DP kontakt

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

srpen 2001 • ročník 6 • číslo 8 • zdarma

Rekonstruované soupravy metra v závěrečné fázi zkušebního provozu

O postupu uvádění rekonstruovaných souprav metra (označení 81 – 71M) do provozu jste byli na stránkách DP–KONTAKTu naposledy informováni v březnovém vydání. Tehdy právě probíhal zkušební provoz první soupravy (čísla řídících vozů 3122–3111) se zabezpečovacím zařízením PA 135 bez cestujících. Tato etapa byla uzavřena 24. března. Souprava při ní ujela za 58 dní 14 732 km, při průměrném denním proběhu 254 km (pravidelná odstavení se do průměru nezapočítávají).

Po nezbytném vyhodnocení první fáze a promítnutí získaných poznatků do úprav na vlaku bylo možno přistoupit k druhé části – zkušebnímu provozu s cestujícími. Tento byl s první soupravou zahájen 26. května a ukončen by měl být v prvních dnech srpna. Pro tuto fázi zkoušek byl v grafikonu vytvořen speciální „vložený“ oběh 56 (jezdí pouze v přepravním sedle a v sobotu a v neděli). Vzhledem k tomu, že jízdy prvního vlaku byly vcelku úspěšné, a také pro přetrvávající nedostatek provozních souprav, bylo dohodnuto rozšíření zkušebního provozu na další 2 vlaky, které mezitím ukončily stacionární testy a zkoušky na zkušební trati a získaly průkazy způsobilosti určeného technického zařízení – vlakového zabezpečovače. Jedná se o vlaky 3153–3154 a 3112–3116. Pro ně však již neexistuje žádný speciální oběh, proto jsou nasazovány do pravidelných oběhů (23, 24, 25). Každá jejich případná chyba tedy může negativně ovlivnit plnění přepravních výkonů linky C. Na druhou stranu to, že zkušební provoz s cestujícími probíhá s více soupravami, je výhodné, protože je větší šance odhalit případné nedostatky.

Po skončení uvedené etapy a jejím vyhodnocení bude možno učinit další důležitý krok v uvádění vlaků do provozu – tj. zaslání žádosti na Drážní úřad o schválení změny na drážním vozidle. Jakmile výrobce a naše společnost obdrží tento důležitý dokument, budou prováděny technicko–bezpečnostní zkoušky dalších připravených vlaků a poté bude možno pro jednotlivé vozy všech souprav žádat Drážní úřad o vydání průkazů způsobilosti, které jsou posledním nutným dokumentem. Potom již bude možno nasazovat rekonstruované vlaky do běžného provozu s cestujícími při jednočlenné obsluze.

A co je předmětem současné etapy zkoušek? Spočívají v jízdách na trati C se zapnutým zabezpečovacím zařízením (především v režimu automatického vedení vlaku) s přepravou cestujících. Vlaková četa je však dvoučlenná. Cílem je najezdit co největší počet kilometrů. Pracovníci výrobce, technického úseku o. z. Metro a služby sdělovací a zabezpečovací přitom podrobně sledují a vyhodnocují všechny zjištěné závady. Sleduje se především součinnost vlaku a zařízení vlakového zabezpečovače ve všech režimech, ale i všechny ostatní případné nedostatky.

Přestože celkové vyhodnocení zkušebního provozu nás, jak již bylo řečeno, teprve čeká, již dnes, po přibližně 2 měsících zkušebního provozu, je možno konstatovat, že součinnost zabezpečovacího zařízení a vlaku je v pořádku a nevykázala žádné podstatné závady. Vedle

vysloveně drobných úprav byly provedeny pouze kroky vedoucí ke snížení vlivu rušivého signálu z vlaku na vlakový zabezpečovač a upřesnění ve vyhodnocování analogových a logických proměnných, kterými v režimu automatického vedení vlakový zabezpečovač PA 135 přikazuje vlaku, jak má jet. Na samotném vlaku se projevily některé závady v software řídících počítačů a v elektrických řídících obvodech. Jednalo se například o nahodilou chybnou inicializaci řídícího počítače čelního vozu při přechodu do režimu řízeného počítačem (při změně řídícího stanoviště na obratu) s následkem „přibrzdění“ koncového vozu soupravy, nebo chybná funkce ventilů střadačové brzdy při nižším napětí palubní sítě. Všechny zjištěné závady byly během zkušebního provozu průběžně odstraňovány. Z důvodů zjištění a odstranění zmíněných závad doposud řešitel Škoda Dopravní technika spolu s o. z. Metro nepožádal o schválení změny na drážním vozidle a zkušební provoz, původně stanovený na 30 dní, byl prodloužen na dobu podstatně delší, aby i po provedených úpravách bylo zařízení dobře odzkoušeno.

Další 2 soupravy mají za sebou etapu stacionárních a jízdních zkoušek na zkušební trati a čekají na depu Hostivař na ukončení administrativního procesu (tj. schválení změny na drážním vozidle). Bezprostředně poté vykonají technicko–bezpečnostní zkoušku (předpokládaný termín konání je druhá polovina srpna). Poslední dvě z celkového počtu 7 souprav určených k provozu na trati C zatím čekají na depu Hostivař na provedení testů na zkušební trati, která je v současné době zcela vytížena obdobnými testy vlaků M1.

Ing. Petr Hušák, odbor provozně technický o. z. Metro
Foto: o. z. Metro

Okružní jízdy Prahou

2

O architektuře pražského metra

10 až 12

Oslav na Petříně se zúčastnily tisíce lidí

15

Londýn hostil 54. kongres UITP

Příloha

z obsahu

Okružní jízdy Prahou

Je léto. Praha je plná turistů a jejími ulicemi projíždějí malé autobusy různých cestovních kanceláří, ze kterých mohou návštěvníci shlédnout četné památky. Takové činnosti se před mnoha lety věnovala i naše společnost.

O pořádání okružních jízd Prahou rozhodla správní rada Elektrických podniků královského hlavního města Prahy už 8. června 1911 po dohodě s Českým zemským svazem ku povznesení návštěvy cizinců. Snahou obou organizací bylo *„usnadnění prohlídky památností pražských a tím i povznesení cizinecké návštěvy v Praze“*. Protože ale rozhodnutí o pořádání jízd bylo učiněno v průběhu letní sezóny, nebylo je možné během roku 1911 pro nepřipravenost zahájit. O to víc času zbývalo k pečlivé přípravě. Bylo nutné navrhnout vhodnou trasu a vyškolit provozní personál. Nešlo tedy jen o běžnou dopravní stránku věci. Dopravní zaměstnanci Elektrických podniků museli zvládnout i odborný výklad, a to v cizích jazycích.

Pravidelné okružní jízdy byly zahájeny 1. června 1912 salonním vozem. V žádných materiálech není výslovně uvedeno, o který z vozů šlo. Jako salonní byly tehdy označovány hned tři pražské tramvaje – č. 193, 200 a 276. Trasa byla stanovena oběžníkem č. 110, vydaným den před zahájením provozu. Nástupní stanice byla na Josefském náměstí (náměstí Republiky), odkud vůz vyjížděl denně ve 14.30 hodin. Jeho trasa vedla přes Příkopy k Národnímu divadlu, dál na Palackého náměstí a přes Palackého most na Smíchov. U Anděla vůz obrátil na přejezdu na počátku Plzeňské třídy (od mostu k Malé

Straně ani tehdy neexistovaly oblouky) a jel Kinského (Štefánikovou) třídou k zahradě Kinských, kde byla zastávka. Turisté tu vystoupili, aby si prohlédli Národopisné muzeum. Poté pokračovali tramvají přes Malostranské náměstí a Valdštejnskou ulicí na Klárov, Chotkovou silnicí a po Mariánských hradbách do zastávky Královský hrad. Zde byla delší přestávka k prohlídce Hradu a jeho okolí. Na stejném místě opět nastoupili a pokračovali v jízdě spojovací manipulační koleji v ulici U Prašného mostu. V tomto traťovém úseku bylo nejprudší stoupání v pražské tramvajové síti – 101,9 promile! Cestující se tudy svezli právě jen při okružních jízdách, jinak tato trať sloužila jen manipulačním jízdám střešovické vozovny. Potom, po obrácení sběrače na jednokolejné trati v Belcrediho třídě (Milady Horákové) cesta turistů pokračovala přes Letnou na nábřeží a podél Vltavy k Čechovu mostu. Další zastávka byla po projetí Pařížské třídy na Staroměstském náměstí, kde si turisté prohlédli radnici. Tím ale prohlídka Prahy nekončila. Cesta pokračovala přes Malé náměstí do Platnéřské, kolem Národního divadla do Spálené a přes Karlovo náměstí a Ječnou na Purkyňovo náměstí (náměstí Míru). Zde byla krátká zastávka a po obrácení na přejezdu salonní vůz pokračoval Palackého třídou do Mezibranské, kde byla krátká zastávka u Muzea. Zbývající úsek prohlídkové trasy pokračoval Sadovou (Wilsonovou) a Bolzanovou do Hybernské k Prašné bráně, kde prohlídka končila. Celý okruh trval 4 hodiny. Není známo, kde byl vůz odstaven po dobu prohlídek.

„V době 4 hodin tak vůz tento projíždí takřka celou Prahou i některými předměstími a trať jízdy té volena, pokud bylo technicky možno, všemi ulicemi a místy v nichž možno zříti hlavní cenné stavební památky pražské a nabýti tak povšechného celkového dojmu o Praze a jejích krásách. Též zastávky voleny tak, aby obecenstvo mohlo se věnovati důkladněji prohlídce některých charakteristických ulic, náměstí a nejpamátnějších budov,“ psalo se v Administrační zprávě hlavního města Prahy za rok 1912.

Za okružní jízdu zaplatil dospělý cestující 3 koruny, dítě polovinu. Připomeňme, že normální jízdné na nejdelší vzdálenost při pásmovém tarifu bylo 30 haléřů. V ceně okružních jízd bylo ale zahrnuto i vstupné do Pražského hradu a Staroměstské radnice. Poslední jízda se v roce 1912 uskutečnila 30. září. Celkem bylo přepraveno 1649 osob při 127 jízdách. Měly velký úspěch, a proto Elektrické podniky nechaly k tomuto účelu v Ringhofferově továrně vyrobit speciální otevřený vůz č. 500.

Následující sezóna začala 15. května 1913, „pětistovka“ byla zařazena do provozu 22. května. Proti roku 1912 byla trasa okružních jízd pozměněna, ale i tentokrát se vyjíždělo z Josefského náměstí, kde pro usnadnění manipulace byla zaústěna dosud kusá třetí kolej před zdejší čekárnou. Cesta vedla přes Můstek k Národnímu divadlu, na Křižovnické náměstí a Platnéřskou, přes Malé náměstí před Staroměstskou radnici, kde byla první, dvacetiminutová přestávka k prohlídce radnice. Vůz byl odstaven na přímé větvi kolejového trojúhelníku. Dále se jelo přes Čechův most, Klárov a Chotkovu silnici, přes Brusnici a uličkou U kasáren na Loretánské náměstí. Zde turisté vystoupili k hodinové prohlídce Hradu. Vůz byl odstaven na konečné na Pohořelci a v určenou dobu si pro „své“ cestující dojel do zastávky Královský hrad. Jízda pak pokračovala zpět na Klárov a Letenskou přes Malostranské náměstí a Újezd ke Kinského zahradě, kde byla čtyřicetiminutová přestávka k prohlídce Národopisného muzea. (Zde byla pro odstranění jalových jízd v srpnu zřízena odstavná kolej.) Zbývající trasa už byla bez zastávky: Újezd – Národní divadlo – Spálená – Ječná – Purkyňovo náměstí – Palackého – Mezibranská – Muzeum – Můstek – Josefské náměstí. Salonní vozy i vyhlídkový vůz (podle potřeby) byly vypravovány ze střešovické vozovny. Během jedné směny bohužel najezdily 16 jalových kilometrů.

Pravidelná sezóna v roce 1914 začala 15. května, ale první okružní jízdy se uskutečnily už během hudebních slavností ve dnech 25. dubna až 3. května. Slibně se rozvíjející okružní jízdy musely být zastaveny už 30. června vzhledem k vypuknutí světové války. Ani bezprostředně po jejím skončení nebylo možné na osvědčenou podnikatelskou aktivitu pomýšlet a turisté si museli počat až do roku 1920.

Okružní jízdy byly znovu zahájeny 1. července 1920, ale bohužel není známa jejich trasa. Vyhlídkový vůz opět vyjížděl z náměstí Republiky, tentokrát už v půl deváté dopoledne. Uvádí se, že program byl proti minulosti značně rozšířen. Jízdné bylo stanoveno na 20 Kč pro dospělé účastníky, děti platily opět polovinu. Na rozdíl od předválečného období bylo možné objednat si i zvláštní jízdy pro hromadné výpravy. Účastníci jízd pro školy (včetně pedagogů) platili 10 Kč, z mimoškolských kruhů 15 Kč. Objednané jízdy se provozovaly podle potřeby i v odpoledních hodinách.

Za stejných podmínek se konaly okružní jízdy i v následujících letech a byly velmi úspěšné. Například během roku 1924 se uskutečnilo 502 jízd, při kterých bylo přepraveno celkem 2108 dětí, 2998 dospělých za 20 Kč, 917 za 10 Kč a 364 za 15 Kč.

Z roku 1925 je opět znám průběh jízd. Vyjíždělo se z tradičního místa na náměstí Republiky po trase: Náměstí Republiky – Můstek – Národní divadlo – Újezd – Malostranské náměstí – Valdštejnská (prohlídka Valdštejnského paláce 25 minut; vůz odstaven na Malostranském náměstí) – Klárov – Letohrádek královny Anny (prohlídka 30 minut; nejbližší místo pro odstavení vozu bylo na Klárově) – Loretánská – Pohořelec – Loretánská. Následovala přesnídávka a po ní dlouhá prohlídka Hradu a okolí, po které se šlo pěšky po Starých zámeckých schodech až na Klárov, kam se mezitím tramvaj přesunula. Tato pěší cesta trvala bezmála dvě hodiny. Pak se pokračovalo opět tramvají přes Čechův most na Staroměstské náměstí, kde byla prohlídka radnice, během které byl vůz odstaven v kolejovém trojúhelníku. Zbývající úsek bez zastávky vedl v trase Malé náměstí –Křižovnické náměstí – Resslova – Ječná – Purkyňovo náměstí – Palackého – Mezibranská – Muzeum – Můstek – Prašná brána. Celá akce trvala 4 hodiny. Některými provozními zaměstnanci bylo kritizováno, že zejména prohlídka Hradu je v dané podobě velmi únavná, takže zejména ženy se už neúčastnily návštěvy radnice a zůstávaly sedět ve voze. Přesto byla i sezona 1925 pokládána za úspěšnou, mimo jiné i proto, že jí předcházela velká reklamní kampaň. Celkem se v roce 1925 okružních jízd zúčastnilo 10 081 osob. Turisty byly příznivě hodnoceny jazykové i odborné znalosti zaměstnanců Elektrických podniků.

Dne 27. června 1926 Elektrické podniky zahájily vyhlídkové okružní jízdy také zvláštním autokarem. Úspěch této novinky byl nečekaně velký, především proto, že umožnil značně zkrátit některé pěší úseky a nabídl i prohlídku místy, kudy nevedly tramvajové koleje, například přes Karlův most. Jednodušší bylo také odstavování autokaru, který nepotřeboval odstavné koleje. Zájem turistů se přesunul především na tuto novinku, a to vedlo Elektrické podniky k zastavení pravidelných okružních jízd tramvajemi od 25. června 1927. Dál se provozovaly jen na zvláštní objednávku. Od roku 1927 přibyla Elektrickým podnikům velká konkurence v podobě okružních jízd společnosti Čedok, ke které se později přidaly další firmy. Přesto Elektrické podniky obstály a dopravu autokary musely zastavit až v roce 1939 při válečném omezení veškeré autobusové dopravy.

Přes nepříznivé válečné poměry se ukázalo, že zájem o prohlídku pražských památek trvá. Elektrické podniky proto obnovily od 1. června 1940 jízdy tramvajemi, a to dvakrát denně. Tentokrát se ale nepoužíval vyhlídkový vůz č. 500, ale běžné dvouvozové nebo třívozové vlaky, které vypravovala vozovna Žižkov ve dvou odlišných trasách. Jedna byla bez zastávek, druhá byla opět spojena s prohlídkami Staroměstské radnice, Hradu a Valdštejnského paláce. Protože kolejová síť měla proti minulosti odlišnou podobu, měly jízdy s přestávkami nepříznivý poměr čistých a jalových jízd. Vlastní prohlídková trasa měřila 11,642 km, ale k tomu bylo zapotřebí najezdit 12,416 km manipulačně (včetně jízd z a do vozovny). Přesto se okružní jízdy udržely až do roku 1947. V tomto roce byly zahájeny opět i jízdy autokary. Po sletu v roce 1948 byly okružní i příležitostné objednané jízdy tramvajemi definitivně zastaveny. Jako jediná připomínka na ně zůstala prostřední odstavná kolej na Malostranském náměstí, která byla v roce 1967 odpojena, ale zlikvidována byla až po 24 letech v roce 1991! Ve stejném roce na dávné tradice okružních jízd částečně navázaly dnes již zřejmě neodmyslitelné jízdy Prahou nostalgickou linkou č. 91, i když je jejich význam odlišný.

Mgr. Pavel Fojtík
Foto: Archiv DP

Rekonstrukce pohyblivých schodů ve stanici Muzeum

Na základě ukončení životnosti nejstarších typů pohyblivých schodů a vzhledem k ukončení výroby náhradních dílů je od roku 1993 postupně uskutečňována v o. z. Metro investiční akce „výměna pohyblivých schodů" za nové typy. Na službě technologických zařízení je v souladu s platnými předpisy zpracováván koncepční dlouhodobý výhledový plán, s nímž jsou současně stanovovány výhledové potřeby výměn pohyblivých schodů.

Zaměstnanci služby technologických zařízení se na akcích výměny pohyblivých schodů (eskalátorů) podílejí v přípravné části v připomínkovém řízení při zpracování projektu, dále na kontrolních dnech při vlastní realizaci a na závěr se zúčastňují přejímacího a kolaudačního řízení. Vlastní výměna technologického zařízení včetně souvisejících činností je prováděna externími dodavatelskými organizacemi a je koordinována Inženýringem dopravních staveb a. s.

Až do roku 2002 včetně je plánována výměna osmi ramen přestupních eskalátorů ve stanici Muzeum; dále výměna dvou ramen eskalátorů ve stanici Budějovická, dvou ramen ve stanici Pankrác a tří ramen eskalátorů ve stanici Pražského povstání.

Plánovaná výměna všech přestupních eskalátorů ve stanici Muzeum měla původně započít 2. května 2001, ale z důvodu současné rozpracovanosti některých rekonstrukčních akcí povrchových dopravních cest MHD (tramvajové křižovatky u Národního divadla a na Strossmayerově náměstí), které jsou nepostradatelné pro zavedení náhradní, či posílení povrchové MHD při omezení odbavování cestujících ve stanici Muzeum, byl začátek této akce posunut na 16. června 2001. Ukončení prací se předpokládá 16. listopadu 2001.

Stanice Muzeum se nachází na křižovatce tratí A a C pražského metra. Stanice Muzeum na trati C je hloubená jednolodní s ostrovním nástupištěm, na které jsou zaústěny dvě dvojice eskalátorů pro přestup na trať A. Stanice Muzeum na trati A je ražená třílodní s přímým výstupem do vestibulu a s přestupem na trať C. Přestup na trať C je řešen jako eskalátorový tunel osazený čtveřicí ramen eskalátorů navazující na dvě větve přestupních chodeb, jež jsou pomocí dvou dvojic kratších eskalátorů zaústěny na nástupiště trati C. Vyměněny budou všechny přestupní eskalátory ve stanici, tj. dvě dvojice kratších eskalátorů (evidenční č. 096 až 099, o dopravní výšce 6 metrů) vedoucí z úrovně nástupiště stanice na trati C na úroveň přestupních chodeb v mezipodlaží a čtveřice delších eskalátorů (evidenční č.100 až 103, o dopravní výšce 13 metrů) vedoucí z úrovně přestupních chodeb do úrovně nástupiště na trati A.

Všechny vyměňované přestupní eskalátory, jak na nástupišti trati A, tak i na nástupišti trati C, jsou tuzemské výroby typu PSTN/02 – byly dodány v roce 1978 v rámci výstavby provozního úseku trati metra I. A dnes již zaniklou firmou Transporta Chrudim. Ve stejném roce byly zprovozněny při zahájení provozu s cestujícími prvního provozního úseku trati metra A mezi stanicemi Náměstí Míru a Dejvická. S výjimkou plánovaných výluk pro provedení generálních oprav byly přestupní eskalátory ve stanici Muzeum od roku 1978 trvale v provozu v průměru 15 hodin denně. V letošním roce končí jejich životnost a s ohledem na bezpečnost provozu bylo rozhodnuto o jejich výměně.

Pro výměnu dvou dvojic eskalátorů na nástupiště trati C (evid.č. 096 až 099) vybrala výběrová komise jako dodavatele rakouskou firmu Schindler. Výměna čtveřice eskalátorů z nástupiště trati A (evid.č. 100 až 103) byla svěřena německé firmě Thyssen, která jako jediná vyhověla omezujícím podmínkám zadání montáže čtveřice eskalátorů ve stísněných stavebních poměrech eskalátorového tunelu.

Uvedená výměna osmi ramen eskalátorů ve stanici Muzeum je součástí rozsáhlejší akce „Rekonstrukce přestupu ve stanici Muzeum". Předmětem rekonstrukce přestupu ve stanici Muzeum není pouze výměna eskalátorů, ale také stavební práce související s jejich výměnou, a to zejména úprava dlažeb a obkladů v prostoru eskalátorů a provedení nových protipožárních poklopů pro sestup do technických prostorů. V technických prostorách pohyblivých schodů a kabelovém prostoru proběhnou úpravy schodišť a jejich povrchů, rekonstrukce odvodňovacích žlábků, ošetření obkladů a dlažeb. V eskalátorovém tunelu a napínací komoře je navrženo utěsnění průsaků v montovaném litinovém ostění, výměna zontů (tj. pláště nad eskalátorovým tunelem, svádějícího průsakovou vodu) za nerezové a výměna podhledů a osvětlení. Dále bude provedena výměna podhledů a osvětlení v přestupních chodbách a nad krátkými pohyblivými schody. Ve všech technických prostorách proběhne oprava podlah novým krycím nátěrem a opravy omítek s povrchovými úpravami. Ve veřejné části stanice budou doplněny kamenné obklady. Všechny kamenné obklady budou v oblasti přestupu vyčištěny a opatřeny ochranným nátěrem. Podél kamenných obkladů jsou navržena nerezová svodidla. Všechny dveře v přestupu budou obloženy architektonickým obkladem. V rozsahu celého přestupu je navržena výměna podhledů, nové osvětlení a nový informační systém.

Vzhledem k tak rozsáhlému objemu prací bylo rozhodnuto po dobu výměny eskalátorů o vyloučení provozu cestujících v tomto přepravním uzlu s cílem minimalizovat dobu prací. Po celou dobu rekonstrukce je tedy přímý přestup mezi nástupišti tratí A a C pro cestující uzavřen. Přestup mezi tratí A a tratí C je přesto umožněn náhradní komunikací, a to přímým výstupem eskalátorovým tunelem z nástupiště trati A do společného podzemního vestibulu a dále pomocí pevného schodiště nebo dvojice eskalátorů spojujících vestibul s nástupištěm trati C. Z hlediska odbavování cestujících je tato náhradní přestupní komunikace kapacitně přetížena a její funkčnost je závislá na bezporuchovém provozu trojice eskalátorů firmy Schindler zajišťujících přímý výstup z nástupiště trati A do vestibulu a dvojice eskalátorů firmy Otis spojujících vestibul s nástupištěm trati C. Jako preventivní opatření zajistila služba technologických zařízení u těchto ramen eskalátorů provedení mimořádných revizí a zvýšenou pozornost provádění pravidelné údržby po dobu rekonstrukce, včetně předzásobení nejnutnějšími náhradními díly.

Práce byly zahájeny v posunutém termínu 16. června přípravou staveniště, což je zejména oplocení dlouhodobých záborů a ochrana dlažby v těchto prostorech. S ohledem na souběh prací na nástupišti, v eskalátorovém tunelu a s ohledem na stísněné prostorové podmínky vyhrazeného staveniště je nutné důsledně organizovat stavební a montážní práce. V době demontáže eskalátorů a bourání stavebních konstrukcí je požadováno prachotěsné oddělení prostor obou nástupišť. Některé demontované části stávajících eskalátorů, které bude ještě možno použít při opravách dosud provozovaných eskalátorů od výrobce Transporta, se odvezou do prostor určených službou technologických zařízení, ostatní díly včetně konstrukce budou sešrotovány. Po demontáži následuje bourání stavebních konstrukcí, úprava nosných trámů, kotvení a ostatní úpravy nezbytné pro montáž nových eskalátorů.

Práce jsou prováděny ve dne i v noční výluce. V denním provozu metra je zajištěna funkce všech zařízení, která jsou nezbytná pro bezkonfliktní průjezd vlaků. Montáž eskalátorů probíhá podle časového plánu. Zavážení včetně zatažení velkých dílů eskalátorů do vyhrazených prostor probíhá v nočních výlukách. Po hrubé montáži eskalátorů budou dokončeny stavební práce zajišťující jejich užívání.

Před uvedením eskalátorů do provozu proběhnou obvyklé komplexní zkoušky a schvalovací řízení (revize elektro, technické prohlídky a zkoušky).

Pro dopravu materiálu po dobu stavby mezi nástupištěm trati C a úrovní pod nástupištěm bude používán nákladní výtah, pro dopravu v technických prostorách stanice je možno použít nákladní výtah evidenční č. 006. Protože se však předpokládá jejich značné opotřebení a poškození, bude na základě dodatečného požadavku o. z. Metro po ukončení této stavby provedena také rekonstrukce těchto dvou výtahů.

Technické parametry nových eskalátorů

	nástupiště tratě	
	A	C
dodavatel	Thyssen	Schindler
počet ramen	4	4
typ	FT 845	9300
rychlost	0,65 m/s	0,65 m/s
dopravní výška	12,96 m	6,0 m
sklon schodového pásma	30°	30°

Ing. Miloslav Černý, služba technologických zařízení

Foto: o. z. Metro

Tanečníci už mají certifikát

Koncem června obdrželi tanečníci, kteří první dubnový víkend překonali v hostivařském „domečku" světový rekord v country maratonu, certifikát dokladující zdolání hranice lidských možností v netradiční disciplíně. Cenný dokument je pro všechny zúčastněné upomínkou na dlouhé minuty (přesně 3000) strávené tancem.

Certifikát vydala pelhřimovská agentura Dobrý den, registrující v Česku pokusy nejen o světové, ale i národní jedinečné výkony v rozličných disciplínách. Country skupina Dopravního podniku pod vedením JUDr. Antonína Vondráka nyní čeká na zaregistrování svého výkonu v domovině Guinessovy knihy rekordů, v Londýně. „Agentura Dobrý den posílá žádosti o zapsání do Guinessovy knihy rekordů pouze dvakrát ročně a náš výkon byl odeslán teprve nedávno, a tak mezinárodní osvědčení bychom mohli obdržet někdy na podzim," vysvětlil duchovní otec celého projektu Antonín Vondrák. **–bda–**

CERTIFIKÁT

O VYTVOŘENÍ SVĚTOVÉHO REKORDU

Country maratón

V pátek 6. dubna 2001 v 10.00 hodin byl ve velkém společenském sále DP – ED v tzv. Domečku v Praze zahájen „Memoriál Jasana Bohuše – country maratón", v rámci kterého osm účastníků vydrželo v plném tempu tančit country tance až do neděle 8. dubna 2001 do 12.00 hodin. Maratón trvající plných padesát hodin úspěšně dokončily páry: Lenka Prchalová – JUDr. Antonín Vondrák, Dáša Dvořáková – Jiří Pospíšil, Kateřina Ibrahimová – Jan Beran a Ing. Stanislav Tvrdý a Ivan Stočes.

Depo Zličín bude do konce roku dokončeno

Stavba depa metra Zličín byla zahájena na podzim roku 1988. V té době jistě nikdo netušil, že stavba bude dokončena až v novém tisíciletí, přesněji 31. prosince 2001.

V roce 1994 byla zkolaudována část stavby depa nutná pro provoz tratě V. B, která byla též v roce 1994 dokončena a uvedena do provozu.

Tato první část zahrnovala převážnou část stavby depa – haly mytí č. 8, oprav č. 7, dílenskou halu č. 6 a č. 5, přístavek (kanceláře) vrátnice, požární zbrojnici, kotelnu, kompresorovnu, sklad hořlavin, rozvody elektrické energie, vody, část vnitrokomunikací, oplocení a další menší objekty. Z kolejových staveb to byla větší část zhlaví a zkušební trať metra.

Od roku 1994 do roku 1999 byly práce z finančních důvodů omezeny na minimum. Současně bylo rozhodnuto o „minimalizaci rozsahu stavby depa Zličín“. To znamenalo zrušení haly remizovací č. 2, haly MTZ a depa pomocných trakčních prostředků č. 1, jídelny a zmenšení přístavku.

10. května 1999 bylo předáno zhotoviteli, Metrostavu, staveniště pro stavbu remizovací haly č. 4. Okamžitě byly zahájeny práce a již 2. srpna 2000 byl odborem dopravy Magistrátu hl. m. Prahy vydán souhlas k zahájení zkušebního provozu. Tato hala je oproti předchozím modernizována. Nosná konstrukce je podle nového statického výpočtu subtilnější, pomocné ocelové konstrukce byly minimalizovány, neboť došlo k modernizaci technologie provozu. Další podstatnou změnou je obvodový zateplený plášť tvořený sendvičovou konstrukcí typu Metecno a zateplená výjezdová vrata typu Butzbach. Hala remizovací č. 4 o rozměrech 250 x 25 m je založena na železobetonové desce, křížem vyztužené, izolované proti zemní vlhkosti izolací z měkkého PVC. V první polovině haly jsou zřízeny u všech pěti kolejí prohlížecí jámy umožňující běžné kontroly vlaků a drobné opravy. Druhá část haly slouží pouze k remizování.

V hale je možné remizovat celkem 10 vlakových souprav. Hala je připojena na zhlaví depa kolejemi č. 28 – 24. S halou remizovací č. 5 přímo sousedí a je s ní propojena třemi spojovacími vraty.

Ve stěně haly jsou osazeny oblé světlíky, ovládané elektricky. Topení je teplovzdušné pomocí topidel Sahara, která jsou ovládána elektricky s možností ručního nebo automatického provozu. Osvětlení haly je regulováno systémem Intelux s možností denního nebo týdenního režimu s automatickým rozsvícením nebo zhasnutím v závislosti na denní době, zvolené intenzitě a momentální intenzitě přirozeného denního světla. Samozřejmostí je nouzové osvětlení. Podlaha je provedena ze speciálního drátkobetonu systému Pambex.

V průběhu roku 1999 bylo rozhodnuto o pokračování výstavby samostatného objektu Depa pomocných trakčních prostředků (PTP), skladu a výdeje pohonných hmot a přístavby skladu hořlavin. Po získání změny stavebního povolení (změny stavby před dokončením) byla stavba zahájena 4. listopadu 1999. Povolení ke zkušebnímu provozu bylo vydáno 6. října 2000.

Depo PTP nahrazuje část zrušené haly č. 1. Jedná se o obdobný konstrukční i technologický systém jako hala remizovací č. 4. Půdorysný rozměr haly je 54 x 13,4 m. 39 m je část určená pro opravy a remizování vozidel nezávislé trakce (v celé délce jsou prohlížecí jámy). Ve zbývající části jsou sklady, dílna a sociální zařízení. Součástí stavby byly příjezdové komunikace a kolejiště sloužící pro příjezd a odstavení vagónů.

Na začátku roku 2000 byly přiděleny zdroje na stavbu haly remizovací č. 3. Stavba byla zahájena 30. března loňského roku. Hala remizovací č. 3 přímo sousedí (bez dělicí stěny) s halou č. 4. Původní boční stěna haly č. 4 byla rozebrána a nově namontována na stěnu haly č. 3. Hala č. 3 je až na detaily stejná jako hala remizovací č. 4.

Vzhledem k tomu, že nebudou realizovány haly č. 1 a č. 2, byla na základě žádosti o. z. Metro provedena

úprava zhlaví (provedeného v první části v roku 1994), a to přemístěním výhybky č. 12 z koleje č. 34a na 24a. Touto úpravou bylo celé zhlaví upraveno do symetrické podoby, která usnadňuje provozní výluky a řešení případných poruch ve zhlaví. Pro tuto část byly nutné provozní výluky zhlaví, které byly provozovatelem zvládnuty bez problémů. Povolení provozu haly remizovací č. 3 včetně nové výhybky č. 12a bylo vydáno 26. června 2001 a povolení provozu v místě původní výhybky č. 12 bylo vydáno 9. července letošního roku.

Do ukončení stavby, posledního dne letošního roku, budou dokončeny sadové a terénní úpravy, parkoviště, úpravy plotů a položeny další odstavné koleje pro nezávislou trakci (včetně zpevněných ploch a lehkého přístřešku). Dále se projednává propojení zkušební trati na výrobní závod ČKD Dopravní systémy, které umožní příjezd nových souprav metra po ose do depa. Tyto úpravy jsou v současnosti projektovány a Inženýring dopravních staveb, a. s., který zajišťuje celou výstavbu depa, obstarává vydání stavebního povolení.

V budoucnu, v horizontu desítek let, se počítá s dostavbou haly remizovací č. 2.

J. Kalíšek, IDS, a. s.

Postup výstavby na trati metra IV. C1

Je to již třičtvrtě roku, kdy byla zahájena stavba tratě metra IV. C1. Přes částečné problémy, které zpravidla provázejí rozjezd každé stavby, probíhají v současné době práce již podle schváleného harmonogramu.

V odstavných kolejích stanice Nádraží Holešovice bylo provedeno fyzické oddělení provozované a nově budované tratě. Tím jsou vytvořeny podmínky pro následné práce na nové trati, které mají zpětně dopad do stávajících konstrukcí odstavných kolejí.

Trať v údolní nivě Vltavy včetně podchodu řeky je konstrukčně řešena hloubenými tunely. Pro umožnění realizace železobetonových konstrukcí tubusů tunelů byly provedeny na holešovické i trojské straně Vltavy zajištěné stavební jámy.

Tunely pod Vltavou byly původně konstruovány pomocí 3 jímek v řece. Nově navržená technologie, která je v České republice ojedinělá, spočívá velice zkráceně v tom, že tubus tunelu se zhotoví v trojské jímce a celý se potom vysune přes řeku a následně ukotví do předem připravené rýhy pode dnem Vltavy. V současné době již probíhá betonáž těchto tunelů.

Z trojské kotliny do stanice Ládví je trať ražena. Pro umožnění ražby byly v Povltavské a Trojské ulici vybudovány portály, jejichž realizace byla podmíněna provedením přeložek inženýrských sítí včetně přeložky tramvajové trati v Trojské ulici.

Ražba z Trojské byla zahájena firmou Subterra 30. května 2001. Dnem 2. července 2001 byla firmou Metrostav zahájena ražba z Povltavské.

Na stanici Kobylisy je vyhloubena šachta pro invalidní výtah. Zároveň probíhají práce na 1. etapě západního vestibulu, které budou ukončeny v září letošního roku.

Stanice Kobylisy je ražená a v novém řešení bude jednolodní. Podmínkou Báňského úřadu při realizaci tohoto velkého profilu je provedení podrobného geologického průzkumu. Z tohoto důvodu byla navržena průzkumná štola, která se bude následně využívat pro odtěžení vlastní stanice a ražených tunelů směrem k Ládví a tímto bude nahrazeno původní neefektivní svislé těžení rubaniny. Vyústění štoly je v oblasti ulice Na Pěšinách, kde se dokončuje konstrukce portálu a sjízdné rampy. Předpoklad zahájení ražby byl 15. července 2001.

Ve stanici Ládví a hloubených tunelech před stanicí bylo provedeno dotěžení stavební jámy a v současné době probíhají práce na železobetonových konstrukcích.

Ing. Miloslav Drholec,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Realizace preferenčních opatření v roce 2001

V letošním roce je předpokládána realizace, respektive již byla uskutečněna následující preferenční opatření v síti povrchové městské hromadné dopravy:

Elektrické dráhy

Nábřeží Edvarda Beneše – z centra

Umístění betonového dělicího prvku v délce přibližně 60 metrů před křižovatkou s Letenským tunelem bylo uskutečněno *v březnu 2001.*

Národní třída – z centra

Aplikace betonového dělicího prvku v úseku od čela zastávky „Národní divadlo" směrem k nábřeží v délce přibližně 20 metrů byla realizována *v květnu 2001.*

Tylovo náměstí – z centra

Instalace betonového dělicího prvku v úseku Jugoslávská – Rumunská v délce přibližně 40 metrů se realizovala *v červenci 2001.*

Národní třída – z centra

Osazení betonového dělicího prvku v oddělených částech úseku Na Perštýně – zastávka „Národní divadlo" z centra v souhrnné délce přibližně 150 m bude realizováno *v srpnu 2001.*

Vodičkova – směr k Lazarské

Aplikace betonového dělicího prvku v prostoru zastávky „Vodičkova" z centra v délce přibližně 25 metrů s předpokladem realizace *v srpnu 2001.*

Oblast Strossmayerova náměstí

V rámci rekonstrukce kolejové křižovatky spojené s výstavbou pěší zóny na Strossmayerově náměstí budou řešeny možnosti preference tramvajové dopravy s termínem dokončení *v září 2001.*

Na Poříčí – z centra

Instalace betonových dělicích prvků v úseku od rozšíření ulice (u ČSOB) ke křižovatce s ulicí Biskupskou v délce přibližně 100 metrů je předpokládána *do konce roku 2001.*

Poznámka: V případě odložení opravy tramvajové tratě bude instalace betonových prvků realizována v roce 2002.

Svatovítská – do centra

Osazení betonového dělicího prvku v úseku Václavkova – most přes trať ČD v délce přibližně 65 metrů se předpokládá *do konce roku 2001.*

Komunardů – z centra

Umístění betonových oddělovacích tvarovek v úseku od čela zastávky „Dělnická" z centra ke křižovatce s ulicí Dělnickou v délce 45 metrů se předpokládá *do konce roku 2001.*

Sokolovská – do centra

Aplikace betonových prvků podél tramvajových kolejí v úseku Českomoravská – U Balabenky v délce cca 150 metrů je předpokládána *do konce roku 2001.*

Sokolovská – z centra

Instalace betonového oddělovacího prvku v úseku od ulice Na Břehu ke konci zastávky „Vysočanská" z centra v délce přibližně 95 metrů v návaznosti na zřízení „vídeňské" zastávky. Akce je projektově zcela připravena, realizace v letošním roce reálná za předpokladu vyřešení otázky finančního zabezpečení.

Palackého most – oba směry

Osazení tzv. „dopravních knoflíků" podél tramvajových kolejí v obou směrech. Bude realizováno po vydání příslušného „stanovení" odborem dopravy Magistrátu hl. m. Prahy. Předpoklad: *do konce roku 2001.*

Podolské nábřeží – do centra

Instalace světelné signalizace na křižovatce Podolské nábřeží – U Podolského sanatoria umožní plynulý průjezd tramvají zúženým úsekem nábřeží při současném potlačení provozu individuální dopravy. Akci zajišťuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy, která přislíbila provedení *do konce roku 2001.*

Autobusy

U Santošky – Ostrovského – do centra

Zřízení vyhrazeného jízdního pruhu pro autobusy v úseku Bieblova – Kováků v délce přibližně 240 m. Záměr včetně dopravního značení byl na úrovni města schválen (mj. přislíben dozor Policie ČR), v současné době je opatření projednáváno na úřadu městské části Praha 5.

Předpoklad realizace: *do konce roku 2001.*

Zpracoval referát 90 103

Foto: Marek Šebeš

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, 2. fáze ve výstavbě

Tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov, jejímž účelem je zabezpečení kvalitní a kapacitní hromadné dopravy do sídliště Barrandov a přilehlé spádové oblasti, bude po řadě let diskusí a náročné přípravy zahájena 15. srpna 2001.

Realizací tratě bude nahrazena stávající nevhodná doprava autobusy, která je již na hranici svých kapacitních možností. Vyřešení kapacitní dopravy umožní další rozvoj celé oblasti Barrandova, který je řešením městské hromadné dopravy limitován.

Stavba byla z hlediska postupu provádění a nutnosti koordinace s výlukami dopravy pro výstavbu městského okruhu Zlíchov – Radlická rozdělena na 1. a 2. fázi:

První fáze stavby zahrnuje řešení prostoru stávající smyčky Hlubočepy a části ulice Na Zlíchově. Pro realizaci 1. fáze bylo využito výluky tramvají a stavba je připravena k úplnému dokončení. Zprovoznění podle stavby „Městský okruh Zlíchov – Radlická" se předpokládá v prosinci letošního roku. Zhotovitelem stavby je Metrostav a. s.

Druhá fáze zahrnuje vlastní novostavbu tramvajové tratě – pokračování tratě Hlubočepskou ulicí, novou estakádou křížící ulici Hlubočepskou a železniční trať, další estakádou přes Růžičkovu rokli a zářezem podél ulice K Barrandovu, v sídlišti Barrandov podjezdem pod Lamačovou ulicí, dalším podjezdem pod Tréglovou ulicí, podél Tréglovy a Werichovy ulice až k dočasné tramvajové smyčce na konci stávajícího sídliště.

Celková délka tramvajové trati (dvoukolejná trať) je 3 567 m, počet zastávek je 6, a to: Hlubočepy, V Bokách, Ateliéry, Chaplinova, Klukovická a Sídliště Barrandov. Součástí stavby je i realizace dvou parkovacích objektů v oblasti zastávky Ateliéry s kapacitou 384 parkovacích míst, které zajistí náhradní parkovací místa za rušená z titulu výstavby tramvajové tratě.

Podrobně jste se mohli o stavebním, technickém a architektonickém řešení dočíst v srpnovém a prosincovém vydání DP–KONTAKTu z loňského roku.

Vítězem obchodní veřejné soutěže na zhotovitele díla bylo vyhodnoceno sdružení firem Subterra a. s. a ŽS Brno a. s. a v červnu 2001 byla se zástupcem sdružení Subterra a. s. podepsána smlouva o dílo s těmito základními termíny realizace:

Zahájení stavby	15. srpna 2001
Připravenost k zahájení komplexních zkoušek	20. září 2003
Zahájení zkušebního provozu s cestujícími	15. prosince 2003
Ukončení stavby včetně vyklizení staveniště	20. srpna 2004
Zprovoznění parkovacích objektů	červenec až září 2002

Ing. Václav Gregor,
Inženýring dopravních staveb, a. s.

Přátelské fotbalové utkání

Dne 11. června 2001 se konalo v areálu Ústředních dílen na propůjčeném fotbalovém hřišti 1. přátelské fotbalové utkání mezi pracovníky provozovny Měnírny a kabelová síť o. z. Elektrické dráhy a zaměstnanci firmy Železniční stavitelství Brno.

I přesto, že pracovníci měníren se sešli takto poprvé po dlouhé době, jejich fotbalová jedenáctka se po neúspěšném prvním poločase, kdy prohrávali 0:3, vzchopila k nadlidskému výkonu a po přestávce nejprve srovnala skore a pak dokonce vedla 4:3.

Nicméně potom se projevila přece jenom vyšší sportovní a fyzická zdatnost našich brněnských protihráčů a ani příkladná bojovnost měnírenských pracovníků už nezastavila naši prohru.

Nejdříve mohutným náporem Brno vyrovnalo na 4:4 a pak již přišlo „černé pondělí" pro tým měníren v podobě posledních 3 minut utkání. Sebráním posledních sil tým Brna zahájil útok a tato zvolená taktika se vyplatila – v 88. minutě dostali míč za záda našeho gólmana – a výhra, alespoň protentokrát, patří Brnu.

I přes velkou nepřízeň počasí a fotbalového boha však ukázali zaměstnanci měníren i ŽS Brno, že právem patříme k zemím, kde se rodí fotbalové hvězdy evropského formátu.

Foto: o.z. ED

Za zmínku rozhodně stojí, že věk účastníků se pohyboval od 20 do 60 let – to je jistě ohromující. Je nutno rovněž ocenit i chuť a elán, zejména v osobních soubojích, kde ti mladší (Ondra Kábrt, Petr Ledl, Petr Cibulka, Láďa Černý, Vláďa Svoboda, Tomeček a další) měli rychlost a ti starší (Honza Koucký, Láďa Potočník, Milan Světel, Láďa Smetana a další) zase myšlenku a tvořivost. Funkce hlavního rozhodčího se dobře zhostil Petr Korecký.

Výsledkem toho všeho bylo příjemně strávené odpoledne a ujištění, že odvetné utkání, které se bude konat v září v Brně, bude stejně dobré, a doufám, že se vrátíme vítězně do Prahy.

V závěru bych chtěla poděkovat odborové organizaci, vedení provozovny a pracovníkům Ústředních dílen, kteří nám umožnili tento fotbalový zápas uskutečnit.

Zuzana Weinfurtnerová

Jak se osvědčují digitální panely na Malostranské?

Již více než rok (od května 2000) funguje v tramvajové zastávce Malostranská dvojice nových informačních zařízení – digitálních on–line panelů, které by měly Pražanům i návštěvníkům metropole usnadňovat a zkvalitňovat orientaci v síti městské hromadné dopravy. Panely přinášejí cestujícím průběžně aktualizované časové údaje o době zbývající do příjezdu nejbližších spojů do zastávky, mohou informovat o výlukách či změnách trasy a mají i nezanedbatelný význam pro zrakově postižené občany, kteří za pomoci vysílačky získají zobrazené informace ve zvukové podobě.

Ačkoli původně se u dvojice panelů počítalo s půlročním zkušebním provozem, trvá již více než rok a žádné vyhodnocení jejich prozatímní činnosti není doposud k dispozici. Vydali jsme se proto sami podívat, nakolik nová informační zařízení pomáhají cestující veřejnosti.

Je pondělí 23. července, krátce po deváté hodině ranní. Stojíme na tramvajové zastávce směr Bílá Hora, Petřiny a Výstaviště. Střídavé pohledy na informační panel a nástupiště zpočátku zaznamenávají dvě zcela odlišné reality: zdá se, že panel si ukazuje, co chce, a tramvaje si rovněž jezdí po svém. Postupně však oko přivykne a odhalí v zdánlivém chaosu jisté zákonitosti. Předně není pravda, že nic z toho, co je na panelu, neplatí. Některé soupravy přijíždějí skutečně na minutu přesně, u dalších jsou pak tolerovatelné odchylky. Jenže jsou i takové spoje, u nichž odchylky přesahují únosnou mez. A není jich málo. V 9.17 panel například oznamuje příjezd linky č. 17 za 3 minuty, avšak sedmnáctka je právě ve stanici. O chvíli později zaregistrujeme dokonce ještě o něco „rychlejší“ sedmnáctku: v 9.30 se objevuje informace o tom, že spoj přijede za 5 minut, ale již o v 9.31 ho máme ve stanici. A v podobném rytmu střídání přesností a nepřesností (které se nevyhnou žádné z linek) pokračuje celé dopoledne.

Abychom se seznámili s aktuální dopravní situací, zkoušíme se i některými linkami svézt. Nejprve nasedáme do osmnáctky u Národního divadla. Celý úsek až k Malostranské projíždíme prakticky bez problémů a v cíli naší třízastávkové cesty jsme se zpožděním necelé půl minuty. Horší je to s linkou č. 22. Ta mezi Újezdem a Malostranskou nabrala oproti jízdnímu řádu takřka pětiminutové zpoždění (na vině byla tradiční kolona automobilů v Letenské ulici).

Jaký byl tedy náš celkový dojem? Nutno říci, že poněkud rozpačitý. Digitální on–line informace znamenají skutečně výrazné zlepšení komfortu cestování městskou hromadnou dopravou, ale jak jsme se mohli sami přesvědčit, někdy mohou natropit více škody než užitku. Okolí tramvajové zastávky Malostranská je dopravně velmi vytíženo a tramvaje tak mohou i na velmi krátkém úseku nabrat výrazné zpoždění, které již informační panely nezaznamenají. Cestujícím pak stejně nezbývá než se nevzdalovat ze zastávky, neboť kýžená souprava může vyjet zpoza rohu prakticky kdykoli.

Jak jsme zjistili, velikou část nepřesností a chaosu přitom způsobují paradoxně ty soupravy, které přijíždějí poměrně přesně! Panel totiž i po odjezdu určitého spoje ještě nějakou dobu hlásí jeho příjezd do dvou minut, a tak cestující, jenž právě přišel na zastávku a neviděl spoj odjíždět, žije v radostném, leč mylném očekávání, že do dvou minut přijede. **–mš–**

Nové středisko dopravních informací na ruzyňském letišti

V červenci zaznamenala pětice našich středisek dopravních informací další přírůstek do svých řad. Nabídku rozšířilo nové, v pořadí již šesté středisko, které se nachází na místě, jež lze s ohledem na podávání informací o pražské integrované dopravě (PID) především zahraničním návštěvníkům našeho hlavního města bez nadsázky označit za nesmírně důležité, totiž v příletové hale letiště Praha – Ruzyně.

Od doby svého vzniku v roce 1980, kdy byla zavedena první telefonická služba informující o změnách MHD, prošla informační střediska mnoha podstatnými změnami. Nejenom že se postupně zvyšoval jejich počet, ale vývoj a rostoucí nároky na poskytované služby s sebou nesly i změny ve formě a sortimentu nabízených informací.

V roce 1999 po zprovoznění informačního střediska ve vestibulu stanice metra Anděl se počet středisek ustálil na pěti. Dvojice nejvytíženějších středisek – Muzeum (v podchodu stanice metra) a Můstek (v podchodu pod Jungmannovým náměstím) má otevřeno prakticky denně, včetně sobot a nedělí v době od 7.00 do 21.00 hodin. Zbývající tři střediska (Anděl, Nádraží Holešovice a Černý Most) jsou cestujícím k dispozici každý všední den od 7.00 do 18.00 hodin. Střediska poskytují informace o pražské integrované dopravě, a to jak telefonicky, tak i osobně. Dotazy se nejčastěji týkají dopravního spojení, jízdních řádů, tarifních a přepravních podmínek, změn v systému PID, plánovaných nebo operativních výluk tratí a linek MHD, případně možností a podmínek přepravy osob se sníženou pohyblivostí nebo schopností orientace.

V případě osobní návštěvy některého ze středisek si zákazník může odnést různé zdarma distribuované informační materiály (například brožuru Průvodce MHD, skládačku S námi Prahou – obojí i v anglické a německé mutaci, skládačky o nových linkách PID, informační letáky o změnách a výlukách linek PID), případně si koupit některé z nabízených map Prahy, jízdní řády noční dopravy, zastávkové jízdní řády z libovolné zastávky a mnohé další informační a propagační materiály.

V jednotlivých informačních střediscích se také prodávají jízdenky PID (vedle běžných jízdenek pro jednotlivou jízdu i krátkodobé časové jízdenky na 24 hodin, 3, 7 a 15 dní).

Nové informační středisko v příletové hale ruzyňského letiště nabízí nyní, krátce po svém uvedení do provozu, obdobné služby jako kvintet stávajících středisek, snad jen s výjimkou kopírování. Ze snahy přiblížit nabídku služeb poskytovaných tímto střediskem co možná největšímu počtu zákazníků se odvíjí i prodloužená pracovní doba přizpůsobená provozu letiště. Informační středisko je otevřeno denně (tedy včetně sobot, nedělí a svátků) od 6.00 do 22.00 hodin. Přestože bude patrně klást zvýšené nároky na jazykové znalosti, ale třeba i psychickou odolnost zaměstnanců, mělo by především zahraničním návštěvníkům Prahy zprostředkovávat důležitý první kontakt se službami naší společnosti.

Pokud si třeba právě z tohoto střediska odnesou příznivé dojmy, budou pravděpodobně při svých cestách městem ve větší míře upřednostňovat naše služby. Umístěním informačního střediska v bodě tak podstatném z hlediska turistického ruchu se naskýtá velká šance k budování pozitivní image podniku v očích potenciálních klientů.

–mis–

Představenstvo projednalo

První prázdninový měsíc přinesl jedno zasedání představenstva naší společnosti, a v to v pondělí 16. července; na programu byly následující body:

Majetkoprávní zajištění – dostavba stanice metra Depo Hostivař. Představenstvo schválilo výkup dalších pozemků dotýkajících se výstavby stanice Depo Hostivař na trati A metra.

Majetkoprávní zajištění – návazná autobusová doprava k trati IV. C1. Členové představenstva neschválili cenu za výkup pozemků, které budou sloužit pro obratiště a odstavy autobusů městské, případně příměstské dopravy v rámci systému Pražské integrované dopravy při zajišťování návazné autobusové dopravy do oblasti sídlišť Bohnice a Čimice. Projednávání tohoto bodu bude pokračovat po předložení tržního odhadu uvedených pozemků.

Zpráva o stavu závazků a pohledávek k 9. červenci 2001. Projednávání tohoto materiálu bylo přerušeno, neboť členové představenstva požádali o rozdělení pohledávek podle jednotlivých skupin.

Plán investic na rok 2001 – 1. změna. Byly schváleny předložené změny v investičním plánu na rok 2001 s výjimkou prodloužení tramvajové trati do Radlic s tím, že o dalším osudu této tramvajové trati jedná v současnosti Rada hl. m. Prahy.

Zpráva o odprodeji elektrických přípojek a základů pro přístřešky typu DAMBACH. Členové představenstva schválili odprodej 108 kusů elektrických přípojek a 87 kusů základů pro přístřešky typu DAMBACH za odhadní cenu hl. m. Praze.

Oprava a rekonstrukce tramvajových vozů v roce 2002. Členové představenstva požádali o doplnění a dopracování materiálu, který se zabývá problematikou obnovy vozového parku tramvají.

Návrh na odprodej provozně nevyužitelného majetku naší společnosti. Nejprve představenstvo schválilo ukončení nájemní smlouvy se stávajícím nájemcem rekreačního střediska Nimrod u Mariánských Lázní, které je ve správě odborové organizace o. z. Metro, a odprodej formou veřejné soutěže. Dále v této souvislosti uložilo řediteli o. z. Metro ve spolupráci s odborem nemovitého majetku (90 060) a se zástupci odborové organizace o. z. Metro vyhledat nový potenciální objekt pro rekreaci pracovníků tohoto odštěpného závodu. Následně členové statutárního orgánu odsouhlasili na základě výsledků poptávkového řízení dlouhodobý pronájem pozemků v okolí stanice metra Palmovka za účelem výstavby a provozování obchodně–administrativního centra společnosti City Grove Europe s. r. o. **–red–**

Den otevřených dveří drážďanského Dopravního podniku

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost již dlouhodobě spolupracuje s Dopravním podnikem města Drážďan, a to hned v několika oblastech (například provozování MHD, výuka učňů a provoz autobusů).

Z hlediska autobusového provozu je pro o. z. Autobusy velice přínosné sledování vývoje transformace dopravního podniku bývalé Německé demokratické republiky do podmínek sjednoceného Německa. Při společných návštěvách je zajímavé sledovat vývoj systému řízení MHD, obnovy vozového parku a počtu zaměstnanců. Pro srovnání je vhodné uvést, že Drážďany mají více než 500 tisíc obyvatel a autobusovou část dopravy zabezpečuje na 27 městských linkách 150 autobusů, z nichž je 61 autobusů standardních a 89 autobusů kloubových. Dodavateli autobusů jsou firmy MAN a Mercedes–Benz.

V rámci svých investičních aktivit se drážďanský Dopravní podnik rozhodnul postavit v městské části Gruna novou autobusovou garáž a u příležitosti jejího otevření uspořádal 19. května 2001 Den otevřených dveří. Při této příležitosti se obrátil na o. z. Autobusy s prosbou o zabezpečení výstavy nízkopodlažního autobusu Karosa–Renault City bus, což bylo akceptováno přistavením vozu garáže Vršovice, který byl pořízen v loňském roce. Tento autobus byl vystaven v expozici spolupracujících dopravních podniků – Dopravního podniku města Krakova (Polsko), Dopravního podniku hl. m. Prahy a Dopravního podniku města Zwickau (Německo).

Autobus Karosa–Renault City bus byl vybaven výklopnou plošinou pro usnadnění nástupu fyzicky handicapovaných osob a odbavovacím informačním systémem firmy APEX. Dopravní podnik města Krakova vystavil kloubový nízkopodlažní autobus SCANIA Omni City. Ze saského dopravního podniku města Zwickau byl vypraven nízkopodlažní kloubový vůz NEOPLAN s pohonem na stlačený zemní plyn.

Velké popularitě se těšila též expozice historických vozidel, kde nejstarším exponátem byl velkokapacitní třínápravový autobus Büssing – NAG 900 N z roku 1938. Vedle tohoto majestátního autobusu byla zastoupena i německá poválečná produkce firmy IFA a též několik typů maďarských autobusů značky IKARUS, které byly hojně používány v NDR.

U příležitosti Dne otevřených dveří jsme požádali několik návštěvníků o jejich názor na námi používaný autobus Karosa–Renault City bus. Nejzajímavější byla diskuse s paní Annett Hanicke, která jako vozíčkářka oceňovala především řešení nástupu a výstupu díky sklopné plošině.

Slavnostní otevření garáže Gruna bylo zakončeno závěrečným defilé, v němž vybrané autobusy, včetně našeho City busu, absolvovaly průjezd městem Drážďany s ukončením na náměstí před magistrátem.

Ing. Jiří Pařízek, o. z. Autobusy

Ohlédnutí za nakládáním s odpady v administrativní budově Sokolovská

Uplynulo již půl roku od zavedení nového systému nakládání s odpady, kdy se odpad třídí již při svém vzniku na pracovišti. Všechna pracoviště byla kromě klasických odpadkových košů vybavena malými kontejnerky na separovaný sběr papíru, plastů (kromě PET lahví) a kovového odpadu. Kromě toho ve všech podlažích jsou umístěny velké kontejnery na sběr skla (zelený) a PET lahví (žlutý). Separací tedy vznikají tyto odpady: • tříděný komunální odpad (tedy už nikoli směsný komunální odpad), • sklo, • papír, • kovy, • plasty a PET láhve.

Pokyny ke třídění obdrželi zaměstnanci, jsou uvedeny v provozním řádu budovy (vydán jako směrnice GŘ č. 11/2001) a obdržela je i úklidová firma pro informaci svých zaměstnanců.

Přes počáteční nechuť pracovníků ke třídění odpadů se systém poměrně rychle vžil a separace papíru, kovů a skla probíhá vcelku bez problémů. Přesto se čas od času najde například kov mezi sklem či organické zbytky (jídlo) mezi papírem. Zatím se stále potýkáme s problémem nedostatečně vytříděných plastů – někteří lidé si dosud nezvykli na nutnost odnášet zmačkané PET láhve do velkých patrových kontejnerů a nechávají je v kontejnercích na malé plasty. Také pro pracovníky ekonomického úseku, kteří se nastěhovali do objektu teprve v květnu, je tento systém novinkou, na kterou si postupně zvykají.

Pro objektivní vyhodnocení eventuálních úspor nákladů nového systému uplynula zatím příliš krátká doba. Přesto jsme již dosáhli prvních úspěchů. Zakoupením lisu na papír se zmenšil celkový objem papírového odpadu. Odvozce odpadů, firma RPS EKOLOGIE s. r. o., nás zařadila do skupiny organizací s tříděným komunálním odpadem – tím máme na odvoz stanovenu nižší sazbu.

Úklidová firma v administrativní budově Sokolovská má pokyn nevynášet odpadové nádoby, které obsahují nevytříděný odpad. Chceme proto znovu apelovat na všechny pracovníky, kteří zde sídlí, aby striktně dodržovali pravidla pro třídění odpadu a nesměšovali jeho jednotlivé druhy. Doufáme, že postupem času se ztotožní se zavedeným systémem nejen všichni naši pracovníci, ale i pracovníci firmy Aramark, s. r. o., a my dosáhneme v celé budově stoprocentní separace odpadu.

Kolektiv pracovníků 90 233

Prázdniny jsou zde

Okamžik napětí při převzetí vysvědčení pominul, začalo léto v plné parádě. Samozřejmě, že na tuto chvíli čekalo našich 170 dětí, které nastoupily na I. turnus (od 30. června do 21. července) do letního tábora v Nuzicích. Jako každým rokem i letos pro ně připravili odboráři odštěpného závodu Autobusy pobyt v přírodě, v partě kamarádů a se spoustou legrace. Hlavním a ústředním motivem zábavy je cyklus her, připravených vedením tábora pod názvem „Z pohádky do pohádky“. Aby legrace byla větší, protagonisty tohoto cyklu jsou samotní oddílové vedoucí.

Organizátor tohoto tábora neponechal nic náhodě. O naše děti se stará 16 oddílových vedoucích a 10 praktikantů. Zdravotní stav „dopraváckého potěru“ pečlivě hlídají 2 lékaři, kteří nás ujistili, že děti jsou v naprostém zdravotním i psychickém pořádku. Také jídelníček je sestavován tak, aby to bylo jako od mámy – o to dbá tým 6 kuchařů pod vedením šéfa kuchyně Zdeňka Káby. V době naší návštěvy vévodilo na poledním menu kuře s bramborem, zatímco na večer kuchtíci chystali kynuté knedlíky s borůvkami, aby odlehčili letos hojné úrodě tohoto lesního produktu.

Nad táborovým děním bdí trojčlenné vedení tábora v čele s hlavním vedoucím Jirkou Topolem. Jako táborová „rosnička“ funguje Pavel Tichý, který vždy večer předpovídá počasí na zítřek z dlaní dvou správců objektu – zatím se mu daří, ať počasí vydrží! **–sta–**

Foto: Zdeněk Šebesta

14

Náš seriál se dostal zhruba do poloviny. Je potěšitelné, že se stále těší vašemu zájmu a že reagujete i na některé údaje, o nichž máte větší vědomosti, než mám já. Tak například v minulém článku jsem zmínil Justiční palác na Smíchově a uvedl jsem, že je to objekt bývalých kasáren Prokopa Holého. To v zásadě souhlasí, ovšem formulace „objekt byl postaven jako kasárna Prokopa Holého“ je skutečně nesprávná, protože po dostavení mu byl dán název Albrechtovy kasárny, jak mne upozornil pozorný čtenář. Po vzniku Republiky československé v roce 1918 ovšem arcivévoda Albrecht (1817 – 1895), významný rakouský vojevůdce, nebyl pro mladý stát přijatelný. Snad i tragická smrt generála Milana Rastislava Štefánika, jednoho ze zakladatelů republiky, byla příčinou, že objekt byl přejmenován na Štefánikovy kasárny. Po druhé světové válce nastaly ovšem jiné časy, trojice Masaryk – Beneš – Štefánik „vyšla z módy“ a národ se kochal v husitské tradici, která byla živá i za první republiky, čehož obratně využili noví ideologové. A tehdy kasárna dostala třetí název – po Prokopu Holém, nástupci Jana Žižky z Trocnova. Děkuji za reakci a budu rád, když takových upřesnění dojde do redakce více – alespoň budeme všichni o něco vzdělanější. Ale teď už si pojďme povídat o „čtrnáctce“.

Trocha historie

V roce 1908 dostala linka, která spojovala Libeň (od tehdejšího Libušáku) s Palmovkou, č. 14 a po desetileté pauze se opět objevila v Karlíně. V roce 1910 jezdila už z Vychovatelny a z Florence byla prodloužena přes Jindřišskou, Vodičkovu a Palackého most na Plzeňskou třídu. Až do roku 1932 nebyly změny její trasy zásadní – pouze „střídala konce“, jak už to známe z historie vedení předcházejících linek. Všimněme si jen těch zásadnějších – v roce 1924 je prodloužena do Kobylis, v roce 1931 se objevuje u tehdejších jatek (dnes Pražská tržnice) a na Karlově náměstí. Ve zmíněném roce 1932 se vedení linky mění zásadně, opouští Smíchov a z Karlova náměstí jede po trase (dnešní názvy): Botanická zahrada – Albertov – Náměstí Bratří Synků – Nuselská radnice – Palouček a dále po staré pankrácké trati přes Budějovické náměstí na Kačerov. Na opačné straně je současně prodloužena do Kobylis (Čimická, dnes Ke Stírce). Po otevření vozovny v Kobylisích je v polonočním provozu od 30. dubna 1939 ukončena zde, společně s linkou č. 3. Když si uvědomíme, že vlaky se obracely skutečně na dvoře vozovny, je záhadou, jak vozovna jako taková vůbec mohla fungovat. Dnes bych si to neuměl představit. Ale asi to dělalo potíže již tenkrát, protože od roku 1942 je linka č. 14 ukončena na Čimické celodenně. V roce 1947 je prodloužena na Střelničnou, kde jsme ji mohli vidět až do roku 1970, kdy byla zkrácena na Vychovatelnu. V témže roce kvůli dálnici „padla“ smyčka na Kačerově a „čtrnáctka“ obracela na Budějovickém náměstí, kam přijela po již přeložené pankrácké trati. Po dvou letech dochází k další zásadní změně v jejím vedení – jezdí z Parku kultury (dnes Výstaviště) po dnes neexistující trati kolem nádraží Praha – Bubny k Dopravním podnikům, které už tuto lokalitu také vyklidily, a z Karlova náměstí, tedy z Moráně k Andělu a k Lihovaru, kde je ukončena na dnes již rovněž zaniklé smyčce. Rok nato začne jezdit od Anděla do Radlic, v roce 1977 opouští Stromovku a vrací se na Střelničnou. Pak se jen přizpůsobuje rušení tratí – v roce 1983 je převedena do ulice Na Poříčí a v roce 1983 zkrácena na Laurovou. 3. listopadu 1985 je – v souvislosti se zahájením provozu na trati B metra – zrušena v „historické trase“ vůbec; den nato vyjíždí „šejdrově“ od Olšanských hřbitovů na Černokosteleckou. V červnu 1987 je opět zrušena, ale již v červenci téhož roku znovu zavedena v trase Černokostelecká – Vinice – Průběžná – Nádraží Hostivař. O tři roky později je na čtyři a půl měsíce zrušena potřetí. 23. listopadu 1990 vyjíždí znovu v takřka shodné trase, kterou musela opustit při zavedení „béčka“, ovšem s prodloužením až do Sídliště Ďáblice. Tuto konečnou pak vyměnila za obratiště u vozovny Kobylisy, aby nakonec skončila (jako kdysi) ve Střelničné a táhlé stoupání Libní zaměnila za prudké stoupání Trojskou.

Foto: Marek Šebeš

Současná pravidelná trasa

Střelničná – Ke Stírce – Hercovka – Nad Trojou – Trojská – Nádraží Holešovice (2x) – Osadní – U Průhonu (Z) – Dělnická – Tusarova (T) – Pražská tržnice – Vltavská – Strossmayerovo nám. (T) – Nábřeží Kpt. Jaroše – Dlouhá třída – Náměstí Republiky – Masarykovo nádraží – Jindřišská – Václavské náměstí – Vodičkova – Lazarská – Karlovo nám. – Moráň (T) – Palackého náměstí – Zborovská – Anděl – Na Knížecí – Křížová – Laurová.

Tak a teď jsem v úzkých. Celou tuto trasu jsme od Střelničné až k Andělu podrobně popsali u předcházejících linek. U Anděla již sice funguje obchodní centrum Nový Smíchov, využívá se již i několik nových komunikací, vše ovšem ještě prochází bouřlivou přestavbou a tedy není dokončeno. Dříve by bylo možno psát o Ringhofferových závodech, pozdější ČKD Tatra, nyní ČKD Dopravní systémy. Ty se ovšem nezodpovědně přestěhovaly do Zličína a navíc jsou dnes ve stavu, o kterém je lepší nemluvit. Ovšem jinak jsou s pražskou tramvajovou dopravou nerozlučně spjaty. Podíváte-li se do podnikového muzea, což vřele doporučuji, už jeden z nejstarších exponátů, letní vůz koňské tramvaje, byl vyroben v roce 1886 právě v závodech Františka Ringhoffera na Smíchově. A za ním i všechny ostatní vozy, které v Praze jezdily či jezdí. Na tom nic nemění fakt, že elektrickou výzbroj motorových vozů vyráběly jiné firmy. A tak jedinou výjimkou je vlastně 15 vlečných vozů typu „plecháč“ (ev. čísla 1205 – 1219), které byly vyrobeny v roce 1931 (že by souvislost s hospodářskou krizí?) v kolínské akciové společnosti Továrna na vozy. Byly sice o něco vyšší a delší, ale jinak jakoby svým předchůdcům od Ringhofferů z oka vypadly. Leč, jak jsme již řekli, Tatra Smíchov je už jen historickým pojmem, i když její výrobky potkáte i na jiných kontinentech a byla ve své době největším světovým výrobcem tramvají, zejména díky obrovským dodávkám do tehdejšího SSSR.

Tatra Smíchov měla svůj Závodní klub v budově Ženských domovů, kolem které také jedeme. Tento klub měl velký kulturní i společenský význam, zejména v osmdesátých letech minulého století. Ženské domovy pak samy byly velkým společenským přínosem v ubytování zaměstnaných, původně pouze svobodných žen. V nárožních i volně stojících funkcionalistických budovách z let 1932 – 1936, postavených podle projektu architektů Hlaváčka a Lady, byly nejen ložnice se sanitárním zařízením, ale v přízemí i haly, klubovny a jídelny. A to je tak všechno, co najdeme v Radlické ulici zajímavého. Vlevo ještě stojí za zmínku rozsáhlý areál smíchovského nádraží, až do přemostění Vltavy a proražení Vinohradského tunelu (krátce) koncového nádraží České západní dráhy, o jehož současné výpravní budově jsme mluvili minule a jehož původní budova stála severněji (i o tom jsme již mluvili). Než projedeme pravou zatáčku, můžeme si průhledem Křížové ulice všimnout kopule Úřadu důchodového zabezpečení, rozsáhlé výstavní funkcionalistické budovy z počátku třicátých let, kam arch. J. K. Libra umístil pro tehdejší Ústřední sociální pojišťovnu kartotéční síň, která byla vybavena pojízdným mechanizovaným zařízením pro vyhledávání dokladů; to bylo překonáno až nástupem počítačových sítí. A pak už jen několik domů a jsme v konečné zastávce Laurová, kde se obracíme na kolejovém trojúhelníku. Těžko říct, zda je to příjemné zpestření služby či naopak. Původní smyčka Radlice, která stála „o stanici dál“ a ke které se jezdilo po jednokolejné trati, musela ustoupit, stejně jako nízké domky, které dávaly trati přímo vesnický ráz, rozšíření Radlické ulice. Nu a více si toho dnes už nepovíme. Snad jen to, že zastávky Křížová a Laurová nejsou pojmenovány po pánech Křížovi a Laurovi, takže se píší na konci s dlouhým á. Když už jsme u pojmenování, Křížová ulice nese název podle Křížové cesty, kterou známe obvykle v podobě 14 kapliček či obrazů se znázorněním momentů Kristovy cesty z Jeruzaléma na Kalvárii, jeho ukřižování a uložení do hrobu. Název Křížová cesta také tato komunikace nesla od svého vzniku v roce 1880 a teprve v roce 1895, kdy byla zastavována, má název Křížová. Odborníci tvrdí, že zde žádná Křížová cesta nestála, ovšem projití této ulice bylo tak obtížné pro její neschůdnost, že připomínalo absolvování Křížové cesty v přeneseném významu slova. Trochu jsem se do toho výkladu zamotal, ale snad jste mě pochopili. Zastávka Laurová pak nese název podle zemědělské usedlosti čp. 186.

Nehodová místa

Opět nahlédneme do Rozboru dopravní nehodovosti v provozu tramvají za rok 2000 a zjistíme, že linka č. 14 je mezi ostatními až na 21. místě, což jí jistě na cti nepřidá. V minulém roce ujela 1 070 730,3 vlakokilometrů a došlo na ní 78 dopravním nehodám, což je ve výsledku pouze 13 727,3 vlakokilometrů na jednu nehodu. Náhledem do topografických map zjistíme, že místa s největším počtem nehod s motorovými vozidly jsou po trase „čtrnáctky“ na křižovatce Plynární – Argentinská, na sjezdu ze Štefánikova mostu do Revoluční třídy, na náměstí Republiky, na křižovatce Jindřišská – Senovážné náměstí, na přejezdu Václavského náměstí, na křižovatce Lazarská – Spálená, na Morání a v Nádražní ulici. Je jich dost, viďte? „Vede“ mezi nimi vjezd do Revoluční (11 nehod) a křižovatka Lazarská – Spálená (dokonce 13 nehod). Takže vás prosím o větší pozornost nejen na uvedených místech, ale po celé trase, která je, s výjimkou Trojské, velmi exponovaná. Železniční nehody byly po trase linky č. 14 čtyři, jedna přímo v obratišti Střelničná. Zde se projevuje časté snížení pozornosti na místech „mimo provoz“. Po celou trasu jsme pozorní, odvrátíme x nehod, ale pak dojedeme na konečnou, trasu máme za sebou, pozornost klesne a my rozmlátíme vlak před sebou i svůj. Tak příště lépe, prosím. Střetů s chodci bylo na popisované trase 7, všechny v centru města, vjetí do nesprávného směru či vykolejení také 7, nejvíce opět na Střelničné a u Anděla. A pak že je sedmička šťastné číslo.

Závěr

Linka č. 14 neměnila podstatně svoji trasu mnohokrát. Pokud tak učinila, nikdy nebyla v nové dlouho provozována, bereme-li Smíchov i Pankrác za „její lokality“. V současné trase je nezastupitelná v Radlicích, ale svoje místo má i při průjezdu centrem a nakonec i na začátku trasy, kde přijede pro cestující v exponované zastávce Ke Stírce takřka prázdná. Zkušenost z minulých let, kdy byla pro svůj souběh s trasou metra zrušena, aby do ní musela být po čase navrácena, bude jistě využita při stanovování linkového vedení po zahájení provozu metra k Ládví. Ani na druhé straně není nic definitivní – radlická trať měla být zrušena už dávno. Ale snad vydrží do doby, než se rozjedou tramvaje na Barrandov. „Čtrnáctce“ by to tam jistě slušelo, protože rychlejší spojení s např. Václavským náměstím si lze jen těžko představit. A tak jí přejme dobrou budoucnost a hlavně méně dopravních nehod.

–zjs–

Provozní parametry

linka č. 14	pracovní den			sobota		neděle	
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne
počet vlaků	17	13	17	8	8	8	8
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							52,5
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							13 197,5
sestava vlaků							1 x T

Problematika jízdních dob

Jízdní doby jsou prvkem, který se neustále vyvíjí na základě různých vnějších vlivů, působících na tramvajovou dopravu; zároveň by však měly být prvkem stabilizujícím, zejména z pohledu cestujícího. Ten si zakoupí knižní jízdní řád a logicky požaduje, aby mu nějaký čas vydržel platný. Alespoň jako celostátní železniční či autobusový. Proto vše směřuje k tomu, aby stálé bezvýlukové jízdní řády byly platné minimálně od jedné celostátní změny ke druhé.

Jak vyplynulo z úvodu, jízdní doby jsou tedy zpracovávány tak, aby jejich platnost neměla jepičí život. Jak vyplyne z textu následujícího, nejsou zpracovávány od „zeleného stolu“, nemění se jen „aby byla nějaká změna“ (a podobné ohlasy, které občas slýcháme).

V závěru loňského roku byl stanoven způsob předávání podnětů k úpravám jízdních dob následujícím způsobem: řidiči tramvají (včetně řidičů–brigádníků) své podněty a připomínky uplatní ve své mateřské vozovně u zástupce provozně–ekonomické komise (PEK DV OS). Ten je zpracuje a projedná s ostatními zástupci vozoven. Na zasedáních PEK je vždy přítomen zástupce dopravního úseku a oddělení jízdních řádů. Ze zasedaní pak vyplynou požadavky na úpravu jízdních dob. Ty jsou zapracovány do jízdních řádů. V této souvislosti je nutné připomenout, že každá změna jízdních dob je vždy více či méně zásahem do časové polohy spojů a tím do prokladů jednotlivých linek. Proložení linek (základní bezvýlukový stav) musí být vždy projednáno a schváleno organizací ROPID. Navíc může dojít ke snížení či zvýšení počtu vypravovaných vlaků na jednotlivé linky. I proto se zapracování požadovaných změn jízdních dob může zdát jako neúměrně dlouhé.

Změny, k nimž došlo v počátku roku, se osvědčily. Následující tabulka uvádí přehled změn, jejichž zapracování se předpokládá od 1. září 2001. Navrhované změny byly Provozně–ekonomickou komisí předloženy 12. března 2001, doplněny 19. dubna 2001 a do konečné podoby dopracovány 25. června 2001.

Úpravy jízdních dob od 1. září 2001

TRAŤOVÝ ÚSEK	JÍZDNÍ DOBY		
	A	B	C
Kamenická – Strossmayerovo náměstí	–1	–1	–1
Palmovka – Krejcárek	–1	–1	0
Baterie – Vojenská nemocnice	0	0	+1
Václavské náměstí – Jindřišská	0	+1	+1
Jindřišská – Václavské náměstí	+1	+1	+1
Anděl – Zborovská	+1	+1	0
Ke Stírce – Střelničná	–1	0	0
Líbeznická – Střelničná	–1	–1	0
Olšanské náměstí – Flora	+1	0	0
Olšanské hřbitovy – Flora	–1	–1	0
Flora – Olšanské náměstí	+1	0	0
Flora – Orionka	+1	0	0
Orionka – Flora	+1	0	0
Perunova – Orionka	–1	0	0
Bílá labuť – Florenc	0	0	+1
Florenc – Bílá labuť	0	0	+1
Urxova – Invalidovna	0	0	+1
Invalidovna – Urxova	0	0	+1
Arbesovo náměstí – Anděl	–1	–1	0
Anděl – Arbesovo náměstí	–1	–1	–1
U Kříže – Vosmíkových	–1	0	0
Výstaviště – Nádraží Holešovice	–1	–1	–1
Nádraží Holešovice – Výstaviště	–1	–1	0
Náměstí Republiky – Dlouhá třída	–1	0	0
Dlouhá třída – Náměstí Republiky	–1	0	0
Chotkovy sady – Malostranská	–1	–1	–1
Národní třída – Karlovo náměstí	–1	0	0
Národní divadlo – Národní třída	0	0	+1
Nádraží Hostivař – Hostivařská	+1	+1	+1
Hostivařská – Nádraží Hostivař	+1	+1	+1
Sídliště Zahradní Město – Na Groši	–1	–1	–1
Na Groši – Sídliště Zahradní Město	–1	–1	–1
Vítězné náměstí – Hradčanská	–1	–1	0
Hradčanská – Vítězné náměstí	–1	–1	0
Lotyšská – Dejvická	–1	–1	–1
Nad Džbánem – Nádraží Veleslavín	–1	–1	–1
Nádraží Veleslavín – Nad Džbánem	–1	–1	–1
Vozovna Vokovice – Divoká Šárka	+1	+1	+1
Prašný most – Vítězné náměstí	–1	–1	0
Solidarita – Vozovna Strašnice	–1	0	0
Vozovna Strašnice – Nad Primaskou	–1	–1	–1

Platnost časové sféry A: pracovní den 7.00 – 19.00 hodin

Platnost časové sféry B: pracovní den 6.00 – 7.00 hodin a 19.00 – 21.30 hodin, sobota + neděle 6.00 – 21.30 hodin

Platnost časové sféry C: pracovní den 0.00 – 6.00 hodin a 21.30 – 24.00 hodin, sobota + neděle 0.00 – 6.00 hodin a 21.30 – 24.00 hodin

Závěrem nutno uvést, že dodatečně byly ke dni 21. července 2001 operativně upraveny jízdní doby v úseku Vypich – Břevnovský klášter z důvodu předpokládané dlouhotrvající pomalé jízdy (20 km/h) ve směru do centra.

Miroslav Dyk

Foto: Marek Šebeš

Změny tramvajového nočního provozu od 1. září 2001

Dosavadní systém nočního provozu byl zaveden u příležitosti zprovoznění prvního provozního úseku tratě B metra. Do té doby byly noční tramvajové linky označovány běžnými čísly jako denní. Noční trasy se však stále více odlišovaly od té denní (vzpomeňme například na linku 20, kdy ve dne jezdívala z Petřin na Špejchar a v noci z Petřin přes centrum města na Lehovec). Proto byla pro tyto linky zavedena číselná řada 51 – 58 (ekvivalentně k autobusům, jejichž noční linky byly již od roku 1974 označeny čísly 501 – 512). Interval zůstal i nadále 40 minut. Vedení nočních linek vydrželo beze změny na pražské poměry neuvěřitelných šestnáct let (nepočítaje v to prodloužení do sídlišť Řepy a Modřany a přesměrování linek v oblasti Otakarovy) s výjimkou vedení „pětapadesátky“ přes Biskupcovu a Olšanské náměstí. V rámci zlepšení noční dopravy dochází od prvního zářijového dne k několika změnám zejména v trasách linek a úpravě intervalů.

Jak tedy budeme od září tramvajemi v noci cestovat? *Linka číslo 51*: Divoká Šárka – Hradčanská – Strossmayerovo náměstí – **Náměstí Republiky –Václavské náměstí** – Lazarská – I. P. Pavlova – Flora – Nádraží Strašnice

Linka číslo 52: Lehovec – Harfa – Palmovka – Florenc – Václavské náměstí – Lazarská – Palackého náměstí – **Nádraží Braník** – **Sídliště Modřany**

Linka číslo 53: **Sídliště Ďáblice** – Ke Stírce – Trojská – Strossmayerovo nám. – **Čechův most** – **Národní divadlo** – Lazarská – Albertov – Otakarova – Vozovna Pankrác

Linka číslo 54: **Lehovec** – **Špitálská** – Palmovka – Maniny – Výstaviště – Strossmayerovo nám. – **Náměstí Republiky** – **Václavské nám.** – Lazarská – Palackého nám.– **Anděl** – **Hlubočepy**

(při dlouhodobé výluce je linka ukončena v obratišti Smíchovské nádraží a v úseku Anděl – Hlubočepy nahrazena autobusem X–52 v intervalu 30 – 60 minut)

Linka číslo 55: **Vozovna Kobylisy** – **Ke Stírce** – **Bulovka** – Palmovka – Ohrada – Olšanské nám. – Václavské nám. – Lazarská – Albertov – Otakarova – Strašnická – Ústřední dílny DP

Linka číslo 56: Petřiny – Spořilov (beze změny)

Linka číslo 57: Bílá Hora – Nádraží Hostivař (beze změny)

Linka číslo 58: Spojovací – Sídliště Řepy (beze změny)

Další neméně závažnou změnou je zkrácení intervalu na 30 minut. To přinese v bezvýlukovém provozu vypravení dalších sedmi nočních vlaků navíc na celkový počet 44. Zkrácení čekacích dob na přestupových bodech bude znamenat i celkové zrychlení. Je samozřejmé, že některé dosavadní přestupní vazby zmizí, ale vzniknou i některé nové. V zásadě se však noční provoz jistě zkvalitní. Centrální přestupní bod v Lazarské zůstává zachován. Noční vlaky se odtud budou rozjíždět takto:

0.30, 1.00, 1.30, 2.00, 2.30, 3.00, 3.30, 4.00, 4.30 hodin

Linka číslo 51 směr **Nádraží Strašnice**
Linka číslo 52 směr **Sídliště Modřany**
Linka číslo 53 směr **Vozovna Pankrác**
Linka číslo 54 směr **Lehovec**
Linka číslo 55 směr **Vozovna Kobylisy**
Linka číslo 56 směr **Petřiny**
Linka číslo 57 směr **Bílá Hora**
Linka číslo 58 směr **Sídliště Řepy**

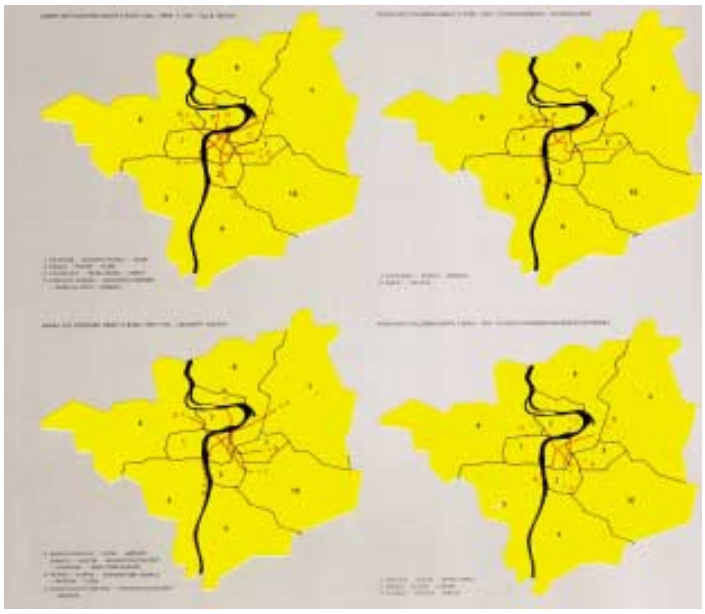
0.45, 1.15, 1.45, 2.15, 2.45, 3.15, 3.45, 4.15, 4.45 hodin

Linka číslo 51 směr **Divoká Šárka**
Linka číslo 52 směr **Lehovec**
Linka číslo 53 směr **Sídliště Ďáblice**
Linka číslo 54 směr **Hlubočepy**
Linka číslo 55 směr **Ústřední dílny**
Linka číslo 56 směr **Spořilov**
Linka číslo 57 směr **Nádraží Hostivař**
Linka číslo 58 směr **Spojovací**

Miroslav Dyk

Historie a budoucnost výstavby metra v Praze

Již v článku o trati C tohoto seriálu jsme se zmínili, že by bylo vhodné věnovat jedno pokračování vývoji názorů na řešení výstavby metra v Praze. Dnes se tedy po článcích o všeobecných zákonitostech a o jednotlivých tratích pokusíme zjednodušenou formou nahlédnout do více než stoleté historie myšlenky metra v našem hlavním městě.

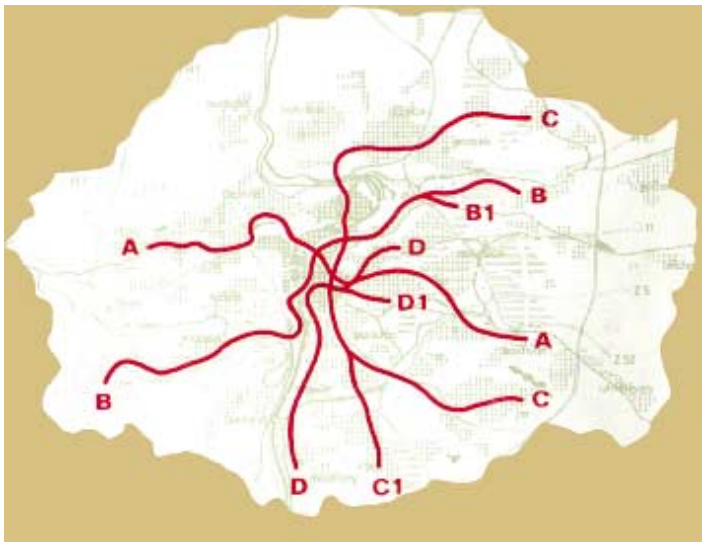


První návrhy sítě pražského metra.

Když dosáhne velkoměsto vyspělé země kdekoli na světě velikosti s počtem obyvatel okolo milionu, je žádoucí, aby řešení dopravních požadavků překonalo pomyslný práh a poskytlo svým občanům kvalitativně řádově vyšší systém – rychlodráhu. Protože povrchová úroveň města je zejména ve svém centru funkčně vyčerpána (uliční parter je intenzivně využíván pěší dopravou i motorovými vozidly všech druhů osobních, nákladních a dodávkových vozů, po prostředky hromadné dopravy osob v podobě autobusů, případně trolejbusů či tramvají) a ulice nelze jednoduše rozšiřovat, je možné použít metodu vertikální segregace a nosný druh dopravy osob umístit do podzemí. Technická a finanční náročnost tohoto řešení je však natolik vysoká, že je uskutečnitelná pouze v dostatečně bohatých městech či zemích. To je důvodem, proč dosud ve světě existuje okolo devadesáti městských rychlodrah, ačkoliv měst s více než milionem obyvatel je více než 170.

V Praze byl první návrh na řešení městské dopravy v podzemí předložen vlasteneckým obchodníkem **V. J. Rottem v roce 1898**. Předpokládal využít výkopů pro tehdy budovanou stokovou síť i pro podzemní rychlodráhu. Inspirován byl jistě budapešťskou podzemní dráhou, otevřenou v roce 1896 a vídeňskou parní městskou dráhou, v provozu od roku 1898. V té době měla Praha s předměstími jen necelých 500 000 obyvatel a problémy dopravy byly zanedbatelné, takže lze považovat tento návrh za vizionářský.

Po roce 1918 zaznamenala však Praha se vznikem samostatného státu obrovský rozvoj, takže v roce 1921, kdy byla vytvořena sloučením dosavadních 8 čtvrtí s 36 předměstskými obcemi tzv. Velká Praha, dosahovala celkem 677 000 obyvatel. V roce 1922

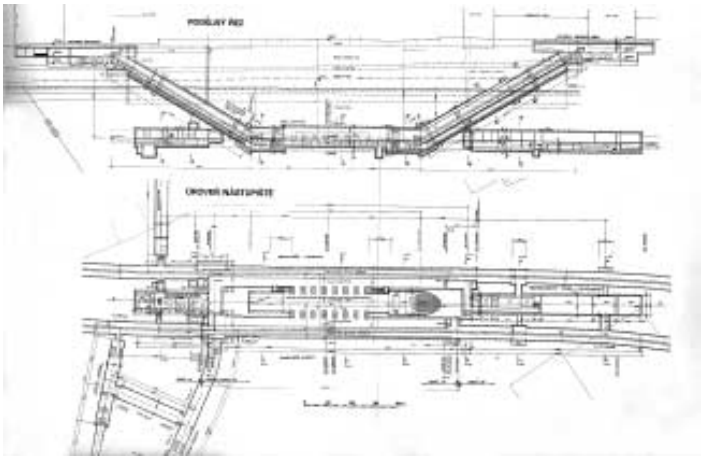


Síť metra podle generelu z roku 1971.

O architektuře pražského metra

začala intenzivní výstavba Dejvic, rozšiřovaly se Vinohrady, Žižkov, Smíchov, rostl průmysl ve Vysočanech, Libni, Hostivaři, Jinonicích, na Pankráci, zakládaly se nové zahradní čtvrti. Problémy dopravy narůstaly, i když jistě nebyly způsobovány motorovými vozidly (Praha měla v roce 1930 evidováno 11 702 osobních a celkem 20 483 motorových vozidel, když celá ČSR měla 40 369 vozidel).

V roce 1974 byl v Praze evidován celkový stav všech motorových vozidel ve výši 247 486 a byl považován za katastrofální. Dnes tento počet převyšuje 600 000.



Ukázka z projektové dokumentace tratě A – půdorys a řez stanice Hradčanská.

První technicky a dopravně fundovaný návrh sítě metra zpracovali **Ing. Vladimír List a Ing. Bohumil Bellada** v roce 1926 pod názvem „Studie rychlé městské dráhy Metro v Praze“. Trasy 3 linek metra vedly ve směru nejvyšších přepravních proudů. Trasa A vedla ve směru od Palmovky přes Národní divadlo na Smíchov k Andělu, trasa B od Vítězného náměstí přes Můstek na Floru, trasa C z Holešovic přes Prašnou bránu na Žižkov a trasa D od nádraží Těšnov přes Hlavní nádraží a Nuselský most na Pankrác. V roce 1931 titíž autoři modifikovali svůj návrh: trasa A měla končit u Smíchovského nádraží a na druhé konečné u nádraží Libeň horní. Trasy C a D se měly sloučit do jedné – C a měla vést od Výstaviště v Holešovicích přes tři nádraží (Těšnov, Masarykovo, Hlavní Wilsonovo) na Vinohrady k náměstí Míru a k nádraží Vršovice. Zřejmá je snaha navázat příměstskou železniční dopravu s přestupy na městskou rychlodráhu. Je také již zřetelný trojúhelník přestupních stanic v centru města Můstek – Muzeum – Masarykovo nádraží.

V roce 1929 byla Elektrickými podniky vypsána po generálním dopravním průzkumu **soutěž na řešení systému městské dopravy**; v roce 1931 se sešlo 19 návrhů, z nichž 3 byly uznány za rovnocenné: návrh **Škodových závodů** (3 tratě: Vysočany – Smíchov, Dejvice – Vršovice, Výstaviště – Flora s možností napojení na předměstské dráhy), **Českomoravské Kolben – Daněk** (Dejvice s rozvětvením na Břevnov – Vinohrady – Flora, Vysočany – Smíchov s křížením na Můstku) a **Ing. Voigtse** (rychlodráha s nadzemními úseky a s hlavním uzlem u Wilsonova nádraží).

Od roku 1863 (Londýn) do začátku 1. světové války provozovalo již 14 měst

Představa o rozvoji sítě metra do roku 2003 z počátku devadesátých let minulého století.

rychlodráhu a do začátku 2. světové války celkem 20 měst o velikosti větší než 1 milion obyvatel. V období, kdy na scénu dějin vstupovala největší válečná tragedie lidstva, Praha již měla 962 000 obyvatel. V této době (v roce 1939) zadaly Elektrické podniky města Prahy **Konsorciu firem Škoda, ČKD, Ringhoffer – Tatra** projekt podzemní dráhy. Byl dokončen v roce 1941 a obsahoval kromě generálního řešení celé sítě také projekt trati A z Dejvic na Pankrác. Stavba byla dokonce již zahájena podzemními objekty na Klárově, jež se později staly součástí soustavy krytů.

Ještě v roce 1939 zpracovalo **Studijní oddělení** Elektrických podniků návrh sítě na základě výsledků soutěže roku 1931.

Projekt **Konsorcia** vycházel z upravených studií Ing. Lista, Ing. Bellady a Ing. Záruby–Pfeffermana: trasa A z Vítězného náměstí přes Václavské náměstí na Pankrác, trasa B od Veletržního paláce přes Poříčí k Wilsonovu nádraží, Muzeu, náměstí Míru a na Floru, trasa C od Palmovky přes Poříčí, Můstek, Karlovo náměstí na Smíchov po mostu. Po mostu také vedla trasa na Pankrác. Pouze trasa A vedla pod Vltavou mezi Klárovem a Kaprovou ulicí. Práce Konsorcia obsahovala řadu geologických, technických a dopravních řešení včetně návrhu pětivozového vlaku metra, kapacitních propočtů (45 000 cestujících za hodinu, průměrná cestovní rychlost 34,5 km/hod. a podobně). Z těchto údajů bylo možné vycházet po skončení války, kdy se opět studijní práce obnovily.

Projekt povrchových úprav u výstupů ze stanice Kobylisy na trati IV. C1.

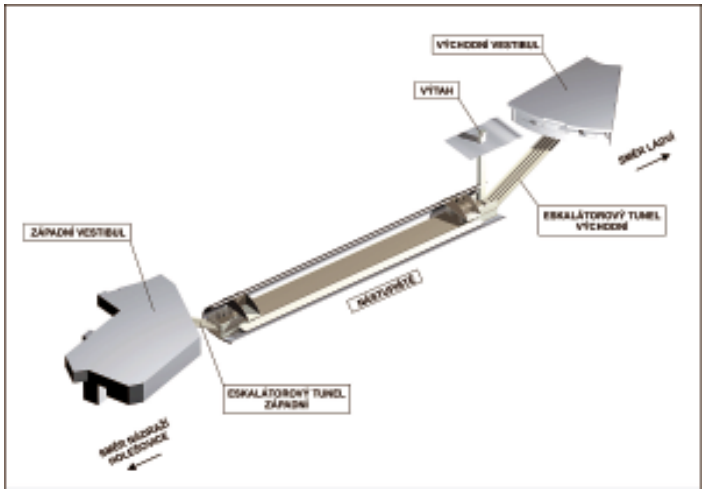
V roce 1948 byl prezentován návrh na využití opuštěných tratí železnice a tunelů pro městskou rychlodráhu. V letech 1950 až 51 byl v návrhu **Směrného územního plánu** města rozpracován návrh podpovrchové tramvaje v návaznosti na výsledky práce Konsorcia s částečným využitím tunelů v centru města.

Návrh na řešení metra podle moskevského způsobu, který spočíval v hlubinném uložení tras metra s vedením od Vysočan přes Můstek na Smíchov a z Bubenče přes Hlavní nádraží na Floru, vznikl v roce 1953. Vedení tratí opět vycházelo z práce Konsorcia.

Výstavba metra.

V letech 1956 až 57 proběhl v Praze generální dopravní průzkum, jehož výsledky se staly podkladem pro dopravní část upřesněného Směrného územního plánu, kterou zpracoval v roce 1957 tým **doc. Jirsák, Ing. Horešovský, Ing. Thoř a Ing. Streit** s tratěmi: A vedla z Dejvic na Floru, B z Vysočan na Smíchov a C částečně na povrchu a mělce podzemně od Výstaviště na Pankrác přes Hlavní nádraží. Šlo o návrh podzemní tramvaje s kratšími tunely, v centru postupně přestavované na metro.

V letech 1958 až 59 proběhla v Praze soutěž na řešení centra města s návrhem uspořádání dopravní soustavy. Ze 38 účastníků v 1. kole vybrala jury 11 do 2. kola, jehož se však zúčastnilo jen 6 týmů. Ve všech návrzích byly tendence dopravu řešit vertikální segregací jednotlivých druhů doprav. Nosnou páteří městské hromadné dopravy (MHD) bylo buď metro nebo podpovrchová tramvaj. Na podkladě výsledků soutěže byl zpracován v roce 1959 návrh systému MHD sestávající ze dvou složek: tramvaje v centru vedené podpovrchově a autobusy. Souběžně vznikl návrh městské plánovací komise na řešení MHD podle dvou variant: podpovrchová tramvaj s doplňkovou sítí autobusů a pouze autobusový provoz v celé síti MHD. V téže době také byly zapo-



Prostorový model jednolodní stanice Kobylisy na trati IV. C1.

čaty práce na přestavbě železničního uzlu Praha s přestavbou Hlavního nádraží.

Na počátku šedesátých let již bylo možno v Praze hovořit o krokové průjezdnosti centra, v Praze bylo evidováno přes 40 000 osobních vozů, počet obyvatel osciloval okolo 1 milionu. Za situace zoufale zastarávajícího vozového parku již bylo nezbytné rozhodnout. Roku 1962 vláda rozhodla o rozvoji MHD založeném na výstavbě sítě ve směrech soustředěných přepravních proudů na preferovaných kolejových trasách, vedených pod centrem v tunelech, s překryvnou nekolejovou sítí. Předpokládalo se, že podpovrchová tramvaj bude postupně v budoucnu přestavována na metro. Podle tohoto rozhodnutí byla zpracována rozsáhlá studie tehdejším Útvarem hlavního architekta a Projektovým ústavem dopravních staveb řešící MHD na principu **podpovrchové tramvaje a autobusů**. V roce 1965 byla vládou schválena a v lednu 1966 byla zahájena stavba na I. úseku dnešní tratě C mezi Bolzanovou ulicí a Hlavním nádražím.

Přes zahájenou stavbu však spory neustaly. Ukázalo se, že navrhovaná přepravní kapacita 12 600 cestujících za hodinu, odpovídající možnostem tramvají, nemůže stačit ani v tehdejší době, natož v budoucnu. Propustná výkonnost trati, parametry vozidel a skladba vlaků, uspořádání kolejiště a stanic, zabezpečovací zařízení nebyly na dostatečné úrovni v době vzniku, tím méně pro výhled. Předpokládaná přestavba v budoucnu na metro se vlivem obtížné realizovatelnosti, značných nákladů a nezbytného přerušování provozu ukazovala stále více jako nereálná. Kromě toho vlastní výstavba podpovrchových úseků v historickém jádru města byla vázána na stávající uliční skelet, velmi hustě protkaný inženýrskými sítěmi všeho druhu, vyžadující časté a rozsáhlé přeložky a výluky. Jedním z nejsilnějších argumentů proti mělkému uložení tunelů podpovrchové tramvaje bylo nevratné a hrubé narušení jemné struktury a předíva kulturních vrstev v podzemí. Provozně byl klíčovým místem složitý rozplet a křížení tratí ve stanici Muzeum v úrovňovém provedení. Expertizy prokázaly, že požadovanou průjezdnost vlakových souprav lze garantovat jen z 52%. Dalším protiargumentem bylo přenášení nepravidelnosti z povrchových uličních úseků do podzemí. Velké a soustavně se opakující narušování životního prostředí města a obtěžování obyvatel tehdy sice mnoho neznamenaly, ale rovněž přispěly k tomu, že na základě široké zahraniční expertizy vláda rozhodla v srpnu roku 1967 **budovat v Praze metro bez mezietapy podpovrchové tramvaje**.

Dnes již je možné jednoznačně potvrdit, že toto rozhodnutí znamenalo uzavření více než čtyřicetiletých sporů a diskusí o systému MHD v Praze. Z dnešního pohledu lze konstatovat, že výsledky snažení všech účastníků výstavby metra v Praze přinášejí značně více pozitiv než záporů.

Toto rozhodnutí však také vyžadovalo zachování rozestavěné části systému podpovrchové tramvaje v co největším rozsahu (Hlavní nádraží je vlivem toho stanicí s bočními nástupišti), urychlené zpracování projektové dokumentace pro I. úsek tratě C od Florence po Kačerov, zajištění výstavby l. depa v síti metra na Kačerově nejpozději v roce 1970. Dále vyžadovalo vypracovat studii cílového řešení MHD v Praze jako podklad pro přestavbu dopravního systému města. Tato studie byla dokončena v roce 1968 v úzké spolupráci mezi Útvarem hlavního architekta, Ústavem dopravního inženýrství a Dopravním podnikem. V letech 1969 až 71 pak probíhalo její další upřesňování.

Generálním projektantem metra v Praze byl určen Státní ústav dopravního projektování (SÚDOP). Na projektech se dále podílely ústavy Interprojekt, Báňské projekty, PÚDIS, Vojenský projektový ústav, Hydroprojekt a další.

Dne 1. května 1971 vznikl delimitací 240 pracovníků z ústavu SÚDOP nový projektový a inženýrský ústav – Dopravní podnik hl. m. Prahy – METROPROJEKT, který převzal funkci generálního projektanta pražského metra.

METROPROJEKT Praha je v současnosti samostatná akciová společnost a v tomto roce slaví **30. výročí** své úspěšné existence. Není již sice tzv. generálním projektantem pražského metra a musí se o tuto práci na metru ucházet jako každý jiný ústav ve veřejných soutěžích. Mimo to představuje Metroprojekt projekční ústav vybavený komplexním profesním zastoupením pracovního kolektivu a je tak schopen zajišťovat obec-

Varianta architektonického ztvárnění přístřešků nad výstupy ze stanice Ládví na IV. C1.

ně nejširší spektrum projektové a inženýrské činnosti (dopravní stavby, pozemní stavby, specializované tunelové a pozemní stavby, technologické řešení staveb a podobně).

Jaký rozvoj a jakou **budoucnost metra** mohou obyvatelé a návštěvníci Prahy očekávat, mohou ilustrovat následující řádky. Výstavba metra v Praze, započatá v roce 1967, má hlavní výhodu v tom, že nemusí nikdy skončit, že je zcela otevřeným systémem. Proto může reagovat na potřeby života města relativně jakkoli, kdykoli a kdekoli. Omezujícími podmínkami jsou pouze finance a technické možnosti doby.

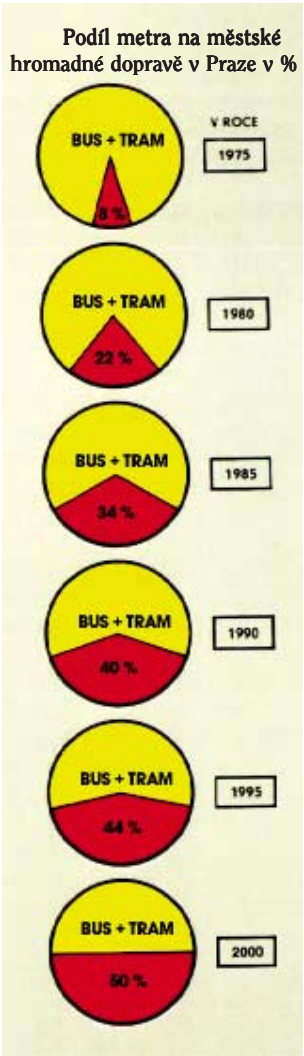
Jednotlivé tratě je možné prodlužovat za všemi dnešními konečnými stanicemi, lze budovat nové stanice na stávajících tratích, lze zřizovat další vestibuly a vstupy, do sítě lze vkládat další tratě, přestupní stanice, okružní linky, lze měnit a modernizovat staniční prostory, jejich vybavení a design, prostě: cokoli chcete, když na to máte. Zdánlivě nejsnazším krokem rozvoje metra je dokončení stanice **Kolbenova** na IV. úseku tratě B. V souvislosti s celospolečenským vývojem se rovněž mění opodstatněnost této stanice ve vztahu k povrchové zástavbě a jejímu dnešnímu stavu. Bývalé průmyslové srdce Prahy se zde zvolna transformuje na svou novou úlohu ve vysočanské průmyslové zóně.

Připravuje se prodloužení tratě A východním směrem do stanice **Depo Hostivař**. Kromě lokálního významu v obsluze přilehlé průmyslové oblasti přinese úlevu obyvatelům v okolí stanice Skalka, neboť převezme velkou část navazujících linek autobusové dopravy. Současně je zde uvažováno s realizací záchytného parkoviště automobilové dopravy typu P+R.

Již v loňském roce byla zahájena výstavba **IV. úseku tratě C** severním směrem za stanicí Nádraží Holešovice, a to po mnoha letech sporů o způsob překonání řečiště Vltavy, délce trasy a počtu stanic na ní. Oproti původním předpokladům nebude realizována stanice metra v Troji, o stanici **Kobylisy** jsme se již zmínili ve článku o trati C. Její nástupištní prostor je zatím v síti pražského metra unikátem: jednolodní stanice připomínající halové prostory stanic budovaných z povrchu, přestože je jednou z nejhlouběji založených stanic v síti. Jednolodní stanice umožní vytvořit celistvý, uvolněný a přehledný prostor, který může podstatně eliminovat pocity stísněnosti. Uspořádání v parteru stanice odpovídá potřebám řešení návazné tramvajové a autobusové dopravy s cílem co nejvíce usnadnit obsluhu sídlišť Bohnice, Čimice a okolních Kobylis. Stanice **Ládví** se nachází v těžišti sídliště Ďáblice v území dosud ne zcela plně využitém. Na jih od Střelničné ulice mezi solitéry několika ústavů AV ČR je dost místa pro dostavbu objektů, které přinesou nový život do této velice atraktivní lokality.

Další pokračování tratě C severovýchodním směrem bude mít jednak dvě stanice v přímé vazbě na požadavky dopravní obsluhy sídliště Prosek a dále stanici Letňany jako koncovou stanici tohoto provozního úseku trasy: **Stanice Prosek 1, Prosek 2** – v ose sídliště (Vysočanská ulice), přímá obsluha území je prioritou, možnosti spolupůsobení s uvažovanou dostavbou.

Stanice Letňany – Významný terminálový bod návazné autobusové a automobilové dopravy (město i region, P+R). Dále lokální obsluha území, zejména vazba na prostor nového pražského výstaviště Letňany. Univerzální ukončení trasy s možností dalšího rozvoje.



Grafy znázorňují, jak stoupá podíl metra na objemu městské hromadné dopravy v Praze

Betonáž segmentu traťového tunelu připravovaného k vysunutí do řeky (přechod Vltavy na trase IV. C1).

Jedním z prioritních rozvojových záměrů v rámci sítě metra k roku 2010, který představuje základní časový horizont Územního plánu hl. m. Prahy, je realizace **prvního provozního úseku trasy D** (I. D) v rozsahu Nové Dvory – náměstí Míru. Provozní délka tohoto úseku činí zhruba 7 kilometrů, je zde uvažováno 7 stanic (z toho 5 ražených, 1 hloubená, 1 povrchová, variantně též hloubená), průměrná mezistaniční vzdálenost je 1,1 km.

Tento úsek trasy je motivován zejména potřebou zajistit odpovídající dopravní obsluhu západní části jižního sektoru města, která je v současnosti řešena nevyhovujícím způsobem autobusovou dopravou. Prioritní význam z tohoto hlediska představuje úsek Nové Dvory – Pankrác (přestupní stanice tratí C a D), který zahrnuje nácestné stanice Zálesí, Nádraží Krč a Olbrachtova. Další pokračování trasy severním směrem představuje realizaci dvojstaničního úseku z Pankráce přes náměstí Bratří Synků na náměstí Míru (přestupní stanice tratí A a D).

Ze systémového hlediska je následně (po roce 2010) předpokládán rozvoj tratě D severním i jižním směrem. Prodloužení jižním směrem (provozní úsek II. D) je motivováno zejména dosažením lokality Písnice, kde je uvažováno nové depo této tratě. Z hlediska dopravního významu je mimo přímou obsluhu lokality Libuš třeba zdůraznit předpoklad vzniku terminálového bodu nekolejové dopravy (autobusy, parkoviště P+R) právě v oblasti Písnice. Severní pokračování (provozní úsek III. D) je uvažováno ve smyslu schválených rozvojových dokumentů směrem na Hlavní nádraží s možností přestupu na železniční dopravu a trať C metra. Dále do oblasti Žižkova s ukončením v rozvojové oblasti dnešního nákladového nádraží. Následné pokračování (provozní úsek IV. D) je pak předpokládáno přes oblast Chmelnice, Jarova a Harfy do prostoru Vysočan s ukončením na náměstí OSN s vazbou na trať B metra.

Mnohé stanice v síti pražského metra již ve svém vnitřním vybavení překonaly horizont životnosti. Dochází proto k postupným **rekonstrukcím** obkladů, osvětlení, podhledů, informačního systému a k výměnám eskalátorů. Kde to je jen trochu možné, budou postupně dodatečně zřizovány bezbariérové přístupy na nástupiště přímo z uličních úrovní. Tyto práce sice někdy povedou k omezování cestujících, ale přinesou zlepšení na mnoho let do budoucnosti.

Podobně jako tomu bylo u stanice Anděl, dochází k **dostavbě městské zástavby** v zónách některých stanic. Nad vestibulem stanice Karlovo náměstí na Karlově náměstí se buduje polyfunkční budova, která si vyžádala úpravy části staveb metra. Provoz zde byl dlouhodobě přerušen a po tuto dobu nahradil funkci tohoto vestibulu druhý na Palackého náměstí.

Nad vestibulem stanice Flora a v jeho sousedství se buduje další z významných novostaveb Prahy – Palác Flora–sen. Také tato stavba si vyžádá nezbytné přerušení provozu vestibulu metra, při které však zároveň dojde k jeho úpravám a výměně některých souborů technologického vybavení stanice. Bohužel provoz ve stanici bude muset být po tuto dobu přerušen.

Vznik nového Smíchova – Anděl City a Zlatý Anděl je dokladem městotvorného významu metra v Praze. Také rozvoj území v okolí stanice Náměstí Republiky ovlivnila existence stanice metra. Již proběhla veřejná soutěž na dostavbu území vestibulu stanice Národní třída.

Tento stručný přehled o budoucím vývoji metra v Praze vychází ze znalostí datovaných červencem 2001. Již jsme však řekli, že metro umí reagovat na požadavky dopravní obsluhy a rozvoje města víceméně jakkoli. Rozhodující podmínkou je však stejně, jako je tomu ve všech sférách společnosti, dostatek finančních prostředků

METROPROJEKT Praha a. s.,
Ing. arch. Evžen Kyllar

Co je nového u o. z. ED v ISO 9000

V květnovém čísle byli čtenáři DP–KONTAKTu informováni o úspěších a problémech spojených se zaváděním systému řízení jakosti podle mezinárodní normy ISO 9002 v podmínkách provozovny Opravna tramvají. Článek naznačil některé úkoly, které na základě požadavků normy bylo potřeba ještě dořešit.

Pokroku bylo dosaženo například u problematiky měření, kdy běžně používané různé měrky a šablony, vyrobené „podomácku“, samozřejmě bez jakékoli dokumentace a tedy i bez možnosti jejich kalibrace, jsou nahrazovány měrkami a šablonami profesionálně vyrobenými u odborné firmy. K tomu bylo nezbytné vypracovat technickou dokumentaci, podle které jsou tyto měrky a šablony vyrobeny; pak je už také bude možno kalibrovat. Po vypracování technické dokumentace byly měrky zadány do výroby odborné firmě. Stejné měrky, šablony a přípravky tak budou moci být využívány i na ostatních pracovištích v o. z.

Za úspěch lze považovat, že dnes už se v provozovně prakticky nenajde měřidlo, které by nesplňovalo požadavky Zákona 505/1990 Sb., o metrologii. Všechna měřidla používaná k měření jsou zaevidována v počítačovém programu „Měřidla“, který je dnes už možno využívat všemi provozovnami o.z. Program umožňuje pracovníkům odpovědným za měrovou službu systematický odborný dohled na všechna užívaná měřidla.

Norma vyžaduje respektování i některých dříve opomíjených vlivů, které mohou nepříznivě ovlivnit výsledek měření. Bylo nutné najít metodu, při jejímž použití by jednak byly zohledněny všechny tyto vlivy a pracovník při tom nemusel pracovat s kalkulačkou nebo různými tabulkami déle než měřit. Postupně se začíná dařit i vyřešení tohoto problému, tj. zohlednění nejistot měření bez zbytečného zvýšení pracnosti. Ve zkušebně točivých strojů bylo pokusně zavedeno používání nomogramů, ze kterých lze i bez výpočtů či přepočtů snadno a rychle poznat, zda naměřená hodnota při zohlednění všech dalších vlivů vyhovuje nebo ne. V současné době je tento způsob vyhodnocován a jsou sbírány potřebné zkušenosti. Ty jsou zatím dobré a začíná se uvažovat o tom, že tento způsob bude zaveden i na dalších pracovištích provozu kontroly jakosti a v budoucnu i na ostatních pracovištích Opravny tramvají.

Samozřejmě toto vše je nemyslitelné bez dokonalé technické a technologické dokumentace a jasně specifikovaných a všemi útvary respektovaných pravidel. A zde nezbývá než opakovaně konstatovat co bylo již dříve řečeno, že systém, aby byl účinný, předpokládá systematické a plánovité řízení namísto živelné operativy. K tomu by měla napomoci i aplikace informačního systému Magis, který se ne zcela bez problémů v provozovně postupně rozjíždí.

Přes nesporné úspěchy se nelze spokojit s tím, co již bylo dosaženo. Nyní zbývá ještě zavést do praxe nové metody řízení a vhodnou motivací zvýšit aktivitu pracovníků při jejich zapojení do procesu. V tom může podstatně přispět i plné uplatnění pravidel systému managementu jakosti. Proto je nutné nejen pokračovat v rozšiřování systému jakosti na další pracoviště, ale na pracovištích již certifikovaných je potřeba zavedený systém udržovat a stále zlepšovat. O tom také hovoří i revidovaná norma ISO 9001:2000.

Co nás čeká v oblasti sytému managementu jakosti

V prosinci roku 2000 byla technickou komisí ISO odsouhlasena a vyhlášena novela norem řady ISO 9000. Je to výsledek a zhodnocení zkušeností z aplikace systému jakosti na celém světě.

Vzhledem k tomu, že platnost certifikátu vystaveného certifikační společností je vždy omezena pouze na dobu tří let, očekává nás v závěru letošního roku recertifikace systému, která by měla proběhnout již podle požadavků novelizované normy ISO 9001:2000. V souvislosti s tím je nutné se zamyslet, co nová verze norem ISO 9000 přináší.

Při sestavování normy její zpracovatelé vycházeli z *osmi principů*, definovaných na základě zkušeností s minulým standardem. Jsou to zásady, které se prakticky promítají do všech kapitol normy.

Těchto osm principů zahrnuje:

- organizaci orientovanou na zákazníka (pojmem zákazník je myšlen kdokoliv, komu odevzdáváme výsledky vlastních aktivit),
- zapojení vedení (vedoucí pracovníci ve smyslu osobního příkladu a angažovanosti a tím, že prosazují jednotnost účelu a směru, vytvářejí prostředí, v němž mohou být pracovníci plně zapojeni do plnění cílů organizace),
- zapojení pracovníků (aktivita a moudrost zaměstnanců je největším bohatstvím každé organizace a jejich plné zapojení umožňuje využití jejich schopností v co největší prospěch organizace),
- procesní přístup (požadovaného výsledku se dosáhne mnohem účinněji, jsou-li související zdroje a činnosti řízeny jako proces),
- systémový přístup (identifikování, porozumění a řízení systému vzájemně souvisejících procesů zaměřených na daný cíl má organizaci přinést zvýšení efektivnosti a účinnost při dosahování cílů),
- neustálé zlepšování (neustálé zlepšování výkonnosti ve všech oblastech musí být chápáno za základní cíl organizace),
- věcný přístup při přijímání rozhodnutí (objektivní a účinná rozhodnutí mohou být učiněna pouze na základě využití vhodně analyzovaných dat a informací, tj. na základě měření výsledků procesů),
- oboustranně výhodné dodavatelsko–odběratelské vztahy s dodavateli (dosažení stavu vzájemně vyvážených a prospěšných vztahů mezi obchodními partnery).

Při změně struktury norem byl zároveň zohledněn model stálého zlepšování jakosti podle Demingova principu, který spočívá ve sledu činností: Plánuj, dělej, kontroluj, jednej (tj. **P**lan, **D**o, **C**heck, **A**ction).

Došlo i k přehlednému znázornění modelu. Tento model (viz obrázek) lze stručně popsat tak, že organizace naplňuje očekávání zákazníka a provádí zlepšování své činnosti s ohledem na zákazníkovy reakce. Přitom vlastní uspořádání činností organizace je rozčleněno na procesy, které jsou řízeny vedením, které obstarává i zdroje potřebné na jejich realizaci. Současně je prováděno měření a analýza pro zlepšování procesu.

Z hlediska formy došlo novým členěním systémových požadavků k naprosté změně struktury normy. Po třech úvodních obecnějších kapitolách, které se zabývají hlavně vysvětlením účelu, způsobem aplikace, referencemi a terminologií, jsou požadavky rozpracovány do pěti hlavních kapitol:

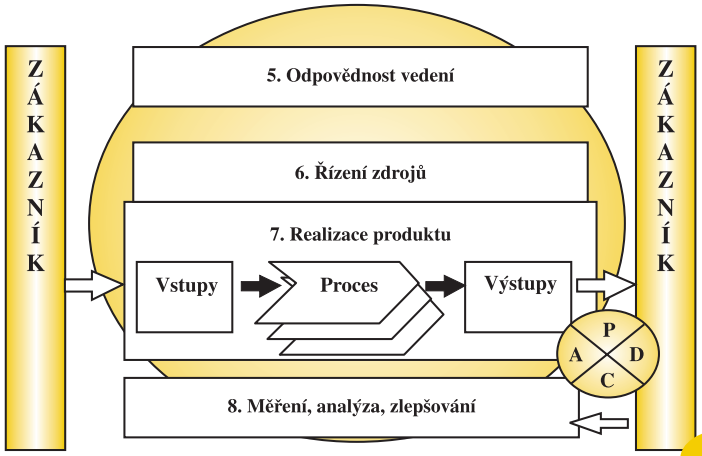
- kapitola 4 – systém jakosti (obecné požadavky a požadavky na dokumentaci),
- kapitola 5 – odpovědnost vedení,
- kapitola 6 – řízení zdrojů,
- kapitola 7 – realizace produktu (řízení procesu),
- kapitola 8 – požadavky na měření, analýzu a zlepšování.

Novinkou se stává i implementace systému managementu jakosti pouze podle jediného modelu, nazvaného ISO 9001:2000. Odpadá zbytečné trápení, kdy podniky chtěly mít certifikát modelu i s návrhovými činnostmi, jejichž existenci však při auditech obtížně prokazovaly.

Nové požadavky normy ISO 9001:2000 oproti ISO 9001:1994 lze shrnout do těchto bodů:

- účinné a efektivní řízení aktivit organizace,
- zdokumentování systému za použití menšího množství směrnic,
- přijetí a zavedení aktivní metody pro měření spokojenosti zákazníků,
- zavedení prvků neustálého zlepšování do vykonávaných činností,
- stanovení specifických měřitelných cílů jakosti u příslušných funkcí na všech úrovních,
- jasnější specifikování požadavků na přezkoumání vedením,
- identifikace požadavků nespecifikovaných zákazníkem, ale nutných pro zamýšlené použití výrobku (včetně požadavků zákonů a nařízení),
- zajištění komunikace uvnitř organizace a vůči zákazníkům,
- zaměření na kompetentnost personálu (spíše než jen na jeho školení),
- identifikace a řízení lidských a fyzikálních faktorů pracovního prostředí,
- nová metodologie pro interní prověrky.

Nový model ISO 9001:2000



Co musíme udělat

Příprava na nový systém znamená realizaci následujících kroků:

- získání znalostí a pochopení nových požadavků normy,
- uvážení důsledků změn, které znamenají potřebu zajištění nutných zdrojů,
- prověření procesů v oblasti všech výrobních, řídících a pomocných činností,
- naplánování vývoje revidovaných a dodatečných činností,
- dokumentování a implementování nutných změn.

Během etapy přípravy by se mělo využít možnosti zeštíhlit, zjednodušit a zprůhlednit stávající systém jakosti, a tím zvýšit jeho efektivnost.

Foto: o.z. ED

Hlavní pozornost při začátku práce na systému jakosti podle nové normy ISO 9001:2000 je třeba věnovat identifikaci procesů důležitých pro systém jakosti a jejich optimálnímu modelování. Potíže se mohou objevit zejména při určování efektivního způsobu měření vybraných indikátorů procesu. Předepsaná snaha o stálé zlepšování a její nutné prokazování přirozeně s tímto tématem souvisí. Hned na začátku je však nutno varovat před lákavou zjednodušující tendencí pouhého přečíslování kapitol na nový standard a k jejich částečnému formálnímu doplnění. Tím by došlo k narušení zmíněných *osmi principů řízení jakosti*, což by jistě ve svém důsledku nezůstalo bez patřičného ohodnocení certifikačním orgánem.

Přechod na novou normu je třeba načasovat tak, aby ještě před recertifikací bylo možno ověřit účinnost nového systému v rámci interních auditů. To znamená, že plná implementace požadavků nové normy musí být ukončena minimálně v měsíčním předstihu před recertifikačním auditem (což u nás představuje říjen roku 2001).

A co se nedá opomenout

Nová norma klade podstatně vyšší požadavky na práci řídících pracovníků. Princip zapojení vedení předpokládá skutečnou vůdcovskou roli řídících pracovníků při prosazování politiky a cílů organizace a při vytváření interního prostředí umožňujícího plné zapojení pracovníků k dosahování cílů. Pro ostatní zaměstnance by řídící pracovníci měli být příkladem v aktivitě, postojích, způsobilosti i v rozhodování. Kromě toho se od nich očekává podpora a rozvíjení účinné formy motivace zaměstnanců, vedoucí ke zlepšování jejich výkonnosti a podpora týmové práce.

Norma jasně specifikuje požadavky na vrcholové vedení organizace (v kapitole 5), a to počínaje závazkem k rozvíjení a uplatňování systému managementu jakosti a neustálému zlepšování jeho efektivnosti, až po plánování a uplatňování změn systému a jeho přezkoumávání. Strategické záměry vedení musí být deklarovány do politiky jakosti, tj. do strategických záměrů vedení v oblasti jakosti, a mají být podkladem pro stanovení měřitelných cílů jakosti. Při jejich posuzování musí být vždy přihlíženo k plnění požadavků zákazníka a také zákonných požadavků a požadavků předpisů. Vrcholové vedení organizace musí definovat svůj systém řízení a všechny procesy do něj zahrnuté tak, aby systém managementu jakosti tvořil jeho nedílnou součást. Samozřejmá má být i účast zástupců nejvyššího vedení na projektech neustálého zlepšování a při poskytování k tomu potřebných zdrojů.

Úloha vrcholového vedení je v těchto činnostech nezastupitelná a bez respektování a naplnění tohoto požadavku je další certifikace systému nemyslitelná.

Petr Majzner, červenec 2001

Graffiti a vandalismus, jak vypadá současná situace v metru

Každý z nás se již setkal se svérázným druhem umění, fixovými a sprejovými malbami na zdech, stěnách, plotech, fasádách, sloupech, tabulích a dopravních prostředcích – výtvarným směrem zvaným **graffiti**.

Ve stanicích metra se objevil tento druh „umění“ ve druhé polovině roku 1991. V té době se jednalo hlavně o nápisy provedené fixy, které se dařilo včas a poměrně kvalitně odstraňovat běžnými čistícími prostředky. Postupně tyto nevinné výtvarné projevy přešly do

„tvrdších“ forem používání sprejů a speciálních fixů při tvorbě velkoplošných obrazců. Tuto výzdobu stanic se nedařilo úspěšně likvidovat vzhledem k jejímu rozsahu i zlepšené kvalitě používaných barev. Vzrostla spotřeba speciálních čistících prostředků, zvýšily se náklady na úklid stanic a docházelo k trvalému poškození obkladů vsáklou barvou.

V roce 1993 již neúnosná situace začala vyžadovat jiný způsob řešení. Dopravní úsek o. z. Metro, který zodpovídá za čistotu stanic, po konzultacích s odborníky na tuto problematiku oslovil 12 firem, které by mohly nabídnout řešení. Byly to firmy zajišťující prodej, případně používání přípravků na odstraňování graffiti a dále preventivní ochranu stěn proti nim. Požadavek o. z. Metro byl jednoznačný. Vyčistit stěny od graffiti a aplikovat ochranný nátěr tak, aby další kresby bylo možno odstranit běžně dostupnými čistícími prostředky v rámci denního úklidu stanic. To vše bez poškození struktury obkladových materiálů, hlavně travertinu a mramoru. Trvanlivost a odolnost ochranného nátěru byla hlavním měřítkem případného úspěchu při odstraňování graffiti. Zároveň je rozhodující rychlost, s jakou budou kresby odstraněny. Tvůrci graffiti mají zájem na tom, aby jejich díla vydržela co nejdelší dobu. Jejich tvorba je totiž dosti nákladná. Graffiti v současné době nelze zlikvidovat, lze je pouze vytlačit tam, kde není důslednost v jejich odstraňování. Počátky v tomto směru byly hlavně hledáním způsobů a technologií vhodných pro podmínky metra, jednalo se o úplně nový druh činnosti.

Zatímco rok 1993 byl rokem hledání dodavatelů a nejvhodnějších technologií, od roku 1994 se tato činnost rozjela naplno. V současné době je antigraffitovým nátěrem opatřeno přibližně 80% stěn ve stanicích metra. Tento nátěr případné „umělce“ samozřejmě neodradí. Jeho použití však zamezuje poškození obkladových materiálů a usnadňuje následné odstraňování barev z jejich povrchů. Po určité době, která činí zhruba 5 let, je nutno provádět obnovu ochranného nátěru. Tato doba závisí na míře poškození ochranného nátěru, která přímo souvisí s četností graffiti na daných plochách a také mechanickým porušováním antigraffitové ochrany.

Odštěpný závod Metro, jako jeden z prvních podniků v České republice, začal komplexně řešit problematiku odstraňování sprejových maleb na stěnách. Tento přístup se zřejmě vyplatil, o čemž svědčí zájem o zkušenosti v této oblasti ze strany firem a organizací majících problémy se znečišťováním objektů a zařízení malbami graffiti.

Předcházet tvorbě graffiti ve stanicích lze pouze při úzké spolupráci o. z. Metro, policie a cestující veřejnosti. Největší překážkou je však lhostejnost k tomuto jevu. Je zřejmé, že nemohou být nepřetržitě střeženy všechny stanice s jejich zákoutími. Je třeba vytvořit stav, kdy si případný „umělec“ nebude moci být jist, že se nemůže kdykoliv objevit městský strážník. To platí pro všechny nepravosti, ke kterým v metru dochází. Zaměstnanci dopravce nejsou držiteli statutu veřejného činitele. Splnění tohoto předpokladu souvisí s početními stavy strážníků v metru, s nedokonalou legislativou a možnou mírou postihu pachatelů. Ta je minimální v poměru ke vzniklým škodám.

Kontrola stanic je prováděna průběžně staničním personálem. Každé pomalování stěny je oznámeno zaměstnancům úklidových firem, kteří zajišťují jeho odstranění. V rámci každodenního úklidu stanic jsou odstraňovány graffiti, tato činnost je součástí smluv o provádění úklidu. Tlak vyvíjený ze strany o. z. Metro na firmy má za cíl úklid v čase co nejkratším.

U souprav metra musí být graffiti odstraňovány vně i uvnitř vozů. Poškození vzniká během přepravní výluky na odstavných kolejích na trati, v remizovacích halách dep a nebo přímo za provozu, kdy během jízdy dochází k poškozování interiérů a doba stání ve stanici stačí k poškození exteriéru.

K odstraňování graffiti se při mytí na strojní myčce používají speciální čistící přípravky. Rozsáhlá poškození jsou odstraňována 1x týdně, malé nápisy pak při plánovaném mytí souprav. Graffiti uvnitř vozů jsou namáhavě čištěny ručně. U sedadel vozů je jedinou možností výměna sedáku. Práce jsou v současnosti prováděny dodavatelskými firmami Unirex a V–Trade.

V současnosti pomáhá v prevenci proti vandalismu a graffiti především elektronická zabezpečovací signalizace na halách dep Kačerov, Hostivař, Zličín a na odstavných kolejích na trati a Civilně bezpečnostní služba, jejíž pracovníci provádějí ostrahu objektů.

Předpoklad zlepšení je zejména v depech, kde probíhá pravidelně v nočních hodinách aktivace zónové ochrany.

Dokončuje se plášťová ochrana, kdy dojde k úplnému uzavření a zabezpečení halových komplexů na depech. Vstup bude jen pro oprávněné osoby pouze přes oficiální vchody pomocí registrované čipové karty.

K potlačení tohoto negativního jevu určitě přispěje také přijatá novela zákona o postihu vandalismu.

Pavel Třeboňák a Ing. Marek Kopřiva, o. z. Metro
Foto: o. z. Metro

Kolik nás stojí vandalismus?

Tolikrát už jsme psali o tom, jaké dělají různé typy vandalů škody a jak jsme proti nim v podstatě bezmocní. Případů, kdy je dotyčný chycen přímo při činu, je málo a navíc jej lze potrestat pouze za to, co se mu dokáže, což v praxi bývá právě pouze ten případ, při kterém byl dopaden. Tolikrát už jsme psali o tom, že pomalované vozy MHD, tedy nejen tramvaje, jsou ostudou nejen naší firmy, ale hlavního města, a tím i státu vůbec. Tolikrát se – nejen v DP–KONTAKTu – různí lidé rozčilovali či zamýšleli, co s tím dál dělat. A výsledek? Podle očekávání, čili skoro žádný.

A tak se mi ani už nechce znovu psát o všech projevech vandalismu, o sprejerech, „rytcích“ skla či „pouhých“ zlodějích a těch, kteří, například silným zápachem, znepříjemňují cestování ostatním. Vidíte. Ostatním. A co ti ostatní? Asi se shodneme na tom, že je jich zdrcující většina. Ale co je tato převaha platná, když jsme všichni – jako u většiny věcí – tak zoufale lhostejní. Dokud se nejedná o náš majetek, tak si hrajeme na bohorovné a místo pořádných trestů (či alespoň jejich hrozby) stavíme zdi, aby se „umělci“ měli kde projevit. Dokud to není naše fasáda, jsme ochotni připouštět nesmysly o „výtvarných dílech“ či nutnosti „zlikvidovat nudnou šeď“. Ale proč to tedy, když už nás ta nudná šeď tolik zlobí, nezadáme skutečným umělcům? Na začátku července proběhla tiskem zpráva, že vstoupila v platnost novela trestního zákona, podle které by měl poprvé dopadený sprejer zaplatit pokutu, v případě opakování může být potrestán až rokem vězení, při škodě nad 200 000 Kč může být odsouzen na 6 měsíců až tři roky a při škodě nad milion na 3 až 8 let. Mnohý z nás si řekne: konečně. Ale již před platností těchto ustanovení byla vedena velká diskuse, ve které se dokazovalo, že to nic nepřinese a že se bude všechno dít dál postaru. A i teď, kdy novela konečně platí a zejména starostové ji vítají, označil například náměstek ministra spravedlnosti Josef Baxa vše za pouhý alibismus. Ale nikdo ze zastánců sprejerů už neřekne, co s tím.

V o. z. ED způsobili vandalové škodu za 518 544 Kč. Není to závratná částka, ale jsou to jednoznačně zbytečně vyhozené peníze. A nejde jen o peníze. Zatáhneli pomalovaná tramvaj, nastupují ihned pracovníci, aby „dílo“ zlikvidovali. Tito lidé by se mohli zabývat zcela jistě prospěšnější prací. A dále: už minule jsme konstatovali, že je dobré rozhodnutí neměnit poškrábaná skla v tramvajích, protože bychom to prostě nezaplatili. Ale jednou přijde doba, kdy už skrz okno nebude vidět, náhodou se najdou volné prostředky a sklo se přeci jenom vymění. I tady by jistě bylo prospěšnější uvolněné peníze vynaložit jinak. Leč vraťme se k částce přes půl milionu. Řekli jsme, že není závratná. Ovšem ona zdaleka neobsahuje všechno. Pokud poničená plocha není velká, umyje se v rámci denního ošetření, a tak se vlastně do statistik nedostane. Že je to nevýznamné? Neřekl bych. Například v Kobylisích se denně odstraňují nápisy či malůvky v průměru z 15 vozů. Vozoven je sedm. Dnů v pololetí 365:2. Počítat už vás nechám samotné.

Dalo by se dále mluvit o zastávkovém vybavení, o sociálních zařízeních, o všem možném. Ale je to zbytečné. Zbytečné do doby, kdy každý z nás nalezne odvahu, když už ne k otevřenému výstupu proti vandalovi, tak alespoň k projevu nesouhlasu. Na závěr dovolte úsměvnou historku: v jedné vesnici rybáři vybíjeli elektrickým proudem ryby v potoce. Zhruba v půlročním intervalu. Nikomu se toto počínání nelíbilo, všichni, zejména v hospodě, na ně nadávali. Jim ovšem nikdo nic neřekl. Pak se našel jeden člověk, který se s nimi také nechtěl hádat, ale dal najevo svůj nesouhlas tím, že si vyfotografoval jejich auta, agregát na výrobu proudu a je samotné. Reakce se dostavila okamžitě. Od výkřiku, že mají vše povolené, až po spílání a vyhrožování. Věřím, že příště půjdou jinam. Tam, kde se na ně bude nadávat jenom v té hospodě.

–zjs–

Oslav na Petříně se zúčastnily tisíce lidí

Počasí se umoudřilo, ukázalo Pražanům a návštěvníkům města svou nažehlenou tvář, a ti nelenili a vyrazili na Petřín. Nebyl první květnový den, kdy na petřínském kopci potkáte desítky zamilovaných dvojic, ale kalendář ukazoval 21. července a v sousedství horní stanice lanové dráhy se slavilo významné výročí. Vždyť před 110 lety se poprvé rozjela dráha umožňující snadnější přístup na Petřín.

Ten, kdo chtěl třetí červencovou sobotu použít služeb oslavenkyně, musel vystát pořádně dlouhou frontu. Zájem o svezení byl enormní a snesl srovnání s rokem 1985, kdy lanovka začala psát své moderní dějiny. Při čekání bylo možné slyšet hlasy tvrdící, že služeb pozemní lanové dráhy využívají opět po deseti a více letech.

Bylo krátce po šesté večer a náčelník lanovky Stanislav Laně nám potvrdil, že zájem o jízdu je obrovský. „Nahoru jsme přepravili více než sedm tisíc lidí a dolů už přes pět tisíc. Tolik zájemců o přepravu nemáme ani 1. května, kdy je zájem tradičně vysoký.“

Skutečně na Újezdě stála celé odpoledne mnohametrová fronta, na Petříně to bylo stejné a navíc na cestách uprostřed zeleně se pohybovalo lidí jako o pouti. „Jízdní řád jsme nedodržovali, jezdili jsme jak to jen bylo možné,“ doplnil Laně.

Někoho zlákala k návštěvě možnost svézt se zadarmo, ale většinu bohatý program, připravený ve spolupráci Dopravního podniku s agenturou Town, s. r. o. a odehrávající se na dvou pódiích. Program pro děti moderovala Petra Černocká a pro dospělé Vilém Čok.

I mnoho náhodných návštěvníků se zastavilo a zaposlouchalo do písniček v podání YoYo Bandu, Františka Sahuly, Beatles revival bandu či Šlapeta. To vše bylo proloženo soutěžemi pro malé i velké. Zejména příznivci zlatavého moku ze smíchovského pivovaru si přišli na své.

„Ještě ráno, když jsem se koukl z okna a viděl zataženou oblohu, měl jsem strach, že oslava skončí fiaskem, ale s postupujícím časem se počasí zlepšovalo a první nedočkavci už byli na Petříně okolo poledne. Proto jsme s programem začali dříve, než jsme měli naplánováno,“ sděloval spokojený šéf pořadatelů Miroslav Pauk.

Podle střízlivých odhadů si přišlo významné výročí lanovky připomenout na dvanáct tisíc Pražanů, kteří strávili na Petříně příjemné sobotní odpoledne. **–bda–**

O svezení lanovkou byl v sobotu 21. července enormní zájem. U obou stanic (Újezd a Petřín) stály dlouhé fronty zájemců. Na Nebozízku se dokonce nezastavovalo, aby jízdní doba byla co nejkratší a ve frontách se nečekalo tak dlouho.

Jedno pódium společně se skákacím hradem bylo vyhrazeno nejmenším.

Program a soutěže pro dospělé uváděl Vilém Čok s typickou „pivní“ čapkou.

O dobrou pohodu se staral mimo jiné i František Sahula se svou skupinou.

Oslavy 110 let zahájení provozu lanové dráhy na Petřín přilákaly množství Pražanů různého věku.

Nejlepším občerstvením v horkém dni je přece zlatavý mok.

Nové řidičské průkazy – II

V posledním čísle jsme vás seznámili mimo jiné i se změnami údajů v řidičském průkazu. V tomto čísle, kdy je v plném proudu turistická sezona, si připomeneme ustanovení zákona č. 361/2000 Sb., která se týkají ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu.

K vydání duplikátu řidičského průkazu musí být k žádosti předložen vždy poškozený řidičský průkaz.

S ohlášením ztráty, odcizení nebo poškození řidičského průkazu musíme vždy předložit platný doklad totožnosti. Na základě ohlášení vydává příslušný okresní úřad potvrzení, které platí po dobu 30 dnů, a po tuto dobu nahrazuje držiteli řidičského oprávnění řidičský průkaz.

§ 112 Vydání duplikátu řidičského průkazu nebo mezinárodního řidičského průkazu

1. Za řidičský průkaz nebo mezinárodní řidičský průkaz ztracený, odcizený, poškozený nebo zničený se vydává duplikát řidičského průkazu nebo duplikát mezinárodního řidičského průkazu.

2. Pro vydání duplikátu řidičského průkazu platí obdobně § 109 odst. 6, 7, 8 písm. a) a b) a odst. 9 a § 110 odst. 1, 3, 4, 5 a 6. Duplikát řidičského průkazu vydá příslušný okresní úřad bezodkladně po podání žádosti o vydání duplikátu řidičského průkazu.

3. Pro vydání duplikátu mezinárodního řidičského průkazu platí obdobně § 111.

4. K žádosti o vydání duplikátu řidičského průkazu nebo duplikátu mezinárodního řidičského průkazu za poškozený řidičský průkaz nebo poškozený mezinárodní řidičský průkaz musí žadatel přiložit tento poškozený řidičský průkaz nebo poškozený mezinárodní řidičský průkaz.

§ 115 Ztráta, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu

1. Ztrátu, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu je držitel řidičského oprávnění povinen neprodleně ohlásit příslušnému okresnímu úřadu.

2. Zároveň s ohlášením podle odstavce 1 je držitel řidičského oprávnění povinen předložit příslušnému okresnímu úřadu platný doklad totožnosti.

3. Příslušný okresní úřad vydá držiteli řidičského oprávnění bezodkladně po ohlášení podle odstavce 1 potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu. V potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu musí být uvedeno:

a. jméno a příjmení držitele řidičského oprávnění,
b. adresa trvalého pobytu držitele řidičského oprávnění,
c. datum a místo narození a rodné číslo držitele řidičského oprávnění,
d. skupiny a podskupiny řidičského oprávnění a datum jejich prvního udělení,
e. datum ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu,
f. datum vydání potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu.

4. Příslušný okresní úřad v případě uvedeném v odstavci 3 bezodkladně ověří podle dokladu totožnosti údaje uvedené v odstavci 3 písm. a) až c) a doklad totožnosti vrátí držiteli řidičského oprávnění.

5. Potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu platí 30 dní ode dne jeho vydání, po tuto dobu nahrazuje držiteli řidičského oprávnění řidičský průkaz.

6. Po uplynutí doby platnosti oznámení o ztrátě, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu příslušný okresní úřad vystaví držiteli řidičského oprávnění duplikát řidičského průkazu podle § 112.

7. Odstavce 1 až 6 platí i pro ztrátu, odcizení, poškození nebo zničení mezinárodního řidičského průkazu.

8. Prováděcí právní předpis stanoví vzor potvrzení o oznámení ztráty, odcizení, poškození nebo zničení řidičského průkazu nebo mezinárodního řidičského průkazu.

V následujícím paragrafu se uvádí i jiná možnost oznámení o ztrátě a odcizení řidičského průkazu, ale v našich podmínkách bude ještě chvilku trvat, než bude možné běžně používat elektronického podpisu ve styku s orgány státní správy.

§ 117

Žádosti a oznámení podle § 92 až 94, § 98 až 102, § 108 až 112, § 114 až 116 může podat žadatel nebo držitel řidičského oprávnění i poštou nebo elektronickou formou. V takovém případě musí být podpis žadatele nebo držitele řidičského oprávnění na žádosti nebo oznámení úředně ověřen nebo ověřen podle zvláštního právního předpisu. Doklad totožnosti žadatel nebo držitel řidičského oprávnění nepřikládá.

Následující paragraf nás informuje o tom, kdy je řidičský průkaz neplatný. Je zcela logické, že řidičský průkaz ztrácí platnost, jestliže osoba neoprávněná v něm provede opravy nebo úpravy. Při změně bydliště musíme zajít na příslušný okresní úřad a nemůžeme tento údaj v řidičském průkazu měnit sami, i když odpovídá pravdě.

Zde je na místě upozornit všechny řidiče vyjíždějící do Spolkové republiky Německo, že německá právní úprava umožňuje vyznačit do českého národního řidičského průkazu například zákaz řízení motorového vozidla. Samozřejmě, že to je možné jen pokud se ve Spolkové republice Německo dopustíte závažného přestupku nebo trestného činu, za který je Vám vysloven zákaz řízení motorového vozidla na území SRN. V tomto případě jste rovněž automaticky zařazeni do počítačového systému ZEVIS, který umožňuje kontrolu dodržení tohoto zákazu nejenom při běžné silniční kontrole, ale například i na hraničních přechodech.

§ 118
Neplatnost řidičských průkazů

1. Řidičský průkaz nebo mezinárodní řidičský průkaz je neplatný, jestliže:

a. uplynula doba jeho platnosti,
b. údaje o řidičském oprávnění v něm uvedené neodpovídají skutečnosti,
c. jsou v něm neoprávněně provedeny zápisy, změny, opravy nebo úpravy,
d. je poškozený tak, že záznamy v něm uvedené jsou nečitelné.

2. Řidičský průkaz vydaný cizím státem nebo řidičský průkaz Evropských společenství, jehož držitelem je osoba, která je přihlášena k dlouhodobému nebo trvalému pobytu v České republice, je neplatný, jestliže jeho držitel nepožádal o výměnu řidičského průkazu vydaného cizím státem nebo řidičského průkazu Evropských společenství za řidičský průkaz podle § 116 odst. 1 nebo odst. 2.

A na závěr našeho malého seriálu o řidičských průkazech důležité upozornění týkající se výměny dosavadních řidičských průkazů průkazů podle § 134 zákona č. 361/2000 Sb.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, stanovuje v § 134 následující:

1. Řidičské průkazy vydané **do 30. června 1964** jsou jejich držitelé povinni vyměnit do dvou let ode dne nabytí účinnosti zákona (tj. od 1. ledna 2001).

2. Řidičské průkazy vydané **od 1. července 1964** do dne nabytí účinnosti zákona jsou jejich držitelé povinni vyměnit **do pěti let** od nabytí účinnosti zákona.

3. Řidičské průkazy podle odstavců 1 a 2 pozbývají platnosti uplynutím příslušné doby stanovené pro jejich výměnu.

Za vydání řidičského průkazu ve smyslu § 134 zákona č. 361/2000 Sb. se nevybírá správní poplatek. Tento úkon je osvobozen od správního poplatku podle § 9 odst. 2 písm. b) druhé části věty zákona č. 368/1992 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů.

V případě, že by **povinná výměna řidičského průkazu byla spojena i s rozšířením dosavadního oprávnění k řízení silničních motorových vozidel, správní poplatek se vybere.**

Stále časté jsou rovněž dotazy, zdali je nutné mít při cestě do Itálie mezinárodní řidičský průkaz.

Stejně jako v případě Slovinska i Itálie je signatářem Úmluvy Organizace spojených národů o silničním provozu z roku 1968 (Vídeňská úmluva) tudíž by měla uznávat národní řidičské průkazy České republiky. Bohužel, zkušenosti českých občanů s některými složkami italských ozbrojených sborů nás vedou k tomu, že doporučujeme pro jízdu do tohoto státu mezinárodní řidičský průkaz.

Na závěr ještě jedno upozornění pro ty řidiče, kteří vyjíždějí do zahraničí se zapůjčeným automobilem, například od svého švagra a podobně.

Podle úmluvy Organizace spojených národů o silničním provozu z roku 1968 (Vídeňská úmluva) může vyžadovat cizí stát od řidiče doklad o tom, že vlastník vozidla souhlasí s tím, abyste užíval jeho vůz v zahraničí. Forma tohoto dokladu není ve zmíněné úmluvě specifikována, ale doporučuje se, aby byl napsán v jednom ze světových jazyků (vhodná je angličtina, němčina nebo francouzština) a byl opatřen notářsky ověřeným podpisem vlastníka vozidla. **–go–, –hý–**

Zleva stojící „vrchní“ Ing. Kozák, Míra Průša a ředitel Ing. Vlk.

Věk nezastavíme...

...a to byl důvod, proč se sešli ředitel DOZu Hostivař, Ing. Slavomír Vlk, s kolegy Karlem Novákem a Mirkem Průšou. Ing. Vlk jménem party hostivařských dopraváků vyslovil oběma oslavencům uznání za dosavadní práci, kilometry bez nehody, spolehlivost při výkonu jejich náročné práce, a zároveň vyjádřil naději, že věk není překážkou v další životní etapě. A proto dodáváme – „abrahámoviny“ a odchod do starobního důchodu, to je pouze kladný předpoklad pro plné využití druhého poločasu našeho bytí!

–sta–
Foto: Zdeněk Šebesta

Karel Novák, Ing. Kozák a Ing. Vlk.

VY SE PTÁTE, MY ODPOVÍDÁME

Pronájem rekreační nemovitosti

Pokud jste se rozhodli zvýšit si rodinný rozpočet o částky plynoucí z pronájmu rekreační nemovitosti, nezapomeňte, že tento příjem podléhá zdanění.

Příjem ke zdanění si rozdělí všichni spoluvlastníci, a to podle velikosti svých vlastnických podílů tak, jak je mají zapsány v katastru nemovitostí. Pokud je objekt v bezpodílovém spoluvlastnictví, platí daň jen jeden z majitelů.

Nemáte-li jiný příjem než z pronájmu, a ten je menší než 10 000 Kč za rok, neplatíte žádné daně. Máte-li příjem ze zaměstnání a k tomu příjem z pronájmu menší než 4 000 Kč za rok, nepodáváte daňové přiznání a neplatíte rovněž žádnou daň.

Pokud dostáváte za pronájem víc než jsou uváděné hranice příjmů, musíte podat daňové přiznání, vypočítat si daň a zaplatit ji. Od příjmů si můžete odečíst výdaje paušálním odpočtem ve výši 20 % z dosažených příjmů. Chcete-li uplatňovat výdaje ve skutečné výši, je potřeba vést jednoduchou evidenci příjmů a výdajů, majetku, pohledávek a závazků. Do skutečných výdajů zahrnujeme odpisy nemovitosti, odpisy rekonstrukce či jiného zhodnocení, opravy, nákup drobného vybavení a podobně.

Z příjmů z pronájmu se neplatí zdravotní a sociální pojištění.

Jestliže jako majitel využíváte nemovitost i k vlastní rekreaci, musíte uplatňovanou výši výdajů příslušným způsobem krátit.

Dále nezapomeňte, že nemovitost by měla být pojištěna, a to jak vlastní stavba, tak i domácnost. Veďte si protokol o předávání a přebírání objektu, který by vám měl dočasný nájemník podepsat. Předejdete tak sporům v případě, že se něco ztratí nebo rozbije. Nájemníci mohou při přebírání objektu složit i kauci. Můžete si sjednat i pojištění odpovědnosti za škody způsobené třetí osobě. Toto vás chrání pro případ, že by si nájemník např. způsobil zranění na neudržovaném prostranství patřícím k rekreačnímu objektu.

**Ing. Alena Vaňková, telefon 9619 2359,
odbor financování – ředitelství,
e–mail: vankovaa@dp–praha.cz**

Důchodová problematika

Kolik si může vydělat starobní důchodce, aby mu nebyla zastavena výplata starobního důchodu, když jsem narozen 30. dubna 1940? Jde o hrubý nebo čistý příjem?

Nárok na starobní důchod vám vznikl 28. února 2001. Od tohoto data se počítá dvouleté období, kdy si můžete současně s výplatou důchodu ještě vydělat částku do výše dvojnásobku životního minima, což je v současné době 7 540 Kč (2 x 3 770 Kč). Jedná se vždy o hrubý příjem. Tedy do dvou let po vzniku nároku na starobní důchod nesmí váš hrubý měsíční příjem přesáhnout částku 7 540 Kč hrubého. Další podmínkou pro výplatu starobního důchodu je, že váš pracovní poměr bude uzavřen na dobu určitou.

Musím si o důchod požádat, když jsem již dovršil důchodový věk? Chci dále pracovat bez omezení výdělku.

Dávky důchodového pojištění, tedy i starobní důchod, lze přiznat pouze na základě písemné žádosti občana. Žádost o starobní důchod s vámi sepisuje zaměstnavatel (případě okresní či obvodní správa sociálního zabezpečení) na příslušných tiskopisech k tomuto účelu vydaných. Tyto žádosti je třeba i předepsaným způsobem doložit (doklady o vzdělání, vojenské službě, rodné listy dětí a podobně). Záleží pouze na vás, kdy a k jakému datu se pro odchod do starobního důchodu rozhodnete a kdy požádáte zaměstnavatele o sepsání výše uvedené žádosti.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet svého budoucího důchodu, případně i o přepočet již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor ředitelství. Od května jsme přesídlili do nové budovy v Sokolovské 217/42, 5. patro, dveří č. 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný – 9619 3361.

**Helena Bajerová, zaměstnanecký odbor ředitelství,
e–mail: bajerovah@dp–praha.cz**

DOŠLO DO REDAKCE

Nejen z Prahy a blízkého okolí přicházejí dopisy na naši adresu. Tento přišel z německého Rossweinu a velice rádi ho přetiskujeme, neboť je příkladem profesionálního přístupu jednoho řidiče tramvaje.

Poděkování neznámému řidiči tramvaje

Vážený pane řediteli,

Obracím se na Vás s prosbou, poděkovat mým jménem vašemu zaměstnanci. 11. června letošního roku jsem byla s jednou cestovní společností v Praze. Ráno jsem nastoupila u hotelu Olšanka do tramvaje číslo 9. Přselo a u dveří byla tlačenice, které jsem nevěnovala žádnou pozornost.

Duchapřítomný byl však váš zaměstnanec, který si všiml, že mi nějaký mladý muž krade peněženku s doklady. Řidič tramvaje k němu rychle přiskočil, vytrhl mu peněženku z ruky a dal mi ji s úsměvem zpátky. V rozčilení, ale také v pocitu velké radosti jsem mu zapomněla poděkovat.

Vše jsem si uvědomila až po vystoupení z tramvaje, ale to už vůz jel dál. V povědomí mám pouze číslo na straně tramvaje, 9032. Pokud ho najdete, prosím poděkujte mu. Takové pozorné a ochotné lidi nachází člověk dnes zřídka. Děkuji.

Petra Sa. (podpis je dále nečitelný)

ÚSMĚVY

„Co se divíš, když se furt motáš kolem Anděla, já jsem zase léta jezdil na Kačerov...“

Jaroslav Pítra

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Druhá polovina léta je před námi a my přicházíme s další porcí internetových tipů, jež by vám mohly zpříjemnit čas dovolených. Stejně jako v minulém díle našeho seriálu i tentokrát jsme usilovali o to, aby vybraná virtuální místa inspirovala k návštěvě míst skutečných a aby vám internetová síť tyto návštěvy usnadnila a zkvalitnila. Na rozdíl od červencových návnad, zaměřených na přírodu a kulturu jednoho konkrétního regionu, se nyní vyhneme čistě přírodním krásám a rozšíříme geografický obzor: budeme vás lákat k návštěvě hradů, zámků a dalších historických staveb v rámci celé České republiky a dokonce i za jejími hranicemi.

V pavučině českého internetu uvízlo hned několik stránek, které se souhrnně věnují tuzemským památkám. Své putování můžeme začít na adrese `www.hrady.cz`, která slibuje vše o hradech, tvrzích, zámcích, mlýnech, věžích, klášterech, kaplích, kostelech a dalších pamětihodnostech. Tento server funguje doslova pár dní, a tak databáze památek není zatím kompletní (v době naší návštěvy jich obsahovala na 250), nicméně některé položky jsou zpracovány velmi kvalitně a rovněž fotografická dokumentace je na slušné úrovni. Ovládání stránek je snadné a bezproblémové, grafika střídmá leč vkusná, a pokud máte zájem přidat k některé z památek vlastní komentář či se podělit s ostatními o turistické zážitky, není to žádný problém.

Mnohem slabší podívanou nabízí adresa `www.hrady-zamky.cz`. Seznam památek je výrazně chudší, fotografiemi se šetřilo jako šafránem a vybledlá grafika působí poněkud unylým dojmem. Pozitivem budiž aktuální kalendář kulturních akcí, který je k dispozici u některých památkových objektů, ale jinak rozhodně nejde o stránky, kam by se člověk často vracel.

To nejlepší nás tak teprve čeká – a to na adrese `www.pamatky.com`. 900 „zpracovaných“ pamětihodností (a neustále přibývají další), 2200 šlechtických rodů, 600 hesel odborných pojmů ve slovníku, vyhledávání podle regionů, abecedy nebo pomocí filtrů, elegantní ovládání, efektivně provázané jednotlivé sekce, výborné interaktivní prvky a velmi dobrá grafika – co více si můžete přát? Lze jen doufat, že tyto stránky budou nadále vzkvétat a dojde nejen k rozšíření počtu hesel, ale i k jejich podrobnějšímu rozpracování.

Rovněž slovenské kulturní památky mají své několikeré internetové zastoupení. Adresa `www.hrady.sk` má narozdíl od své české jmenovkyně poněkud nešťastně zvolenou grafiku, ale jinak jde o solidní zdroj informací o více než dvou stovkách hradů, zámků a pevností u našich východních sousedů. Ani zde nechybí slovníček odborných pojmů. Také adresa `www.zamky.sk` (nebo `www.mazanik.sk`) představuje kvalitní zdroj informací, obohacený navíc o slovenské kostely a zajímavé historické články.

Zkusili jsme zapátrat i v dalších zahraničních webových vodách. Adresa `www.castlesontheweb.com` nabízí přesně to, co slibuje ve svém názvu – podrobný seznam rozličných internetových míst, na nichž se pojednává o hradech a zámcích. Stránkám by možná slušela jednodušší struktura, ale neztratíte se tu.

Souhrnný přehled informací o hradech a zámcích ve světě nabízí adresa `www.castles.org/castles`. Informace zde prezentované však příliš hodnotné nejsou (nekvalitní fotografie, někde úplně chybí texty) a je nutné je brát s velkou rezervou. Mezi belgickými hrady se například skví fotografie Karlštejna, brněnský Špilberk zde figuruje pod názvy Spieberd či Spielbergh a mezi českými hrady najdeme i jakýsi (jakési?) Scozke, který přitom podle dalších informací na stránkách leží kdesi u Rýna…

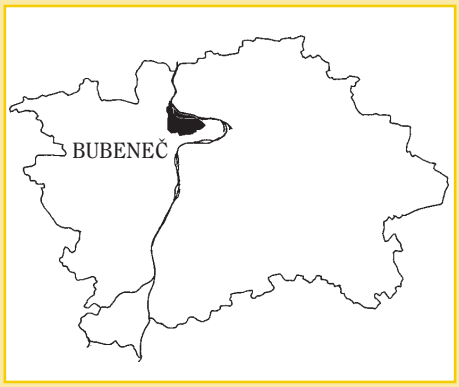
–mš–

PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ ZEMĚPIS III

4. část
Bubeneč

Budete-li hledat Bubeneč na starých mapách, musíte hledat Přední Ovenec. Tak se totiž tato pražská čtvrť jmenovala ještě v 19. století. Pojmenování má jméno ve staročeském slově *ovnec*, tedy beránek, snad proto, že tu kdysi býval knížecí ovčinec. Poprvé je ves doložena pod jménem Ovnec (Ouence) v roce 1197, později Ovneč, což se v dalších staletích měnilo na Ovenec, Oveneč. Pražští Němci si jméno upravovali na Wobentz, Bowentsch, což časem bylo opět počeštěno do tvaru Bubeneč. Oficiálně tak byla obec pojmenována až vyhláškou c. k. místodržitelství z 9. května 1880.

První obecní volby v samostatné obci se konaly 17. září 1850. Nejvyšším rozhodnutím z 26. října 1904 (publikovanou místodržitelskou vyhláškou 11. listopadu 1904) byl Bubeneč povýšen na město. Součástí hlavního města Prahy je od roku 1922. O rok později se stal součástí obvodu Praha XIX a v roce 1949 bylo bubenečské území rozděleno mezi dva obvody – Prahu 6 a Prahu 7, což přetrvává dodnes. Od roku 1990 je i z hlediska samosprávy Bubeneč rozdělen mezi dvě městské části. 214 hektarů (48 % katastrálního území) patří ku Praze 6 a 230 ha je součástí Prahy 7.



Historické jádro Bubenče leželo jižně od kostela sv. Gotharda. Původní románský kostel byl zbořen v roce 1801 a v témže roce (!) byl vysvěcen ten dnešní klasicistní. V 19. století začala vznikat vilová zástavba podél dnešní Pelléovy ulice a první činžovní domy v oblasti Brusky na dejvicko–bubenečském pomezí. V osmdesátých letech 19. století začaly rychle vznikat městské domy v oblasti Letné (jižně od Královské obory) a ve dvacátých a třicátých letech na rozhraní Dejvic a Bubenče vznikla na tehdejší dobu moderní a luxusní městská čtvrť, čímž v rámci hlavního města obě katastrální území urbanisticky zcela splynula. Původní záměr architekta Engela ale nebyl bohužel dokončen, což je vidět především na podobě Vítězného náměstí.

Významnou část plochy Bubenče (115 ha) zaujímá Královská obora, nesprávně nazývaná Stromovkou. Má dávnou tradici a veřejným sadem se stala až podle dvorního dekretu z 25. června 1804. V roce 1845 byla spojena s tzv. Štěpnicí. Zajímavé bylo, že Královská obora byla Nejvyšším rozhodnutím z 3. května 1845 vyhrazena císaři jakožto soukromý majetek českého krále. Podle obecního zřízení z 16. dubna 1864 ji spravoval Zemský správní výbor a byla vyjmuta z pravomoci Předního Ovence, ačkoliv byla i nadále součástí jeho katastrálního území.

Na území Královské obory leží dvě zajímavé stavby. Bývalý lovecký zámeček z let 1689 – 1691 byl v roce 1855 novogoticky přestavěn a stal se vyhledávanou restaurací, známou pod jménem Šlechtova restaurace. V roce 1980 objekt bohužel vyhořel a dnes je chátrající ruinou. Tzv. Místodržitelský letohrádek je doložen už při korunovaci krále Vladislava II. v roce 1471 a rovněž získal v 19. století novogotickou podobu.

Významnou stavbou je také Císařský mlýn, jehož historie sahá až do středověku. V roce 1834 v něm byla zřízena papírna s první strojní výrobou papíru v Čechách. V moderní době tu získal sídlo Výzkumný ústav papírenského průmyslu. Z důležitých staveb městské infrastruktury vznikla v roce 1906 v Bubenči čistírna odpadních vod, do které byla zaústěna nová pražská kanalizace. Kaly z čistírny vyvážela na Císařský ostrov úzkorozchodná dráha. V letech 1957 až 1967 byla na ostrově postavena nová čistírna, později rozšířená a modernizovaná.

Dne 15. května 1891 zahájilo činnost dnešní pražské výstaviště, které je od té doby významným společenským a rekreačním centrem. Obvykle je dáváno do souvislosti s Holešovicemi, ve skutečnosti celé leží v Bubenči. Výstavy se v dané lokalitě konaly již dříve.

Z bubenečských komunikací má nejstarší tradici ulice Pod Kaštany (až do třicátých let 19. století tu ale bylo lipové stromořadí), která spojovala Hrad s oborou. Po západním okraji bubenečského katastru vedla od roku 1625 poštovní silnice do Drážďan. Ještě v 19. století obě silnice do Prahy vstupovaly Píseckou branou (otevřena 9. května 1721 a jako jediná z bran barokní fortifikace, vyjma vyšehradské citadely, se dochovala dodnes). Dál do centra Prahy se pokračovalo hlubokým úvozem, který v roce 1831 nahradila Chotkova silnice. V letech 1805 – 1806 byla postavena důležitá silnice mezi Strahovem a Bubny (dnešní Milady Horákové) a současně byla postavena i dnešní Korunovační. V roce 1829 byla zřízena silnice v místě dnešní Pelléovy. V souvislosti s rozvojem bubenečské zástavby pak vznikla hustá velkoměstská uliční síť.

Dnes jen málokoho napadne, že v Bubenči existují také tři mosty přes vodní tok. Silniční na Císařský ostrov byl předán do užívání 18. prosince 1901. Přes vlastní vltavský tok do Troje se muselo přívozem. Původně přívoz sloužil i povozům a silniční dopravě. Současná lávka slouží jen pěším a byla dána do provozu 7. července 1984, když předchozí lávku z roku 1977 strhla povodeň. Další dva mosty se dnes nacházejí v areálu čistírny odpadních vod. Všechny mosty vedou přes tzv. plavební kanál, významnou vodohospodářskou stavbu z počátku 20. století. Teprve ten umožnil pomocí zdymadla říční plavbu po Vltavě i na sever od Prahy. Z původního toku Vltavy jižně od ostrova dnes zůstalo jen slepé rameno, tzv. Malá říčka.

Pravidelná osobní doprava parníkem od Štvanice do Klecan čtyřmi páry spojů denně začala oficiálně 20. července 1902. Na bubenečském katastru bylo zřízeno přístaviště. Bez zajímavosti možná není ani smělý projekt gigantického tunelu Praha – Podbaba pro lodní dopravu, jehož stavbu prý znemožnila jen rakousko–italská válka. Připomeňme také, že v roce 1870 konal u Císařského mlýna své pokusné jízdy s parní lodičkou mechanik Josef Božek, který už o dva roky dříve v Královské oboře zkoušel první český parní vůz.

Pravidelné spojení veřejnou dopravou s okolním světem Bubenči zajistila železnice. Od 1. července 1850, kdy zahájila provoz Severní státní dráha, slouží veřejnosti i bubenečské nádraží. Od roku 1868 přes bubenečské území začala jezdit i Buštěhradská dráha. Její železniční stanice (původně Bruska) leží na dejvickém katastru. V roce 1906 se uvažovalo o stavbě železniční tratě Bubeneč – Nebušice – Tuchoměřice.

Historie bubenečské městské hromadné dopravy je spjata především s velkým množstvím neuskutečněných projektů. Nejdříve (na jaře 1886) začala jezdit do Královské obory koňka. Dne 18. července 1891 přijela do Bubenče Oveneckou ulicí na kraj obory i slavná první česká elektrická dráha, prodloužená v roce 1891 až k Místodržitelskému letohrádku. Zrušena byla už v roce 1900. V roce 1897 chtěly vznikající Elektrické podniky vést tramvajovou trať od projektované holešovické elektrárny. Koleje měly vést přes výstaviště hlavní komunikací za průmyslovým palácem až ke Šlechtově restauraci. Projekt se ale změnil a v roce 1898 byla místo této stavby elektrifikována trať koňky. Až do roku 1937 v oboře existovala malá tramvajová vozovna. Pro obsluhu Bubenče ale uvedené tratě neměly význam. V roce 1901 schválilo ministerstvo železnic projekt tramvajové tratě Veletržní a Korunovační ulicí (pro snadnější orientaci uvádíme dnešní názvy ulic) s odbočkou přes Letnou k Brusce. Tento projekt se ale nakonec neuskutečnil. Místo něj do byla do oblasti Letenského náměstí v roce 1907 postavena trať Belcrediho ulicí (Milady Horákové), která měla pokračovat Korunovační ulicí k nadjezdu přes Buštěhradskou dráhu. I z této varianty, obsluhující alespoň část letenské zástavby Bubenče, nakonec sešlo, stejně tak z dalšího projektu schváleného v roce 1913. (V té době nebyly na realizaci peníze.) Mezitím byla postavena v roce 1908 alespoň trať k Brusce, vedená po jižní hranici bubenečského katastru, která měla pro část obce určitý význam. (Zastávka na křižovatce Špejchar se až do roku 1942 jmenovala Bubeneč.) Cesta přes Letnou ale představovala velkou okliku a teprve prodloužení linky č. 5 z Klárova do Badeniho ulice v roce 1915 cestu od Špejcharu do centra přes Chotkovu silnici urychlilo. Nová naděje svitla Bubenečským v roce 1916, když byl připraven projekt tratě dnešní Pelléovou a Českomalínskou ulicí před kostel sv. Gotharda a odbočky po jihozápadní hranici katastru dnešními ulicemi Jaselskou a Dejvickou. Protože trať měla úrovňově křižovat Buštěhradskou dráhu, nepovolily její stavbu železniční orgány, i když na ní mělo velký zájem ministerstvo války. Změnu přinesl až rok 1926, kdy byl dokončen západně od dejvického nádraží nový silniční most přes dráhu, po kterém tramvaje jezdily až k hostinci Na růžku (dnes by stál uprostřed Vítězného náměstí) a od roku 1928 se jezdí dál do Podbaby. Tramvaje tak Bubeneč vlastně objely, respektive jely po jeho západní hranici.

Změnu k lepšímu přinesly na čas až autobusy. Od 18. července 1930 zavedly Elektrické podniky linku P od letenské vodárny do Sedlce. Jezdila Korunovační, přes centrum Bubenče a Sibiřské náměstí do dnešních ulic Rooseveltovy a Jugoslávských partyzánů. V letech 1932 – 1935 jezdila místo „péčka“ stejnou trasou suchdolská linka R,pak se opět vrátila linka P,ale už v roce 1936 byla trasa přes Bubeneč bez náhrady zrušena. V roce 1939 byl připraven projekt trolejbusové tratě od sv. Matěje, Zelenou, Terronskou, U Zeměpisného ústavu a Bubenečskou s ukončením jako dnešní linka 131, ale válka realizaci tratě zabránila. V 50. letech byl připraven projekt trolejbusové tratě od sv.Matěje, přes Sibiřské náměstí do Korunovační a Letenským tunelem do centra. Stavba byla sice na některých místech zahájena, ale nakonec v roce 1959 v zamýšlené trase trolejbusu vyjela autobusová linka č. 125 (Bořislavka – Revoluční), do roku 1960 vedená dočasně vzhledem k rekonstrukci Wolkerovy přes náměstí Svobody. Protože šlo o linku velmi frekventovanou, musela být v roce 1963 v nejzatíženějším úseku (U Matěje –Revoluční) posílena novou linkou č. 131, vedenou od roku 1967 místo do centra do Bubenečské ulice k tramvaji. V roce 1978 začaly jezdit autobusy i kolem bubenečského nádraží. Význam pro část bubenečské zástavby měly svého času i rychlíkové autobusové linky překryvné sítě (např. 135 a 174 či 134 a 155).

Po zprovoznění linky A metra v roce 1978 došlo v oblasti bubenečského katastru k mnoha dalším změnám a autobusové linky do centra byly postupně zrušeny, takže jedinou autobusovou linkou, o které můžeme říci, že zajišťuje základní obsluhu historického centra Bubenče, je jen linka č. 131 a pochopitelně i dnes po okraji katastru vedené tramvajové linky a především metro, i když jeho stanice Dejvická a Hradčanská vlastně na bubenečském katastru přímo neleží. **–pf–, –fp–**

Foto: Marek Šebeš

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?

Správná odpověď z čísla 6/2001: Stalo se již tradicí, že další díl naší soutěže otvíráme citací jednoho z úspěšných řešitelů minulého kola; ani tentokrát neuděláme výjimku. „Na fotografii je křižovatka Opletalova – Bolzanova s tramvají linky č. 1, která jede od Hybernské ulice."

Ani v červnu váš zájem o historickou soutěž nepolevil. Na naši adresu přišlo do uzávěrky 32 odpovědí a drtivá většina soutěžících osvědčila dobrý přehled. Pouze jediná odpověď nebyla správná. Ve čtvrtek 19. července jsme ze správných odpovědí vylosovali tři šťastlivce. Více štěstí měly ženy. Dvojici knih Pražské metro – čtvrtá dimenze velkoměsta a Autobusy pražské městské hromadné dopravy od Stanislava Linerta od nás obdrží Irena Rezková, J. Ježková a Jan Klomínek.

Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědi a výhercům srdečně blahopřejeme!

Času dovolených můžete také využít k rozluštění naší srpnové otázky, která nepatří k nejlehčím, ale vaše znalosti jsou výborné, jak jste v dosavadním průběhu dokázali. Na vaše odpovědi čekáme do 31. srpna. Na trojici úspěšných, ale i šťastných znalců historie je připravena kolekce knih vydaných uprostřed letošního roku. Dvojice pojednává o lanovkách, Lanovka v Pražské ZOO a Po kolejích na Petřín a třetí v knižní podobě shrnuje druhý díl Pražského dopravního zeměpisu, obce připojené ku Praze v letech 1960 a 1968. K tomu přidáme propagační předměty naší společnosti.

Pokud víte nebo alespoň tušíte, kde byla historická fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis nezapomeňte označit heslem „Soutěž". Nová adresa už se dostává do povědomí všech zaměstnanců, ale raději zopakujeme: DP–KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo nechtějí utrácet za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, nechť na svou zásilku napíší: DP–KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Je samozřejmé, že také můžete využít schránky v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Pokud soutěžíte pravidelně, tak už se vás podvaatřicáté ptáme – poznáváte místo na fotografii?

–bda–

NAPSALI O NÁS

Večerník Praha (23. 7. 2001)
Petřín zaplavily tisíce lidí.
Největším lákadlem pro návštěvníky byla jízda lanovou dráhou zdarma.

Tisícovky Pražanů, ale i návštěvníků hlavního města, se ve slunném počasí vydaly na oslavy 110. výročí petřínské lanovky. Pro návštěvníky oslav byl připraven bohatý program. Lanovka však bodovala ze všech připravených atrakcí nejvíce. „Ten zájem je nebývalý. V této situaci ani nemůžeme jezdit s klasickými patnáctiminutovými intervaly. Jezdíme bez nich, abychom přepravili všechny zájemce," uvedl jeden ze zaměstnanců petřínské lanovky.

Večerník Praha (19. 7. 2001)
Autobus bude mít přednost

Cestování autobusem číslo 137 směrem do centra Smíchova se má brzy podstatně zrychlit. Radnice Prahy 5 chce prosadit, aby byl od stanice U Santošky zřízen pro autobusy přednostní jízdní pruh. Skončily by tak dlouholeté problémy s tím, že lidé cestující touto linkou velmi často uvíznou v dlouhé frontě aut.

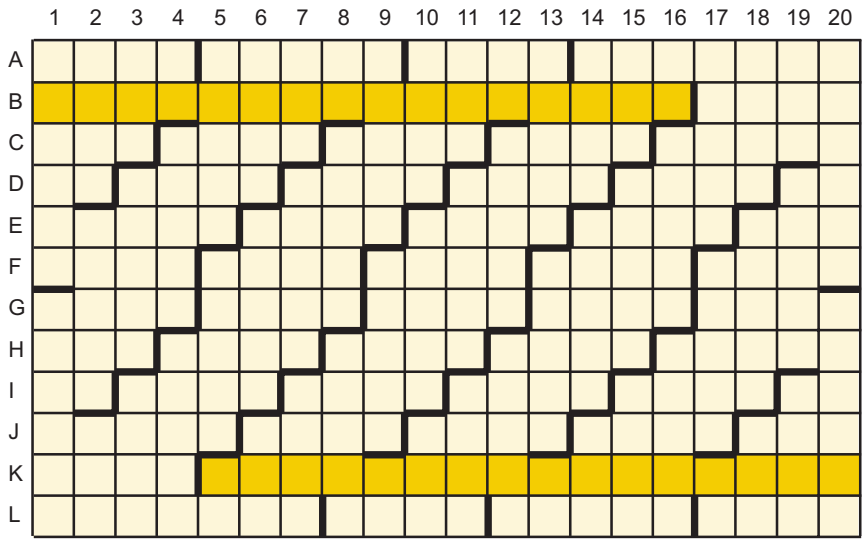
Večerník Praha (17. 7. 2001)
Panák hlídá dopravu

Neukázněným řidičům brání v průjezdu Spálenou ulicí v Praze 1 speciální zařízení. Zhruba metr a půl vysoká konstrukce připomíná panáka. Do stran trčí necelý metr nad zemí dvě závory. Jsou zhruba ve výšce, která odpovídá bočním zrcátkům či předním sklům vozidel. Tramvaje si tyto závory při průjezdu odsunou nárazníkem.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 7: Čím lepší dělník, tím horší manžel. (Francouzské přísloví)



VODOROVNĚ: A. Chlup na hlavě; ode dne vydání; bodavý hmyz; letecká hodnost. – **B. 1. díl tajenky;** část Prahy 6. – **C.** Vysoké karty; kůra (zastarale); chaos; slepice (expresivně); značka klobouků. – **D.** SPZ Litoměřic; svatební květina; juviové ořechy; dvoukolák; ženské jméno; značka telluru. – **E.** Starci; šátek (nářečně); žací nástroj; srbská čepice; šachová remíza. – **F.** Letadla; úder tágem; předložka; obnos; domácky Torsten. – **G.** Jemenský přístav; hlavní město Peru; protiklad; ohrada; Sémův syn. – **H.** Tlakový stroj; silná černá káva; souprava vagonů; záliv; obilnina. – **I.** Iniciály básníka Kohouta; kalaba; šumivé víno; vysoký kopec; teze; zkratka Horské služby. – **J.** Mongolští rolníci; ranní vláha; ostny; osudové znamení; rýnský člun. – **K.** Kukačkovitý pták; **2. díl tajenky.** – **L.** Smažený pokrm; alžírský přístav; výměšek; výrobek cukráře.

SVISLE: 1. Včelička; náhrada stříbra. – **2.** Šalba; student medicíny; Cikán. – **3.** Judský král; estonský šachista; chovná lama. – **4.** Výzva k tichu; tyran; část Prahy 5. – **5.** Ještěr; afričtí savci; solmizační slabika. – **6.** Otvor; dravá ryba; výnosná jízda. – **7.** Lovkyně ústřic; kaprovitá ryba; pomník. – **8.** SPZ Trutnova; Čapkovo drama; součást lodi. – **9.** Obžera (řidčeji); Evropanka; značka erbia. – **10.** Obytný dům; dobývat; opak světla. – **11.** Symetrála; značka fotografických výrobků; přítok Dunaje. – **12.** Předložka; řemen; druh příplatku. – **13.** Druh výšivky; hádky; římských 550. – **14.** Mořský losos; koule; koně (básnicky). – **15.** Osobní zájmeno; Plavecké ostrovy; druh koření. – **16.** Řecké písmeno; bloudit; rouška. – **17.** Lesní pozemek; zničení najetím; římských 499. – **18.** Ženské jméno; zrození; jak (slovensky). – **19.** Jeden i druhý; hradba; kus látky k mytí. – **20.** Potřeba tenisty; druh komára.

Pomůcka: Keres, moskyt, PK.

PaedDr. Josef Šach

Zpívající tramvaj, kterou doprovázely patroly rádia KISS, budila velikou pozornost.

Tři sestry a Lou Fanánek Hagen koncertovali ve vlečném vozu „plecháč“.

V Praze zpívala tramvaj

Hudebníci a hudbymilovná veřejnost v České republice opět přivítali letní slunovrat koncerty pod širým nebem, Evropským svátkem hudby. Na náměstích, v ulicích i v parcích mnoha českých měst a obcí zněla hudba všech žánrů. Na pódiích připravených ve spolupráci s městskými a místními úřady vystupovali vedle sebe amatérští a profesionální umělci.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost se jako spolupořadatel podílel na přípravě části pražského programu. Oslavy Svátku hudby byly zahájeny jízdou historické tramvaje, ve které vystoupily oblíbené skupiny Tři sestry a Šlapeto. Výborně ozvučená souprava motorového vozu (2110) a dvou vlečňáků typu „plecháč“ (1201 + 1200), vypravená vozovnou Střešovice, působila radost nejen cestujícím, ale i kolemjdoucím Pražanům, kteří se s úsměvem na tváři otáčeli za rozezpívanou tramvají. Hudební tramvaj budila všeobecnou pozornost a nezřídka donutila i prodavače, aby vyšli ze svých obchodů a se založenýma rukama a otevřenou pusou tuto zpívající tramvaj pozorovali. Tři sestry se zpěvákem Lou Fanánkem Hagenem hrály kromě svého klasického repertoáru i písničky o pražské dopravě z cédéčka Cestování Prahou, které bylo vydáno u příležitosti 125. výročí městské hromadné dopravy a je možné si ho zakoupit ve Střediscích dopravních informací. Neznámé texty populární skupiny rozesmály mnoho kolemjdoucích. Velký ohlas měla také staropražská kapela Šlapeto, jejíž dobové písně a kostýmy se k historické soupravě skvěle hodily. „Šlapeťáci“ se prý ve staré tramvaji cítí jako doma. Ve svém zpěvníku mají několik písniček o pražských tramvajích a ruchy k nim nahrávali ve střešovickém muzeu.

Sedmý ročník svátku hudby byl zakončen na pražském Staroměstském náměstí koncertem Symfonického orchestru Českého rozhlasu pod vedením dirigenta Vladimíra Válka a se sólistou Josefem Sukem.

Text a foto: Radan Kukal

Šlapeťáci se k průvodčím v historických uniformách velmi hodili.

PRÁZDNINY VLASTNÍMA OČIMA

Rozkopané ulice, jízdy odklonem, delší intervaly a pásmový provoz – to jsou prázdniny z pohledu běžného cestujícího v městské hromadné dopravě. Pro většinu Pražanů již zcela běžný a tiše trpěný jev, který s příchodem září opět zmizí.

Zřejmě pod heslem „zase bude líp“ se většina našich zákazníků smíří s pravidelným letním omezením městské hromadné dopravy a snaží se najít co možná nejlepší variantu ve zredukovaných možnostech. Někomu se to jistě podaří lépe, jiný více skřípe zuby, ale dál trpělivě a s pochopením využívá naše služby.

Najdou se zcela jistě i tací, zvláště pokud nemají v plánovaných cestách komunikační výluky, kteří raději vymění městskou hromadnou dopravu za osobní automobil. Pohodlí zvítězí.

S příchodem září a lepších provozních parametrů se možná do našich prostředků vrátí, ale co když ne. Budeme litovat ztráty zákazníka, zamyslíme se nad tím a příště budeme dělat všechno pro to, abychom si svoji klientelu udrželi, nebo jen bezmocně mávneme rukou, najdeme sto a jeden důvod, proč lidé jezdí autem, a pojedeme ve vyjetých kolejích předchozích let?

Téměř ve všech životních situacích si můžeme vybrat ze dvou variant. Logika věci by velela vybrat první možnost, ale mé vlastní zkušenosti se spíše přiklánějí k té druhé.

Někdo si možná vzpomene, že přesně před rokem jsem se na stránkách DP–KONTAKTu zamýšlel nad prázdninovým provozem a navrhoval jsem jeho zlepšení nebo alespoň diskusi o tom, co by se dalo udělat lépe, aby byl zákazník spokojenější a měl z dopravy lepší pocit. Navrhoval jsem využít letních měsíců k nalákání zákazníků do našich prostředků. Bohužel nestalo se.

Parametry jsou stejné, pásmový provoz na nejdelší trati metra zůstal zachován. Nevím, zda se uskutečnila alespoň navrhovaná diskuse o tom, co se dá zlepšit.

Desetiminutový interval na trati metra krátce po třetí hodině odpolední, kdy mnozí končí pracovní dobu, mi nepřipadá jako to pravé ořechové. Ale máte výhodu, že když ze stejné stanice pojedete v podvečer, interval bude kratší a po osmé večerní to nebude horší. Navíc se vás na stanici sejde méně a přijíždějící souprava bude podstatně méně naplněna než ta odpolední.

Chápu i argumenty, které hovoří o tom, že intenzivnější prázdninový provoz by stál více peněz a ty v našem rozpočtu, potažmo městském, nejsou. Ale napadá mě rčení „za stejně peněz více muziky“.

Pokusme se ve zbývajících deseti měsících ušetřit, což znamená snížit náklady tak, aby nám zbylo více financí na prázdniny a my mohli v „okurkové sezoně“ lákat cestující do našich prostředků kratšími intervaly a omezením pásmového provozu. Pokud bychom přišli na organizační opatření, která ve velké míře finance nepotřebují, tím lépe nejen pro nás, ale zejména pro Pražany a návštěvníky města.

Jedno pozitivum závěrem. Od 19. července funguje šesté informační středisko na ruzyňském letišti a během prvních hodin své existence se má čile k světu.

Příjemný druhý prázdninový měsíc a samé příjemné starosti!

–bda–

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 2001 slaví 65. narozeniny:
Jan Nekvapil – A, DOZ Hostivař (45).

V srpnu 2001 slaví 60. narozeniny:
Vladimír Kloubek – ED, provoz. opravna tramvají (43),
Miloslav Krotil – M, technický úsek (26),
Josef Svoboda – ED, provoz. opravna tramvají (43),
Dagmar Valentová – M, dopravní úsek (10),
Otakar Žižka – A, DOZ Hostivař (43).

V srpnu 2001 slaví 50. narozeniny:
Alena Čermáková – ED, odbor obch. zásobovací (17),
Zdeněk Dalecký – M, služba technolog. zařízení (23),
František Dupkala – ED, provozovna Pankrác (32),
Vlastimil Fay – A, garáž Vršovice (20),
Růžena Gráfová – M, služba sděl. a zabezpečovací (14),
Helena Gregorová – ED, odbor kontrola provozu (12),
Martin Ježek – M, dopravní úsek (27),
Daniela Kejdanová – M, dopravní úsek (13),
Zdeněk Koštuřík – A, garáž Vršovice (12),
Bohumil Kříž – A, DOZ Hostivař (24),
Marie Kulíková – A, DOZ Hostivař (25),
Pravoslav Mimra – ED, provozovna měnírny (10),
Aleš Nussberger – M, služba sděl. a zabezpečovací (23),
Pavel Pelnář – ED, provozovna trakční vedení (25),
Vladimír Psota – A, garáž Kačerov (26),
Jarmila Ryjáčková – ED, odbor zaměstnanecký (32),
Ivan Stanislav – M, služba ochran. systému (26),
Josef Stejskal – A, garáž Kačerov (38),
Ladislav Šindler – A, garáž Kačerov (38),
Jiří Topol – A, garáž Kačerov (35),
Zdeněk Vašátko – M, služba ochran. systému (28),
Milena Žárová – ED, odbor obch. zásobovací (23).

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 uvedeni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:
Rudolf Čapek – ED, provozovna vrchní stavba (34),
Bohumil Černý – Ř, odbor int. auditu a kontroly (43),
Jiří Hluchý – ED, provozovna Žižkov (43),
Miroslav Novák – A, DOZ Hostivař (37),
Miroslav Prokop – ED, provozovna vrchní stavba (22),
Růžena Rožánková – Ř, odbor financování (27),
Jaroslav Stehlík – A, garáž Kačerov (11),
Jiří Švambera – ED, provozovna opravna tramvají (10),
Jiřina Zemanová – ED, odbor obch. zásobovací (30).
Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:
9. června 2001 nás ve věku 47 let opustil pan Jan Krupička – ED, provozovna Vokovice, který u DP pracoval 29 let.

DP-KONTAKT ● List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti ● Sídlo redakce: Praha 9, Sokolovská 217/42, č. dveří 728, telefon: 96 19 20 25, e-mail: malikp@dp-praha.cz ● Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Mgr. Milan Slezák, Ing. Jan Urban, Ing. Marie Lásková, Ing. Jaromír Stejskal, Zdeněk Ježek a Ing. Jiří Horký ● Šéfredaktor: Ing. Petr Malík ● Grafická úprava: Hynek Pech ● Výroba: SOFIPRIN Praha ● MK ČR 8307, ISSN: 1212-6349 ● Uzávěrka tohoto čísla: 2. srpna 2001