnou a do Letňan, na podzim na Vidrholc a v zimě navštívíme Zmrzlík, Točnou a Mrázovku. V Hostavicích jsme vítání, v Dejvicích nás oberou, těšit se budeme na

Těšnov, za legraci si zajdeme na Smíchov a na oslavy do Velešlavína. Na Děkanec nám za vše poděkují, Hostivaři a Hrdlořežům se raději vyhneme a jinak ostatní pošleme nejraději za Ohradu.

Jan Dvořák



Foto: Petr Malík

# Taxi tramvaj?

„Dopravní podnik zvažuje zavedení nové služby. Cestující si budou moci v dosahu kolejové sítě objednat a nechat kdykoliv přistavit tramvaj. Aby se zabránilo zdržení provozu a nemusely zřizovat četné investičně náročné odstavné koleje, budou na objednaných místech tramvaje pomoci speciálního adaptéru odstaveny z kolejí. Po nástupu cestujícího budou opět nakolejeny a pojedou podle objednávky. V minulých letech si Dopravní podnik vysazení a odstavení vozu z kolejí na delší dobu už několikrát prakticky vyzkoušel. Bohužel

tehdy nebyly k dispozici adaptéry, a tak musel asistovat autojeřáb, což je pro provoz taxi-tramvaj pochopitelně nepraktické a zbytečně by službu prodražovalo.“ Tak nějak by mohl znít popis k uvedené fotografii. Bohužel jde o něco jiného. Tramvaj musela být odstavena mimo koleje z důvodu vážné technické závady. Uvedený snímek byl pořízen 19. května 1982 v Jindřišské ulici. -př-

Foto: Archiv DP



## VÁNOČNÍ KŘÍŽOVKA

	Prkna v pekárně	Přístroj	Pouze		Jemný prášek	Harold Lloyd	Ves		Peruánský keř	Dva	Značka stat-ampéru	Druh lamy		Gal	Spojka	1. díl tajenky	Dlouhá větrovka	
Žár (básnický)				Předložka Vojenská jednotka														
3. díl tajenky																		
Ochrana zboží Ženské jméno																		
Tropická dřevina						Houně Pěnivý mok						Kus dřeva Lahodný pokrm						
Mongolský rolník					Řezací nástroj Africký stát													Nebo (anglicky) Opční právo
Zvuk trubky			Jméno žirafy Ženské jméno						Stepní hlodavec Zpěvní ptáci						SPZ Olomouce Slabé světlo			
Značka čističů				Druh peře Značka vysavačů					Lesní šelma Stepní hlodavec						Slanina Kalaba			
Slabě (slovensky)	Gruzínská hra	5. díl tajenky						Hesla Zbraň Indiánů					Pečící zařízení Slovní pomoc				2. díl tajenky	Šumivé víno
Sjezditi						Hudební nástroj Domácky Ludmila						Druh ptáka Květenství						
Asijský veletok					Druh papouška Koupací nádoba					Silný provaz Usušená tráva								Předložka Lyžařský pozdrav
Domácky Aida				Nymfa Bezhrbý velbloud					Soubor Cisterna						Rival Střední stupeň kambria			
Značka bizmutu			Český malíř Končetina						Krokova dcera Přítok Odry						Ostrý přízvuk Ovanutí			
Hájení							Zolův román Stopy vozů						Vědro Druh lékaře					Velice
Obnos Strnutí šije						Bio Druh jilmu												
Tropický strom					Produkt včel Jeskně							Naklíčené zrna Tropický mravenec						Značka nobelia Twainovo jméno
Vysoké karty				Svatební květina Druh papouška					Egyptský bůh Světová organizace									Šatní skůdce Král (francouzsky)
SPZ Třnava			Dvih Plošná míra						Palivo Latinská spojka									Říční koryš Iniciály Ravela
Druh papouška						4. díl tajenky												
Africký trnitý keř						Sicilská sopka						Bůžek lásky Finta						
Pomůcka: et, ladel, naras, roi, skol, teka; PaedDr. Josef Sach																		



V říjnu tohoto roku uspořádala redakce DP-KONTAKTu rozsáhlou anketu mezi zaměstnanci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Jejím cílem bylo získat reprezentativní zpětnou vazbu od aktivních i potenciálních čtenářů podnikového časopisu, která se následně promítne do zlepšení jeho distribuce na jednotlivá pracoviště a ovlivní též jeho obsahovou podobu. Soudě podle počtu vyplněných lístků, anketa se setkala s příznivým ohlaselem a redakce časopisu děkuje všem zaměstnancům, kteří se jí zúčastnili.

Vzhledem ke značnému rozsahu ankety se v době uzávěrky tohoto čísla DP-KONTAKTu stále pracovalo na jejím vyhodnocení. S konečnými výsledky se čtenáři budou moci seznámit v rozsáhlém materiálu připravovaném pro lednové číslo časopisu. Některá zajímavá čísla však můžeme publikovat již dnes.

Ankety se zúčastnilo 2764 zaměstnanců, kteří do hlasovacích ureň vhodili 2762 vyplněných anketních lístků (dva lístky zůstaly prázdné). Z toho 2242 zaměstnanců ohodnotilo na svém anketním lístku současnou

## První výsledky ankety DP-KONTAKTu

úroveň DP-KONTAKTu známkou; 520 zaměstnanců (19 % ze všech odpovědí) známku neudělilo. Výsledná známka, kterou časopis od svých čtenářů obdržel, je 2,05 (hodnotilo se podle stupnice užívané ve školách). Nejčastěji udělenou známkou byla dvojka: toto hodnocení zvolila takřka tisícovka čtenářů (44 % ze všech známkujících). Často byly uděleny i známky jedna a jedna mínus (dohromady 30 %) a známky dvě mínus a tři (dohromady 21 %). „Nedostatečnou“ udělilo DP-KONTAKTu 33 čtenářů (1,5 %), nejméně často pak byla udělena známka čtyři mínus – použilo ji pouze 8 čtenářů (0,4 %).

U nejpoběžnější kategorie „dvojkařů“ (tj. u čtenářů, kteří ohodnotili současnou úroveň časopisu dvojkou) jsou již známy první výsledky. Mezi tématy, jimž je věnována nejvyšší pozornost, dominují u této čtenářské skupiny jednoznačně aktuality z podnikového dění a pražské MHD – pravidelně si o nich na stránkách DP-

KONTAKTu čte přes 70 % „dvojkařů“, což představuje více než šest stovek čtenářů; naopak zcela výjimečně věnuje svou pozornost této tématice 37 čtenářů (4 %) a naprostý nezájem projevila pouze trojice „dvojkařů“ (0,3 %). Vyšší pozornosti se v této skupině těší rovněž pravidelné rubriky (polovina čtenářů si je čte každý měsíc), informace o aktuálním dění v MHD v České republice (pouze šesti čtenářům je toto téma zcela lhostejné) a články s historickou tematikou (alespoň občas je čte více než 83 % čtenářů). O poznání nižší pozornost pak věnují čtenáři představování vnitropodnikových útvarů a informování o zahraničních zkušenostech z provozu MHD. Znovu připomeňme, že jde o výsledky, které se týkají pouze části – i když nemalé – čtenářů, a od výsledků celkových se pravděpodobně budou v mnohém lišit. Na konečná čísla si ale musíme počkat do začátku nového roku.

-mš-

## Taneční večery pokračují

Stručně lze říci, premiéra se vydařila. V pondělí 10. listopadu se konaly první Taneční sedánky s Kačerem, na kterých k tanci i poslechu hrál Classic Rock 'n' Roll Band Pepy Pilaře a po jeho vystoupení rozvíbrovaly reproduktory cédečka PC@poušťírny odboru informatiky.

Po červnovém párníku se tak konala další akce zastřešovaná Odborovou organizací o. z. Metro. „Smyslem společenských akcí pro zaměstnance je jejich uvolnění, pobavení, navázání nových kontaktů

a vlastně i zlepšování mezilidských vztahů,“ vysvětluje důvody pořádání Miroslav Jirásek a dodává. „Taneční řádění na parketu bylo důkazem, že hudební produkce byla dobře zvolena a účastníci chytla za srdce.“

V úterý 16. prosince jsou pro zaměstnance a jejich přátele pořádány II. sedánky s metrčkou country kapelou Spráhlo, doplněné o vánoční tombolu.

Intranet o. z. Metro na neformálních stránkách „Krtkůff svjet“ nabízí podrobnější informace o druhém tanečním večeru a nejen o něm.



Foto: o. z. Metro

-bda-

Pro období tradičního předvánočního shonu a blížících vánočních svátků připravuje Dopravní podnik několik klidných zastavení. Pokud se chcete společně s námi nadýchnout vánoční atmosféry, neváhejte a přijďte na naše setkání naplněná inspirací a tvořivostí.

V letošním roce totiž doplňujeme „zaběhnuté“ vánoční koncerty v metru o jednoduché ukázky výroby drobností vhodných na vánoční výzdobu. Ve čtyřech dnech se můžete naučit vyrábět adventní věnec, girlandy na stroměček, vánoční hvězdy nebo zdobit svíčky. Zaspívat koledy a vánoční písně si i v letošním roce bu-

## Adventní zastávky Dopravního podniku

deme moci s žáky Fakultní základní školy s rozšířenou výukou hudební výchovy v Umělecké ulici v Praze 7. Pro každého, kdo si najde chvíli, bude připraven malý dárek.

Ani letos nezapomínáme na Mikuláše. Letos ho najdeme v pátek 5. prosince mezi 15. a 18. hodinou v Muzeu MHD ve Střešovicích, kam se mimo jiné můžeme dopravit historickou tramvají, která bude jezdit

po trase Vozovna Střešovice – Prašný most – Chotkovy sady – Malostranská – Čechův most – Právnická fakulta – Malostranská – Chotkovy sady – Prašný most – Vozovna Střešovice. V Muzeu na nás bude kromě Mikuláše čekat i otevřená expozice, hudba a možnost občerstvení.

Přijďte si užít předvánoční atmosféru, všichni jste zváni se svými ratolestmi!

-red-

## Znáte Prahu?

Městská hromadná doprava a Praha jsou dva neoddelitelné pojmy. Většina zaměstnanců Dopravního podniku brázdí ulice našeho města v rámci pracovních povinností, a tak se velice dobrá znalost Prahy předpokládá. Ale znáte Prahu opravdu dokonale? O tom se můžeme přesvědčit v našem testu. Pokud máte soutěživého ducha, můžete si své znalosti z Prahy a městské hromadné dopravy ověřit v následujících dvaceti otázkách.

- Z tramvaje nemůžeme vystoupit:**
  - ve Stodůlkách
  - v Ďáblicích
  - v Bubenči
  - 10 městských obvodů, 57 městských částí, 112 katastrálních území
- Nejvíce názvů zastávek mezi významnými osobnostmi má:**
  - český král Karel IV. (5)
  - český spisovatel Svatopluk Čech (4)
  - český dramatik Josef Kajetán Tyl (3)
- Obratiště linky 205 jsou:**
  - v Krči a v Modřanech
  - v Krči a v Komořanech
  - v Braníku a v Modřanech
- Městská část Praha 12:**
  - je součástí obvodu Praha 4
  - není součástí obvodu Praha 4
  - je součástí městské části Praha 4
- Hlavní město Praha má:**
  - 22 městských obvodů, 57 městských částí, 76 katastrálních území
  - 10 městských obvodů, 22 městských částí, 96 katastrálních území
- Tramvajová vozovna „Vokovice“ je na území:**
  - Vokovic
  - Liboce
  - Veleslavína
- Depo metra „Hostivař“ je na území:**
  - Strašnic
  - Malešic
  - Hostivaře
- Závažná nehoda tramvají dne 24. 2002 se stala:**
  - v Braníku
  - v Hodkovičkách
  - v Modřanech
- Autobusové zastávky Kačerov směr zast. Nemocnice Krč jsou:**
  - v Krči
  - v Michli
  - v Krči i v Michli

- 2 pražská krematoria jsou:**
  - na Vinohradech a v Motole
  - ve Strašnicích a v Motole
  - na Vinohradech a ve Stodůlkách
- Jižní Město**
  - je samostatná územní jednotka v městské části Praha 4
  - je součástí městské části Praha 4 (obvod Praha 11) na k. ú. Chodov, Háje
  - je součástí městské části Praha 11 (obvod Praha 4) na k. ú. Chodov, Háje, Kunratice
- Katastrální území Vinohrady**
  - je součástí městských částí Praha 2, Praha 3, Praha 4, Praha 9 a Praha 10
  - je součástí městských částí Praha 1, Praha 3, Praha 8 a Praha 10
  - je součástí městských částí Praha 1, Praha 2, Praha 3, Praha 4 a Praha 10
- Nuselské schody jsou:**
  - horní část na Vinohradech, dolní část v Nuslích
  - celé na Vinohradech
  - celé v Nuslích
- Autobusová zastávka Gercenova (býv. Taškent) je nazvána:**
  - podle názvu květiny
  - podle ruského spisovatele (Alexandr Ivanovič Gercen)
  - podle francouzského spisovatele (Louis Gerçen de Chauteletier)
- Názvy Pankrác a Hostivař jsou z hlediska gramatického rodu:**
  - ten Pankrác a ten Hostivař
  - ta Hostivař a ta Pankrác
  - ta Hostivař a ta Pankrác
- Autobusová zastávka Šimůnkova je**
  - v Kobylisích
  - v Ďáblicích
  - na Střížkově
- Hlavní nádraží (budova a nástupiště) je na území:**
  - Nového Města
  - Starého Města
  - Vinohrad
- Tramvajová smyčka Podbaba je:**
  - ve Dejvicích a v Bubenči
  - v Dejvicích
  - v Bubenči
- Sídlíště Barrandov je součástí:**
  - k. ú. Holyně
  - k. ú. Hlubočepy
  - k. ú. Pražská čtvrť
- Nejvyšší číslo označení trolejbusové linky v pravidelném provozu bylo:**
  - 63
  - 64
  - 61









**Správná odpověď z čísla 10/2003:** „Jde o dnešní zastávku Hradčanská. V pozadí staveniště jsou budovy nádraží Dejvice,“ tak zněla odpověď jednoho z výherců

našeho tradičního kvízu z říjnového čísla. Říjen byl podstatně lepším měsícem pro řešení historických rébusů než horký srpen, a to se také příznivě

projevilo na vašem zájmu. Do konce října jsme obdrželi jedenáct odpovědí a oproti minulému kolu všechny byly správné, což nás těší. A tak jsme ve čtvrtek 6. listopadu přistoupili k losování tří šťastlivců. Příznivá tvář fortuny se tentokrát obrátila na Karla Komínka, Michala Babického a Zdeňka Hakla. Všichni tři od nás obdrželi zdařilou publikaci Stanislava Linerta *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy* a také dvojici kalendářů na rok 2004.

Všem soutěžícím děkujeme za zaslání názoru a výhercům srdečně blahopřejeme!

Nastal čas dlouhých zimních večerů, za kterých se dobře bádá, proto věříme, že si poradíte i s poslední soutěžní fotografií letošního roku. Se svou odpovědí si pospěšte, prosinec má sice 31 dní, ale jeho závěrečná třetina utíká proklatě rychle... Přesto na vaše odpovědi čekáme pouze a jen do 31. prosince. Pokud bude dost správných odpovědí, vylosujeme v lednu tři výherce, kteří se mohou těšit na novinku z pera Pavla Fojtíka „Pražské elektrické dráhy“ a také na kalendáře na rok 2004 z produkce Dopravního podniku.

Jste si jisti, že už alespoň tušíte, kde byl uveřejněný snímek pořízen. Neotálejte a pošlete nám svůj názor! Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na známou adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Samozřejmě můžete také zdarma využít vnitropodnikovou poštu. V tom případě pouze napište: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. K dispozici je i schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Tímto číslem se loučíme s osmým ročníkem DP-KONTAKTu, ale to nám nebrání položit vám šestáctýřicáté stále stejnou otázku – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

## NAPSALI O NÁS

MF Dnes (18. 11. 2003)

**Lidé v metru četli své verše a naslouchali básníkům**

Cestující ve vestibulu stanice metra Muzeum slyšeli v sobotu odpoledne nikoli hlášení o výluce v dopravě či podobné informace, ale zvuk harmoniky, zpěv a čtené verše. V metru se konala další z akcí, které připravili pořadatelé pátého ročníku Dne poezie. Akce se z původního pouhého dne rozrostla na celý týden a chce lidem ukazovat kouzlo veršů a básnické tvorby. Ti, kteří se neváhali na chvíli zastavit, tleskali těm odvážnějším. Den poezie se slaví vždy kolem 16. listopadu, v den, kdy se v roce 1810 narodil básník Karel Hynek Mácha.

Večerník Praha (18. 11. 2003)

**Tramvaj chtějí zpátky**

Přes devět tisíc návštěvníků zavítalo v posledních dnech do stanu na Můstku, kde probíhala výstava *Budoucnost a přítomnost Prahy 1*. Největší ohlas a diskuse Pražanů vyvolala vystavená studie k návrhu návratu tramvajové dopravy na Václavském náměstí. Ukazuje se, že stále víc lidí je pro dopravní propojení Vinohrad s Václavským náměstím a navrácení tramvají na Příkopy.

MF Dnes (4. 11. 2003)

**Otazníky zakryly plakáty v metru**

Co člověk potřebuje k tomu, aby celé metro proměnil v jeden velký antireklamní happening? Dva měsíce příprav, osm set plakátů, patnáct duplikátů klíčů od reklamních „citylightů“ a padesát nebojácných lidí. Dokázala to skupina výtvarníků říkající si Ztohoven, která reklamní plochy v celém metru na pár hodin vyzdobila podivuhodnými uměleckými díly. „Dopadlo to megabáječně! Celé jsme to zvládli nainstalovat za hodinu a půl,“ jásal při včerejší vernisáži akce jeden z hlavních aktérů skupiny Roman Týc. Členové Ztohoven se snažili svou akcí upozornit na nenápadné a nebezpečné ovlivňování lidí reklamou, která na ně působí i při jízdě veřejnou dopravou.

Vybral ing. Jan Urban

## FILM

**S.W.A.T. – jednotka rychlého nasazení**

Příslušník jednotky S.W.A.T. Jim Street spolu se svým partnerem Brianem Gamblem učiní během záchrany rukojmích z přepadené banky sporné rozhodnutí, díky němuž je následně donucen elitní policejní tým opustit. Gamble je vývojem situace znechucen a odchází od policie, Street se s ponížením vyrovná, přijme nové pracovní místo a doufá, že jednoho dne dostane šanci se do jednotky rychlého nasazení znovu dostat. Jeho sen se mu plní krátce poté, co je velitel pověřen úkolem najít a vycvičit pět prvotřídních policistů, ze kterých se stane nová jednotka S.W.A.T. Ihned po zakončení několikátýdenního náročného výcviku čeká nový tým první ostrá akce – drogový boss Alex Montel otevřeně prohlásí, že zaplatí 100 milionů dolarů člověku, kterému se podaří jej osvobodit z policejní vazby. Zdálnivě rutinní transport vězně se tak změní v nebezpečnou akci, během níž čeká jednotku rychlého nasazení konfrontace se skupinou nemilosrdných a dobře vyzbrojených zločků.

Premiéra 4. prosince.

**Master & Commander:  
Odvrácená strana světa**

Režisér Peter Weir (například *Zelená karta*) natočil velkofilm *Master & Commander: Odvrácená strana světa*

## KULTURNÍ TIPY NA PROSINEC

ta s hvězdným obsazením v čele s oscarovým Russellem Crowem (například *Čistá duše*, *Gladiátor*). Námořní kapitán Jack Aubrey se stává poprvé velitelem lodi, která míří přímo do jedné z námořních bitev proti Napoleonovým vojskům. Je to brilantní taktik a statečný bojovník, který je oceňován i za přímý boj muže proti muži. Dílo přivádí na stříbrné plátno akční námořní podívanou. Film byl natočen v Mexiku s náročným technickým vybavením včetně gigantického vodního tanku, který byl použit při tvorbě slavného Cameronova Titanu. Hlavní roli vedle Russella Crowea tak hraje i atraktivní loď H.M.S. Surprise, která je konstruována podle americké stěžňové lodi Rose, repliky fregaty královského loďstva z poloviny 18. století.

Premiéra 11. prosince.

## HUDBA

Pro tento měsíc se ve vsí stručnosti zastavíme u tradičního koncertního prostoru, a sice velkého sálu Lucerny. Na jeho pódiu se objeví 12. prosince dvojka **Petr Kotvald a Stanislav Hložek**, které inspirovalo výročí 20 let od vzniku písně *Holky z naší školky* k opětovnému společnému „pamětnickému“ koncertu. O dva dny později, tedy 14. prosince, vystoupí v Lucerně jejich bývalá pěvecká partnerka **Hana Zagorová** společně se

Štefanem Margitou a Bambini di Praga. Ve středu 17. prosince obsadí pódium Lucerny soubor s názvem **Ondřej Havelka & His Melody Makers** a hned o den později (18. prosince) již od 17.00 se v Lucerně rozjede koncert s názvem **Vánoční rockový mejdan** za účasti skupin Törr, Škvor, Alkehol, Harlej, Aleš Brichta Band a Arakain.

## DIVADLO

Na 19. prosince přichystalo **Divadlo na Vinohradech** premiéru hry francouzského autora Jeana Anouilha **Tomáš Becket**. V příběhu osudového přátelství dvou mužů Jindřich II., silná a slávou opředená osobnost, dosadí proti vůli církve na post arcibiskupa z Canterbury svého přítele Tomáše. Ten se osvolbil jako neúnavný kumpán v pitkách a milostných dobrodružstvích stejně jako pragmatický muž, který svou loajlností ke koruně netají a u mnohých tím vzbuzuje závist. Svůj nový úřad však vezme nečekaně vážně: propadne absolutní pokoře a víře v Boží pravdu a čest se mu stane posláním. Zklamáný Jindřich nechce jeho náhlou proměnu pochopit a stávají se nepřáteli.

Pod režijním vedením Jana Nováka se v hlavních rolích představí Vladimír Dlouhý a Martin Štroupecký. **-mis-**



# Ukončení provozu sovětských vozů na lince C

Čtvrtek 6. listopadu byl slavnostní pro nejstarší linku pražského metra, „čěčko“. Byl ukončen provoz souprav typu 81.71.

Je to mezník pro pražské metro historický. Před třiceti lety, 9. května 1974, byl zahájen provoz metra na trati C se sovětskými vozy typu Ečs. Nově projektovaná trasa A měla náročnější profil trati, a proto bylo nutné nahradit soupravy Ečs, neboť výkon jejich motorů byl malý. Nový typ 81.71 měl již výkon motorů dostatečný, ale pro techniky typ 81.71 představoval mnoho práce na jeho úpravách, aby mohl být provozován v pražském metru. Zejména v elektročásti s ohledem na bezpeč-

nost provozu a mnoho dalších jiných úprav.

Soupravy musejí každých 8 až 10 hodin zajíždět do depa na technickou prohlídku a jsou neúsporné s velkým nárokem na údržbu. V příštím roce by staré soupravy měly opustit i trať A a v horizontu do roku 2010 i trať B. Pak se s typem 81.71 definitivně rozloučíme.

Vzpomínkou na ně bude rekonstruovaná souprava, u které je použita kostra skříňe z původního typu. Spolu s typem M1 postupně nahradí všechny původní soupravy metra.

Text a foto: Ing. Viktor Baier



Typ 81.71 nahradil typ Ečs. Souprava zajíždí do depa Kačerov na trati C.

Velký kus pracovního života spojili s typem 81.71 pánové Mařík, Zeman a Moravec z depa Kačerov.

Strojvedoucí Prosícký požádal o povolení k odjezdu z depa Kačerov. Sám přiznává, že vyjíždí se smíšenými pocity. Nechybí i trochu nostalgie.



Spěcháme, městkou hromadnou dopravou toho musíme tentokrát stihnout hodně.

Jezdíte každé ráno linkou B metra? Pokud odpovíte ano a ještě doplňujete, že využíváte centrální úsek mezi Smíchovským nádražím a Můstkem, jste v obraze. Určitě jste si všimli ve špičce čekajících cestujících ve stanicích Anděl nebo Karlovo náměstí. Měli smůlu, do prvního vlaku se nedostali. Z mé zkušenosti jich u Anděla nebylo právě málo. Možná několik desítek.

Pokud by se chtěli hodně tlačit a mačkat, možná by měli šanci se do prvního spoje dostat. Pokud však raději volí trochu kulturnější přepravu, mnohokrát mají smůlu. Škoda je to především pro nás. Tak si lepší jméno mezi našimi zákazníky nevybudujeme. Ale pro větší objektivitu musím dodat, že stejnou situaci jsem zažil nedávno ve špičce i v Paříži.

Dostat se v centrální oblasti města do vlaku RER či metra vyžadovalo pořádný kumšt. I v metropoli na Seině platí stará pravda ze školních let. „Stojím na jedné noze, ale ne vlastní.“ Zájem o cestování je velký, při pohledu do pařížských ulic přeplněných automobily, není se co divit.

## ZÁŽITKY VLASTNÍMA OČIMA

Od našich pařížských kolegů jsme v posledních letech přejali hodně dobrého, ale všechno zase přebírat nemusíme...

Nedá mi to, abych se zase jednou nevrátil už k dříve napsanému. Výměně jízdních řádů jsme se věnovali většinou v prázdninovém období, ale poslední zkušenost je hodně křiklavá.

Čtvrtek 5. listopadu dopoledne, zastávka tramvaje Hutní základna. Dovídám se, že zde jezdí tramvaj číslo 32. Na první pohled nic zvláštního. Víím, že je výlučka ulice V Olšinách, a tak je v provozu zvláštní linka. Záhy se zamyslím a zjišťuji, že jsem psal výlučku od 7. listopadu. Jdu se proto podívat na zastávkový sloupek. Skutečně. Jízdní řád i leták informují o výluce od 7. listopadu.

Dva dny dopředu je na zastávce pouze budoucí stav. O tom současném ani zmínka. Musím jen nevěřícně kroutit hlavou, proč? Pět pozic pro zastávkové jízdní řády je prázdných. Ještě dva dny bude zastávkou pro-

jíždět „sedmička“ a v noci „pětapadesátka“. Pravidelní cestující možná vědí, kdy jim jejich spoj jede, ale náhodní nemají šanci a mohou jen netrpělivě přešlapovat, až se tramvaj objeví.

Proč však nemůže na zastávce zůstat dožívající jízdní řád? Vždyť na výluce je místa dost a po výluce by měl opět platit původní jízdní řád. Cestující by se zcela jistě zorientoval, co platí a co bude později.

Bohužel, Malešice nejsou jedinou lokalitou, kde volíme tento nešťastný postup.

A jeden pozitivní postřeh na závěr. Před několika dny jsem byl v Anglii a v jednom z menších sídel pravidelně jezdil autobusovými linkami. Dodržování jízdního řádu bylo solidní, ale co mě zaujalo, byl přístup cestujících. Při nástupu pozdravili a při výstupu to zopakovali a také přidali poděkování. „Thank you“. Dvě slova zněla velmi příjemně a lidsky.

Dobrá inspirace nejen pro nadcházející advent. Co vy na to? **-bda-**

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V prosinci 2003 oslavují 60. narozeniny:**

- Miroslav Bartsch – ED, odbor dopravy a JŘ (35),
- Antonín Ciprys – A, DOZ Hostivař (27),
- Jiří Černík – A, garáž Klíčov (31),
- Pavel Černý – ED, provoz. vrchní stavba (22),
- Jan Churáň – A, garáž Kačerov (14),
- Josef Jelínek – A, garáž Vršovice (42),
- Petr Kadlec – A, garáž Klíčov (37),
- Milan Klement – ED, odbor výrobní (35),
- Jiří Miřáček – A, garáž Řepy (13),
- Jiří Novák – M, sl. elektrotechnická (34),
- Josef Novotný – M, sl. elektrotechnická (19),
- Jan Pekárek – M, služba staveb a tratí (35),
- Pavel Polcar – ED, provozovna měnící (42),

- Pavel Rais – A, garáž Dejvice (28),
- Pavel Seidl – M, služba ochran. systému (12),
- Jiří Skrčený – A, DOZ Hostivař (38),
- František Šmejda – ED, provoz. opr. tramvaj (36),
- Bohumil Voleman – M, technický úsek (30),
- Radim Zajíček – M, služba technolog. zařízení (31).

**V prosinci 2003 oslavují 50. narozeniny:**

- Pavel Bahenský – M, sl. elektrotechnická (25),
- Jan Brčák – ED, odbor technický (31),
- Milan Hauzer – M, dopravní úsek (28),
- Svatopluk Chaloupek – ED, provozovna Žižkov (29),
- Karel Chottous – M, sl. sdělov. a zabezpečovací (25),
- Radomil Koudela – M, dopravní úsek (26),
- Leopold Netolický – M, dopravní úsek (19),

- Vojtěch Slad – M, služba staveb a tratí (12),
- Stanislava Špírková – M, dopravní úsek (13),
- Tatána Winterová – ED, odbor ekon. informací (16).
- Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme.

**Do starobního důchodu odešli:**

- Karel Černý – M, sl. elektrotechnická (17),
- Oldřich Jedlička – A, garáž Kačerov (23),
- Jiří Nácovský – A, garáž Kačerov (10),
- Josef Vinecký – A, garáž Kačerov (38).

**Do invalidního důchodu odešel:**

- Josef Naďo – ED, prov. vrchní stavba (13).
- Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.