

První kloubový Citybus vyjel do pražských ulic 7. ledna

Tak by mohl palcový titulek v novinách oznámit jeden z mezníků v městské hromadné dopravě v Praze. Všichni známe mezníky v životě člověka. Počínaje jeho narozením - 1. mezník - vznik nového života. Z batolete se stane předškolák, později školák. Jaká je to velká událost, když se naše dítě stane prvňákem a začne chodit do školy. Jaká je to událost, jestliže vystuduje a složí zkoušku dospělosti - „maturitu“. Svatba, a tak bychom mohli pokračovat výčtem významných událostí, které určují směr života a jeho naplnění až po samotný konec života člověka. Kdy vlastně byl život naplněn a člověk splnil svoji úlohu v tomto světě.

Nejsou jen mezníky v životě člověka. I společnosti a firmy mají své mezníky, dotýkající se života člověka, nebo tento život nějakým způsobem ovlivňující. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost je významnou společností, která zabezpečuje městskou hromadnou dopravu na území Prahy a prochází ve svém vývoji významnými mezníky.

Dnes mohou historici vést odborné debaty na téma, kdy vlastně byla zahájena pravidelná městská veřejná doprava v Praze. Bylo to již v roce 1829, kdy byla zahájena pravidelná omnibusová doprava v Praze, nebo to byl rok 1875? Tehdy začala jezdit koněspřežná tramvaj se svými prvními cestujícími. Nebo to byl rok 1891, kdy se uskutečnila první historická jízda elektrické dráhy u nás.

Tento skutek je historicky doložen. Řidičem elektrické tramvaje při první jízdě byl pan Alois Fiala a průvodčím Josef Jedlička. O dopravu tímto prostředkem byl mezi veřejností velký zájem a již den po zahájení provozu se touto elektrickou tramvají svezlo přes dva tisíce lidí.

Dnešní doba přináší také mezníky. Jen si tyto mezníky tolik neuvědomujeme a bereme je spíše jako samozřejmost, neboť svět se mění daleko rychleji než dříve.

Představitel hl. m. Prahy odpovědní za dopravu rozhodli již v uplynulých letech o nákupu Citybusů pro městskou hromadnou dopravu, neboť se jedná o autobus, který je příjemný zejména pro osoby se sníženou pohyblivostí a zde nemám na mysli jen osoby těžce tělesně postižené na zdraví, vozíčkáře, ale i seniory, maminky s kočárky a třeba i sportovce, kteří utrpěli úraz a dočasně musí používat k chůzi berle a podobně. Velmi příjemná je nástupní výška u předních a středních dveří (320 mm), která zastavením Citybusu u nástupní hrany chodníku může být snížena na minimum. Všechny Citybusy jsou u středních dveří vybaveny plošinou, která umožňuje bezproblémový nástup osoby na invalidním vozíku.

Vozový park o. z. Autobusy má v současné době již 225 nízkopodlažních standardních autobusů. V nabídce dosud chyběl nízkopodlažní kloubový autobus, protože takový vysokokapacitní autobus má v pražské veřejné dopravě svoji nezastupitelnou roli.

Jaká je historie kloubových autobusů v Praze? Můžeme konstatovat, že zatím velmi krátká. První kloubový autobus se objevil v ulicích Prahy teprve v roce 1977 a byl to známý IKARUS 280.08 přezdívaný „čabajka“. Všichni ještě vzpomínáme na jeho poslední jízdu 1. července 1999.

V roce 1990 byl zakoupen první kloubový autobus tuzemské výroby Karosa B 741.1908 a tyto autobusy jezdí v pražských ulicích dosud. Každému motoristovi je zřejmé, co dokáže 10 let pravidelného provozu v pražských ulicích s jeho vozem provést, a to i při perfektní údržbě. Málomluvný motorista ujede dennodenně v pražských ulicích za každého počasí okolo 200 km, tak jako naše autobusy.

V dnešní době má o. z. Autobusy z celkového počtu 1337 autobusů 346 kloubových vozidel, tj. 25,9%. Základní odlišnost od standardního autobusu je v jeho kapacitě. Zatímco přepravní kapacita standardního autobusu typu Karosa je 31 míst k sezení a 59 míst k stá-



Foto: R. Hilmar

ní, kloubový autobus má 42 míst k sezení a 108 míst k stání. Jinými slovy řečeno, kloubovým autobusem lze přepravit ve stejném intervalu 1,66 krát více cestujících. Tento typ autobusu má v pražské dopravě nezastupitelné místo, neboť některé směry jsou vysoce náročné na přepravní kapacitu.

V roce 2001 byl zakoupen první nízkopodlažní kloubový autobus Citybus. Je to významný mezník v životě společnosti, neboť je první a splňující velmi přísnou emisní normu EURO 3. V provozu se s ním seznámí především cestující ze sídliště Bohnice k nádraží Holešovice a zpět na sídliště Bohnice, a to na lince 200. Nový kloubový autobus je o málo delší, než současné kloubové Karosy. Kloubový Citybus má

Jak dál probíhá kolektivní vyjednávání pro rok 2002?

První informací o probíhajícím kolektivním vyjednávání mezi vedením společnosti na straně jedné a Radou předstůlů závodních výborů odborových organizací na straně druhé jsme vám přinesli v lednovém DP-KONTAKTU.

Jak se situace změnila během prosincových a lednových dní? Celkem proběhlo pět kol jednání o Dohodě o mzdovém vývoji v roce 2002. Návrh představenstva a vedení společnosti na zvýšení mezd ve výši 5 % a požadavek Rady předstůlů odborových organizací ve výši 10 % byl vzájemně posuzován dle ekonomických možností vedení společnosti a požadavku odborů. Následně

byl dohodnut celkový nárůst objemu mezd v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, v roce 2002 ve výši 7,5 % oproti základně mzdových nákladů roku 2001, bez mimořádných vlivů. Pokud by v roce 2002 došlo k výraznému zvýšení inflace nad rámec současných prognóz, nabízí vedení společnosti odborům další jednání o zvýšení objemu mezd během roku 2002.

Na základě takto dohodnutého nárůstu objemu mezd v DP Praha v roce 2002 bude představenstvem společnosti materiál předložen do Rady hlavního města Prahy a následně do Zastupitelstva hl. m. Prahy tak, aby byla o příslušnou částku navýšena neinvestiční

dotace pro DP Praha a tím mohla být definitivně podepsána Dohoda o mzdovém vývoji v roce 2002.

K tomuto nárůstu ve mzdové oblasti v rámci kolektivního vyjednávání bylo dohodnuto, že v rámci sociální oblasti kolektivního vyjednávání bude zvýšena cena stravenky pro zaměstnance v roce 2002 ze současných 50,- Kč na 60,- Kč.

Další požadavky v rámci výše stanovených hranic ve mzdové či sociální oblasti budou obsahem kolektivních smluv jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství akciové společnosti.

Ing. Pavel Pitra



Jaký byl rok 2001 pro naši společnost?

4 až 6



Informační štítky pro nevidomé na označnicích zastávek...

8 až 9



Jednotka se připraví k výjezdu

13



Zdržení tramvají světelnou signalizací na křižovatce Palackého náměstí

14

1. část

V poslední době jsme si na stránkách DP-KON-TAKTu mohli několikrát přečíst informace o hledání nejlepšího typu zastávkových sloupků (je tomu tak i v tomto čísle). Následující příspěvek se rozhodně nehodlá pouštět do odborných polemik, chce jen připomenout, že i když pražský městský dopravní podnik letos oslaví už stopáté výročí své existence, po celou dobu více či méně intenzivně hledá nejlepší způsob, jak označit místo, kde cestující nastupují nebo vystupují z vozidel městské hromadné dopravy. Až do počátku sedmdesátých let 20. století šlo o stanice, teprve v posledním čtvrtstoletí hovoříme o **zastávkách** (tento pojem zavedla Pravidla technického provozu městských drah od 1. ledna 1971). Z poměrně širokého tématu si všimněme toho nejzákladnějšího - docela obyčejné vnější podoby, podle které cestující poznal, že jde o stanici a aby získal odpověď zejména na lakonické otázky „Co? Kdy? Kam?“, případně i něco víc. Všimát si budeme jen období Elektrických podniků a Dopravního podniku.



Nepříliš zřetelný snímek z roku 1898, pořízený na dnešním náměstí I. P. Pavlova, ukazuje nejstarší doložené označení tramvajové stanice pražských Elektrických podniků.

O nejstarším období nejsou k dispozici žádné archivní materiály, a tak můžeme vycházet jen z archivních fotografií vyhodnocených a porovnaných s dalšími informacemi o tarifu, linkovém vedení atd. Zřejmě od počátku provozu, nejspíše prokazatelně od roku 1898, byly stanice označovány oválnými skříňkami umístěnými zpravidla na stožárech vrchního vedení, které stály buď v ose tratě nebo po stranách kolejí (například na Václavském náměstí). Skříňky byly zřejmě prosvětlené a nesly nápis STANICE. Barvu neznáme, samotný nápis byl snad bílý. Po jeho stranách bylo v bílých (?) kruhových polích číslo stanice. To bylo z tarifních důvodů důležitou informací, protože bylo uvedeno i na jízdence a zejména v době stanicového tarifu měl průvodčí (i revizor) snadnou kontrolu o platnosti jízdenky. Při jednoduchém linkovém vedení podle systému „jedna trať - jedna linka“, uplatňovaném v počátečním období, neohrožilo cestujícímu velké nebezpečí omylu, protože nic jiného než tramvaj jedné konkrétní linky nemohlo přijet. Vozy či vlaky většinou jezdily ve velmi krátkém intervalu, takže ani jízdní řád nebyl vlastně zapotřebí. Nelze vyloučit, že už od počátku provozu byly na některých místech i prosté plechové smaltované tabulky.

Nejspíše v roce 1901 už prokazatelně takové tabulky k vybavení stanic patřily a vytlačily zmíněné skříňky, snad proto, že ne všude bylo možné zastávku zřídit v místech, kde byl sloup trakčního vedení nebo veřejného osvětlení. Plechové tabulky už byly vsazeny do klasických ozdobných litinových rámu, které byly pro Prahu typické po tři čtvrtě století. Změnil se ale částečně obsah nápisu. Bylo to dáno tím, že Prahou už některými úseky projížděly dvě linky. V době, kdy neexistovalo jejich číselné označení, to vyžadovalo barevné rozlišení nástřešních reflektorů i samotných vozů. K orientaci cestujících byl určen text tabulky. Z tohoto období známe pouze kusé údaje a dobové fotografie ze stanice na Újezdě. Zastávka pro vozy jedoucí z centra měla označení STANICE VOZU NA SMÍCHOV A NA MALOSTR. NÁM. V interních dokumentech je uváděn také text „Stanice pro směr vozů

Jak nejlépe označit zastávku aneb O tabulkách, koulích, hříbcích a označnicích

na Král. Vinohrady a k nádr. cis. Frant. Josefa“. V okolí křižovatky byly rozmístěny i pomocné tabulky s šipkou a textem „K Národnímu divadlu a na Smíchov nastupuje se na druhé koleji před křižovatkou“. Jak dosvědčují některé fotografie, zdá se, že v závislosti na vývoji tarifu se v určitém období objevovaly i bílé(?) tabulky s nápisem STANICE a jejím tarifním číslem (tj. např. Stanice 19)



Výložník s plechovou tabulkou v ozdobném litinovém rámu na konečné na Santošce v roce 1913. Nápis na reprodukcii není sice příliš zřetelný, udává číslo linky a směr jízdy.

Pravděpodobně v roce 1908, v souvislosti se zavedením číselného označení linek, se opět změnil informační obsah staničních tabulek. Jejich podobu dokládá jen několik fotografií a informační dopis ministerstvu železnic ve Státním ústředním archivu (ten je až z roku 1912). Tabulky nesly nahoře malým písmem ELEKTR. DRÁHA KR. HL. M. PRAHY, pod ním velkým písmem STANICE, níže menším písmem TRÁŤ ČÍSLO. Přibližně uprostřed tabulky bylo bílé kruhové pole s číslem projíždějící linky a pod ním byla ve dvou řádcích informace SMĚR NUSLE. V případě, že byla stanice určena pro dvě linky, byla na tabulce vedle sebe namalována dvě kruhová pole s čísly. Připomínáme, že se v té době už vyskytovaly i doplňkové modré tabulky s textem HRANICE PÁSMO. Staniční tabulky se umísťovaly jednak na sloupcích, ale také na ozdobných výložnicích, připevněných obvykle na sloup veřejného osvětlení či trolejového vedení. Tento způsob označování stanic a projíždějících linek byl ovšem velmi nepraktický a vyžadoval při změnách linkového vedení výměnu celé tabulky.



Klasický sloupek s plechovou tabulkou ve smaltovaném rámu. V této podobě se používal od roku 1914 až do počátku 70. let. Na snímku jde o zastávku na znamení.

V rámci příprav na rozsáhlé změny v provozu pražské MHD v létě 1914 bylo provozním zaměstnancům oznámeno oběžníkem č. 120, že: V zájmu zjednodušení budou nyní tabulky na všech stanicích postupně vyměněny a nahrazeny novými, které ponесou toliko velký nápis „Stanice elektr. dráhy“ bez čísel a konečných stanic příslušných tratí, jež stanici projíždějí. Stanice dle potřeby budou označeny na téže tabulce též nápisem

„Vůz zastaví pouze na znamení“ a v důležitých stanicích a na křižovatkách a odbočkách tratí budou nad tabulkou staniční na zvl. rámu připevněny vedle sebe plechové terče, z nich každý příslušnou číslicí tratí, jež stanici projíždí, bude označen.“ (V té době se ještě nepoužíval pojem „linka“, ale „trať“.)

Vzrůstající počet linek projíždějících jednotlivými stanicemi zvýšil v polovině 20. let poptávku cestujících po dalších informacích. Jestliže jízdní řády se díky intervalům stále považovaly za zbytečnost, bylo zapotřebí podat informaci o směru linky. V téže době se poprvé začaly objevovat i požadavky na využití staničních prostorů k reklamě. V ulicích se zkušebně objevilo několik světelných orientačních sloupků ve tvaru prosvětleného hranolu, které podávaly informace o číslech a konečných stanicích projíždějících linek, v některých případech se objevil i seznam všech jejich zastávek nebo důležitý údaj o odjezdu posledních spojů jednotlivých linek. To byl první náznak, že i jízdní řád má něco do sebe. Na některých ale příliš dominovala reklama.



Pokusný staniční sloupek na Riegrově (Jiráskově) náměstí byl kolem roku 1927 vybaven i elektrickými hodinami. Kovový stojan s lucernou v pozadí byl také několikrát použit k označení stanic. Jeho autorem je pravděpodobně slavný architekt Jan Kotěra.



Tento pokusný světelný staniční sloupek stál v roce 1927 na Těšnově.

Takové pokusné sloupky-hranoly mohli Pražané vidět v roce 1927 na Příkopech, na Riegrově (Jiráskově) náměstí, na Těšnově a u Muzea. Jejich nevýhodou byla vedle finanční náročnosti i značná robustnost



Pokusný sloupek na Václavském náměstí v roce 1927 kromě reklamy poskytoval informaci o posledních projíždějících spojích.

(na nástupních ostrůvcích zabíraly značnou plochu), takže se nakonec neujaly a Elektrické podniky zatím zůstaly u tradičních smaltovaných tabulek v ozdobných litinových rámech.



Také tady, v ulici Na Příkopě, dominuje především reklama, nechybí ale ani seznam stanic projíždějících linek.

V té době už pražskými ulicemi jezdily také autobusy. Protože v roce 1927 pronikly i do centra města, bylo rozhodnuto, že jejich staniční tabulky budou modré, na rozdíl od dosavadních červených tramvajových. (Trolejbusy, které v Praze začaly jezdit v roce 1936, dostaly bílé tabulky s červeným písmem.) Protože u autobusů bylo z tarifních důvodů důležité číslo stanice, byl smaltovaný terčík s písmenným označením projíždějících linek doplněn i tarifním číslem stanice na jejich trase, takže například na stanici u Národního divadla bylo vedle sebe označení J/7 a H/18.

Elektrické podniky se ovšem myšlenky světelných sloupků nevzdaly, chtěly tak pochopitelně demonstrovat svoji současnou funkci výrobce a dodavatele elektřiny. V roce 1928 byl u Rudolína (stanice Parlament) poprvé umístěn světelný staniční sloupek s modrou kulatou bání, označující stanici. Sloupek v čele stanice byl vybaven obvyklými terčíky s čísly linek a tabulkou s vyvěšenými jízdními řády, které ale poskytovaly jen údaj o prvních a posledních spojích. Správní rada EP zastávala názor, že jízdní řády mají význam jen na křižovatkových stanicích. Tento typ sloupku byl velmi elegantní a líbil se. Na žádost správní rady nový způsob označování stanic schválilo 16. června 1929 i ministerstvo železnic. Nové sloupky (říkalo se jim *sloupky*

s koulí) se rychle objevily na celé řadě stanic, ale neznamenalo to, že by z ulic zmizely i klasické smaltované tabulky. Světelné sloupky se objevily také na vnitroměstských autobusových linkách. Na rozdíl od tramvajových byly skleněné koule žluté. Světelný sloupek je v roce 1939 doložen také v trolejbusové stanici Mal-



Pražská klasika. První světelný „sloupek s koulí“ ve stanici Parlament v roce 1928.

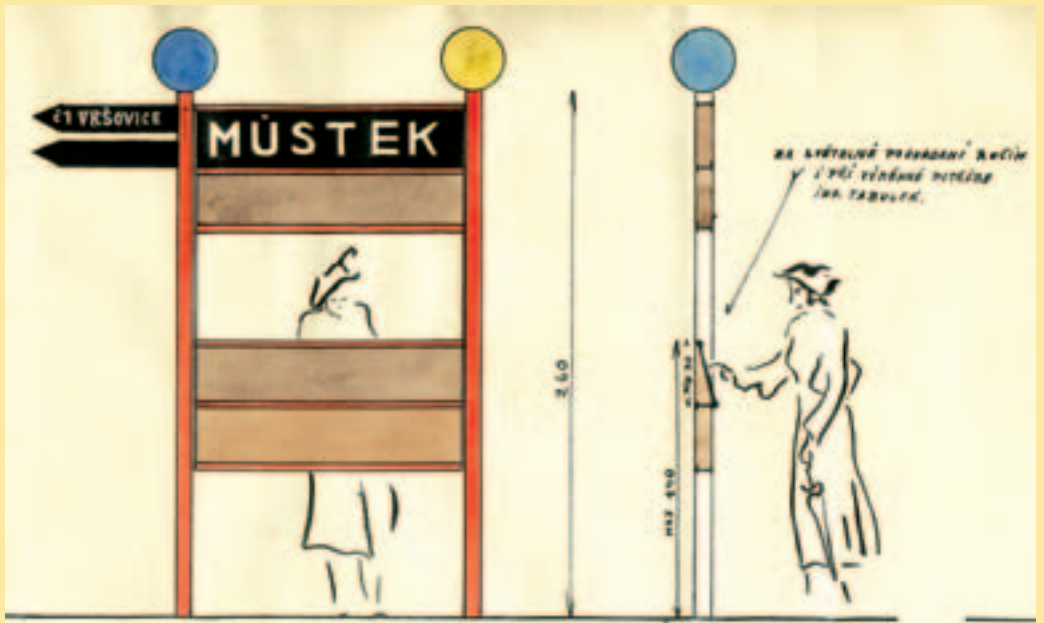
vazinky, a to s modrou, tramvajovou koulí. Zastávky na znamení měly na kouli bílý pruh. Tyto sloupky byly vysoké oficiálně 3 metry, nežádka však bývaly o metr vyšší.

V roce 1934 se u Wilsonova nádraží opět objevil pokusný sloupek, kde byly veškeré údaje o projíždějících



Jeden z mnoha pokusů o účelný světelný sloupek, tentokrát z roku 1934, před Wilsonovým nádražím.

linkách umístěny na prosvětleném hranolu. Pokusně byla na sloupku instalována i mapa sítě. O vyhodnocení nejsou k dispozici žádné údaje.



Poslední předválečná novinka - vlásenkový či dvojitý světelný sloupek z roku 1938. V tomto případě lucerny informují, že stanice je určena tramvajím a autobusům a patrně poprvé se objevuje jméno stanice. Nechybí jízdní řády a plánek sítě.

V letech 1937 - 1938 jednala správní rada EP o novém vybavení tramvajových stanic s významným sochařem a architektem Zdeňkem Pešánkem, který vypracoval návrhy prosvětlených informačních stojanů pro cestující. Jestli byl některý z jeho návrhů alespoň zkušebně instalován, neexistuje žádný záznam.

Faktem zůstává, že 2. února 1938 ministerstvo železnic schválilo další typ zastávkového sloupku, který byl označován jako *osvětlený sloupek dvojitý* nebo *vlásenkový*. Ve své horní části byl vybaven světlem kruhového průřezu v barvě podle příslušného dopravního prostředku. Pokud byla stanice společná pro tramvaj a autobus, byla na ní instalována dvojice orientačních světel, tedy modré i žluté. I tento třetí typický pražský sloupek se také poměrně hodně rozšířil a používal se mnoho let souběžně s plechovými tabulkami v litinových rámech a sloupky s koulí. (Dokončení příště.)

Mgr. Pavel Fojtík

Foto: sbírka autora a Archiv DP

Moderně pojatý staniční informační stojan pro cestující podle návrhu architekta Zdeňka Pešánka z roku 1937. Neprosadil se patrně pro finanční náročnost.



Foto: Pavel Fojtík

Stalo se již tradicí, že na sklonku roku pokládáme členům vedení naší společnosti několik otázek, které hodnotí právě končících dvanáct měsíců z pohledu naší společnosti, ale také se dotkneme plánů do nejbližšího období. Ani přelom roků 2001 a 2002 nebyl výjimkou.

1. Čeho si nejvíce ceníte z pohledu naší společnosti v roce 2001?
2. Co považujete za největší úspěch ve vašem závodě nebo úseku v minulém roce?
3. Co se naopak nepovedlo nebo v čem vidíte rezervy?
4. Co jsou hlavní úkoly a cíle Vašeho závodu (úseku) v roce 2002?

Vzhledem k uzavřené podnikového měsíčníku a výborním lhůtám čtete odpovědi ředitelů začátkem druhého měsíce roku 2002, ale na zajímavosti odpovědi zcela jistě nic neztratily.

Ing. Milan Houfek,

předseda představenstva a generální ředitel

1. Nebudu jmenovat pouze jedinou věc, ale hned několik činností, které se zasloužily o to, že v roce 2001 vzrostly tržby z jízdného naší společnosti přibližně o 5 procent, což je velice příznivá informace nejen pro zaměstnance, ale především pro našeho vlastníka, hlavní město Prahu.

Myslím, že se začíná projevovat naše dlouhodobá systematická práce na poli Programu kvality služby. Příznivě ovlivnil pravidelnost ve všech druzích dopravy, chování našich zaměstnanců, ať již řidičů, pracovníků u vstupů do stanic metra nebo v provozu. Zlepšení nastalo v předprodeji stejně jako v dostupnosti jízdních dokladů.

Příznivě se na zvýšení tržeb projevil také legislativní změny, které pomohly především v oblasti neplatičů.

Je příjemné sledovat, jak se postupně mění náhled na Dopravní podnik. Začínáme získávat renomé solidní firmy, která provádí své služby na velmi dobré úrovni.

2. V této otázce se vyjádřím vzhledem ke své funkci k další celopodnikové záležitosti. Jako největší pozitivum uplynulých měsíců považuji rozdělení dodávky vozů metra. Koncem roku jsme mohli vidět v pravidelném provozu už patnáct nových souprav. Po relativně dlouhé době můžeme přistoupit ke zlepšení provozních parametrů podzemní dráhy, což je pozitivní zpráva především pro naše klienty. Na lince B bude zkrácen pásmový provoz. Na další zlepšení si budeme muset počkat až do roku 2003, kdy se rozběhne další dodávka nových vozů metra M1.

3. Největším problémem minulého roku nebyl předprodej na přelomu měsíců srpen/září a září/říjen, ale výměna nových průkazek v tomtéž termínu. Bohužel, zatím se nám nepodařilo do této akce více zapojit vysoké školy. V současné době máme jen dohodu s ČVUT, ale věřím, že se nám v letošním roce podaří situaci zlepšit.

4. Oproti roku 2001 bude letos zahajováno minimum staveb, neboť objem investičních prostředků pro naši společnost bude nižší než v minulém roce. Realizace velkých staveb by však měla pokračovat dalšími významnými etapami tak, aby mohl být provoz zahájen podle předpokladů, tedy v roce 2004, v polovině následujícího volebního období.

Finančních prostředků na vlastní provoz městské hromadné dopravy budeme mít přibližně stejně jako v roce minulém, což se při vzrůstajících nákladech dotkne celé naší společnosti.

Jaký byl rok 2001 pro naši společnost?

Významnou událostí letošního roku budou také volby, pro nás zejména do zastupitelstva hl. m. Prahy. Již v čase před volbami chceme kandidáty seznámit s rozsáhlou problematikou Dopravního podniku tak, aby v době jejich nástupu do úřadu, počátkem roku 2003, mohl být zachován objem a rozsah městské hromadné dopravy minimálně podle současných parametrů.

Jinak by měl být rok 2002 pro nás rokem stabilizace, dotahování rozpracovaných úkolů a také dalšího zkvalitňování ukazatelů Programu kvality služby.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

1. Prosazení opatření pro povrchovou dopravu, nazývaná preferencí MHD. Na řadě míst tramvajové sítě byly instalovány oddělovací prvky mezi kolejemi a vozovkou, upravily se cykly světelných signalizačních zařízení na křižovatkách se přednostněním průjezdu tramvajů. V autobusové síti byly rozšířeny vyhrazené jízdní pruhy pro linky DP a zlepšila se celková přesnost spojů dle jízdních řádů v úsecích, umožňujících plynulý provoz.

2. Vytvoření nového, zcela ojedinělého programu na tvorbu a zpracování jízdních řádů a jeho testování ve všech třech odštěpných závodech, které přinesla zcela novou etapu při tvorbě jízdních řádů. Jeho postupné zavedení v letošním roce přinese změnu charakteru práce a větší součinnost mezi konstruktéry jízdních řádů a dopravními projektanty. Dalším přínosem bude zvýšení kvality zastávkových jízdních řádů pro cestující veřejnost.

3. Základní záměry v organizaci dopravy jsme splnili, rezervy ale vidím ve zvyšování pravidelnosti jednotlivých spojů povrchové dopravy. Vzhledem k faktu, že tramvaje přepraví denně 870 tisíc cestujících a autobusy 850 tisíc, opět musíme řešit oblast preference MHD. Protože spolupráce s městskými orgány, Policií ČR i Ústavem dopravního inženýrství je na dobré úrovni, věřím že i v letošním roce se nám podaří tuto oblast zlepšit.

4. Hlavním naším cílem je připravit organizaci provozu v letošním roce s mírným zlepšením standardů kvality. Velká zlepšení si nemůžeme dovolit vzhledem k tomu, že jsou limitována přidělením finančních prostředků. Přesto je naší snahou i drobnými úpravami provozu docílit větší spokojenosti našich klientů.

Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel

1. Rok 2001 lze nesporně hodnotit jako období, kdy byly učiněny další významné kroky ke zvyšování úrovně MHD, což je nezbytný předpoklad k udržení jejího vysokého podílu na celkové přepravní práci v našem hlavním městě a tím k řešení jeho akutních dopravních problémů, vyplývajících z prudkého rozvoje individuální automobilové dopravy. Vedle organizačních opatření, kam patří především prohlubování systému Pražské integrované dopravy, je cestou k růstu úrovně MHD zkvalitňování její technické základny. Sem lze řadit především rozvoj sítě kolejové dopravy, spojený s žádoucím zvyšováním podílu elektrické trakce na výkonech MHD, využívání moderních dopravních prostředků a promítnutí progresivních technických trendů i do oblasti dopravních zařízení. Loňský rok měl příznivé dopady do všech těchto oblastí, nejvýznamnějšího posunu však bylo dosaženo právě v rozvoji sítě kolejové MHD, vzhledem k realizační fázi dvou jednoznačných investičních priorit, tedy provozního úseku metra IV.C1 Nádraží Holešovice - Ládví a tramvajové trati Hlubočepy - Barrandov. Z hlediska perspektivních cílů nelze opomenout, že intenzivně probíhala i příprava provozního úseku metra I.D, obnovená po téměř 7 letech. K určitému zlepšení došlo i v oblasti vozových parků, především naplňováním kontraktu na nové vozy metra typu M1 a dodávkami nízkopodlažních autobusů.

2. Z hlediska činnosti technického úseku ředitelství Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, se bližší specifikace hlavních úspěchů roku 2001 samozřejmě týká právě realizačních posunů u rozhodujících stavebních investic, jakož i některých kvalitativních změn v oblasti vozových parků.

Vysoce lze samozřejmě hodnotit postup realizace provozního úseku metra IV.C1 Nádraží Holešovice - Ládví. Výrazný posun zde byl zaznamenán zejména ve výstavbě stanice Ládví. Za vrchol loňské stavební čin-

nosti však lze považovat překonání Vltavy prvním ze dvou tunelů traťového úseku Nádraží Holešovice - Troja, realizované technologií vysouvaného tunelu, jež byla pro stavbu obdobných parametrů použita v celosvětovém měřítku poprvé. Tunel délky 168 m a hmotnosti 6700 t byl vybetonován ve stavební jámě na trojském břehu Vltavy a následně přesunut do předem vyhloubené rýhy na dně řeky pomocí pontonu a systému tažných a brzdících zařízení.

Druhou investiční prioritou je jednoznačně tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov, naplňující dlouholeté snahy o vyřešení kvalitního dopravního napojení této lokality, nezbytného pro její další rozvoj. Zde se po určitých komplikacích, daných především majetkovými záležitostmi (výkupy pozemků), podařilo dospět do fáze realizace hlavní části stavby, zahrnující cca 3,6 km dlouhý úsek od smyčky Hlubočepy (zrekonstruované v rámci předstihové fáze prací) až po dočasnou tramvajovou smyčku na konci stávající zástavby barrandovského sídliště. Na základě veřejné obchodní soutěže se v loňském roce stala zhotovitelem stavby firma Subterra, a.s. (ve sdružení s ZS Brno, a.s.). Ke slavnostnímu zahájení stavby, kterému však již předcházelo několik měsíců stavební činnosti, došlo 24. října 2001. Loňský rok znamenal vedle základní přípravy staveniště především práce na založení mostních objektů, hrubé stavbě podjezdu Lamačova a na přeložkách inženýrských sítí.

Při hodnocení kladů roku 2001 nelze opomenout ani další práce na provozním úseku metra IV.B, jejichž těžištěm bylo především dokončení poslední rozestavěné stanice Kolbenova. Tato byla veřejnosti předána do užívání 8. června 2001 jako 51. stanice pražského metra.

Rozsahem relativně menší akcí, která však může sloužit jako jednoznačný příklad operativního zvýšení kvality služeb cestujícím, bylo zřízení prodejního centra časových jízdenek ve stanici metra Roztyly. Na potřebu vyšší kapacity prodeje jízdních dokladů zde bylo mimořádně pružně reagováno přestavbou autobusové čekárny na moderní prodejní objekt, zprovozněný 3. prosince 2001, přičemž k zahájení prací došlo na přelomu října a listopadu 2001.

Oblast vozových parků lze v posledních letech hodnotit jako poněkud problematickou, loňský rok však i zde přinesl některé klady. Především se již konečně podařilo naplňovat kontrakt na dodávku 22 souprav nových vozů metra M1, takže v závěru roku 2001 bylo v provozuschopném stavu 15 souprav. V tramvajovém provozu je minulý rok spojen především s modernizací tramvajů typu T3, kdy u externího dodavatele PARS Šumperk bylo zmodernizováno 35 vozidel, po náběhu modernizací do vlastních kapacit v OZT Hostivař došlo k modernizaci dalších 15 vozidel. U autobusů došlo k dalšímu nárůstu podílu nízkopodlažních vozidel, a to dodávkou 50 Citybusů. V závěru roku 2001 byl dodán první nízkopodlažní autobus v kloubovém provedení.



Foto: Petr Malík

3. Neúspěchy roku 2001 souvisejí především s nedodržením realizačních předpokladů některých investičních akcí. Zvlášť nepříjemné jsou tyto situace v oblasti značně sledovaného zpřístupňování MHD osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, takže jako jeden z největších nedostatků lze uvést skluz akce „Úpravy ve stanici Chodov“, zahrnující výměnu nákladního výtahu z vestibulu na uliční úroveň za osobonákladní a instalaci šikmé schodiškové plošiny z nástupiště. Zde se v roce 2001 podařilo na základě výběrového řízení

zajistit dodavatele plošiny (České výtahy, s.r.o.), ale k realizaci akce nedošlo, takže přechází do roku 2002. Na výsledcích zkušebního provozu šikmé schodištvé plošiny přitom závisí její další rozšíření na další stanice metra v rámci jejich zpřístupňování pohybově handicapovaným cestujícím.

4. Mezi hlavní úkoly roku 2002 samozřejmě patří vytváření technických a finančních podmínek pro úspěšný průběh realizace výše uvedených akcí tak, aby nebyly ohroženy předpokládané termíny jejich zprovoznění, tzn. závěr roku 2003 u tramvajové tratě Hlubočepy - Barrandov a rok 2004 u provozního úseku metra IV.C1. Na barrandovské tramvajové trati budou letos realizovány především klíčové práce na mostních objektech a sídlištních podjezdech, u stavby metra IV.C1 dojde k zatažení druhého traťového tunelu do řečiště Vltavy, k dokončení ražeb traťových tunelů včetně razené části stanice Kobylisy a dokončena bude i hrubá stavba stanice Ládví.

Důležitým cílem letošního roku je příprava a vlastní realizace výtahu ve stanici metra Muzeum na trati A, což s již vybudovaným výtahem na trati C umožní bezbariérově zpřístupnění celého přestupního uzlu Muzeum.

I pro letošní rok zůstává důležitou činností technického úseku ředitelství Doupravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, zajišťování aktualizace dokumentace pro výhledové trasy kolejové MHD, která je prováděna v souvislosti s upřesňováním stavební uzávery pro jednotlivé dopravní stavby, zařazené do Územního plánu hl. m. Prahy.

Zásadním úkolem zůstává obnova vozových parků, v této souvislosti je především vhodné připomenout, že letos dojde k vyhodnocení veřejné obchodní soutěže, týkající se návrhu nové tramvaje, odpovídající podmínkám pražského provozu. Dále je nutné věnovat maximální pozornost odstranění technických problémů u vozů metra typu 81-71M, neboť modernizace stávajících vozidel je pro letošní rok i následující období významným směrem obnovy vozového parku metra.

Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně ekonomický ředitel

1. Rok 2001 byl z mého pohledu především rokem upevnění finanční stability, a to i přes všechny výkyvy a časové posuny v zasílání dotací naší společnosti. Lze oprávněně očekávat, že tento základ přinese úspěch i v roce 2002.

Nesporně je to zlepšení pohledu cestujících veřejnosti na činnost Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, a to i vzhledem k provádění rozsáhlých oprav a s tím souvisejících omezeních provozu. Dále si cením relativně bezproblémového přechodu na distribuci nového typu jízdních dokladů včetně aplikace vysokého stupně ochrany před paděláním u všech typů jízdních dokladů, které byly v roce 2001 vydávány, zlepšení informovanosti a kvality přepravy a zlepšení komunikace s tiskem. Cením si i dobrých vztahů mezi vlastníkem společnosti a jeho managementem.

2. Za úspěch roku 2001 považuji kvalitní a odpovědný přístup k hospodaření, jak v jednotlivých odštěpných závodech, tak i na ředitelství společnosti. Úspěchem je i nezanedbatelný růst tržeb, a to i přesto, že nedošlo ke zvýšení jízdného. Zásadní je i rozhodnutí o dalším rozvoji systému SAP a ukončení implementace personálního a mzdového modulu Elanor - Global. Úspěšně byly rovněž realizovány všechny změny vyplývající z novely zákoníku práce se zaměřením na problematiku pracovní doby a její evidence. Úspěšně probíhalo i zkvalitňování pracovního chování zaměstnanců ředitelství přicházejících do styku se zákazníky naší společnosti formou kurzů a seminářů nebo formou vzdělávacích programů. Přestěhování ředitelství do nových prostor umožnilo lepší zajišťování vnitřních sociálních služeb vůči zaměstnancům společnosti.

3. Především jsou to rezervy ve zkvalitnění distribuce jízdních dokladů studentům vysokých a středních škol, aby již nadále nedocházelo ke komplikacím na počátku školního roku. I nadále bude nutné jednat s Magistrátem o sjednocení stanoviska na způsob převodu majetku, který Dopravní podnik nezbytně nepotřebuje ke své činnosti. V ekonomické oblasti bude nutné klást větší důraz na přípravu vedoucích pracovníků jednotlivých útvarů společnosti při zpracování jejich rozpočtů.

4. I v rámci omezeného rozpočtu zajistit v roce 2002 činnost Dopravního podniku tak, aby pro zákazníky neměla vliv na kvalitu a rozsah dopravy. Rovněž bude nutné zkvalitnit a rozšířit prodej jízdenek prostřednictvím prodejních automatů s nezávislým zdrojem napájení a dále uvedení nového programového vybavení pro

distribuci časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti včetně volby tarifních pásem do provozu. Hlavním cílem roku 2002 zůstává udržení finanční stability a prohloubení daňové účinnosti v oblastech, které daňová problematika zasahuje.

Ing. Ladislav Houdek, ředitel o. z. Metro

1. Za splněním plánem vozokilometrů roku 2001, udržením intervalů na tratích metra alespoň na úrovni předchozího roku a kvalitou provozu MHD stojí oběť práce našich zaměstnanců. Všem, kteří se na tom podíleli, je nutné poděkovat za odvedenou práci a úsilí, které věnovali pražské dopravě. Protože denně dojíždím do práce MHD, mohu konstatovat, že kvalita MHD se opět zlepšila.

Podářilo se dotáhnout po velkých problémech do konce projekt nových vozů metra. Jednalo se o finančně velmi náročný projekt. V další obnově vozového parku metra se musí pokračovat. Projekt se podařil díky přístupu vedení města řešit problémy v MHD. Bohužel ale podpora státu je v tomto projektu zanedbatelná.

2. Konečně se povedlo uvést do provozu 12 nových souprav k 1. prosinci 2001 a jejich kvalita se v provozu již pozitivně ukazuje.

Po obtížných jednáních s dodavateli nových eskalátorů se podařilo dořešit technické problémy eskalátorů firmy OTIS a SCHINDLER.

Vybudování nové měřírny ve stanici Háje a její uvedení do provozu.

Novou organizaci práce na službě ochranného systému metra, kdy došlo k přesunu téměř 200 zaměstnanců. Výsledky práce za první rok ukazují výrazné zlepšení. Za to patří poděkování všem zaměstnancům služby 11900.

3. Musím se zmínit o mimořádné události na trati B dne 30. května loňského roku, kdy došlo k vyšínutí služebního vlaku s vrtacím strojem. Tato událost vyvolala omezení provozu na trati B po celé dopoledne. Na základě této události byla přijata řada opatření týkající se provozu nezávislých trakčních prostředků proto, abychom podobné mimořádné události vedly vyloučit či omezit, a když už nastanou, je uměli vyřešit lépe a rychleji.

Nepovedlo se uvést do provozu tolik modernizovaných souprav a nových souprav, abychom mohli zkrátit intervaly na tratích metra. Velmi tvrdá jednání vedeme s dodavatelem modernizovaných souprav Škodou Dopravní technika, protože v současné době mohou jezdit pouze tři soupravy, ale jejich provozní spolehlivost je nedostatečná. A u nových souprav se nepodařilo dořešit větrání v prostoru pro cestující i pro strojvedoucí.

4. Hlavní úkol pro rok 2002 je určitě pokračovat v jednáních s dodavatelem modernizovaných souprav o urychleném dořešení všech problémů s cílem zařadit tyto soupravy co nejdříve do provozu.

Technické řešení větrání u nových souprav je připraveno a nejspíše do konce dubna budou postupně všechny soupravy upraveny.

Od začátku roku začal pracovat nový technologický dispečink (sloučením technického, eskalátorového a vozového dispečinku), kterým chceme dosáhnout na základě technického dovybavení dispečinku a školením zaměstnanců lepšího řízení zejména při mimořádných událostech.

V letošním roce budou pokračovat práce na montáži nového zabezpečovacího zařízení od firmy AŽD na trati A. Nutno předpokládat, že tyto práce se dotknou negativně provozu metra na trati A. Podmínky se projednávají s Drážním úřadem.

Budou pokračovat práce na výměnách kabelů a jejich bezpečnostních nástřicích. Tyto akce budou probíhat v nočních výlukách současně minimálně na šesti místech a bude proto i náročná koordinace a zabezpečení všech činností při pravidelné či nepravidelné údržbě technologických zařízení.

Připravujeme se již od poloviny roku 2001 na zasedání NATO, které se má uskutečnit v listopadu v Praze. Z toho pro nás vyplývají různá bezpečnostní, technická, legislativní, organizační a provozní opatření.

Další větší rekonstrukční akce s dopadem na provoz a na cestující nás čekají, ale v současné době není rozhodnuto, které se uskuteční v tomto roce.

I v letošním roce budou zaměstnanci pražského

metra usilovat o to, aby provoz metra byl při průběhu všech akcí bezpečný, spolehlivý, kvalitní, pravidelný a náš klient - cestující byl s naším prací spokojen.

Na závěr mi dovoluji poděkovat všem zaměstnancům o. z. Metro za odvedenou práci, popřát všem zaměstnancům naší společnosti a jejich rodinám hodně štěstí, zdraví, spokojenosti v roce 2002. A našim zákazníkům - cestujícím bezpečnou, kvalitní a spolehlivou dopravu v našem hlavním městě.

Ing. Milan Pokorný, ředitel o. z. Elektrické dráhy

1. Asi nejen z pohledu společnosti, ale i z pohledu společenského, tj. cestující veřejnosti, na funkčnost městské hromadné dopravy. Zde se opravdu nemáme za co stydět.

2. V letošním roce se povedla řada věcí od rekonstrukcí tramvajových tratí a objektů, přes další zlepšení pracovních a sociálních podmínek zaměstnanců, po zahájení modernizace vozů ve vlastních dílnách. Zde vidím největší úspěch ve výsledku všech opatření dlouhodobého programu generálních oprav tramvajových vozů.

3. Otázku bych takto nestavěl, spíše bych mohl dopočítat, co jsme nestihli. Tento rozdíl je však dán reálnými možnostmi finančních zdrojů. Co se týká rezerv, ty jsou, z mého pohledu, především ve zlepšení organizace a řízení.

4. Hlavním úkolem o. z. Elektrické dráhy je v roce 2002 splnit plán oprav tramvajových vozů ve všech stupních. Tomuto cíli je podřízeno vše. Z hlediska zachování provozuschopnosti vozového parku, a tím pokrytí dopravních výkonů, je to meta nejvyšší. S tím samozřejmě souvisí i další zlepšování dopravní cesty. Cílem vedení o. z. Elektrické dráhy je tedy úspěšně se vyrovnat nejen s těmito záležitostmi, ale s celou množinou dalších nutných činností.

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o. z. Autobusy

Loňský rok byl pro mne nejen prvním rokem nového století i tisíciletí, ale také prvním rokem ve funkci ředitele o. z. Autobusy. Přestože na rozdíl od roku 2000 neprobíhala v Praze žádná významná akce spojená se zajišťováním mimořádných přepravních úkolů, jednalo se o rok velmi pestrý a na nedostatky práce si nemohu stěžovat. Spíše času nebylo nazbyt. Jsem však přesvědčen, že podobného názoru bude celá řada mých spolupracovníků. A nyní k otázkám:



Foto: Pavel Fojtík

1. Velmi oceňuji a vážím si celkového přístupu a maximálně možné snahy reprezentace města k vytváření příznivých podmínek podmiňujících žádoucí kvalitativní rozvoj městské hromadné dopravy. Nemám na mysli „pouze“ finanční zabezpečení provozu a klíčových investic. Jak pan primátor Kasl nedávno řekl: „Fungující doprava nestačí, ale je nezbytnou podmínkou pro rozvoj města ve všech dalších oblastech - ať je to bydlení, podnikání, turistický ruch, anebo „jenom“ volný čas Pražanů. Je nezbytná proto, aby Praha mohla být i v budoucnu perlu Evropy.“

Právě tento přístup nám umožnil částečnou obnovu vozového parku nákupem dalších 50 nízkopodlažních standardních autobusů a 1 nízkopodlažního (prvního) kloubového autobusu vedle 30 dalších standardních a kloubových autobusů se sníženou podlahou. Všechny 51 nízkopodlažních autobusů je vybaveno motory splňujícími p'řísny emisní předpis EURO 3. Nízkopodlažní kloubový autobus je autobusem, kterým by měla být za-

bezpečována napájecí funkce z Bohnic ke stanici metra Kobylisy.

I když v důsledku rozvoje metra a elektrických drah částečně dojde v letech 2004-2007 k utlumení požadavků na autobusovou dopravu, jsem přesvědčen, že současně by bylo osudovou chybou nevyužít možnosti tohoto okamžiku pro její kvalitativní rozvoj, zejména v souvislosti s potřebou naplňovat vytýčené kvalitativní cíle v oblasti kultury cestování - zvýšením nabídky míst k sezení, snížením naplněnosti vozidel při současném zkrácení intervalů, zejména v sedlovém provozu apod.

Ač to někomu může znít příliš banálně a z mých úst opakovaně, uvnitř naší a.s. nejvíce oceňuji nesmírně poctivý přístup drtivé většiny našich spoluzaměstnanců k plnění všedních, každodenních úkolů. Velmi si vážím hmatatelně narůstající proaktivitu stále většího počtu našich spoluzaměstnanců, která je hnacím motorem dosahování stále lepších a lepších kvalitativních parametrů naší služby. Na kvalitě je závislá spokojenost jejich finálních konzumentů - našich klientů.

2. Těžko se mi odděluje, co považuji za úspěch v našem o.z. od toho, co považuji za úspěch v a.s. Každý úspěch jednotlivce, garáže, o.z. považuji i úspěch celé a.s. Otázkou je, které úspěchy se přímo dotýkají či jsou vnímatelné veřejností, především našimi klienty, a které nikoliv. Na ty druhé se často a neoprávněně zapomíná. Co tedy považuji za největší úspěch či úspěchy v našem o.z.:



Foto: Marie Jílková

- právě díky přístupu spoluzaměstnanců k plnění úkolů, o kterém se zmiňuji v odpovědi na první z otázek, mohu dosažené výsledky uplynulého roku hodnotit velmi pozitivně a konstatovat, že se nám podařilo splnit úkoly v dopravní, technické i ekonomické oblasti blíže specifikované uzavřenými smlouvami a schválenými plány,

- došlo ke zklidnění situace v našem o.z. a v návaznosti na kroky v minulých letech byly vedením o.z. ve spolupráci s konzultantskou firmou CS PROJECT připraveny k realizaci změny směřující k zvýšení efektivit využití vnitřních zdrojů závodu. Jako první k implementaci byly intenzivně připravovány oblasti systému zásobování a systému oprav a údržby vozidel,

- udržení seriózních vztahů s odborovou organizací, za jejichž základ společně považujeme oboustranně otevřenou, věcnou a účinnou komunikaci a průběžné naplňování kolektivní smlouvy,

- za velmi úspěšně považuji zvládnutí složité situace, s kterou jsme se museli vypořádat v souvislosti se změnami vyplývajícími z novely Zákoníku práce a z navazujícího nařízení vlády, které bylo zveřejněno doslova v předposlední den roku 2000,

- můžeme s hrdostí prohlásit, že cestující vnímají kvalitu našich služeb. Od čistoty interiéru i exteriéru našich autobusů, přes výrazně zlepšený ústrojové kázně, až po přesnost a pravidelnost našich spojů (pokud je možnost na straně dopravce) a převládající vstřícné chování našich řidičů k cestujícím i k ostatním účastníkům provozu,

- poměrně příznivé výsledky v nehodovosti s ohledem na dosažený stupeň automobilizace a naplnění komunikační sítě,

- velmi úspěšným se stal doplňkový prodej jízdenek řidiči našich autobusů v pásmu P. Tato služba je velmi kladně hodnocena zejména cestujícími, kteří nemají jinou možnost získání jízdenky, a spolu s prodejem jednotlivých jízdenek na příměstských linkách přinesla za loňský rok tržbu přesahující 20 milionů Kč,

- díky zmíněné obnově a modernizaci vozového parku se podařilo zabezpečit další významný rozvoj řízení

ho provozu nízkopodlažních bezbariérových autobusů. Na 49 městských linek PID, tj. více než 30 %, jsou vypravována tzv. garantovaná pořadí, která zabezpečují bezbariérově přístupné spoje speciálně vyznačené v zastávkových jízdních řádech,

- navíc se podařilo dodatečně vybavit plošinami umožňujícími vozíčkářům za každé situace do vozu nastoupit i prvních 41 nízkopodlažních autobusů, které jimi nebyly vybaveny,

- ve spolupráci se SONS byly dohodnuty zásady řešení a osazování informačních štítků s textem v Braillově písmu pro nevidomé na označnických zastávkách. Společně bylo vybráno pro ověření 41 autobusových zastávek,

- pokračoval rozvoj OIS ve vozidlech (např. zobrazování názvů vybraných nácestných zastávek na bočních vnějších panelech a vnitřních příčných, nová nízkopodlažní vozidla jsou již standardně vybavena oboustrannými panely, přičemž vnitřní část zobrazuje příští a následné zastávky apod.),

- zaměstnanci o. z. po obětavé přípravě úspěšně zvládli upgrade původní verze a následné rozšíření uživatelských modulů SW SAP R/3, včetně zprovoznění (přes dílčí problémy) jednotného systému fakturace. Rovněž bylo zahájeno ověřování spolehlivosti metody, která by měla zajistit uživatelům výrazné zkrácení doby odevzy při práci v tomto SW,

- obrovský kus velmi náročné práce byl našimi kolegy vykonán také při zabezpečování tvorby nového SW Jízdní řády, včetně účasti při zabezpečování pilotního projektu konstrukce grafikonů,

- nelze opomenout dobrou práci našich zaměstnanců v dílnách. Kvalita údržby se úspěšně podepisuje na snižování počtu prostojů,

- na garážích byly úspěšně realizovány mnohé stavební akce, včetně těch, které vedou ke zlepšení pracovních podmínek a sociálního zázemí zaměstnanců,

- na lince celkových oprav autobusů bylo v loňském roce v naší DOZ Hostivař provedeno 41 celkových oprav autobusů (31 standardních a 10 kloubových) pro potřeby našeho o.z., a kromě toho i historicky první 2 celkové opravy standardních autobusů na zakázku pro DP Teplice, s.r.o.,

- v naší DOZ Hostivař úspěšně proběhl roční periodický audit certifikovaných oblastí podle normy ISO 9002 na „Generální opravy a přestavbu diesellových motorů a kompresorů pro motorová vozidla“ a navíc získala rozšíření certifikátu na „Opravy servořízení motorových vozidel“,

- pokračovala realizace postupných kroků a opatření směřujících ke skokovému zvýšení kvality čištění interierů vozidel atd.

Pokračovat bych mohl výčtem mnoha dalších úspěchů. Nedá se zde však vyjmenovat vše a každý, kdo se o něco zasloužil. Je toho mnoho. Za úspěch je třeba považovat i úspěšně vyřešené problémy, s kterými jsme se potýkali. V každém případě za všechno patří příslušným spolupracovníkům moje velmi upřímné poděkování.

3. Jsou oblasti naší činnosti, jimž je potřeba do budoucna věnovat více pozornosti, ať již v etapě procesních analýz, přípravy či vlastní realizace. Tady musím jmenovat např.:

- poměrně mnoho problémů při zavádění nového SW Elanor Global pro oblast zpracování mezd,

- velké problémy související se zkušebním provozem digitální radiosítě TETRA a z toho vyplývající problémy a zhoršování situace v dosaženém stupni radiofokace (RDST v nových autobusech nejsou zatím schopny zabezpečit potřebné funkce, včetně tísňového volání),

- přes určité kroky v preferenci autobusů považuji situaci na některých úsecích či na některých linkách za neúnosnou. Výrazně narostl počet dní a doby, ve které docházelo k námi neovlivnitelnému zdržování provozu. Je potřeba urychlit řešení preference BUS na SSZ a hledat možnosti uplatnění dalších, zatím v Praze nevyužitých opatření,

- problematiku zůstává vysoká nemocnost, resp. nenalezení spolehlivého mechanismu kontroly oprávněnosti pobírání nemocenských dávek,

- bohužel určité rezervy máme stále v oblasti hodnocené ve stížnostech na řidiče v kategorii „chování“ a „odbovování“,

- další rezervy jsou v nalezení účinnějších opatření směřujících ke snížení spotřeby nafty, v neposlední řadě i k zamezení jejího zcižování,

- rezervy také vidím ve způsobu vzájemné vnitřní komunikace zaměstnanců, útvarů, organizačních složek a.s. atd. Zde je na každém z nás, co udělá pro zlepšení tohoto stavu. Prvním dobrým krokem je okamžik, kdy se nad tímto problémem zamyslíme a začneme ho vnímat. V druhém kroku je potřeba trocha empatie. Další kroky už půjdou samy od sebe.

4. Přes dobré výsledky je a vždy bude stále co zlepšovat. Na prvním místě bych viděl opět splnění všech úkolů a ukazatelů v dopravě, technice a ekonomice, a to v co nejvyšší kvalitě a co nejefektivněji, při očekávané stagnaci provozní dotace.

Přítom je potřeba se zaměřit na:

- zlepšování podmínek pro provoz autobusů a jeho dispečerské řízení,

- pokračování ve spolupráci s konzultantskou firmou CS PROJECT v implementaci změn směřujících k zvýšení efektivit využívání vnitřních zdrojů závodu - systém zásobování a systém oprav a údržby vozidel,

- oblast řízení lidských zdrojů, pokud možno v jejím co nejširším obsahu a rozsahu,

- dopracování systému SAP R/3 umožňujícího vyšší úroveň a zkvalitnění vnitropodnikového řízení,

- zabezpečení recertifikace celého systému kvality podle nové normy ISO 9001:2000, která klade velký důraz na procesní přístup k řízení systému kvality a na jeho neustálé zlepšování, a dále rozšíření certifikace na opravy brzdových systémů autobusů a na opravy automatických převodovek, a učinit základní kroky k přípravě další certifikace v oblasti oprav a údržby vozidel, cílově provozu autobusů,

- provedení dalších kroků ke zlepšení informačních systémů a poskytování informací na zastávkách,

- zlepšování životního prostředí mj. i snižováním podílu provozu autobusů na emisích např. zvyšováním počtu autobusů splňujících přísné emisní limity podle normy EURO 3, dále zkušebním provozem autobusů na speciální emulzi motorové nafty s obsahem 10 - 20 % vody,

- jistě nelze zapomenout na složitý úkol, jehož zajištění nás letos v listopadu čeká. Tím je zabezpečení přepravy účastníků zasedání NATO.

Úkolů je celá řada. Nejsou zde vyjmenovány všechny, a vyjmenované nejsou uvedeny ani podle rozsahu, ani podle závažnosti či složitosti. Věřím však, že všechny úkoly spojenými silami a za využití veškerých našich zkušeností a znalostí zvládneme na výbornou, v co možná nejvyšší kvalitě.

Přeji Vám ještě jednou šťastný a ve všech směrech úspěšný rok 2002 a pevné zdraví.

Ing. Jirí Medlín,
generální ředitel Pražské strojírny, a.s.

1. Rok 2001 znamenal utnost organizovat výrobu ke splnění termínů náročných zakázek, které byly kumulovány převážně do první poloviny roku. Prokázána schopnost reagovat pružně na požadavky zákazníků zároveň s dalším rozšiřováním nabízených služeb, které umožní zkvalitnění tramvajových tratí a zkracování termínů stavebních prací, je největším přínosem uplynulého roku.

2. V roce 2001 pokračovala Pražská strojírna a.s. v úsilí o dosažení vyšší konkurenceschopnosti cestou vývoje, zvyšováním užité hodnoty výrobků a rozšiřováním doprovodných služeb. Nejlepším oceněním je zvyšující se zájem o výrobky i služby, a to i na nových trzích.

3. Dosažené výsledky v uplynulém roce neznamenají vyčerpání všech možností podniku a na cestě k získání dalších zákazníků zůstává úkol vytvoření vícejazyčných internetových stránek i spolupráce s agenturou Czech Trade.

Rezervy zůstávají i přes uvedení kotelny s kogeneračními agregáty do provozu v oblasti úspor energetického hospodářství, které stále více zatěžuje hospodaření firmy. Další možnosti spočívají například v rozšíření prodeje kogeneračních agregátů s již ukončeným vývojem.

4. Dlouhodobé i krátkodobé cíle podniku jsou součástí systému jakosti, kterým je Pražská strojírna, a.s. certifikována. Základním úkolem je další rozvoj firmy při růstu objemu tržeb, rozšiřování exportu a snižování nákladů. Kromě těchto hlavních úkolů zůstává snaha o další diverzifikaci výroby. **-red-**

Technické údaje kloubového Citybusu

První pražský kloubový Citybus byl vyroben ve Francii v Annonay (jeden z výrobních závodů skupiny IRISBUS) v roce 2001 a dovezen po vlastní ose do Karosy Vysoké Mýto. Dovezen byl bez sedaček a bez elektronického informačního systému.

Jeho kompletace proběhla v Karose a ve čtvrtek 20. prosince 2001 ho oficiálně převzala skupina techniků o. z. Autobusy společně s řidiči z garáže Klíčův, aby ho dovezla do garáže Klíčův. Hned následující den, v pátek 21. prosince, byl tento první kloubový Citybus představen na tiskové konferenci novinářům. Tisková konference se uskutečnila na Libeňském zámečku a byla spojena s ukázkovou jízdou.

Do konce roku 2001 bylo třeba tento nový kloubový Citybus přihlásit na Dopravním inspektorátu, aby získal SPZ. Dále sjednat povinné ručení odpovědnosti z provozu autobusu a jelikož je autobus nemalé hodnoty - pořizovací cena včetně DPH je přes 10 milionů korun - uzavřít i havarijní pojištění. První jízda s cestujícími se uskutečnila 7. ledna letošního roku na lince 200. Již tento první den uskutečnil kloubový Citybus 40 spojů a odvezl přes 3000 cestujících.

Rok zařazení	Evidenční číslo vozu
2001	6500
Základní technické údaje	
Maximální celková délka	17800 mm
Šířka vozové skříně	2500 mm
Výška vozové skříně	3185 mm
Maximální přední převis	2710 mm
Rozvor náprav	5355 mm/6575 mm
Zadní převis	3160 mm
Pneumatiky MICHELIN, bezdušové	275/70 R 22,5 XZU
Pohotovostní hmotnost	17300 kg
Počet míst k sezení (vč. místa řidiče)	45
Počet míst k stání	116
Celková obsaditelnost (vč. řidiče)	161
Motor IVECO F2BE0682C (EURO 3) výkon	213 kW/2050 ot/min.
Krouticí moment	1100 Nm /1080 - 1500 ot/min
Objem válců	7800 ccm
Nástupní výška u předních a středních dveří	320 mm
Nástupní výška u zadních dveří	330 mm
Výška druhého schodu u obou dveří za kloubem	220 mm
Maximální sklon podlahy v zadní části	8 %

Motor IVECO F2BE0682C splňuje požadavky na emise podle normy EURO 3, jedná se o vertikální např. uložený, řadový, naftový, čtyřdobý šestiválec s přímým vstřikem paliva, přeplňovaný turbodmychadlem, s mezichlazením nasávaného vzduchu, vodou chlazený. Chladič okruh je tvořen mosaznými trubkami a siliko-

novanými armaturami. Vrtule chladiče je poháněna hydrostaticky.

Převodovka VOITH D851.3E je plně automatická s vestavěným hydraulickým retarderem. Tři stupně vpřed a jeden stupeň vzad, ovládní třítláčkovou klávesnicí.

Polosamonosná kloubová karoserie je tvořena dvěma vozy spojenými kloubem a měchem. Je sešroubovaná do formy skeletu před oplechováním a olakováním. Celý skelet (karoserie i podvozek) je ošetřen proti korozi ponořením do kataforetické lázně.



Foto: R. Hilmar

Rám podvozku je tvořen ocelovými podélníky a příčkami, které jsou vzájemně spojeny svařením. Základní prvky bočních stěn a střechy jsou z tažených uzavřených profilů svařené kostry, které jsou následně oplechovány ferozinkovým plechem. Totéž platí o přední části, na kterou jsou připevněny díly z ferozinkového plechu či plastu. Zadní část vozu tvoří jednolitý sklolaminátový panel s kostrou ze svařených profilů.

Povrchová úprava dílů použitých ve voze vyhovuje podmínkám zkoušek v solné komoře po dobu 1000 hodin.

Olakování karoserie je tvořeno třemi vrstvami, a to kataforezou, plnicím a dvousložkovým akrylátovým vrchním lakem.

Cestující mohou vstupovat do vozu čtyřmi prostorovými dvoukřídlými dveřmi, otevíranými dovnitř vozu, které jsou elektropneumaticky ovládnuty z místa řidiče. Rozjezd vozu je při otevřených dveřích blokován. Oboje zadní dveře a střední dveře jsou s ohledem na bezpečnost cestujících jištěny reversibilními ventily.

Přední a střední dveře jsou bez schodu. U obou zadních dveří je jeden schod. V nástupním prostoru proti středním a prvním zadním dveřím je plošina určená zvláště pro přepravu kočárků či invalidních vozíků. Střední dveře jsou navíc opatřeny mechanickou

plošinou pro bezpečný nájezd vozíků invalidních osob a kočárků.

Z vnější strany vozu jsou přístupy k akumulátorům, pneumatickým součástem a nezávislému topení EBERSPAECHER HYDRONIC 30. Prostor pro cestující je vytápěn pěti topnými skříněmi.

V zadní části vozu je přístup k hnacímu agregátu. Vstupní dveře jsou uzamykatelné a vůz je vybaven spínačem pro zablokování převodovky a znemožnění neoprávněné manipulace s ním.

Přední náprava je tuhá RENAULT E 70 XH s hydraulickým posilovačem řízení ZF 80/98. Na přední nápravě jsou dva pneumatické vaky a dva teleskopické tlumiče. Střední náprava je typu RENAULT EM 10A a zadní portálová ZF AV 132.80. Na střední a zadní nápravě jsou čtyři pneumatické vaky a čtyři teleskopické tlumiče. Regulační ventily zajišťují dokonalé pérování a konstantní výšku karoserie při jakémkoliv zatížení.

Veškerá elektroinstalace je provedena prostřednictvím systému MULTIPLEX. Vůz je vybaven dvěma bezúdržbovými akumulátory 12V/180 Ah a alternátory BOSCH 28V/2x90A.

Pro informace cestujícím slouží elektronický informační a řídicí systém. Kromě vnějších informačních panelů (jeden panel na přední části

vozu, dva panely na boku vozu a jeden panel na zadní části vozu) jsou zde i vnitřní informační panely. Boční vnější panely jsou nové konstrukce, kde na vnitřní straně (směrem do vozu) se nově zobrazují informace o následujících zastávkách. Samozřejmostí je již větší reproduktor umístěný vpravo za předním nárazníkem pro podávání hlášení pro nevidomé osoby, digitální hlásič zastávek a digitální hodiny se zobrazovačem pásma pro cestující.

Z hlediska bezpečnosti jsou zde přídržné tyče a držadla pro cestující, výstražné nápisy, hasicí přístroje, možnost nouzového otevření dveří zvenčí i zevnitř, kladívka na rozbití oken nouzových výchoďů, lékárníčka, samonavíjecí pas pro fixaci invalidního vozíku. K bezpečnosti provozu patří i brzdy, které jsou pneumatické, dvouokruhové. Na přední a zadní nápravě jsou brzdy kotoučové, na střední bubnové. Brzdové obložení je bezazbestové. Vůz má automatické vymezení vůle obložení pomocí samostatitelných brzdových pák a ABS/ASR systém. Vzduchový kompresor je typu KNORR 630 ccm - tlak 1,25 MPa, vysoušeč vzduchu též KNORR.

Palivová nádrž má objem 360 litrů s hrdlem vpravo a uzamykatelným krytem palivové nádrže. Vnější obrysový průměr zatáčení je 23,4 m a díky tomu, že kloub je posunut prakticky do středu autobusu, drží tento kloubový autobus velmi dobře stopu. Je prostě příjemný pro ovládání řidičem.

Pracoviště řidiče byla věnována také značná pozornost. Řidič má k dispozici uzavřenou kabinu s prosklenými dveřmi. V prostoru kabiny je skříňka pro jeho osobní věci. Volant je výškově a úhlově v podélném směru stavitelný. Sedadlo řidiče je pneumaticky odpružené a seřiditelné výškově i podélně. Pro kontrolu vnějších prostor jsou k dispozici dvě z místa řidiče dálkově ovládaná vyhrívána zrcátka. Dveře kabiny řidiče lze otevřít tak, že místo řidiče je úplně odděleno od prostoru pro cestující. Místo řidiče je vytápěno i odvětráno výkonným ventilátorem. Boční sklo a čelní sklo je odmlžováno. Motorový prostor je tepelně i zvukově izolován.

V měsíci dubnu by měla následovat dodávka dalších dvou kloubových Citybusů. Budou jezdit také na lince 200 a cestující na této lince budou mít větší pravděpodobnost, že se svezou právě tímto moderním dopravním prostředkem. Dnes ho můžete spatřit na trati linky 200 a na jejich konečných zastávkách.

Ing. Jiří Horký
ve spolupráci s Ing. Jiřím Pilařem

První kloubový Citybus vyjel do pražských ulic 7. ledna

kapacitu 44 cestujících k sezení a 116 míst k stání, celkem 160 míst.

1 Jen první den provozu na lince 200, v pondělí 7. ledna 2002, přepravil kloubový Citybus přes tři tisíce lidí. S prvními cestujícími vyjel ze stanice Sídliště Bohnice v 6.22 hodin a řidičem byl pan František Jakubinský.

Porovnáme-li to s historickou jízdou první elektrickou tramvají, kdy se svezlo přes dva tisíce lidí, můžeme být spokojeni a s klidným svědomím napsat, že o jízdou prvním kloubovým nízkopodlažním autobusem byl mimořádný zájem.

Ano, přes 3000 lidí, a to jsme skromní v odhadu. Tento autobus vyjíždí ze své mateřské garáže Klíčův každý všední den v 6.04 hodin, aby zahájil provoz

na lince 200 odjezdem ze sídliště Bohnice v 6.22 hodin a ukončil svůj provoz opět na sídlišti Bohnice ve 23.58 hodin a v 0.18 přijel do garáže.

V době od 0.18 do 6.04 hodin se musí autobus připravit na jízdu do dalšího dne. Umýt, vyčistit, natančovat naftu, doplnit provozní hmoty, odstranit drobné závady zjištěné během provozu a zase znovu na linku, aby přepravil další tisícovky cestujících. Za dobu své životnosti, která se předpokládá vyšší než u stávajícího standardního kloubového autobusu, doveze ke svému cíli odhadem kolem 10 milionů cestujících.

Přejeme mu, aby všechny tyto cestující dovezl ke svému cíli vždy bezpečně a včas.

Ing. Jiří Horký, o. z. Autobusy

Upravený prototyp nového zastávkového sloupku ELTODO POWER, s.r.o.

Design a technické provedení navrhla firma ELTODO POWER, s.r.o. a po připomínkách zástupců jednotlivých dopravních úseků byly vyrobeny celkem 4 ks označnicků, které byly instalovány 9. října 2000. Koncem roku 2000 byly k těmto zastávkovým sloupkům vzneseny připomínky, které firma akceptovala a k jednotlivým bodům navrhla řešení. Některé požadavky byly zcela zásadního charakteru, a proto se firma rozhodla celé provedení zastávkového sloupku přepracovat. Přepracovaný prototyp označnicku byl instalován dne 11. prosince 2001 na tramvajové zastávce Karlovo náměstí z centra.

Na základě připomínek jednotlivých dopravních úseků byly realizovány tyto úpravy původního prototypu zastávkového sloupku :

Tuhost sloupku - U paty sloupku jsou navařeny 4 ks výztuh trojúhelníkového tvaru a tím je tuhost natolik posílena, že nedochází ke kyvu. Po instalaci



Foto: Pavel Fojtík

sloupku budou výztuhy pod úrovní terénu zakryté dlažbou.

Instalace košů - Konstrukce sloupků umožňuje uchycení kruhového koše přímo na centrální nosník. Jeho poloha je doporučena Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých. Typ koše je shodný s typem, který firma JCDecaux osazuje v zastávkových přístřešcích. Přístřešky JCDecaux jsou povinně vybaveny koši, a proto se osazení dalším košem jeví jako zbytečné. V případě, kdy z velmi vážných důvodů nebude možné koš na sloupek instalovat, je možné ho umístit zcela samostatně na vhodném místě zastávky.

Horní hrana skříně jízdního řádu - U upraveného zastávkového sloupku je snížena horní hrana skříně na požadovaných 160 - 180 cm.

Otevírání dveří - Otevírání dveří všech světelných skříní je řešeno nově. Principem se však vrací k provedení sloupků dlouhodobě provozovaných, tzn. otevírání je z čela skříně. Nemůže tedy dojít k narušení pěšího provozu kolem sloupku, ani nedojde k narušení průřezného profilu pro vozidla. Nově řešené zatěsnění skříní zaručuje požadované krytí IP 44.

Výměna jízdních řádů - velikost skříněk - Plocha skříně umožňuje instalaci 2x 9 ks jízdních řádů nebo 2x 6ks jízdních řádů s 2ks tabulí dodatkových informací. Plastické desky pro vkládání jízdních řádů jsou ve svislém směru opatřeny magnetickými páskami, které zamezují jejich borcení. Zámky skříně jízdních řádů jsou otvírány imbus klíčem č. 4, který je používán i v současnosti. Pro otevření zámku stačí pootočení klíčem o 90 stupňů, k uzavření skříně se klíč nepoužívá, dvířka se pouze zaklapnou. Jednodušší manipulace s dvířky a snazší výměna jízdních řádů zkracuje potřebný čas.

Formát „tabulek“ pro čísla linek - instalace čísel - Pro větší optický odstup jednotlivých čísel linek jsou

v každém řádku instalována pouze 4 čísla. Horní řádek s názvem zastávky je oddělen modrým pruhem od řádku se směrovými šipkami. Směrové šipky se nebudou osazovat z rubové strany sloupku, aby u cestujících nedocházelo ke špatnému výkladu významu.

Barva sloupku - Sloupek s přístřeškem JCDecaux tvoří jednotný celek, a proto je odstín zvolen podle přístřešku.

Štítky v Braillově písmu - Dle aktuálních zásad Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých pro úpravu a umístování informačních štítků ve slepeckém písmu na označnicku zastávek používané v dopravě je štítek umístěn na pravou boční stranu světelné skříně jízdních řádů z pohledu strany líce staničního sloupku.

Elektroinstalace - Elektroinstalace je ve světelných skříních uzavřena rozptylovými deskami a pro pracovníky DP je při výměně jízdních řádů nepřístupná.

Přepracovaný prototyp zastávkového sloupku je dle mého názoru velmi zdařilý jak z hlediska technického, tak i po stránce designu, kterému prospělo zvětšení skříně piktogramu označujícího typ dopravního prostředku, pro který je zastávka určena.

Předložení výsledků zkušebního provozu a ověření funkčnosti tohoto prototypu bude provedeno v březnu 2002 s tím, že závěrečné projednání se všemi účastníky včetně vydání stanoviska o možnosti instalace těchto zastávkových sloupků v síti MHD v Praze v příštích letech bude uzavřeno do konce dubna 2002.

Ing. Jiří Pavlíček, 90 220



Foto: Pavel Fojtík

Informační štítky pro nevidomé na označnicích zastávek městské hromadné dopravy v Praze

V souvislosti s řešením a zkušebním provozem prototypu označnicku zastávek městské autobusové dopravy (zastávkového sloupku) firmy Značky Praha s. r. o. byla ve spolupráci se Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých ČR (SONaS) hledána řešení informačního prvku na zastávkách i pro zrakově postižené cestující. Výsledkem spolupráce byl u zmíněného prototypu označnicku zastávky informační štítek v Braillově písmu, umístěný původně zesponu na skříně jízdních řádů. Zkušební provoz dvou prototypů těchto označnicků v průběhu roku 2000 však ukázal, že umístění na spodní ploše skříně je z hlediska čitelnosti zcela nevhodné, a proto formou konzultací a jednání se SONaS i Značkami Praha s. r. o. byla hledána dokonalejší řešení nejen v umístění štítků, ale i jejich obsahu.

V průběhu roku 2001 byly nakonec zásady pro řešení obsahu štítků, jejich technické provedení i umístování na označnicku zastávek společně dopracovány a dohodnuty. Informační štítky v Braillově písmu v dohodnuté formě budou zatím obsahovat název zastávky, druhy zastavujících linek a hlavní směry vedení jejich spojů. Informační štítky budou zhotovovány ze slabého hliníkového plechu s velikostí textového pole 150 x 50 mm. Umístování těchto štítků bylo dohodnuto z čelního pohledu vždy na pravé straně sloupku (na vzdálenější straně od zastávkové hrany), ve svislé poloze s tokem textu shora dolů a směrem k sobě (při pohledu na čelo

označnicku). Širší ověřování těchto štítků v běžném provozu bylo se SONaS dohodnuto na 39 běžných, stávajících zastávkových sloupcích (byly vybrány sloupky typu „TSK“) a 2 prototypech označnicků firmy Značky Praha. Technické provedení osazení štítků bylo řešeno i s ohledem na přijatelnost nákladů, neboť perspektivně lze předpokládat rozšíření těchto informačních prvků na všechny zastávky. Na níže uvedené zastávky, které byly pro první vlnu ověřování společně vybrány, byly vyrobeny informační štítky a v polovině ledna 2002 byly instalovány na zastávkové sloupky.

Seznam zastávek, kde součástí označnicku je i informační štítek pro nevidomé :

1. Lihovar, směr ZC - linky 129, 172 a další,
2. Lihovar, směr DC - linky 129, 172 a další,
3. Sídliště Novodvorská, směr Braník - linky 106, 170 a další,
4. Sídliště Novodvorská, směr Kačerov, Lhotka - linky 106, 170 a další,
5. Dejvická, směr Strahov, Lysolaje, Horoměřice - linky 116, 149 a další,
6. Dejvická, směr Suchdol - linky 107, 147, 359,
7. Dejvická, výstupní zastávka v otočce,
8. Dejvická, směr Letiště Ruzyně - linka 119,
9. Kačerov, směr Krč, Libuš, Kunratice - linky 113, 114 a další,
10. Kačerov, směr Krč, Lhotka, Modřany - linky 117, 182 a další,

11. Kačerov, směr Krč, Braník, Modřany - linky 106, 170 a další,
12. Kačerov, výstupní v otočce,
13. Kačerov, směr Nusle, Spořilov - linky 106, 170 a další,
14. Nemocnice Krč, směr Kunratice, Jesenice - linky 114, 193 a další,
15. Nemocnice Krč, směr Libuš, Lhotka, Modřany - linky 113, 182 a další,
16. Nemocnice Krč, směr Braník, Lhotka, Modřany - linky 106, 170 a další,
17. Nemocnice Krč, směr Budějovická - linky 331, 332 a další,



18. Nemocnice Krč, směr Kačerov, Budějovická - linky 106, 170 a další,
19. Nemocnice Krč, směr Kačerov - linky 113, 117 a další,
20. Skalka, směr Malešice, Vysočany - linky 145, 177, 195,
21. Skalka, směr Štěrboholy, Uhřiněves - linky 264, 265 a další,
22. Skalka - příměstské linky 381, 382 a další, směr Kostelec, Sázava,
23. Skalka, výstupní v ulici Na Padesátém,
24. Skalka, směr Zahradní Město, Jižní Město - linky 145, 177, 195,
25. Skalka - výstupní v obratišti,
26. Skalka, směr Zahradní Město - linky 138, 224,
27. Skalka, směr Hostivař, Měcholupy, Petrovice - linky 111, 154, 271,
28. Sídliště Prosek, směr Nádraží Holešovice, Ďáblice, Kobylisy - linky 103, 177 a další,
29. Sídliště Prosek, směr Palmovka, Vysočanská, Letňany - linky 103, 177 a další,
30. Liberecká, směr Nádraží Holešovice, Ďáblice, Kobylisy - linky 103, 177 a další,
31. Liberecká, směr Palmovka, Vysočanská, Letňany - linky 103, 177 a další,
32. Prosecká, směr Palmovka - linky 103, 187 a další,
33. Prosecká, směr Nádraží Holešovice, Ďáblice, Letňany - linky 103, 187 a další,
34. Nový Prosek, směr Nádraží Holešovice, Palmovka, Vysočanská - linky 156, 159 a další,

35. Nový Prosek, směr Letňany, Čakovice - linky 156, 159, 233 a další,
36. Letňanská, směr Nádraží Holešovice, Palmovka, Vysočanská - linky 156, 159 a další,
37. Letňanská, směr Letňany, Čakovice - linky 156, 159, 233 a další,
38. Hradčanská, směr Střešovice, Vypich - linky 108, 174, 216,
39. Hradčanská, směr Motol, sídliště Řepy, Zličín - linka PN 003,
40. I. P. Pavlova, směr Vyšehrad - linky 504, 505, 511, 552, PN 001,
41. Vozovna Střešovice, směr Strahov, Vypich - linky č. 108, 143, a další.

V současném období tedy probíhá s informačními štítky pro zrakově postižené na uvedených zastávkách zkušební provoz. Uvedená skupina cestujících byla prostřednictvím SONaS zpravena o instalaci s tím, že při svých cestách je třeba ověřovat optimálnost přijatého a v omezeném rozsahu aplikovaného řešení. Tento zkušební provoz s informačními štítky bude probíhat minimálně půl roku. Na podzim t.r. předpokládáme společné vyhodnocení a projednání možností a směrů dalšího řešení a rozvoje. Jedná se o další z prvků v řešení městské dopravy v hl. m. Praze, usnadňující orientaci a přepravu zdravotně hendikepovaných spoluobčanů.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravil ing. Karel Holejšovský
Foto: o. z. Autobusy



Třetí rok v certifikovaném systému jakosti podle normy ČSN EN ISO 9002

Úspěšné vedení a fungování organizace vyžaduje, aby byla řízena systematicky a jasným způsobem. Úspěch může být výsledkem jen takového systému managementu, jehož cílem je neustálé zlepšování efektivnosti a účinnosti procesů a činností organizace.

Právě systém managementu jakosti postavený na zásadách a požadavcích norem ISO řady 9000 pobízí organizace, aby analyzovaly požadavky zákazníků a stanovovaly procesy, které přispívají k dosažení produktu přijatelného pro zákazníka a aby tyto procesy stále řídily. Systém managementu jakosti tak poskytuje rámec pro neustálé zlepšování a růst spokojenosti všech

nických parametrů, ale i v odpovědném přístupu pracovníků k odváděné práci, což se promítá i do kvality vytvářených produktů.

Oprávněnost získaného certifikátu musí být pravidelně posuzována a ověřována nezávislou certifikační organizací. Z těchto důvodů byla ve dnech 11. a 12. prosince 2001 na pracovištích Opravny tramvají uskutečněna certifikační organizací Det Norske Veritas recertifikace systému zabezpečování jakosti dle ČSN EN ISO 9002. Výsledek recertifikačního auditu potvrdil schopnost organizace poskytovat produkty, které splňují požadavky zákazníků a aplikovatelné požadavky předpisů, ale i správnost nastoupené cesty, kterou je systematické zabezpečování jakosti postavené na odborném a kvalifikovaném základě.

Rozsah uděleného certifikátu v současné době zahrnuje oblast oprav a modernizací elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel a oprav a modernizací podvozků tramvají, převodovek a dílů pro kolejová vozidla.

Pro další období vyhlásil management o. z. ED novou Politiku jakosti a naformuloval cíle, které jasně vytyčují strategii odštěpného závodu v oblasti jakosti, tj. **uspokojování požadavků a potřeb cestujících veřejnosti v oblasti tramvajové dopravy a trvalé zlepšování všech poskytovaných služeb.**

Mezi priority se tak dostávají úkoly jako je například trvalé zabezpečení dobrého technického stavu vozového parku, zajištění pravidelných prohlídek, rekonstrukcí a modernizací tramvají starších typů, zlepšování a vytváření nové infrastruktury, včetně modernizace technologického vybavení provozoven.

Politika jakosti odštěpného závodu je přesvědčivým důkazem odpovědného přístupu managementu o. z. k systémovému řešení jakosti a ke zvyšování spokojenosti všech zainteresovaných stran.

V o. z. ED se v současné době úspěšně rozvíjí implementace systému na pracovištích odboru obchodně-zásobovacího, a to již podle požadavků revidované normy ISO 9001:2000 - Systémy managementu jakosti. Vzhledem k postavení tohoto útvaru, který zabezpečuje

nejen smluvní vztahy s dodavateli, ale také provoz skladů a vstupní kontrolu produktů lze konstatovat, že implementace systému se v odštěpném závodu ubírá správným směrem.

Uplatnění požadavků nové normy, která klade podstatně vyšší nároky na trvalé zlepšování ve všech oblastech a plné zapojení vrcholového vedení do řešení problematiky jakosti je připravováno i na pracovištích provozovny Opravna tramvají, kde se předpokládá, že v roce 2002 oblast certifikátů zahrne již kompletní opravy tramvajových vozidel. To znamená, že požadavky normy pro management jakosti budou plně aplikovány



zainteresovaných stran. Certifikace systému nezávislou certifikační institucí pak dává organizaci a jejím zákazníkům důvěru, že organizace je schopna vytvářet produkty, které v plné míře splňují požadavky.

Normy řady ISO 9000 byly vypracovány a schváleny mezinárodní organizací pro normalizaci (ISO), aby pomohly organizacím všech typů a velikostí při uplatňování a provozování efektivních systémů managementu jakosti. Používání norem řady ISO 9000 se ve světě stalo běžnou záležitostí a bylo přijato více než 80 zeměmi. Certifikováno bylo již více než 300 000 společností ve světě a 4000 společností v České republice.

Systém zabezpečování jakosti podle norem ISO 9000 je postupně zaváděn a uplatňován v o. z. Elektrické dráhy od roku 1995 a již třetím rokem úspěšně certifikován v provozovně Opravna tramvají. Fungující systém se projevuje nejen v pořádku na pracovištích, jasných organizačních vztazích a jasné specifikaci tech-



i na pracovištích oprav vozových skříní, kterou se vzhledem k probíhající rozsáhlé přestavbě v Opravně tramvají nepodařilo systémem jakosti dosud plně pokrýt.

Zlepšování jakosti je prací nikdy nekončící, však nelze jinak než potvrdit celosvětově uznávaný slogan: „Kvalita je drahá, odstraňování nekvality je však ještě dražší“. Nahlédneme-li do okolních zemí, seznáme, že naše úsilí se stává rovněž vhodnou přípravou na vstup do sjednocené Evropy.

Text a foto: Oddělení výroby a kvality o. z. Elektrické dráhy



Změna podnikové normy o používání stejnokrojů - legislativní změny a změny v zásadách používání stejnokroje

Od 1. ledna 2002 došlo k několika legislativním změnám v oblasti používání stejnokrojů naší společnosti. Jelikož se změny týkají značné části zaměstnanců, je dobré i touto formou některé věci čtenářům DP-KONTAKTu přiblížit. Úřední znění všech uvedených norem je k dispozici v elektronické síti, v intranetu.

Legislativní úprava

Směrnice generálního ředitele č. 8/1999, platná do 31. prosince 2001, obsahovala v základní části pravidla pro přidělování a používání stejnokrojových součástí a v příloze č. 1 zásady používání tzv. bodového systému. Tento stav přinášel určité problémy co se týče garancí jednotlivých ustanovení; základní část normy byla zpracována a garantována odborem 90 140, příloha č. 1 pak odborem 12 350 o. z. Elektrické dráhy. Tato „dvojkolejnost“ byla spíše ke škodě než k užítku, a proto byla norma od 1. ledna 2002 rozdělena tak, že ustanovení o praktickém používání bodového systému bylo pojato jako samostatná norma - Pokyn obchodně-ekonomického ředitele, o kterém bude pojednáno níže.

Nová Směrnice generálního ředitele č. 25/2001, platná od 1. ledna 2002, se spíše než převratnými změnami pravidel pro používání stejnokrojových součástí vyznačuje novou strukturální úpravou, zvláště v části, pojednávající o nároku na stejnokroj, vynásecích dobách pro jednotlivé profese nebo funkce, stanovení oprávnění nebo povinnosti používat stejnokroj a určité vyšších nároků na některé profesní nebo funkční skupiny zaměstnanců. Zatímco v minulých normách musel každý zaměstnanec, pokud chtěl zjistit, jaká práva nebo povinnosti v oblasti stejnokrojů má, projít celkem 4 seznamy, rozčleněné navíc dle jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství, nová norma mu přiděluje tzv. **alfanumerický kód**, který jednoznačně výše uvedené aspekty na jediném místě objasní. (Tento kód je použitelný výhradně pro účely této normy a nelze jej zaměňovat například za označení pro programy výpočetní techniky.)

Jeho složení je následující:

- 1. znak - číslo (1, 2, 3, 9):** určuje příslušnost zaměstnance k organizační složce naší společnosti,
- 2. znak - písmeno (A, B):** určuje rozdílnou délku užívací doby některých stejnokrojových součástí,

3. znak - číslo (1, 2): určuje povinnost nebo oprávnění používat při profesním výkonu stejnokroj,

4. znak - písmeno (V, S): určuje, zda je pracovník zařazen do kategorie s vyššími nebo standardními nároky na používání některých stejnokrojových součástí; zde je nutno podotknout, že zařazení zaměstnance do skupiny „S“ nelze v žádném případě považovat za jakoukoli formu podcenění - ustanovení pro tuto skupinu účelně usnadňují profesní výkon těm, kteří jsou vystaveni ztíženějším podmínkám (každý jistě uzná, že výkon služby v kabině řidiče a profesní výkon na pevném stanovišti nebo v kanceláři není jedno a totéž).

Seznam stejnokrojových součástí byl rozšířen o některé součásti, které bylo dovoleno používat jako vlastní - což už nyní nelze (spona k vázance), o součásti, které minulá norma zmiňovala na jiných místech (halenky pro ženy, součásti funkčního a hodnostního označení) a nově o identifikační označení dispečera. Tím bylo dosaženo zvýšení přehlednosti celé normy. U každé stejnokrojové součásti je uvedeno, kdo ze zaměstnanců na ni má nárok.

Tabulka vynásecích dob jednotlivých stejnokrojových součástí byla prakticky převzata z minulých normy a návrhy na úpravu byly odloženy na pozdější dobu. K četným dotazům na opodstatněnost vynásecích dob při existenci bodového systému je třeba uvést, že právě vynásecí doby tvoří základ pro výpočet bodových nároků zaměstnanců s tím, že pokud zaměstnanec při osobním používání si u některé součásti tuto dobu „prodlouží“ (vždy však s ohledem na její vnější vzhled), může si ji u jiné součásti zkrátit a objednat si ji ve skladu dříve než stanoví tato tabulka. Aby se však předešlo snahám některých zaměstnanců o nepřiměřené nadměrné odebírání určitých součástí, je nutno připomenout, že každá objednávka musí být potvrzena nadřízeným zaměstnancem a musí být v souladu s regulačními opatřeními, stanovenými zmíněným Pokynem obchodně-ekonomického ředitele, o kterém pojednává druhá část tohoto článku.

Zásady používání stejnokroje

Nově je stanoven zákaz používání stejnokroje zaměstnanci naší společnosti neuvedenými v normě nebo jinými osobami. Z vlastních doplňků lze viditelně pou-

žít tmavý nebo bezbarvý nepromokavý plášť (pokud na něj nemá zaměstnanec podle této normy nárok), košili bílé barvy bez ozdobných nášivek, tmavomodré nebo černé ponožky, tmavé rukavice a ženy navíc punčochy tělové barvy. Tyto zásady platí i tehdy, používá-li zaměstnanec stejnokroj mimo profesní výkon.

U některých stejnokrojových součástí došlo ke změnám pravidel pro jejich užívání:

bunda pasová: lze použít kdykoliv rozepnutou
kalhoty pracovní krátké: lze je použít pouze v období květen až září

vázanka: je povoleno ji odložit ve 2 případech:
- pokud zaměstnanec vykonává službu pouze v košili; košili je povoleno rozepnout na 1 knoflík u krku,
- pokud zaměstnanec používá na košili pouze sako a má košili upravenou na rozhalenku.

U zaměstnanců kategorie „V“ musí být v obou případech navíc splněna podmínka teploty na pracovišti vyšší než 22°C.

K halence a polokošili se vázanka nepoužívá.
Způsob používání šlí zůstává nezměněn - není dovoleno je použít jako svrchní součást stejnokroje.

V závěru směrnice uvádí sankční opatření: zjištěné nedostatky budou posuzovány jako porušení pracovní kázně a řešeny v pracovním pořádku; při závažném porušení této normy nebude zaměstnanec k výkonu služby připuštěn, nebo z něj bude odvolán se všemi dalšími negativními dopady.

Účelem tohoto článku není podrobné seznámení se všemi ustanoveními uvedené normy, byly proto zmíněny jen ty části, jejichž změny nebo úpravy jsou pro zaměstnance nejpodstatnější. Proto je samozřejmě nutné seznámit se s celým zněním Směrnice generálního ředitele č. 25/2001 - *Zásady používání stejnokroje zaměstnanců na pracovišti.*

Práce na tvorbě nové směrnice trvaly téměř celé IV. čtvrtletí roku 2001 a zúčastnili se jich zástupci všech tří odštěpných závodů i odborných útvarů ředitelství. Zpočátku byla stanoviska k některým otázkám značně rozdílná; avšak po příslušných jednáních bylo dosaženo celkového konsenzu s novým zněním normy. Všem zúčastněným náleží poděkování za jejich úsilí.

Mgr. Antonín Ježek, odbor 90 140



Foto: Petr Malík

Prodej časových jízdenek na rok 2002 v předprodeji síti metra, na centrálním dispečinku, ve střediscích dopravních informací i u externích prodejců časových jízdenek byl zahájen už v pondělí 3. prosince 2001.

Oproti jiným rokům byla nabídka rozšířena nejen o další předprodejní místa, ale také byla podstatně rozšířena prodejní doba. Kompletní sortiment časových jízdenek byl k dispozici ve 26 předprodejních místech

Předprodej časových jízdenek na rok 2002

ve stanicích metra, v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti a také v nově otevřeném předprodejním místě ve stanici metra linky C Roztyly.

Tradičně bylo možné také zakoupit časové jízdenky v pěti střediscích dopravních informací ve stanicích metra Muzeum, Můstek, Anděl, Černý Most a Nádraží Holešovice. Výjimečně zde byly prodávány i studentské kupony. Tyto kupony bylo možné také koupit i v 16 vybraných trafikách. Pro ty, kteří hledali prodejní místo v blízkosti svého bydliště, byl zajištěn prodej ve 104 pobočkách České pošty na území hl. m. Prahy.

Úplnou novinkou v předprodeji byl internetový prodej. Roční časové jízdenky si mohl cestující zakoupit na adrese dp-praha.idnes.cz. K 31. prosinci 2001 bylo touto formou prodáno 186 kusů ročních časových jízdenek.

Dopravní podnik dále zaslal několika stovkám podniků nabídku k hromadnému odběru ročních a čtvrtletních časových jízdenek, aby byli zaměstnanci těchto podniků ušetřeni čekání ve frontách u tradičních předprodejních míst. Pro podniky, které odebraly více než 100 kusů předplatních časových jízdenek, zajistil dopravní podnik dodání přímo do sídla firmy. Oproti

očekávání se přihlásilo pouze 68 podniků.

Velkému zájmu cestujících se těšila vyhlášená soutěž „Dnešní den mohl vypadat úplně jinak“, která proběhla ve třech etapách od 3. do 23. prosince 2001. Pokud si cestující od 3. do 23. prosince zakoupil časovou jízdenku na MHD na rok 2002, obdržel v místě prodeje kupon, který po vyplnění vhodil do připravených schránek u vstupů v přestupních stanicích metra Florenc, Můstek a Muzeum. Z celkového počtu přibližně 65 000 kusů, o váze více než 75 kilogramů, vhozených soutěžních lístků bylo ve třech kolech vylosováno celkem 30 výherců ročních, čtvrtletních a měsíčních časových jízdenek. Ve finálovém losování byla vylosována jedna výherkyně, která bude moci využívat městskou hromadnou dopravu 3 roky zdarma (v letech 2002 až 2004).

Plynulému prodeji jízdních dokladů v průběhu celého měsíce prosince přispělo i opakované rozhlasové hlášení v metru a zřízení bezplatné telefonní linky 0800, na které byly cestujícím zodpovězeny všechny dotazy týkající se předprodeje jízdních dokladů.

Odbor odbytu a tarifů MHD ředitelství

Čtvrtý rok bodového systému

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

Vzhledem k určitým úpravám bodového systému ve čtvrtém roce je zajímavé uvést vyhodnocení minulého roku.

V roce 2001 bylo v oděvním skladu o. z. Elektrické dráhy odbaveno v rámci bodového systému oděvních stejnokrojů 6 234 zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součástky oděvního stejnokroje ve finančním objemu 37,48 milionu Kč.

Ale rok 2001 je již za námi a všichni již soustředíme pozornost na bodový systém roku 2002. A tak je nutno uvést nejzávažnější úpravy bodového systému pro rok 2002:

1. Zaměstnanci, nastupující do funkce nebo profese s nárokem na stejnokroj, nejsou v prvních dvou kalendářních letech zahrnuti do vlastního bodového systému.

Nový zaměstnanec po zkušební době či po úspěšném absolvování zkoušek (kurzů) dostane kompletní stanovené první vybavení stejnokrojových součástí a zároveň je povinností vedoucího útvaru zařadit zaměstnance do nové kategorie „C“. Na základě tohoto zařazení dostane zaměstnanec ve druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru a vybavený kompletní výstrojí při nástupu do pracovního poměru pouze ty

3. Omezení odběrů jednotlivých částí stejnokroje je rozděleno do 2 oblastí:

a. zaměstnanci v rámci bodového systému mají možnost využít pouze oděvní součástky, které jim přísluší, tedy muži pánské a ženy dámské,

b. maximální hranice pro odběr jednotlivých součástí v příslušném kalendářním roce je omezena na trojnásobek u součástí s vynášecí dobou nad 12 měsíců a desetinásobek u součástí s vynášecí dobou do 12 měsíců včetně,



Foto: Petr Malík

Veškeré výše uvedené úpravy, včetně řešení a zajištění celého bodového systému přidělování stejnokrojových součástí, jsou uvedeny v **Pokynu obchodně-ekonomického ředitele č. 11/2001**.

Pro rok 2002 byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující koeficienty:

muži	
skupina „A“	3,90 bodu/1 odpracovanou hodinu,
skupina „B“	2,72 bodu/1 odpracovanou hodinu,
ženy	
skupina „A“	3,90 bodu/1 odpracovanou hodinu,
skupina „B“	2,72 bodu/1 odpracovanou hodinu,
ženy (pouze o. z. Metro)	
skupina „A“	3,54 bodu/1 odpracovanou hodinu
skupina „B“	2,48 bodu/1 odpracovanou hodinu

V současné době má již každý pracovník stanovenou svoji výši bodů pro rok 2002 na základě koeficientu a odpracovaných hodin v roce 2001. Na základě této

individuální výše bodů je v roce 2002 možno čerpat následující oděvní součástky:

Počet bodů za jednotlivé oděvní součástky v roce 2002	
stejnokrojová součástka	počet bodů
sukně	490
sako oblekové	1.670
kalhoty oblekové letní	710
kalhoty oblekové zimní	770
plášť do deště	1.650
bunda PARKER	2.160
bunda pasová	1.920
kalhoty pracovní zimní	720
kalhoty pracovní letní	670
kalhoty pracovní krátké	525
košile krátký rukáv	270
košile dlouhý rukáv	280
vesta	520
svetr	570
vázanka	140
šála	82
čepice LETUŠKA	205
čepice BASEBALL	170
čepice DISPEČER	425
čepice zimní	300
polobotky	650
boty zimní	700
rukavice řidičské	130
sluneční brýle s UV filtrem	180
ponožky letní	31
ponožky zimní	33
opasek	270
šle	130
halenka dlouhý rukáv	280
halenka krátký rukáv	270
polokošile	315
sandály	600
spona na kravatu	96
košile bílá krátký rukáv	305
košile bílá dlouhý rukáv	315
nástavec na brýle	180

Závěrem bychom chtěli bodovému systému v jeho čtvrtém roce působnosti popřát ještě méně potíží než v roce předcházejícím a co nejvíce spokojených zaměstnanců při využívání tohoto systému v roce 2002.

Ing. Josef Dalešický, vedoucí obchodně-zásobovacího odboru o. z. Elektrické dráhy



Foto: Petr Malík

oděvní součástky, jejichž vynášecí doba je nižší než 24 měsíců. Ve třetím kalendářním roce trvání pracovního poměru bude zaměstnanec zařazen do vlastního bodového systému (kategorie „A“ nebo „B“), přičemž výchozí základnou pro stanovení počtu bodů bude počet odpracovaných hodin v druhém kalendářním roce trvání pracovního poměru.

2. Nevýčerpaný objem bodů v příslušném kalendářním roce se do následujícího roku převádí v maximální výši 10% objemu bodů z původní výše pro příslušný kalendářní rok. Tato výše může být upravena pouze na základě písemného potvrzení oděvního skladu o. z. Elektrické dráhy z důvodu nezajištění požadované součástky ze strany zaměstnavatele.

Škola a dopravní průzkumy - tentokrát noční

Již tradičně se žáci naší školy zúčastňují dopravních průzkumů, a tak se 2x či 3x do roka stávají „dopravními průzkumníky-sčítači“ a zjišťují základní data pro vyhodnocení zatížení tramvajových nebo autobusových linek MHD. Několik žáků školy pomáhá i v tomto mrazivém období při sběru dat - tentokrát na nočních autobusových i tramvajových spojích. A jak vypadá noc třeba na noční lince 504? Jak a kým je využívána?

Při půlnočním odjezdu z konečné stanice Ohrada má sčítač pouze 1 spolucestujícího. Autobus zaplňují pa-

sažerí více jak ze dvou třetin zejména ve stanici I.P.Pavlova a jedná se o cestující patřící k mladší generaci. Popisovanou nocí je noc všedního dne a nedochází k žádným nežádoucím excesům. V kloubovém autobuse je sice živěji než v jakoukoli denní dobu, ale to je dané tím, že přistupují spíše skupinky jedoucí patrně odněkud, kde dobře a příjemně strávily večer. Přistupuje skupinka anglicky hovořících mladíků a 2 páry snad Japonců? Evidentně hodnotí prožitý večer. Autobus není bohužel příjemně vytopen, vadí to spíše „sčítači“ než cestujícím, kterých stanicí od stanice ubývá. Na konečné stanici „sčítač“ zůstává ve studeném voze a při pohledu na zavřenou - jistě vytopenou - kabinu řidiče, si nemůže nevzpomenout na pohádku o Smolíčkovi a Jezinkách ...jen dva prstíčky tam strčíme, jen co se ohřejeme, hned zase půjdeme... Čekají ho však ještě 2 kola a příslušný počet čekacích dob na konečných. Vytíženost linky se postupem noci snižuje. Cestujících směrem do centra začíná přibývat po 4. hodině ranní. Rápidně se mění složení cestujících. V autobuse mají viditelnou převahu ženy spíše dřív narozené. Odhaduji, kam asi jedou v tuto brzkou hodinu? Bankovní úřednice to jistě nebudou. Možná jedou mladým vypravit děti do školy, možná je jedou hlídat. Možná jedou doplňovat zboží do některého ze supermarketů, možná uklízet kanceláře. Kdo ví?

Je 4.58 a prokřehlý „sčítač“ opouští autobus. Město se zvolna probouzí do nového dne. Ti, kteří pracují pro nás pro všechny v různých profesích nepřetržitých provozů, se naopak budou ukládat ke spánku. Jednou z takových profesí je i profese řidiče MHD. To proto, abychom se mohli včas, kdykoliv a odkudkoliv, dopravit domů a naopak z domova za svými povinnostmi či radostmi. -sou-

Představenstvo projednalo

Představenstvo se v roce 2002 poprvé sešlo 14. ledna, aby na svém zasedání projednalo následující body:

Modernizace tramvají KT8D5 - Představenstvo bylo informováno o možných variantách rekonstrukce tramvaje KT8D5 a rozhodlo, že v letošním roce budou zahájeny práce na prototypu, u kterého bude stávající středový článek nahrazen nízkopodlažním. Definitivní rozsah rekonstrukčních prací na prototypu bude členům představenstva předložen na příštím jednání představenstva.

Informace o aplikaci Vyhlášky MDS č. 361/2001 Sb., o způsobu zajišťování mimořádných událostí v drážní dopravě - Dopravní ředitel Ing. Blažek informoval členy představenstva o dopadech této vyhlášky na Dopravní podnik, protože z ní mimo jiné vyplývá povinnost informovat statutární orgán o mimořádných událostech v drážní dopravě. Na příští jednání bude představenstvu

předložena materiál o způsobu jeho informování.

Informace o provádění exekuce na základě zákona č. 120/2001 Sb. o soudních exekutorech - Představenstvo projednalo postup výběru exekutorů, kteří budou pro DP na základě soudního rozhodnutí zajišťovat exekuce majetku dlužníků Dopravního podniku.

Informace o smlouvě o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti na území hl. m. Prahy v roce 2002 - Představenstvo souhlasilo, aby do schválení konečné výše provozní dotace od hl. m. Prahy byl podepsán dodatek k smlouvě na rok 2001 a poté bude na rok 2002 uzavřena smlouva nová.

Informace o zavádění systémů kvality dle norem ISO řady 9000 v DP - Členové představenstva byli informováni o pracovištích v o. z. Autobusy a Elektrické dráhy, které získaly, resp. obhájily certifikáty norem ISO řady 9000. Představenstvo ocenilo dané kroky vedoucí k zvyšování kvality a konkurenceschopnosti. -red-

Bezbariérový přístup do stanice Muzeum na trati A

Loňské zářijové číslo DP-KONTAKTu informovalo čtenáře v článku o bezbariérových přístupech do dalších stanic pražského metra též o zahájení přípravy stavby osobního výtahu ve stanici Muzeum na trati A.

Pro tento účel bylo u Metroprojektu Praha zajištěno zpracování dokumentace pro územní řízení, na jejímž podkladě byla v závěru roku 2001 podána ÚRM žádost o územní rozhodnutí.

Ve zpracované dokumentaci je navržena realizace 2 výtahů bez samostatné strojovny o nosnosti každého 1600 kg. Šachty a kabiny výtahů jsou navrženy v souladu s EN 81 tak, aby byla umožněna evakuace osob z jednoho výtahu do druhého. Koncepce 2 výtahů má za cíl, kromě přednostní bezbariérové přepravy osob se sníženou pohyblivostí, usnadnit přístup do stanice Muzeum A od Vinohradské ulice většímu počtu cestujících.

Dopravní výška výtahů je 34,9 m. Přístup k výtahům je v úrovni nástupiště chodbou ze střední lodi stávající ražené trojlodní stanice. Na povrch výtahy vyústí do pěší komunikace vedené podél Vinohradské ulice v blízkosti budovy Národního muzea.

Kiosky výtahů je navržen z prosklené ocelové konstrukce, před zadní a boční stěny jsou umístěny žaluziové panely z dřevěných latí. Jejich smyslem je rozčlenit relativně velké plochy stěn a ztlumit možnost poškození a vandalizmu. Materiál (tvrdé dřevo) získá časem přirozenou patinu, což přispěje k lepšímu začlenění nového objektu do parkové úpravy.

Nad vstupními dveřmi do výtahů jsou navrženy stříšky z bezpečnostního skla, poskytující částečnou ochranu před deštěm a navádějící cestující ke vchodu.

K výtahům je navržen od okolní pěší komunikace živý chodník. Před kioskem budou umístěny 2 lavičky. Veškerá drobná architektura bude vycházet z prvků v parku již použitých.

Součástí technologické části stavby je též automatické odbavování cestujících (umožňující případnou dodatečnou montáž turniketů), rozhlasové a televizní zařízení včetně dohledu v kabině výtahů, akustické vedení pro nevidomé na povrchu, úpravy elektrické požární signalizace a hlasové spojení mezi kabinou



Ukázka z projektové dokumentace Metroprojektu.

výtahu a dozorčím stanicí.

S realizací výtahů souvisí i doplnění informačního systému. Ve vlastní stanici bude instalován standardní informační prvek výtah, v přístupové chodbě bude umístěna orientační mapa znázorňující bezbariérový přístup po povrchu mezi tratěmi A a C. Povrchový kiosky bude v době provozu metra označen rozsvíceným symbolem metra a výtahu a orientačním prvkem s vyznačením bezbariérové cesty mezi tratěmi A a C.

Obdobné informační prvky budou instalovány na výtahu ve stanici Muzeum C.

Po vydání územního rozhodnutí bude příprava akce pokračovat k vydání stavebního povolení tak, aby akce byla realizována do konce roku 2002.

V návrhu plánu účelové investiční výstavby naší společnosti na rok 2002 je realizace osobního výtahu ve stanici Muzeum A zařazena s předpokládanými náklady 34 milionů korun.

Realizací osobního výtahu ve stanici Muzeum na trati A bude především cestujícím se sníženou pohyblivostí bezbariérově zpřístupněn první přestupní uzel v síti pražského metra. Cestujícím na invalidním vozí-

ku bude zároveň podstatně usnadněno cestování do centra hlavního města, a to zejména na trati A, kde jsou dosud bezbariérově přístupné pouze koncové stanice Dejvická a Skalka.

Pro lepší představu o architektonickém ztvárnění povrchového objektu výtahu je příložen jeho záznam do barevné fotografie současného stavu.

Ing. Rudolf Pála,
odbor strategie ředitelství

Požadavky na kvalitu poskytovaných služeb se neustále zvyšují. Ty tam jsou doby, kdy cestující byli vděční za cokoli, co je bylo schopno přepravit do cíle jejich cesty. Dnes - a jistě právem - požadují, aby cestovali ve voze, který bude dostatečně větrán, vytápěn, osvětlen, bude mít pohodlné sedačky, nebude přeplněn a bude čistý jak zevnitř, tak i zvenku. Vyhovět všem těmto nárokům je vlastně povinností dopravce, pokud si chce zákazníka udržet. Připomeňme si jen, kolik nářků můžeme slyšet na čistotu na železnici! Aby se do ulic rozjela tramvaj skutečně čistá, je nutné této oblasti věnovat neustálou a zvyšující se pozornost.

Je jisté dobře, že i v době omezených investičních prostředků se na čistotu nezapomíná. A to jistě nejen proto, že čistá tramvaj je dobrou vizitkou naší společnosti, ale hlavně pro naplnění nároků klienta. A tak se v loňském roce dočkala i vokovická vozovna zařízení, které jí umožní vypravovat tramvaje „bez poskvrny“.

V hale depa byl na druhé koleji vybudován nový objekt, který v sobě skrývá mycí rám C 3000 T, jehož výrobcem je firma Otto Christ AG z německého Memminguenu a dodavatelem v ČR firma Christ car wash s.r.o. z Plzně. Předání staveniště dodavateli proběhlo 4. září 2000, kolaudace celého zařízení 13. března 2001 a zkušební provoz probíhal do konce minulého roku. Dnes je tedy mycí linka normálně užívána.

Celé zařízení je koncipováno jako neprůjezdné s pevně vymezeným stáním vozidla v kryté umývací hale. Kolem soupravy 2xT3 (ale lze předvolit i jiný typ vozu či vozů) se pohybuje po kolejích portál automatického mycího zařízení s dvěma bočními kartáči a dvěma střešními půlkartáči. Provoz je řízen obsluhou z velínu spuštěním předvoleného programu. Pro ideální přítlak kartáčů jsou v portálu instalována optická a mechanická čidla, bezpečnost provozu je pak hlídána elektronickým zabezpečovacím zařízením. Tramvaj je umývána jak při pohybu portálu vpřed, tak i zpět, čili vlastně dvakrát. Rychlost posuvu je nastavována programovatelným řízením s vlastním mikroprocesorem podle

Z Vokovic už jen čisté tramvaje

znečištění buď 6, nebo 12 metrů za minutu. Zvyšování a snižování horizontálních půlkartáčů řídí elektronický měřič, který dostává signály ze snímacího zařízení.

Rychlost je zde 6 metrů za minutu. Chemikálie jsou přidávány do vodního okruhu elektronicky řízenými dávkovacími čerpadly, která zajišťují složitou cestou optimální spotřebu čistících prostředků. Poslední oplach je prováděn již jen čistou vodou. Na konci procesu je zapnuto vřadotechnické zařízení s nuceným přívodem i odtažením vzduchu pro odvětrání

prostoru mycí haly, jejíž prostor je vytápěn pro možnost celoročního užívání. Použitá voda se svádí středovým kanálem do jímek čištění, filtrace a recirkulace.

Provoz celé linky je samoobslužný a vyžaduje pouze dohled odpovědného pracovníka. Při praktické kapacitě se započtením manipulačních dob 28 dvojic tramvají T3 za den je tak dán reálný předpoklad, že z Vokovic budou na trať vyjíždět tak čisté vozy, jak naši zákazníci požadují.

-zjs-

Foto: Jiří Kejdana



Jednotka se připraví k výjezdu

Pod tímto titulkem jsme Vás v loňském roce seznámili i s činností jednotky Hasičského záchranného sboru o. z. Metro. Když hasiči z metra zpracovávali statistiku výjezdů jednotky, mohli konstatovat, že toto hlášení v průběhu roku 2001 hasiči slyšeli přesně 609 x. Ano, k tolika výjezdům v loňském roce došlo. Z celkového počtu 609 výjezdů bylo 508 výjezdů, tj. 83,4 %, na základě hlášení zařízení elektrické požární signalizace, 101 výjezd (16,6 %) byly výjezdy k ostatním případům. K nejčastějším příčinám signalizace zařízení EPS patřily poruchy tohoto zařízení. Četnost výjezdů z důvodu poruchy zařízení EPS má rok od roku klesající tendenci, protože na stanicích tratí A a C se postupně zastaralé zařízení EPS, které bylo v sedmdesátých a počátkem osmdesátých let vyrobeno v Tesle Liberec a zařízení EPS od firmy Cerberus z počátku sedmdesátých let, nahrazuje vysoce moderním zařízením německé firmy ESSER. Modernizace probíhá i na depech Kačerov a Hostivař, kde jsou instalována rovněž moderní a dokonalá čidla a ústředny vyrobené rakouskou firmou Schrack Seconet. Toto zařízení je postupně instalováno i v areálu Ústředních dílen v Hostivaři, jež rovněž patří do hasebního obvodu Hasičského záchranného sboru metra a jeho jednotka do tohoto areálu vyjela v loňském roce celkem 106 x.



Další početnou skupinu výjezdů představují případy zneužití tlačítkové signalizace cestujícími nebo zaměstnanci, výjezdy, kdy zařízení EPS zareagovalo v okamžiku, kdy se v jeho blízkosti v noční přepravní výluce ocitl pracovní vlak nebo prach a zplodiny při provádění rekonstrukčních prací na stanicích metra.

Ostatní případy představují výjezdy při technické závadě na vozové soupravě, vyproštění osob při poruchách osobních výtahů v administrativních budovách a výtahů pro invalidy na stanicích metra. V posledním období hasiči vyjíždějí na stanice, odkud je cestujícími hlášen zápach plynu, nebo k případům, kdy byl do soupravy nastříkán slzný plyn. V loňském roce hasiči zasahovali 7x při tzv. pádu osoby do kolejí, což je odborný termín pro pokus o sebevraždu skokem pod jedoucí soupravu. Existují také poněkud neobvyklé výjezdy - hasiči dvakrát vyháněli psa z tunelu, jedenkrát ze soupravy a jednou ze stanice vyhnali zatoulanou kočku.

Při výjezdu na signalizaci zařízení EPS na stanici Malostranská 25. října 2001 byla jednotka HZS požádána Policií ČR o zásah při těžké dopravní nehodě osobního automobilu v Chotkově ulici. Těžce zraněná žena byla pomocí hydraulického zařízení vyproštěna z havarovaného automobilu a pomocí křísíčního přístroje jí byla poskytnuta první pomoc. Členové rychlé záchranné služby po příjezdu na místo nehody konstatovali, že díky rychlému zásahu hasičů z Metra žena tuto dopravní nehodu přežila.

Při zpracovávání statistiky mohli hasiči konstatovat, že v roce 2001 nedošlo v objektech a zařízeních metra k žádnému většímu požáru, jakým byl např. v roce 2000 požár na stanici Můstek. Větším hasebním zásahem byla likvidace požáru barev a ředidel v areálu



DOZ Hostivař odštěpného závodu Autobusy. V objektu, který nebyl určen jako sklad hořlavých kapalin, bylo skladováno větší množství hořlavých kapalin. Osoby, které zůstaly při požáru v objektu, byly vyvedeny příslušníky Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy za pomoci vyváděcích masek k dýchacím přístrojům, protože v této době nebyl ještě HZS o. z. Metro vybaven touto technikou. Právě na základě poznatků z likvidace tohoto požáru byla naše jednotka vybavena i touto technikou, která umožní hasičům provést evakuaci zaměstnanců z prostoru zamořeného dýmem a zplodinami hoření.

Jednotka se připraví k výjezdu. Raději na zatoulanou kočku, nebo poletujícího ptáka ve stanici, což byl jeden z kuriózních výjezdů na počátku letošního roku.

M.W.

Foto z námětového cvičení ve stanici Vysočanská: HZS o. z. Metro

Přehled výjezdů jednotky HZS v letech 1991 - 2001

Rok	Celk. poč. výjezdů	Výjezdy na EPS	Ostatní výjezdy
1991	373	327	46
1992	265	219	46
1993	409	348	61
1994	522	447	75
1995	763	694	69
1996	654	571	83
1997	564	487	77
1998	549	475	74
1999	610	518	92
2000	567	488	73
2001	609	508	101

Hasiči z metra nejsou lhostejní...

Při požáru kasina a herny v Brně dne 8. ledna 2002 tragicky zahynuli příslušníci Hasičského záchranného sboru Brno kpt. in memoriam David Kožušský, otec 3 dětí, ve věku 32 let a por. in memoriam Jaroslav Gargula ve věku 28 let. Tito příslušníci se snažili z hořícího objektu zachránit pohřešovanou osobu.

Zaměstnanci Hasičského záchranného sboru o. z. Metro projevili solidaritu s rodinami pozůstalých a na konto Základní organizace odborového svazu hasičů zaslali výtěžek finanční sbírky ve výši 13 770,- Kč. Kondolenční dopis pplk. Ing. Rudolfa Valáškoví, veliteli jednotek HZS Brno, který byl také velitelem zásahu, zaslali Ing. Michal Wovesný, ředitel HZS podniku a Lubomír Janeba, velitel jednotek HZS.

MW

MHD ve světě

HOUSTON (USA): Také zde se rozhodli pro rychlodrážní tramvaj namísto metra. Prvních 12 km trati mezi centrem a Astodomem má stát 30 milionů USD. Součástí dodávky bude i energetický systém a vozový park.



OKAYAMA (Japonsko): Do roku 2002 dodá Adtranz a Niigata nově konstruované nízkopodlažní rychlodrážní tramvaje GT4N-ZR pro rozchod 1067 mm. První dodávka bude obsahovat 5 vozidel.



PALERMO (Itálie - Sicílie): Nová rychlodrážní tramvajová síť tvořená 3 tratěmi se staví v automobilu přehlceném městě. Byl vyhlášen tendr na dodávku vozového parku, zabezpečovacího a energetického systému v hodnotě 102 milionů USD.



PAŘÍŽ (Francie): RATP objednal 13 klimatizovaných rychlodrážních tramvají Citadis 300 pro linky T1 a T2. Jde o část celkové objednávky znějící na 60 vozů v hodnotě 86 milionů USD.



VANCOUVER (Kanada): Osvědčený systém Sky-Train se rozšiřuje - první část nové trati Millenium byla otevřena koncem roku 2001. Pro ni bylo objednáno 40 vozů a pro stávající trať 20 vozů pro rozšíření provozu - celkový náklad na vozy činí 110,7 milionů USD.



ŠANGHAJ (Čína): Zkušební jízdy byly zahájeny na první zvýšené trati lehkého metra v zemi. Trať 25 km dlouhá s 19 stanicemi využije úseky nepoužívané železnice. Celková investice má objem 1,04 miliardy dolarů. Ke zkouškám bylo použito vozů těžkého metra, provoz budou zajišťovat nové vozy Metropolis, jež jsou dodávány od listopadu 2001 do února 2004, celkem ve 28 šestivozových vlacích.



LAGOS (Nigérie): V roce 2003 se očekává zahájení provozu na první lince metra, jehož výstavba je zajišťována s finanční pomocí Světové banky. Budování je rozděleno do dvou etap.



KUALA LUMPUR (Malajsie): Ve druhém kvartálu 2002 bude otevřena 8,6 km dlouhá trať monorailu s 11 stanicemi, obsluhovaná 12 vlaky domácí výroby. Předpokládá se přeprava 60 až 80 000 osob denně.



LAS VEGAS (USA): Také zde bude uvedena v roce 2004 do provozu nová 6,4 km dlouhá trať monorailu s automatickým provozem, obsluhovaná devíti čtyřvozovými vlaky dodanými firmou Bombardier.



AUCKLAND (Nový Zéland): Městská rada rozhodla o výstavbě systému rychlodrážní tramvaje s kapacitou 4 300 osob za hodinu v jednom směru. Zajímavostí je, že trať bude vedena tunelem pod hlavní městskou nemocnicí z důvodu dokonalého přístupu pro nemocné a také pro ochranu nemocnice proti hluku.



PEKING (Čína): Čínské banky, Pekingské metro a japonské banky podepsaly smlouvu na půjčky ve výši 125,5 milionů USD pro výstavbu 40,5 km tratí rychlodrážní tramvaje.



KOLUMBIE: Projektový ústav z USA začal zpracovávat úvodní projekty pro stavbu rychlodrážních tramvajových sítí ve městech Bogota, Cali a Medellin.

-pař-, jau-

Zdržení tramvají světelnou signalizací na křižovatce Palackého náměstí

Křižovatka Palackého náměstí patří k problematickým pražským křižovatkám. V roce 1985 bylo celé náměstí v souvislosti s výstavbou tratě B metra přestavěno a při přestavbě bylo původní téměř přímé vedení tramvajových kolejí z Palackého mostu do ulice Na Moráni změněno na stávající esovité, které je dopravně velmi nevhodné, se sníženou rychlostí jízdy tramvají na 10 km/h. Důsledkem jsou dlouhé vyklizovací časy tramvají při průjezdu křižovatkou, dosahující až 19 sekund.

V roce 1999 zde byla světelná signalizace zrekonstruována a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvají, čímž se dosáhlo zlepšení provozu tramvají i automobilové dopravy, a to i při vysokém zatížení tramvajemi (ve špičkových obdobích zde projíždí 120 tramvají za hodinu ve čtyřech různých směrech). Signály volno pro tramvajové oblouky a pro přímý směr Moráň



Palackého most jsou nyní vybírány pouze při náročích tramvají a podle možnosti v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se významně omezilo zdržování tramvají mezi sebou navzájem a jejich shlukování před křižovatkou. Efekt preference je patrný obzvláště na vjezdu od Moráně, kde v dopravních špičkách přijíždí 45 tramvají za hodinu a kde při původním řízení pevnými programy vznikaly fronty tramvají se zdržením přesahujícím i 5 minut. Vzhledem k dynamice řízení a k výběru volna pro většinu tramvajových směrů pouze při náročích tramvají se na křižovatce zvýšila kapacita i pro všechny automobilové směry, neboť - na rozdíl od původního řízení pevnými programy - nejsou vybírána ta tramvajová volna kolizní s automobilovou dopravou, na které není momentálně nárok.

V roce 2001 byla podle námětů Policie ČR na úpravu stávajícího způsobu řízení a na základě zkušeností získaných se stávajícím způsobem řízení přepracována řídicí logika tak, aby se zvýšila účinnost preference tramvají, ale zároveň aby řízení lépe reagovalo i na potřeby automobilové dopravy a chodců. Při této úpravě byla dále zvýšena kapacita kritického automobilového směru z Rašínova nábřeží od Výtoně vlevo na Palackého most tak, že je nyní vyšší o 20 % ve srovnání s původním řízením pevnými programy před rokem 1999.

Vzhledem k tomu, že dopravní nároky automobilové dopravy na křižovatce (34 300 vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne) jsou stále podstatně vyšší než nabídnuté zvýšení kapacity, fronty vozidel nemohly být ani dynamickým řízením odstraněny ani zmírněny, neboť v podmínkách přetížení celé širší oblasti centra automobilovou dopravou byla nabídnuta vyšší kapacita okamžitě využita větším počtem přijíždějících vozidel.

K Palackého náměstí je potřebné ještě poznamenat, že v denním období je preference tramvají parametricky omezena tak, aby tramvajové nároky nebyla snižována kapacita zatížených vjezdů automobilové dopravy kolizních s tramvajemi. To znamená, že výběry

tramvajových fází jsou řídicí logikou omezeny v závislosti na četnosti tramvajových nároků, na časových polohách tramvajových nároků v průběhu cyklu a v závislosti na náročích automobilové dopravy v kolizních fázích. Vzhledem k vysoké frekvenci přijíždějících tramvají ve směru od Moráně to má však za následek, že i při dynamickém řízení zde občas dojde k vytvoření fronty tramvají. Pokud by zde preference omezena nebyla, omezily by se i tyto občasné fronty a dále by se zkrátilo zdržení tramvají ve všech směrech, a to jen s minimálním negativním dopadem na automobilovou dopravu (omezení preference lze odstranit velmi jednoduchým způsobem - změnou jediného parametru v řadiči).

Od doby připojení světelné signalizace na dopravní řídicí ústřednu policie v ústředně občas navolí řízení pevnými signálními programy (které preference neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které preference umožňují). Volba pevných programů je zdůvodňována potřebou zlepšit podmínky pro automobily (tzn. upřednostňovat automobily před tramvajemi).

Pro porovnání dopadů obou způsobů řízení na tramvajovou dopravu provedl Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy měření zdržení tramvají na kritickém tramvajovém směru od Moráně. Měření bylo provedeno při obou způsobech řízení v průběhu října 2001, vždy v období 16 - 17 h odpolední dopravní špičky, kdy jsou dopravní poměry nejsložitější, neboť jezdí nejvíce vozidel i tramvají a chodí i nejvíce chodců. Výsledky měření ukazuje tabulka.

Z vyhodnocení vyplývají následující skutečnosti

- Při řízení pevnými programy dosahovalo průměrné zdržení tramvají 2 minut 19 sekund, což je hodnota v pražských poměrech extrémně vysoká.

- Ve srovnání s dynamickým řízením bylo průměrné zdržení tramvají při řízení pevnými programy 3x vyšší.

- Při řízení pevnými programy byla téměř polovina tramvají (44 %) zdržena déle než 2 minuty, každá třetí tramvaj (33 %) byla zdržena déle než 3 minuty, téměř každá pátá tramvaj (17 %) byla zdržena déle než 4 minuty a maximální naměřené zdržení dosáhlo 5 minut 15 sekund.

- Ve srovnání s tím byla při dynamickém řízení zdržena déle než 2 minuty jen velmi malá část tramvají (4 %), maximální naměřené zdržení nepřesáhlo 2 minuty 19 sekund a rozdíl mezi minimálním a maximálním zdržením byl rovněž jen 2 minuty 19 sekund.

- Při řízení pevnými programy činil rozptyl zdržení jednotlivých tramvají (rozdíl mezi minimálním a maximálním zdržením) 4 minuty 49 sekund. Negativní vliv takto vysokého rozptylu zdržení na pravidelnost - nebo spíše nepravidelnost provozu tramvají - je zřejmý. Jinými slovy: kvůli rozptylu zdržení na této jediné kři-

žovatce, který řidiči tramvají nemohou nijak ovlivnit, by při řízení pevnými programy nemohlo šest tramvajových linek (3, 4, 10, 14, 16 a 21) dodržet požadovanou přesnost a pravidelnost provozu v rozmezí do 2 minut od jízdního řádu (dle Standardu kvality služeb Dopravního podniku hl. m. Prahy), a to ani v případě, že by se podařilo absolutně přesně dodržet jízdní doby podle jízdního řádu v celém ostatním průběhu tras při jízdě z konečné na konečnou.

- Na vjezdu od Moráně přijíždí ve špičkových obdobích v pravidelném provozu 45 tramvají za hodinu, tj. jedna tramvaj průměrně každých 80 sekund (a případně navíc manipulační, školní nebo jiné nepravidelné jízdy). Vzhledem k reálným provozním poměrům zde však běžně dochází k situacím, kdy se doba mezi příjezdy dvou tramvají prodlouží až na 2,5 minuty a jindy přijede až 8 tramvají během 5 minut, čímž vznikají fronty tramvají. Měření prokázalo, že při dynamickém řízení jsou tyto fronty odbavovány mnohem rychleji než při řízení pevnými programy. Díky rychlejšímu odbavování se pak tyto fronty tvoří méně často a trvají podstatně kratší dobu. Důsledkem je pak výrazně nižší průměrné i maximální zdržení než při řízení pevnými programy.

- Při řízení pevnými programy přijelo jako 1. v pořadí (při příjezdu tramvaje k zastávce před ní nestála žádná tramvaj) 25 % tramvají, jako 2. v pořadí (při příjezdu tramvaje k zastávce před ní stála jedna tramvaj) 28 % tramvají a jako 3. nebo další v pořadí (při příjezdu tramvaje k zastávce před ní stály dvě nebo více tramvají) téměř polovina (47 %) tramvají.

- Při dynamickém řízení přijelo jako 1. v pořadí 43 % tramvají, jako 2. v pořadí 41 % tramvají a jako 3. nebo další v pořadí jen 16 % tramvají. Z porovnání vyplývá, že při řízení pevnými programy se příjezdy tramvají jako 3. nebo další v pořadí vyskytovaly téměř trojnásobně častěji ve srovnání s dynamickým řízením. Přitom pokud tramvaj přijede k zastávce jako třetí nebo další v pořadí, vzniká provozně velmi nepříznivá situace, neboť tramvaj musí zastavit před zastávkou a teprve po opuštění prostoru zastávky předcházejícími tramvajemi může pojet do zastávky pro výstup a nástup cestujících.

Závěr

Výsledky měření názorně ukazují, že i v tak dopravně komplikovaných a obtížných poměrech, jaké panují na Palackého náměstí, lze vhodně navrženým dynamickým řízením s preferencí velmi významně zvýšit plynulost provozu tramvají a snížit jeho nepravidelnost ve srovnání s řízením bez preference.

Zároveň ukazují, že rušením preference je možné zdržování i nepravidelnost tramvajového provozu nekolidanásobně zvýšit.

Případ Palackého náměstí zároveň dokumentuje rozpor mezi teorií - obecně proklamovanou preferencí MHD, tj. upřednostňováním MHD před automobilovou dopravou - a občasnou pražskou praxí - omezováním a rušením preference MHD. Paradoxem je, že k rušení preference je využívána nejmodernější řídicí technika - ovládání světelných signalizací z dopravní řídicí ústředny.

Ing. Jan Adámek
Foto: Pavel Fojtík

Základní výsledky měření

Tramvajový vjezd od Moráně	Dynamické řízení s preferencí tramvají	Řízení pevnými programy bez preference tramvají
Průměrné zdržení tramvají způsobené světelnou signalizací (zdržení připadající na jeden příjezd ke světelné signalizaci)	46 sekund	2 minuty 19 sekund
Minimální zdržení	0 sekund	26 sekund
Maximální zdržení	2 minuty 19 sekund	5 minut 15 sekund
Podíl tramvají zdržených déle než 1 minuta	34 %	81 %
Podíl tramvají zdržených déle než 2 minuty	4 %	44 %
Podíl tramvají zdržených déle než 3 minuty	-	33 %
Podíl tramvají zdržených déle než 4 minuty	-	17 %
Podíl tramvají zdržených déle než 5 minut	-	6 %
Rozptyl zdržení (rozdíl mezi minimálním a maximálním zdržením)	2 minuty 19 sekund	4 minuty 49 sekund
Podíly tramvají, které přijely k zastávce jako:		
1. v pořadí (před nimi nestála žádná tramvaj)	43 %	25 %
2. v pořadí (před nimi stála 1 tramvaj)	41 %	28 %
≥ 3. v pořadí (před nimi stály 2 nebo více tramvají)	16 %	47 %

Jezdící němý svědek tramvajového provozu v Ústí nad Labem

Tramvajový provoz ve druhém největším městě severních Čech je zachycen na několika vesměs amatérských filmových záběrech, nicméně možnost vidět jej na filmovém plátně nebo televizní obrazovce je o poznání méně. Mimo nepřilíh divácky známý špionážní



První obrázek zachycuje naši tramvaj ještě v plném lesku v prvním roce svého provozu v Ústí nad Labem.

Foto: Archiv autora

film *Páté oddělení* z padesátých let a díl současného dokumentárního seriálu *Osudové okamžiky* ostravského televizního studia, věnovaný největšímu tramvajovému neštěstí na Bukově, nazvaný *Ústí nad Labem 1947* je to především filmový přepis románu *Soukromá vichřice* Vladimíra Párala, který roku 1967 natočil režisér Hynek Bočan. Děj filmu, který je možno čas od času shlédnout na obrazovce České televize, se v souladu s literární předlohou odehrává v Ústí nad Labem, kde byl také opravdu natočen. Vzniklo tak zřejmě dílo naprosto ojedinělé, protože dokumentuje provoz tehdy moderních čtyřnápravových velkoprostorových tramvajů na dnes už neexistující síti. Zrušené nebo změněné

traťové úseky ve městech, kde tramvaje nebo trolejbusy dosud jezdí, prosím, ale něco obdobného například z tramvajového provozu v Teplicích či Jablonci nad Nisou ve filmu těžko uvidíme. Sám si totiž jiný takový případ v moderní české kinematografii nevybavuji. Ve filmu si „zahrál“ vůz typu T2 evidenčního čísla 152. Není to sice role zrovna hlavní, nebo nějak jinak pro děj filmu stěžejní, ale tramvaj je tam několikrát velice dobře vidět. Téměř všechny záběry byly pořízeny v *Hrnčířské ulici*, na jednokolejném úseku ve směru od *Předmostí k Mírovému (Tržnímu) náměstí* a dále k *Divadlu* nebo chcete-li *Hlavní poště*. Tramvaj tam vystupuje buď bez linkové a směrové orientace, nebo pod číslem 9. V tomto případě ovšem trochu nelogicky s uvedením konečné zastávky *Krásné Březno*, i když je vždy „čumákem“ ve směru do *Trmic*. V jednom záběru od navigace pod labským nábřežím se také krátce mihne za tunýlkem pod železniční trať v prostoru *Pět oblouků*, tentokrát skutečně ve směru do *Krásného Března*. Unikátní záběry jsou zajímavé nejen proto, že jsou svědectvím o tramvajovém provozu ve městě, jehož dopravní veřejnost se dodnes s jeho nesmyslným zrušením nedokázala smířit, ale také právě kvůli vozu evidenčního čísla 152.

Jeho služební život je totiž velice pestrý. Byl vyroben v roce 1959 a do Ústí nad Labem předán v lednu roku 1960 v rámci první dvoukusové dodávky pro tamější úzkorozchodný provoz. V severočeské metropoli sloužil až do konce ledna roku 1970, kdy byl provoz čtyřnápravových tramvajů ukončen. Po definitivním zrušení tramvajového provozu v Ústí nad Labem dne 1. června 1970 byl odstaven spolu s ostatními zbylými tramvajemi typu T2 ve vozovně Předlice a v roce 1971 předán Dopravnímu podniku města Ostravy, kde jezdil pod evidenčním číslem 594 svého nového majitele. V Ostravě také proběhla roku 1985 jeho rekonstrukce a vůz tak ztratil charakteristické rysy těchto vzhledných tramvajů. Především dva čelní reflektory nahrazující přední „vousy“ a posuvná otevírací okna nadělala

v osmdesátých letech z rekonstruovaných T2 nehezky tramvaje bez vlastní identity. Takto „vylepšen“ se roku 1995 vrací vůz zpět do Čech. Jeho novým působištěm se stává Liberec, kde pod evidenčním číslem 21 a s podvozky převázanými na normální rozchod 1435 mm jezdí dodnes. Téměř dvaatřicetiletá tramvaj tedy přežila elektrickou dráhu v Ústí nad Labem o více jak čtvrtstoletí a po svém vyřazení z pravidelného provozu by si zasloužila doma v severních Čechách dostát důstojného konce. Určitě by jí slušelo uvedení do původního stavu v barvách ústeckého dopravního podniku, aby mohla rozšířit sbírku historických vozidel. Mám dojem, že v Dopravním podniku města Liberce uvažují nějak podobně. Tramvaj se jako historický exponát účastnila oslav „100 let MHD na Mostecku“ v polovině září letošního roku a třeba se jednou dočkáme jejího provozu na zamýšlené muzeální trati mezi Jabloncem nad Nisou a Prosečí nad Nisou, se kterou se uvažuje po dokončení rekonstrukce známé meziměstské tramvajové trati z Liberce. Vždyť je to koneckonců i filmová hvězda.

Rudolf Maren



Současnost tramvaje dokumentuje fotografie ze září loňského roku, kdy se zúčastnila oslav stého výročí MHD na Mostecku.

Foto: Archiv autora

Jak slouží intranet v Elektrických drahách

Intranet je firemní komunikační a informační systém, založený na internetových technologiích, které představují spolehlivé standardy prověřené v celosvětové síti internetu. Je to vlastně internet v rámci jedné firmy; protože se jedná o stejné technologie, je jeho využívání velmi snadné a nevyžaduje na uživatelských stanicích instalovat žádný speciální software.

Internetové technologie umožňují zpracovávat obrovské množství informací při jednoduché administraci systému, malých nákladech na školení uživatelů, neboť k provozu stačí e-mailový klient a internetový prohlížeč. Využití standardů používaných na internetu šetří podnikové náklady za specializovaná řešení. Intranet umožňuje snadné sdílení firemních informací uvnitř organizace, ale prostřednictvím propojení s internetem i navenek.

Provoz první verze intranetu byl v odštěpném závodě Elektrické dráhy zahájen v roce 1997, v říjnu roku 1999 byla do rutinního provozu uvedena současná podoba, která je instalována pod operačním systémem MS Windows NT4 s využitím podpory databáze MS SQL 7.

Intranet o. z. ED slouží uživatelům k získávání informací z následujících oblastí:

- Telefonní seznam o. z. ED, jehož data jsou uložena v databázovém prostředí MS SQL 7, a dále odkazy na telefonní seznamy ostatních organizačních jednotek naší společnosti.

- Evidence norem naší společnosti.
- Platné znění právních norem v automatizovaném systému právních informací (ASPI).
- Ke stažení jsou k dispozici také všechny platné formuláře o. z. ED.
- Vybraní uživatelé mají přístup k faxovému serveru o. z. ED, prostřednictvím kterého je možno libovolné dokumenty v elektronické podobě zaslat na faxová zařízení adresátů.
- Podporu uživatelů zajišťuje volba Servis informačních technologií (IT), která seznamuje uživatele s novinkami v oblasti IT, dále poskytuje údaje o organizačních opatřeních v této oblasti, uživatelské příručky k aplikacím, řešení problémů aplikací a další.
- Rozsáhlou oblastí je nabídka Informace útvarů, kde jednotlivé úseky, dopravní a technické provozovny prezentují svoji činnost.
- Intranet také definované skupině pracovníků umožňuje připojení k internetu.
- Intranet o. z. ED obsahuje odkazy na intranety ředitelství a ostatních odštěpných závodů.
- Elektronická nástěnka informuje uživatele o aktualitách v oblasti IT.

V prosinci roku 2001 byl zahájen ověřovací provoz intranetu o. z. ED pod operačním systémem Windows 2000, který se v současné době zavádí do rutinního provozu.

Počátkem roku 2002 bude nabídka intranetu rozšířena o HelpDesk o. z. ED, který usnadní uživatelům nahlašování požadavků na služby IT a zároveň je bude informovat o stavu řešení konkrétního problému, dále bude nabízet znalostní databázi, takže uživatel před nahlášením požadavku bude mít možnost posoudit, zda vzniklou závadu nemůže odstranit vlastními silami.

V průběhu druhé poloviny roku 2002 bude zavedena zcela nová verze intranetu o. z. ED pod operačním systémem Windows 2000 s rozšířením nabídky o další aplikace, zpracovávané v prostředí MS SQL 2000.

V cílovém řešení bude Intranet základní platformou, pomocí které bude uživatel přistupovat ke všem provozovaným systémům.

Ing. Romana Šmejkalová, o. z. ED



A je to tady: již dopředu vím, že nevím, o čem budu psát. Uzlový bod trasy linky č. 20, tedy Vítězné náměstí, jsme si popsali více než důkladně, když jsme jeli s linkou č. 2, stejně jako trasu odtud na Červený vrch. Tak nám zbývá jenom malý kousek od konečné „dvojky“ do Divoké Šárky. A pochopitelně ještě menší kousek z Vítězného náměstí do Podbavy, přesněji řečeno do Bubenče, ale ten si necháme pro linku č. 25, kde už by nám nezbylo vůbec nic. Nu, co se dá dělat. Ale začněme pořádku.

Ohlasy na článek o lince 19 mě opět potěšily; závažnější byly čtyři:

1. *Zrušenou trať objede, jak to nejlépe jde, tedy kolem tehdejšího nádraží Praha - střed, Václavské náměstí přejeđe uprostřed a z Karlova náměstí dojde Ječnou ulicí do zastávky I. P. Pavlova. Je to trochu krkolomné, protože od Bílé labutě dojdete pěšky do Jindřišské dřív, než tam „devatenáctka“ přes náměstí Republiky dojde... Kudy to tedy vlastně jezdila?* Laskavému čtenáři zřejmě unikla věta před citovaným odstavcem, kde píš, že linka č. 19 jezdila přes 30 let „v důvěrně známé trase“ a ta přeče vedla přes náměstí Republiky, jak je ostatně uvedeno i v předcházejícím textu. Již uzavřený Václavské náměstí tedy skutečně objela, jak to nejlépe šlo a vlastně vynechala pouze zastávky Můstek a Muzeum, protože projížděla středem náměstí. Takže na položenou otázku odpovídám: No Hyberskou, panáčku, přeče Hyberskou a „přes kravatu“ do Jindřišské! Ale ne, nechci nikoho urazit, zřejmě jsem byl ve svojí honbě za výrazem takřka nesrozumitelný.

2. *Nákladové nádraží Žižkov - Mezi Hřbitovy - .. Viohhradské hřbitovy. Proč Mezi Hřbitovy?* Tady odpovím rovnou - nevím. Ale opsal jsem přesně text z jízdních řádů, vydaných v květnu loňského roku a jsem rád, že si toho někdo všiml. Ono je to s těmi malými a velkými písmeny vůbec ošidné - v úvodu mluvím o Červeném vrchu, ovšem asi by bylo správnější Červený Vrch, když ten, kdo dal zastávce název, jistě nemyslel nějakou vyvýšeninu, ale název sídliště. Leč vžil se Červený vrch. Proč se ale stejně vžil Zahradní Město? Chtělo by to hlubší rozbor, ten je ovšem nad moje síly a zřejmě i čtenáři hledají v tomto seriálu něco jiného.

3. U obšírného pojednání o svatyni Krista - Krále by bylo vhodné pro laickou - ateistickou většinu čtenářů DP-K uvést, že jde o standardní římskokatolický kostel (i když bez věže), tzn. místo pro obvyklé bohoslužby, aby z pojmu „svatyně“ nevznikl dojem, že jde o nějaké zvláštní shromaždiště pro papeženecké rejdy. *S tím lze plně souhlasit - nechtěl jsem se nikoho dotknout, pouze jsem vycházel z nápisu, který je umístěn nad vchodem do kostela.*

20

ské po Jiráskovo náměstí, pak na Karlově náměstí, v Ječné a na (současné názvy) náměstích I. P. Pavlova, Tylově, Míru a Čechově, kde byly ukončeny. Zajímavé je, že konečnou na Čechově náměstí linka č. 20 opustila až při „velkém třesku“ 13. března 1961. U tehdejšího Parlamentu, dnes Domu umělců (říkejme mu důvěrně Rudolfinum), ovšem oproti tomu nevydržela dlouho. Již na počátku roku 1925 je prodloužena k dejvickému nádraží a potom sleduje stavební vývoj tratě do Dejvic. 2. května 1931 je však opuštěná, u Prašného mostu jede rovně a její zakončení se mění opět v závislosti na stavebním vývoji tratě, tentokrát směrem k Petřinám.

A tak je ukončena ve Střešovicích, nejprve v vozovny, potom o kus dál, až dosahuje v roce 1938 Vojenské nemocnice, odkud se k Petřinám rozjede v roce 1950. Již zmíněný 13. březen 1961 se linky dotknul zásadně. Začala jezdit přes Malou Stranu, Národní třídu, Václavské náměstí a Viohhradskou k Olšanským hřbitovům. Ve starých Vršovicích ji nahradila linka č. 22. Dne 9. prosince 1968 se vrací na pravý břeh Vltavy. V roce 1971 je prodloužena od Olšanských hřbitovů na Vápenku a s drobnou korekcí vydrží v této trase až do 13. srpna 1978, kdy je v souvislosti s otevřením prvního provozního úseku tratě A metra Lenina (dnes Dejvická) - Náměstí Míru zkrácena od Petřin na novou konečnou zastávku Špejchar. Stává se tak typickým „napajčem“ metra a tento charakter si podržela dodnes, i když „napájí“ metro ze dvou stran. Dne 19. dubna 1986 byla zrušena úplně, aby o dva dny později vyjela v nové trase, která je shodná s tou dnešní. Takže se nakonec po 55 letech do Dejvic vrátila.

Současná pravidelná trasa

Divoká Šárka - Vozovna Vokovice - Nad Džbánem - Nádraží Veleslavín - Červený vrch - Sídlíště Červený vrch - Horoměřická - Bořislavka - Hadovka - Thákurova - Dejvická - Lotyšská - Podbaba.

Linka č. 20 je jediná, jejíž trasa vede pouze dvěma ulicemi a přes jedno náměstí: Evropská, Vítězné náměstí, Jugoslávských partyzánů. Z dvoukolejné smyčky (rozdíl mezi jednokolejnou s předjízdou kolejí či předjízdými koleji a dvoukolejnou už jsme si také popisovali) odbočíme na Evropskou v části, kde hustý automobilový provoz více než zastavba dává tušit blízkost velkoměsta. Než dojdeme do zastávky Vozovna Vokovice, uvědomme si opět jeden z vžitých katastrálních omylů: konečná je v Liboci (pamětníci pamatují, že název Liboc byl součástí orientačních tabulek a ještě větší pamětníci si jistě vzpomenou na název Dolní Liboc - i ten byl ve své době správný). Potud vše v pořádku. Katastr Liboce ovšem hned opustíme a při další jízdě budeme mít po pravé straně Vele-

si povšimněme, že celá budova „Vokovické sorbony“, jak se škole hanlivě přezdívalo, je postavena ve stylu individualistického dekorativního funkcionalismu, přestože soudruzi individualismus přísně potírali. Pojedme však dál. Na druhé straně ulice uvidíme pětipatrový kancelářský objekt pro 1000 zaměstnanců, postavený podle projektu architektů Fencla, Nováčka a France z roku 1977. I když vznikl před čtvrt stoletím, je to dodnes jeden z nejkrásnějších domů „umírněné“ moderní architektury. Dodejme, že má rozměry 60 x 60 m, je postaven na desce, nesené čtyřmi podpěrami ve výšce 11 m nad vstupem a byl postaven pro potřeby tehdejšího podniku zahraničního obchodu Koospol. „Mezi poli“ dojdeme k nádraží Praha - Veleslavín na trati 120 Praha - Chomutov, sedeme ke smyčce Červený vrch a dál už to známe, protože jsme se sem dostali s linkou č. 2.

Názvy zastávek jsou jasné - tak snad jen pro vůbec se nerekreující: jak Divoká Šárka, tak Džbán jsou místní názvy v rekreační oblasti na severozápadě Prahy. Pokud chcete vidět divokou a skoro panenskou přírodu, jeďte se podívat do Šáreckého údolí, pokud se chcete vykoupat, jeďte na Džbán. Ale s vykoupaním počkejte do léta - už takhle máme v současné době dost velkou nemocnost.



Foto: Pavel Fojtík

Nehodová místa

Linka č. 20 nemá na svojí trase nepřehledný úsek, skoro všude je její trať postavena na zvýšeném tramvajovém pásu, takže bychom očekávali, že se zde nehody vyskytují jen sporadicky a že bude na prvním místě. Bohužel to tak není, protože řidiči automobilů po celé délce Evropské a na přejezděch v ulici Jugoslávských partyzánů dovedou neskutečné věci. Takže první místo se nekoná, je tu šesté, když v roce 2000 vlaky „dvacítky“ najely 404661,4 vlakokilometrů a byly účastny 16 dopravních nehod. Největší pozor si musíme dát mezi Horoměřickou a Bořislavkou, pod zastávkou Thákurova a mezi Vítězným náměstím a Lotyšskou, kde bylo nehod nejvíce. Ovšem ani my sami nejsme vždy bez viny - jak jinak vysvětlit rovnou dvě železniční nehody u výjezdu z vokovické vozovny? Ke střetům s chodci došlo dvakrát - v zastávce Nádraží Veleslavín a pod zastávkou Dejvická. Nu a na Vítězném náměstí došlo i k vjetí do nesprávného směru a vykolejení. To vše dokazuje, že ani bezpečné tratě nejsou tak úplně bez problémů a že musíme být pozorní i tam, kde se můžeme klamně domnívat cosi o jednoduchosti služby řidiče tramvaje.

Závěr

Linka č. 20 jako „napajec“ metra má pochopitelně nezastupitelné místo v systému tramvajové dopravy. Pro mnoho cestujících představuje možnost spolehlivé, rychlé a bezpečné dopravy z místa bydliště ke stanicím metra Dejvická. A bude představovat zřejmě i nadále, protože věčné dohady o prodloužení tratě A z Dejvické kvůli směru i zakončení asi budou pokračovat ještě několik let, zvláště když se dnes tolik mluví o rychlodráze mezi letištěm či dokonce Kladnem a centrem města. A tak místo dohadování a čekání na výstavbu náročné dopravní trasy v dané oblasti by snad bylo jednodušší a investičně ne tak nákladné prodloužení tramvajové tratě alespoň do sídliště Dědina, jehož obyvatelům by se tím cestování podstatně zpříjemnilo. -zjs-

Provozní parametry

linka č. 20	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpol.špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	7	5	7	4	4	4	4	
interval (min.)	8	10	8	15	15	15	15	
průměrná doba jízdy v jednom směru - časová sféra A (minuty)							16	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							5 932	
sestava vlaků							2 x T	

4. Je mi jedno, po kterém Klímovi se kdysi jmenovala Freyova ulice, ale kdo byl ten Frey, to jste nenapsal. Čtenář má pravdu, to mi skutečně „uteklo“. A je to škoda, protože i oni byli dva a o pět nikdo neví, po kterém z nich se ulice jmenuje, čili situace se opakuje; doufáme, že se nebude opakovat i její vyřešení, jak tomu bylo u Klímů. Tak tedy: otec Bedřich Frey z Freyenfelsu žil v letech 1799 až 1879, jeho syn Bedřich v letech 1835 až 1901. Oba byli průmyslníci a založili ve Vysočanech cukrovar a mlékárnu. Syn Bedřich byl i starostou tehdy ještě samostatné obce a zasloužil se o její rozkvet, díky kterémuž byla v roce 1922 připojena k Velké Praze.

Tolik k došlým závažnějším připomínkám. A teď se již ohlédneme do minulosti a nastíníme si vývoj trasy linky č. 20.

Trocha historie

Píše se 14. září 1924 a v ulicích hlavního města se poprvé objevují tramvajové vlaky s číslem 20. Tehdejší Pražané je mohli vidět na nábřeží od dnešní Staroměst-

slavín a po levé Vokovice. A zde jsme u onoho omylu - vozovna Vokovice leží tím pádem celá na území Veleslavína, hranice mezi ním a Vokovicemi vede právě středem Evropské. Kromě vozovny se ještě zmíníme o původně vesnickém vokovickém hřbitově se společným pohřebištěm protifašistických bojovníků. O kus dál po pravé straně nemůžeme přehlédnout rozsáhlý objekt Fakulty tělesné výchovy a sportu, postavený podle projektu P. Barše z roku 1953 jako Vysoká škola stranická, později Vysoká škola politická ÚV KSČ. Netřeba zdůrazňovat, kdo zde „studoval“ - snad ty uvozovky nikoho neurazí. Škola byla zajímavá tím, že její absolventi dostávali automaticky titul RSDr. (Reum Sociologicalum Doctor, čili doktor společenských věd), zatímco Univerzita Karlova udělovala libozvučné tituly jako „promovaný právník“ a krátkou dobu dokonce i „promovaný lékař“. Na příkladu někdejšího politika Kalvody víme, co to udělovalo později. (Pochopitelně i Karlova univerzita udělovala doktoráty, ovšem až po vykonání rigorózní zkoušky.) Na závěr

Vytápění tramvajových vozů

Úroveň kultury cestování vozidly městské hromadné dopravy závisí m. j. i na jejich vytápění během zimního období. Od počátku provozování tramvajové dopravy však byla tato otázka považována za podřadnou a až do poloviny 20. století se v tramvajích prakticky vůbec netopilo. Teprve v padesátých letech minulého století proběhly první pokusy s využitím odpadního tepla z rozjezdových a brzdových odporů u vozů typu MEVRO a u vozů typu T1.

Na vozech typu MEVRO byla část rozjezdových a brzdových odporů rozdělena do dvou větví, z nichž jedna byla zapojována při letním provozu a druhá při zimním provozu. Větev určená pro zimní provoz byla umístěna uvnitř vozu a sloužila tak k jeho vytápění. U vozů typu T1 se k vytápění využíval vzduch vyfukovaný ze zrychlovače, který bylo možné pomocí klapky přepnout buď do vnějšího prostoru, nebo do vnitřku vozu. Oba typy vozů dostaly také rozmrazovače čelních skel a vozy typu T1 i topné těleso na stanoviště řidiče a průvodčího. Některé vozy obou typů byly navíc vybaveny i přídatnými topnými tělesy na 600 V. Oba způsoby vytápění se ukázaly jako nepříliš účinné, nicméně pomohly nasbírat zkušenosti pro vývoj dalších typů vozů.

Kvalitativní skok v oblasti vytápění tramvajových vozů nastal až v roce 1962 u nově nasazených vozů typu T3, z nichž některé jezdí dodnes. Prostor pro cestující byl u těchto vozů vytápěn pomocí topnic umístěných do stojanů sedadel a napájených trolejovým napětím 600 V. Celkový výkon topnic činil 4,8 kW a byl regulovatelný ve dvou stupních - 2,4/4,8 kW. Při sníženém výkonu byly v činnosti jen topnice na pravé straně vozu, což zhoršovalo rovnoměrnost vytápění. Stanoviště řidiče bylo vytápěno elektrickým kaloriferem, který zároveň sloužil i k rozmrazování čelních skel. Výkon kaloriferu činil rovněž 4,8 kW a byl také regulovatelný ve dvou stupních - 2,4/4,8 kW. Uvedený způsob vytápění umožnil výrazně zlepšit kulturu cestování v zimním období. Nutno ovšem dodat, že v rámci úsporných opatření bylo vytápění vozů v následujících letech výrazně omezovalo a instalovaný výkon topného zařízení nebyl ani zdaleka využíván. V sedmdesátých letech byly dokonce oba stupně topení upraveny na poměr 1,2/4,8 kW a používán byl obvykle jen stupeň 1,2 kW, což bylo z hlediska vytápění vozu naprosto nedostatečné.

Další zlepšení vytápěcího systému bylo realizováno u vozů typu T3 SU, dodávaných od roku 1982. Část topnic je u těchto vozů umístěna do pravé boční stěny a může být ofukována vzduchem ze zrychlovače. Toto řešení umožňuje využít odpadní teplo ze zrychlovače, jehož výkon může krátkodobě dosáhnout hodnoty přibližně až 400 kW. Na druhé straně ale dochází k určitému úniku tepla pravou boční stěnou. Podobně jako kdysi u vozů typu T1, je i zde možné výstup vzduchu ze zrychlovače přepínat pomocí klapky do vnějšího nebo vnitřního prostoru. Výkon topení byl zvýšen na 6 kW a oba stupně upraveny na poměr 4,2/6,0 kW. Výkon kaloriferu byl rovněž zvýšen na 6 kW a je regulovatelný

ve dvou stupních - 3,0/6,0 kW. Kalorifer je navíc vybaven dvěma termostaty, které řídí jeho činnost. Provozní termostat omezuje maximální teplotu vyfukovaného vzduchu na 90°C a chrání tak čelní skla před případným prasknutím. Pojistný termostat vypíná napájení při dosažení teploty 160 až 200°C a zajišťuje tak ochranu topnic proti přehřátí. Stejný typ kaloriferu je použit i u všech později dodávaných vozů, a proto již nebude blíže popisován. Pouze bude upřesněno doplňkové vybavení kaloriferu.

Zcela nový systém vytápění byl vyvinut pro kloubové vozy typu KT8 D5, dodávané od roku 1989. K vytápění vozů se využívá vzduch vyfukovaný z brzdových odporů, který je trvale předehříván předřadnými odpory motorventilátorů (2 x 1 kW) a případně též přídatnými topnicemi o výkonu 2 x 9 kW. Zapínání přídatných topnic je řízeno termostatem dle teploty vzduchu na výstupu z brzdových odporů. Do výkonu topného zařízení je třeba také zahrnout vyhřívání pískovačů - 2 x 1 kW. Celkový výkon topného zařízení tedy činí 22 kW a navíc se využívá i odpadní teplo z brzdových odporů, jejichž výkon může krátkodobě dosáhnout hodnoty až cca 2 x 500 kW. Brzdové odpory jsou umístěny na střeše vozu a teplý vzduch proto vstupuje do prostoru pro cestující stropem vozu, což není příliš výhodné z hlediska vytápění. Na výstupu vzduchu z brzdových odporů je opět použita klapka, která umožňuje přepínat vyfukování do vnějšího nebo vnitřního prostoru. Vytápěcí zařízení je instalováno na obou krajních člancích, střední článek vytápěn není. Původně bylo vytápění řízeno poměrně složitým elektronickým regulátorem, který se však neosvědčil. Později bylo od tohoto řešení upuštěno a v současné době se používá pouze jednodušší ovládání pomocí vypínače. Kalorifer je vybaven pouze pojistným termostatem proti přehřátí topnic. Celkově se dá říci, že uvedený systém vytápění se neosvědčil a v dalších typech vozů již nebyl použit. Při případné modernizaci vozů KT8 D5 se uvažuje o jeho nahrazení jiným, dokonalejším systémem.

Na vozech typu T6A5, které byly dodávány od roku 1995, bylo v plném rozsahu použito boční stěnové vytápění. Celkový výkon topení činí téměř 10 kW a je regulovatelný ve třech stupních - 0,33/4,57/9,93 kW (na I. stupni je zapnuto pouze vyhřívání pískovačů). Při sníženém výkonu je použito sérioparalelní řazení topnic, takže nedochází k vypnutí některých topnic jako u vozů typu T3. Tím je zajištěno rovnoměrné vytápění celého prostoru vozu. Topnice v pravé boční stěně mohou být ofukovány vzduchem z pulzních měničů, čímž se využije část odpadního tepla (odpadní teplo z brzdových odporů není využíváno). K přepínání výstupu vzduchu do vnějšího nebo vnitřního prostoru slouží opět známá klapka. Další zlepšení spočívá v propojení ovládacích obvodů topení u dvou spřažených vozů. Řidič tak ovládá z řidičského vozu i topení řízeného vozu. Kalorifer je vybaven regulátorem teploty vyfukovaného vzduchu a pojistným termostatem. Na regulátoru se dá nastavit teplota vyfukovaného vzduchu

v rozsahu 35 až 70°C, s provozní hysterezí 10 až 12°C.

Posledním typem vozu, používaným v současné době v pražské tramvajové dopravě, je modernizovaný vůz typu T3P. Vozy tohoto typu jsou dodávány od roku 2000 a je u nich rovněž v plném rozsahu použito boční stěnové vytápění. Celkový výkon topení činí 7,2 kW a je regulovatelný ve čtyřech stupních - 0,2/2,7/5,2/7,2 kW (na I. stupni je zapnuto pouze vyhřívání pískovačů). Při sníženém výkonu se sice část topnic vypíná, ale prostrádaným způsobem, takže nerovnoměrnost vytápění je menší než u vozů T3. Na rozdíl od vozů typu T6 A5 však nejsou topnice ofukovány. K omezení úniku tepla jsou boční stěny izolovány. Ovládací obvody topení jsou u dvou spřažených vozů propojeny podobným způsobem jako u vozů typu T6 A5. Kalorifer je vybaven termostatem pro omezení maximální teploty vyfukovaného vzduchu na 85°C a pojistným termostatem. Dodatečně bude vybaven regulátorem teploty vyfukovaného vzduchu podobného provedení, jako na vozech typu T6 A5.

Jak z uvedených údajů vyplývá, prošlo vytápění tramvajových vozů poměrně dlouhým vývojem, který však ještě zdaleka neskončil. V budoucnu se dá očekávat zavedení plynulé regulace vytápění na rozdíl



Foto: Petr Malík

od dosavadní stupňovitě. Využití odpadního tepla se ukázalo jako dosti problematické a dosažené výsledky nejsou příliš dobré. Jedná se zejména o teplotovzdušné systémy vozů typu T3 SU, KT8 D5 i T6 A5, kde v podstatě dochází k profukování vozů vzduchem nasátým venku a vháněným dovnitř. Vzduch se nemůže ve voze hromadit a uniká různými netěsnostmi ven i s teplem, které od topného zařízení získal. Uvedený způsob vytápění by bylo možné akceptovat pouze tehdy, pokud by se jednalo výhradně o využití odpadního tepla. Z energetického hlediska nezáleží na tom, zda se odpadní teplo dostane do vnějšího ovzduší přímo, nebo přes vnitřek vozu. V našem případě však s unikajícím vzduchem odchází i teplo z topnic napájených ze sítě 600 V. Dochází tak ke zbytečnému plýtvání elektrickou energií, která se obtížně a za velkých ztrát získává z tepelné energie fosilních nebo jaderných paliv. Tento problém by u tramvajových vozů mohla vyřešit rekuperace, která podstatně sníží produkci odpadního tepla a jeho využívání pak již nebude aktuální.

Jak je zřejmé, zbývá v této oblasti vykonat ještě mnoho vývojové práce.

Ivan Levora (redakčně upraveno)

MHD ve světě

MELBOURNE (Austrálie): Firma Alstom dodá celkem 31 vozidel Citadis pro tramvajový systém města za 67 milionů euro a postará se i o jejich údržbu.



PUNTO ALTO (Chile): Toto město, ležící jihovýchodně od Santiaga ve vzdálenosti 24 km, plánuje prodloužení linky 5 santiažského metra až do svého centra. Dosavadní časy dojíždějí se tak zkrátí na polovinu.



ISTANBUL (Turecko): V roce 2001 investuje město 290 bilionů tureckých liber (TRL) do prodloužení metra, 73 bilionů TRL do rychlodrážní tramvaje a 40 bilionů TRL do klasické tramvaje. Na řešení dopravy vynaloží celkem 608 bilionů TRL (1 bilion TRL je asi 1,6 milionu USD).



FLORENCIE (Itálie): ATAF vyhlásila tendr na stavbu 7,5 km dlouhé trati rychlodrážní tramvaje mezi nádražím Santa Maria Novella a Scandicci. Součástí tendru je i dodávka 17 dvousměrných vozů.



HONG KONG (Čína): Slavné patrové tramvaje jsou rekonstruovány pro dalších 60 let provozu. Staré spodky a podvozky vozů dostávají hliníkovou skříň a novou elektrickou výzbroj. První čtyři vozy byly již dokončeny v roce 2000.



BUENOS AIRES (Argentina): Město plánuje budovat ročně 5 km nových tratí metra a rozšířit tak dosavadní síť ze 47 km na 115 km do roku 2010. Ve stavbě je již první úsek okružní trati H v délce 14,4 km.



DENVER (USA): Pro velký úspěch rychlodrážní tramvaje objednal místní dopravní podnik u firmy Siemens za 30 milionů USD dalších 12 vozů SD 100. Šest vozů bylo již dodáno v roce 2000.



CARACAS (Venezuela): Od roku 2000 probíhá stavba první etapy nové trati č. 4 mezi Capucinos a Plaza Venezuela. Stavební práce pohltil celkem 250 milionů USD.



DENVER (USA): Od poloviny roku 2001 do roku 2008 má trvat výstavba 30 km prodloužení rychlodrážní tramvajové trati včetně úprav rychlostní komunikace na jihozápadě města.



ZÁHŘEB (Chorvatsko): Koncem roku 2000 byla síť tramvají v tomto městě slavnostně prodloužena o další úsek, 3,3 km dlouhý.



PEKING (Čína): V prosinci 2000 byla zahájena výstavba prvního úseku nové trati metra 5. Tato 27,7 km dlouhá severojižní trať má být dokončena v roce 2003. Plánovaný náklad činí 1,2 miliardy USD.

-pař, jau-

A Investiční výstavba metra

V současné době má síť metra tři základní tratě A, B, C, které spojují centrum města s okrajovými sídlištěmi a průmyslovými celky. Výstavba metra pokračuje přes všechny potíže se získáváním finančních prostředků.

TRAŤ IV.C

Funkcí tratě IV.C je především napojení severní části města na radiální směr novým překonáním terénních bariér a toku Vltavy. Stavba tratě IV.C je rozdělena na dvě etapy: IV.C1 a IV.C2.

IV. provozní úsek - 1. etapa (Nádraží Holešovice - Ládví)

Rozpočtové náklady: 8 819 923 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2000
dokončení - 2005

Traťový úsek IV.C1 přispěje ke zlepšení obsluhy v severní oblasti města hromadnou dopravou. Tím bude možné vyřešit dnešní ekologicky i provozně ekonomicky nevyhovující situaci, především nahradit silnou autobusovou dopravu v hustě obestavěném a svažitém koridoru ulic V Holešovičkách, Zenklově, Nad Šutkou a Čimické. Rovněž bude pouze na úrovni místní obsluhy omezen tramvajový provoz v ul. Trojské. Významný efekt přináší stavba ve zklidnění dnešní koncové stanice Nádraží Holešovice, kde je možné uvažovat s redukcí autobusového terminálu MHD a část využít na rozšíření záchytného parkoviště P&R, což by mělo příznivý efekt i pro zklidnění centrální oblasti Prahy.

Přehled významných investičních akcí pro rok 2002

TRAŤ I.D

Rozpočtové náklady: 11 080 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2007-2010
(v závislosti na dokončování IV.C2)
dokončení - 2013

V letošním roce se očekává pokračování přípravy nové tratě metra D. Rozhodnout by se mělo nejen o přesném vedení trasy v oblasti Zálesí a nemocnice Krč, ale i o případné etapizaci úseku Hlavní nádraží - Písnice (s přestupem na linku A na Náměstí Míru a dalším přestupem na linku C na Pankrácí). O konkrétních termínech zahájení stavby je zatím předčasné hovořit. Pravděpodobně by však realizace časově navazovala na dokončení tratě metra IV.C2.

B Veřejně prospěšné stavby

Návazná doprava k IV.C1 metra

Rozpočtové náklady: 293 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2003

Výstavbou IV. provozního úseku tratě C nebude

zvláště v úseku Prokopská - Harantova, kde vlivem spodních vod a nedostatečného odvodnění pláňe dochází k devastaci kolejového podloží, které sestává pouze ze slabé vrstvy štěrku. Stávající konstrukce tratě je zčásti ve velkoplošných panelech, které se nehodí do historické zástavby. Rekonstruovány budou též chodníky a inženýrské sítě. Koleje budou položeny ve větší ose vzdálenosti a hned od nich povedou chodníky až k domovním zdem. Jízdní pruhy automobilů povedou po kolejích. Akce je plánována v koordinaci s TSK hl. m. Prahy a správci podzemních sítí.

Rekonstrukce tramvajové tratě Černokostecká

Rozpočtové náklady: 229 336 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2002

Rekonstrukce tramvajové tratě v ulici Černokostecké v úseku Vinice - vjezd na smyčku ÚD Hostivař, včetně smyčky Černokostecká, je realizována ve dvou etapách. První etapa, úsek smyčka Černokostecká - ÚD Hostivař, byla provedena v roce 2001. Druhá etapa, úsek Vinice - smyčka Černokostecká, je připraven na rok 2002. V celém úseku tramvajové tratě je značně narušené a zabahněné podloží, čímž dochází ke změně geometrické polohy kolejnic a silnému narušení zakřuty tratě.

Tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov

Rozpočtové náklady: 2 372 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2004

Tramvajová trať Hlubočepy - Barrandov představuje z celoměstského hlediska jednu z nejvýznamnějších dopravních a urbanistických staveb v jihozápadní části Prahy a patří vedle připravovaných staveb metra k finančně nejnáročnějším v oblasti rozvoje sítě městské hromadné dopravy v Praze. Výstavbu této trati zařadila rada Zastupitelstva hl. m. Prahy ve svém usnesení č. 512/99 na 1. místo v prioritách rozvoje tramvajové sítě na území města.

Navrhovaná tramvajová trať je dlouhá 3 567 m, částečně je vedena po dvou estakádách (Hlubočepy - 477 m a Růžičkova rokle - 304 m) a ve dvou podjezdech (Lamačova - 206 m a Tréglöva - 155 m). Bude mít 6 zastávek, Hlubočepy, V Bokách, Ateliéry, Chaplinova (která je nejdůležitějším dopravně-urbanistickým bodem celé nové tramvajové tratě), Klukovická a konečná Sídliště Barrandov. Všechny zastávky jsou zastřešeny, u zastávek Chaplinova a Sídliště Barrandov tvoří toto zastřešení zároveň významný prvek protihlukové ochrany.

C Ostatní účelová investiční výstavba

BEZBARIÉROVÉ PŘÍSTUPY DO STANIC METRA

Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, byla zpracována studie bezbariérových přístupů do stanic metra, která stanoví optimální postup při dodatečném zřízení bezbariérových přístupů do stanic metra. V současné době došlo k výraznému posunu v řešení této problematiky a byla zahájena realizace bezbariérových přístupů v několika stanicích metra.

Úprava stanice Chodov pro imobilní osoby

Rozpočtové náklady: 18 500 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2002

Úprava stanice Chodov spoívá ve výměně nákladního výtahu z vestibulu na uliční úroveň za osobonákladní a ve zkušební instalaci šikmých schodišťových plošin z nástupiště do vestibulu. Šikmá schodišťová plošina ve vymezené dráze dosud v pražském metru nebyla použita (v České republice je už instalována v různých veřejných prostorách při relativně nízkých nákladech). S pomocí těchto plošin bude umožněno



Foto: Metrostav, a. s.

IV. provozní úsek - 2. etapa (Ládví - Letňany)

Rozpočtové náklady: 8 404 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2007

Úsek IV.C2 zlepšit dopravní obsluhu sídlišť Prosek a Letňany a dále oblasti Čakovic, Kbel, Vnoře, Miškovice, Třeboradic a okolí. Poloha koncové stanice umožní vybudování autobusového terminálu pro příměstskou dopravu ze severu a severovýchodu a vyřeší i parkování pro individuální dopravu na parkovištích P&R v bezprostředním okolí stanice. Úsek metra IV.C2 je navržen tak, aby umožnil případné prodloužení dále na sever. Stavební délka úseku IV.C2 je 4 599 m. Všechny tři navržené stanice (Prosek I, Prosek II, Letňany) mají mít boční nástupiště.

zajištěna přímá dopravní obsluha sídlišť Bohnice a Čimice. Za tímto účelem byla připravována výstavba tramvajové trati Kobylisy - Bohnice. Záměr vybudování TT byl předhodnocen a bylo rozhodnuto o uskutečnění návazné dopravy z oblasti Bohnic k metru autobusy s tím, že bude chráněna nadále územní rezerva pro případnou pozdější realizaci tramvajové dopravy.

Rekonstrukce tramvajové tratě Karmelitská

Rozpočtové náklady: 179 333 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2002

V roce 2001 byla zahájena rekonstrukce ulice Karmelitské a kolejové křižovatky Újezd v návaznosti na zrekonstruovaný úsek Letenská - Malostranské nám. Technický stav tramvajové trati je na hranici životnosti,

zpřístupnění řady stanic pražského metra pohybově handicapovaným cestujícími.

Úprava stanic Strašnická, Smíchovské nádraží a Nové Butovice pro imobilní osoby

Rozpočtové náklady: 5 000 tis. Kč
Termín výstavby: 2002

V těchto stanicích budou provedeny úpravy nákladních výtahů na osobonákladní a po zkušenostech s instalací a provozem šikmých plošin ve st. Chodov budou instalovány šikmé plošiny.

Rekonstrukce výtahu pro imobilní osoby ve stanici Skalka

Rozpočtové náklady: 10 600 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2002

Rekonstrukce výtahu pro imobilní osoby ve stanici Pankrác

Rozpočtové náklady: 11 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2002
dokončení - 2003

V důsledku rekonstrukcí nákladních výtahů ve stanicích Pankrác a Skalka na osobonákladní z vestibulů na uliční úroveň vznikne možnost bezkolizního přístupu imobilních osob do těchto stanic metra.

AKCE PRO NEVIDOMÉ

Informace pro strojevodoucího Zabudování akustických majáků a vodičích linií pro nevidomé

Rozpočtové náklady: 23 300 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2001
dokončení - 2004

V tomto pokračování investičních akcí z minulých let jde o režim individuálního otevírání dveří příslušným tlačítkem (postupně instalování na všech 3 tratích metra) a o snadnější prostorovou orientaci i vlastní navedení nevidomých do prostoru nástupiště stanic metra.

REKONSTRUKCE OSVĚTLENÍ TUNELŮ A ELEKTROINSTALACE STANIC

Výměna kabelů - zvýšení požární odolnosti

Rozpočtové náklady: 750 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2000
dokončení - 2005

Životnost stávajících kabelů (25 let) vychází z toho, že na jejich izolaci působí negativní vlivy způsobené proudícím vzduchem nasyceným solemi odpařovanými z agresivní vody a teplotní výkyvy vzduchu, nasávaného zejména v místech vyústění vzduchotechniky. Izolace vyměňovaných kabelů je po 25 letech používání zkrhklá a při manipulaci s nimi dochází k jejímu častému popraskání a následnému odlupování. Tento jev se právě projevuje u dožívajících kabelů, které přestávají vyhovovat bezpečnostním předpisům. Z tohoto důvodu je nutná postupná výměna dožívajících kabelů na tratích A a C.

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, musí nejpozději do konce roku 2005 ve smyslu požární směrnice generálního ředitele č. 6/1999 „Zásady PO“ provést na provozovaných tratích metra protipožární úpravu stávajících kabelů. Ta má zajišťovat jak jejich bezhalogenovost, tak i zvýšenou požární odolnost proti šíření plamene podle ČSN IEC 332-3A. U dožitých kabelů na starších tratích bude zajištěna výměnou za kabely bezhalogenové se zvýšenou odolností proti šíření plamene a ohniodolné se zaručenou funkční schopností při požáru.

Protipožární nástřik kabelů - trať B

Rozpočtové náklady: 80 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2002
dokončení - 2003

Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, na svém zasedání dne 18. června 2001 posoudilo problematiku výměny a protipožárního ošetření kabelů na provozovaných tratích metra a souhlasí s protipožárním nástřikem I., II., III. a V. úseku tratě B s výjimkou úseku IV.B.

Úsek IV.B je osazen bezhalogenovými kabely se zvýšenou odolností proti šíření plamene a kabely ohniodolnými se zaručenou funkční schopností při požáru.

TRAMVAJOVÉ TRATĚ

Zatravnění TT v ulici Milady Horákové (Prašný most - Hradčanská)

Rozpočtové náklady: 12 000 tis. Kč
Termín výstavby: 2002

Na základě požadavku orgánů města a jako podmínka z kolaudačního rozhodnutí budou provedeny povrchové úpravy v prostoru tramvajového tělesa v zastávkách Hradčanská a dále v průběžné tramvajové trati až ke křižovatce Prašný most.

Rekonstrukce TT Českomoravská - Harfa

Rozpočtové náklady: 71 000 tis. Kč
Termíny výstavby: zahájení - 2002
dokončení - 2003

Rekonstrukce tramvajové trati v ulici Českomoravské v úseku Balabenka - smyčka Harfa (včetně) bude koordinována s přeložkou inženýrských sítí a opravou komunikací a chodníků. Rekonstrukci bude též nutno koordinovat s případnou výstavbou nové sportovní haly. Tramvajová trať vykazuje v důsledku devastovaného podloží silně narušenou geometrickou polohu a propadlé panely, což má za následek značně nerovnoměrné boční a výškové ojetí kolejnic. V důsledku těchto závad dochází i k narušení přilehlé asfaltové vozovky.

Ostatní tramvajové tratě

Rozpočtové náklady: 85 600 tis. Kč
Termín výstavby: 2002

Jedná se o rekonstrukce traťových úseků u Kohínooru, Poděbradská - Kbelská, Nuselská - Vladimírova a Palmovka - Libeňský most - Dělnická.

D Obnova vozového parku

METRO

V souladu s dříve projednanými materiály se nadále předpokládá obnova vozového parku metra kombinací nákupu nových vozů M1 a modernizací starých vozů 81 71.

Modernizace vozů metra 81 71

Rozpočtové náklady: 3 345 000 tis. Kč
Termín rekonstrukcí: zahájení - 1999
dokončení - 2010

Navržená kombinace se může změnit v závislosti na množství finančních prostředků, které budou v jednotlivých letech k dispozici.

Změny na vozidlech, vzniklé v důsledku modernizace, byly schváleny v roce 1999. Schválení nového prototypu konečné změny na vozidle umožnilo zahájit výrobu prvních sedmi sériových rekonstruovaných vlaků. Poslední ze sedmi vlaků byl předán v I. čtvrtletí loňského roku. Na všechny vlaky této série je instalováno zabezpečovací zařízení Matra a tyto soupravy jsou určeny pro trať C. Rekonstrukce vozů metra dále pokračuje s tím rozdílem, že vozy budou upravovány pro zabezpečovací zařízení SOP-2P a budou jezdit na trati A. Dále bude pokračovat náhrada stávajících vlaků i na trati B.

Nákup nových vozů metra M1

- dokončení dodávky 22 vlaků

Rozpočtové náklady: 4 950 000 tis. Kč
Termíny dodávky: zahájení - 1996
dokončení - 2002

- nový kontrakt na 20 vlaků

Rozpočtové náklady: 4 600 000 tis. Kč
Termíny dodávky: zahájení - 2002
dokončení - 2004

Na základě kupní smlouvy s „Konsorciem Vozidel Metro Praha“ na dodávku 22 pětivozových souprav byl zahájen vývoj a výroba nového vlaku typu M1. Podle původní kupní smlouvy měla být dodávka všech vlaků nového prototypu DP, a. s. ukončena v září 1999. V důsledku vyhlášení konkursu na výrobní závod ČKD Dopravní systémy, a. s. došlo k téměř tříletému skluzu ve výrobě. V současné době výroba pokračuje v souladu se schváleným harmonogramem. Dokončení dodávek se předpokládá v I. polovině roku 2002.

S blížícím se koncem výroby 22 vlaků se stala aktuální otázkou pokračování výroby další série. Budoucím výrobcem dalších 20 vlaků na základě kupní smlouvy mezi správcem konkurzní podstaty ČKD Dopravní systémy a společností Siemens AG bude Siemens AG. Na základě souhlasu představenstva DP byla podepsána smlouva o budoucí smlouvě, která zavazuje DP uzavřít ve stanovené době a za dojednaných podmínek kupní smlouvu. Rozpracování podmínek kupní smlouvy je předmětem dalších jednání. Na zajištění financování tohoto kontraktu, vzhledem k nedostatku jiných zdrojů (státní a městský rozpočet), je vypsána obchodní sou-

těž. První z těchto souprav lze očekávat ve II. čtvrtletí 2003, poslední ke konci 2004. Realizací této dodávky vozů, s jejichž nasazením se počítá opět na trati C, bude naplněn potřebný počet souprav pro min. interval 110 s, včetně obsluhy nového provozního úseku tratě C.

ELEKTRICKÉ DRÁHY

Nákup nových tramvají

Od roku 2004 se předpokládá pravidelná obnova inventárního stavu nákupem tramvají. V současné době probíhá obchodní veřejná soutěž proběhlo výběrové řízení na dodávku 20 ks tramvají v r. 2004.

Rekonstrukce tramvají T3

Rozpočtové náklady: 179 167 tis. Kč
Termíny rekonstrukce: 2002

S ohledem na omezené finanční možnosti rozpočtu DP a s přihlédnutím ke skutečnému stavu tramvajových vozů se cca do roku 2004 předpokládá jen minimální rozsah prosté obnovy vozového parku elektrických drah. Jako první krok byla zahájena modernizace vozů T3.



Foto: Pavel Fojtík

V letech 2000 až 2001 bylo celkem modernizováno celkem 35 vozů externím dodavatelem PARS Šumperk. V roce 2001 byly zahájeny rekonstrukce tramvají v opravě v Ústředních dílnách DP v Hostivaři, kde se v roce 2002 počítá s rekonstrukcí 40 vozů. U rekonstruovaných tramvají jsou větší a prostornější kabiny pro řidiče, vyšší výkony topení, provedena výměna vnějších tlačítek ovládní dveří za typ EAO Amtek, která jsou větší, lépe prosvětlená. Je odstraněna většina drobných problémů s informačním systémem. Jedná se zatím o nejlepší elektronický systém v oblasti informací pro cestující. Kromě těchto viditelných změn je hlavní změna v ovládní vozu. Ztráta energie u nových vozů je snížena o 30 %. Přínosem je též elektronická skluzová ochrana, která je účinná spolu s elektricky ovládanými sypací písku.

AUTOBUSY

Potřeba obnovy vozového parku autobusů je kontinuální a patří k finančně nejnáročnějším oblastem obnovy MHD.

Obnova vozového parku autobusů je řešena nákupem nových vozů s předpokládanou zvýšenou životností 10 let a pokračováním v programu provádění celkových oprav vozů B732 v roce 2002.

Nákup autobusů:

sólo nízkopodlažní -	15 ks (94 815 tis. Kč)
sólo standardní -	31 ks (115 940 tis. Kč)
kloubový standardní -	10 ks (50 100 tis. Kč)
kloubový nízkopodlažní -	12 ks (104 120 tis. Kč)

Dne 27. prosince 2001 byla na základě zákona č. 199/1994 Sb. v úplném znění vyhlášena „Obchodní veřejná soutěž o nejvhodnější nabídku na koupi autobusů“. Předmětem této soutěže je výběr dodavatele na dodávku autobusů městského provedení pro obnovu vozového parku v roce 2002. Dodávka kloubových autobusů bude v několika dílčích plněních realizována nejpozději do konce července 2002. Dodávka sólo autobusů bude v několika dílčích plněních realizována nejpozději do konce října 2002.

Rekonstrukce autobusů

Předpokládá se rekonstrukce 20 standardních autobusů B732, která zahrnuje i výměnu rámu za nový. Tím se prodlouží životnost vozů o 4 roky. Předpokládané investiční náklady činí 44 000 tis. Kč.

odd. 90221

Na konci listopadu roku 2001 navštívili zástupci Pražské strojírny a.s. a společnosti Elektroline s.r.o. melbournský dopravní podnik Yarra Trams. Cílem této návštěvy bylo prezentovat výhybkové systémy Pražské strojírny a řídicích systémů společnosti Elektroline. Situace v tramvajové dopravě v Melbourne je velmi zajímavá, a proto se s Vámi o své zážitky a zkušenosti rád podělím.

Před čtyřmi lety proběhla privatizace dopravních podniků a výsledkem jsou dva provozovatelé tramvajové dopravy v Melbourne. Jedním z nich je společnost Yarra Trams, která provozuje tramvajové linky vedoucí většinou od západu k východu města, a společnost M-Trams, která provozuje linky od severu k jihu. Toto rozdělení není přesné, ale sami Melbournané takto s úsměvem popisují tamnější situaci. Obě dvě společnosti mají své vlastní revizory, které jsme několikrát skutečně potkali. Co je však společné pro oba podniky, je jízdné. Systém jízdného se nazývá Metcard a jeho výnos si obě společnosti dělají na polovinu.

Při dělení dopravního podniku v Melbourne dostala Yarra Trams na starost výhybkové a řídicí systémy a druhá společnost M-Trams obstarává vše, co se týká trakčního vedení. Příslibem dobré a efektivní spolupráce s Pražskou strojárnou, a.s. bylo přátelské přivítání u generálního ředitele Yarra Trams pana Huberta Guyota. Během týdne stráveného v tomto městě nám ostatní pracovníci této společnosti ukázali aspoň část z jejich 240 kilometrů tramvajových tratí (měřeno jednokolejně) a představili nám

Pražská strojárna se prosazuje v Austrálii

některé ze 470 tramvají. S velikou chloubou nám ukazovali osm funkčních historických tramvají (na kterých se jezdí bezplatně) a 4 zcela nové nízkopodlažní Citadis C class na lince 109.

Tramvaje bezkonkurenčně patří k nejpoužívanějším dopravním prostředkům v centru Melbourne. Autobusová doprava není v této části města tak rozšířena a hlavní úlohou metra je spojovat centrum města s rozsáhlými periferiemi. Proto je metro přímo spojeno s příměstskou rychlodráhou, která má v tomto velkoměstě důležitou úlohu. Pro větší představu o velikosti Melbourne je dobré uvést, že vzdálenost z jednoho konce Melbourne na druhý je přes 60 kilometrů.

V současné době společnost Yarra Trams vyřizuje po-

- třebná vládní povolení o použití našich systémů do tratí.
- Již dodané tři komplety výhybkových systémů VSP-1-K
- a řídicích systémů připravuje Yarra Trams k instalaci 4. března 2002 na jednu z nejužších křižovatek ulic Victoria - Gisborne - Brunswick. Sami pracovníci Yarra Trams si vyzkoušeli kvalitu našich výhybkových systémů a v době našeho odjezdu měl první námi dodaný VSP-1-K naskoušeno přes 19 tisíc přestavení.

Pevně věříme v další vzájemnou spolupráci, protože kromě toho, že jsou Australané na vysoké technické úrovni, jsou i velmi milými lidmi a vřelými přáteli.

Ing. Zdeněk Millek,
vedoucí marketingu Pražské strojírny, a. s.
Foto: Pražská strojárna, a. s.



Generální ředitel Pražské strojírny, a.s. Ing. Jiří Medlín s generálním ředitelem Yarra Trams Hubertem Guyotem.



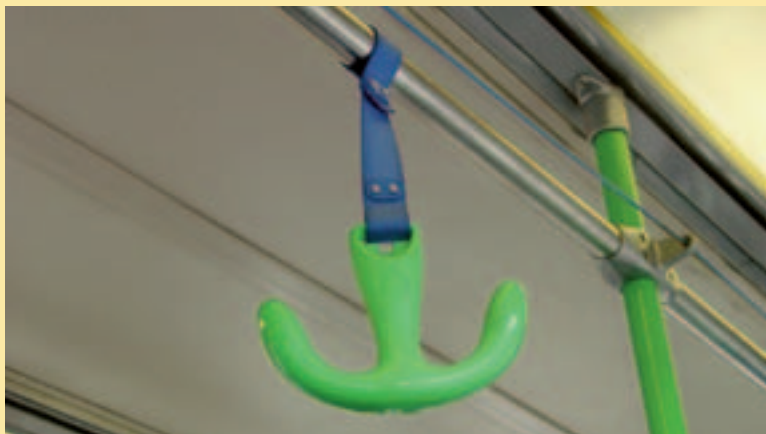
Mapa tramvajové sítě v Melbourne.



Melbourne - velkoměsto se 3,3 miliony obyvatel.



Konečná linky č. 2 - prosím vystupte na pláž St. Kilda Beach!



Držadla v australských tramvajích.



Uvnitř historické tramvaje.

Rozvoj provozu nízkopodlažních autobusů

Na městských autobusových linkách Pražské integrované dopravy (PID), jejichž provoz zabezpečuje naše akciová společnost, se stále častěji můžeme setkat s nízkopodlažními autobusy (N), které vysoce oceňují především cestující s omezenými možnostmi vlastního pohybu. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, získal v roce 2001 dalších 50 nízkopodlažních autobusů v tzv. „standardním“ provedení (SdN). V současné době máme tedy ve svém vozovém parku již celkem 225 těchto autobusů. Vedle 3 autobusů značky Neoplan (zelená barva) jsou to výhradně autobusy značky Karosa-Renault. Všechny autobusy jsou vybaveny sklopnou (výsuvnou) nájezdovou rampou u prostředních dveří, která především cestujícím na invalidním vozíku umožňuje vcelku nerušeně překonávat výškový rozdíl, případně mezeru při zastávkovém odbavování. Dodatečně byly tímto prvkem vybaveny i autobusy dodávané do roku 1999, které mají navíc i tzv. „kneeling“, možnost snižovat podlahovou hranu autobusu na straně zastávky. Všechny nízkopodlažní autobusy nyní splňují zásady bezbariérové přístupnosti a jsou proto také označeny příslušným mezinárodním symbolem (vozičkem).

Výše uvedená dodávka 50 nízkopodlažních autobusů v roce 2001 umožňuje rozšířit výčet linek s řízeně vypravovanými nízkopodlažními autobusy i zvýšit počty bezbariérových spojů na vnitroměstských autobusových linkách. Tento rozvoj byl pečlivě připraven, projednán a dohodnut se Sdružením pro životní prostředí zdravotně postižených v ČR a Pražskou organizací vozičkářů. Novou dodávku nízkopodlažních autobusů připravujeme zapojit do řízeného provozu od 27. ledna 2002, tedy k jednotnému termínu změn jízdních řádů. V současném období je zabezpečováno nasazení prvního kloubového nízkopodlažního autobusu (KbN), tento však zatím do řízeného provozu zahrnut nebude a v provozu na linkách bude spíše ověřován. Řízený provoz těchto autobusů na „kloubových“ linkách bude možno připravit až po další navazující dodávce.

Garantovaný provoz SdN autobusů je od 27. ledna 2002 zabezpečován na následujících linkách v tomto rozsahu:

linka	vypravení standardních nízkopodlažních autobusů			
	pd	so	ne	garáže
102	9	7	6	Dejvice, Klíčov
103	2	3	3	Klíčov
104 (120)	2	2	2	Řepy
111	1	-	-	Vršovice
112	1	1	1	Klíčov
117	4	-	-	Kačerov
118	5	5	5	Kačerov
122	2	-	4	Vršovice
123	1	2	2	Dejvice
130	4	3	3	Dejvice, Řepy
131	6	5	5	Dejvice
135	10	3	3	Dejv., Klíč., Vrš., Host.
145	2	-	-	Hostivař
146	-	1	1	Klíčov
151	3	1	1	Klíčov
154	11	8	9	Vršovice
162	1	1	1	Klíčov
164	5	6	6	Řepy
166	3	1	1	Hostivař
167	10	4	6	Řepy
170	3	7	7	Kačerov
176	4	3	4	Dejvice
179	6	3	3	Dejvice, Řepy
180	4	-	-	Řepy
186	2	-	-	Klíčov
188	5	8	8	Vršovice
193	10	7	6	Kačerov
195	3	5	5	Klíčov, Vršov., Host.
197	3	-	-	Vršovice, Kačerov
207	2	4	4	Dejvice
210	3	1	1	Dejvice, Klíčov
213	10	13	11	Vršovice, Kačerov
217	2	3	3	Dejvice
218	2	4	4	Dejvice, Řepy
225	5	4	4	Řepy
234	6	2	2	Vršovice, Hostivař
239 (155)	3	1	1	Vrš., Kač., Host.
243	4	6	6	Řepy
248 (246)	5	5	5	Řepy
273	3	3	3	Hostivař
Σ	167	132	136	

Vysvětlivky: pd - pracovní dny, so - sobota, ne - neděle

Tento provoz na linkách s garantovaným nasazením SdN autobusů bude spolu s dvěma speciálními autobusovými linkami pro zdravotně postižené a vybranými úseky metra zlepšovat podmínky k přepravě zejména pro zdravotně a pohybově postižené cestující. Nasazení a provoz nízkopodlažních autobusů je cestujícími hodnocen velmi pozitivně především pro rychlé, pohodlné vystupování a nastupování do autobusů, pro celkově vysoký standard městské přepravy.



Foto: Pavel Fojtík

Spoje, respektive provoz na linkách zabezpečovaný SdN autobusy garantovaného vypravení, jsou pro cestující označovány v zastávkových jízdních řádech. Provoz garantovaných SdN autobusů bude i nadále podléhat zvláštnímu režimu kontroly a náhrady případných výpadků provozu. Pro řešení těchto mimořádných případů může dispečink například využívat i ostatní (negarantované) vypravení SdN autobusů příslušné garáže (stažení negarantovaného SdN z linky s jeho souběžnou náhradou klasickým Sd autobusem).

V roce 2002 se předpokládá dodávka 15 SdN autobusů a zahájit by se měly i zvýšené dodávky nízkopodlažních kloubových autobusů (KbN); konkrétně se v tomto roce připravuje dodávka 12 KbN autobusů. K tomuto dalšímu rozvoji nízkopodlažních autobusů bude třeba připravit a projednat jejich budoucí nasazení a využití na linkách tak, aby byl naplňován proporcionální rozvoj bezbariérové přepravy na území hlavního města a zároveň vytvořeny podklady k rozdělení nových dodávek autobusů na jednotlivé garáže.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy zpracoval Ing. Karel Holejšovský

Rekonstrukce Karmelitské ulice a křižovatky Újezd

Poslední větší rekonstrukcí, zahajovanou v loňském roce, je rekonstrukce Karmelitské ulice a křižovatky Újezd. Pod tramvajovými kolejemi je vedena řada inženýrských sítí, a proto využili jejich správci výluku tramvajové dopravy k opravě svých podzemních vedení (vodovod, telefonní vedení apod.) a teprve potom se začalo s budováním nového tramvajového tělesa. Protože se stavba nalézá v území, osídleném již velmi dlouhou dobu, znamenalo odkrytí vozovky, chodníků a tramvajové tratě velkou příležitost pro archeology, kteří velmi pečlivě prohlíželi každé místo, kde se mohla ukrývat nějaká zajímavost, přibližující život našich předků. Jejich úsilí slavilo úspěch, protože našli zbytky staré pícky a z odkrytých vrstev mohli určit změny ve výškové úrovni terénu v průběhu několika staletí. Další nalezené předměty a úlomky se nyní vyhodnocují a skládají, abychom měli o životě našich předků co nejpřesnější obraz.

Úzký uliční profil a množství inženýrských sítí značně prodlužují dobu výluku, která je ze sezónních důvodů rozdělena zimní přestávkou na dvě etapy. První etapa započala loni 15. srpna a znamenala nejprve výluku v úseku Újezd - Malostranská. Poté (od 1. září do 10. října) byla navíc vyloučena i křižovatka Újezd a její přilehlé větve. Po dokončení

rekonstrukce křižovatky Újezd se od 10. října do 14. prosince 2001 práce omezily na úsek Újezd - Malostranské náměstí. Během této doby byla tedy zrekonstruována křižovatka Újezd, kde došlo k od-

stranění zákazů potkávání vlaků T/KT a nové elektromagnetické přestavníky umožňují bezkontaktní stavení vlakové cesty. Od křižovatky Újezd byla zrekonstruována tramvajová trať po křižovatku s Hellichovou ulicí. Za touto křižovatkou je rekonstruována trať napojena na stávající stav. V předstihu byly prováděny i práce na inženýrských sítích v dosud nerekonstruovaném úseku, zejména na západní straně Karmelitské ulice. Po zimní přestávce bude od března do června znovu přerušen provoz v úseku Újezd - Malostranská. Kromě dokončení re-

konstrukce inženýrských sítí, tramvajové tratě a vozovky i chodníků bude v této době odstraněna i kolejová spojka na Malostranském náměstí, která je již více než rok nesjízdná.

Původní tramvajový svršek tvořily dva základní typy:

1. velkoplošné panely BKV, uložené na vrstvě šterku (v úseku Říční - Harantova),
2. kolejnice, uložené na tenkou vrstvu podbitého šterku (zbyvajících částí úseku včetně celé křižovatky Újezd).

22



ZAJÍMAVOSTI

21

Po rekonstrukci budou na průběžné trati kolejnice uloženy na železobetonových pražcích ve šterkovém loži, na křižovatce Újezd jsou použity pražce dřevěné. Kolejové lože bude, podobně jako ve Vodíčkové ulici, odděleno od okolního terénu pryžovými rohožemi a zajistí tak snížení hluku a vibrací z tramvajové dopravy. Kolejnice budou lemovány pryžovými bokovnicemi a podle nově zpřísněných požadavků na zajištění ochrany před korozí podzemních sítí vlivem bludných

proudů bude prostor pod patou kolejnic zalit bituménovou závlivkou.

V rámci rekonstrukce ulice bude u křižovatky Újezd v petřínském svahu vybudován pomník obětem komunismu. Uliční profil ulic Újezd a Karmelitská se zúží, chodníky budou maximálně rozšířeny, v ulici budou vysázeny stromy. Nástup cestujících bude v zastávce Hellichova v obou směrech probíhat přímo z chodníku (ve směru Újezd až letos, ve směru Malostranské

náměstí již po první etapě). Celkové dopravní řešení v oblasti bude ponecháno původní, tj. s jízdu individuální dopravy po tramvajové trati.

Podle zákona o provozu na pozemních komunikacích by nově zřízená parkovací místa podél ulice měla v době od 5 do 19 hodin zůstat prázdná.

Text: Miroslav Penc

Foto: Miroslav Penc a Pavel Fojtík



12. září 2001



7. listopadu 2001



22. ledna 2002

Kulturní tipy na únor

KINO

Z únorových premiér v našich kinech vybíráme:

Harry Potter a Kámen mudrců

Filmová adaptace jednoho z nejslavnějších bestsellerů moderní dětské literatury - díla z pera J. K. Rowlingové - je v zahraničí provázána velice slušným ohlasem. Americký film režiséra Chrise Columbuse je plný čar a kouzel a jak by také ne, když jeho hlavními hrdiny jsou žáci Školy čar a kouzel v Bradavicích Harry Potter a jeho přátelé Hermiona a Ron.

Mulholland Drive

Mezi nejslavnějšími ulicemi v srdci Hollywoodu - Mullholand Drive a Sunset Boulevard - se odehrává další z mysteriozních surrealistických šarád Davida Lynche. Podobně jako v Modrém sametu nebo Lost Highway tvoří i tentokrát základ rafinovaně koncipovaného vyprávění typicky „lynchovské“ pronikání do neprostupného nitra tajemství. A znovu jde o to, co se skrývá pod povrchem věcí. Nový film Davida Lynche získal cenu za nejlepší režii na MFF v Cannes.

DIVADLA

Stavovské divadlo

Baletní soubor Národního divadla a Taneční kon-

zervatoř Praha připravily společně představení Marná opatrnost / Polovecké tance. V první části večera vedle sebe stanou sólisté Národního divadla a studenti konzervatoře, aby se představili v dnes již v podstatě tradičním baletním titulu Marná opatrnost Petera Ludwiga Hertela. Hravý příběh o lásce, která musí překonávat překážky, bude k vidění v klasické choreografii věhlasné kubánské baleríny Alicie Alonso. Druhá část představení pak bude patřit temperamentním Poloveckým tancům na hudbu ruského skladatele Alexandra Borodina v choreografii Jaroslava Slavického.

Divadlo Archa

Poslední možnost shlédnout v Praze představení brněnského HaDivadla - současnou inscenaci klasického antického dramatu o neodvratnosti osudu Král Oidipús - nabízí ve dnech 14. a 15. února Divadlo Archa. Režisérem představení je divadelní kritikou velice ceněný Jan Antonín Pitínský.

VÝSTAVY

100 let motocyklového sportu v českých zemích

Výstava v Národním technickém muzeu v Praze, připravená ve spolupráci s Historickým ústavem Armá-

dy České republiky a firmou Antik Car Service a dokonce i našimi současnými i bývalými výrobci motocyklů a celou řadou soukromých sběratelů závodních strojů, si klade za cíl připomenout slavnou minulost našeho motocyklového sportu, ale i pokusit se nahlédnout do jeho budoucnosti.

Na ploše více než 600 m² je vystaveno přes 50 unikátních českých závodních motocyklů, ceny ze závodů, dobová jezdecká výstroj a mnoho dalšího. Řada vzácných motocyklů nebyla dosud nikdy představena veřejnosti. Vůbec poprvé bude například vystaven jediný dochovaný skútr ČAS - vítězný stroj své kategorie v závodech do vrchu Zbraslav - Jiloviště 1922, silniční závodní motocykl Jawa 350 z roku 1938 po Antonínu Vitvarovi nebo Jawa 350 pro závody na ploché dráze z roku 1934. K vidění bude také originální jezdecká výstroj a ceny ze závodů získané před nedávnem z pozůstalosti motocyklového závodníka Františka Štastného. Nejstarším vystaveným motocyklem je Slavia typ CC vyrobená firmou Laurin&Klement již v roce 1904 (jeden z vůbec prvních strojů motocyklového sportu), naopak nejmladší stroje jsou hned dva, terénní Praga CD 610 z roku 2000 (motocykl úspěšný v mistrovství světa Enduro) a stejně stará plochodrážní Jawa 500 (nejúspěšnější plochodrážní motocykl současnosti). Výstava potrvá do 31. března 2002.

-mis-

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Kdo četl a pochopil malý kviz v závěru minulého dílu naší „internetové roadmovie“, má již o zaměření následujících řádků celkem jasno. Pro ostatní a pro pořádek však dodáváme: dnes popíjíme za zajímavými webovými stránkami s tématem navýsost aktuálním - Zimní olympijské hry v Salt Lake City. Vzhledem k tomu, že měsíční periodicitu DP-KONTAKTu skutečně aktuálnosti příliš nepřeje, berte tentokrát některé informace - zejména co se jejich úplnosti týče - přece jen s určitou rezervou.

Oficiální stránky zimní olympiády lze nalézt na adrese www.saltlake2002.com. Jde o přehledný, rozsáhlý a aktualizovaný web se základními informacemi a s možností on-line nákupu lístků na jednotlivé disciplíny (což je v těchto dnech již zřejmě pasé; už v polovině ledna byly některé akce - například zápasy hokejového turnaje - vyprodány). Když si někdo zakoupí lístek, jistě ho budou také zajímat informace o tom, kde se v dějišti olympiády ubytovat, čím se dopravovat, jaké jsou místní pamětihodnosti a přírodní zajímavosti. Nemí nic snazšího než navštívit stránky www.saltlakeinfo.org a vše potřebné si zjistit.

Prekvapivě dobře byly na olympiádu přichystány některé internetové servery v České republice. Nechyběl mezi nimi samozřejmě olbrím iDNES, jehož rozsáhlá olympijská sekce byla v lednu k nalezení na <http://sport.idnes.cz/zoh2002/zoh2002h.asp> (nebo se na ní můžete „proklikat“ z hlavního menu), pomyslným vítězem mezi českými weby se však staly olympijské stránky Českého rozhlasu na adrese <http://www.rozhlas.cz/oh2002>. Výborný výběr a kombinace barev, maximálně přehledné a přitom přitažlivé zpracování a do něj zasazený atraktivní a informacemi překypující obsah. Věřte nebo ne, tyto stránky budete jen neradi opouštět... Pokud tak přece jen učiníte, můžete bez ohlášení a bez klepání navštívit třeba server Českého olympijského výboru na adrese www.olympic.cz, kde vedle aktualit či diskuse naleznete kompletní výsledky všech (!) olympijských her moderní historie, tedy od Atén 1896. Zajímá-li vás například, jakých výsledků a umístění dosáhli dánští běžci v roce 1900 na olympiádě v Paříži, nastavíte příslušné parametry a okamžitě dostanete odpověď. Znalci i laici tuto službu jistě v budoucnosti ještě mnohokrát oce-

ní. A pokud se vám podaří odtrhnout zraky od analýz olympijské historie, zabrousit můžete třeba na stránky <http://olympiada.sportakce.cz> nebo se zapojit do bohatých diskusí věnovaných hokejovému turnaji v Salt Lake City, které se vedou na adrese <http://xy.cz/hokej>.

Závěrem dovolte malé odbočení od tématu - na olympijské půdě však stále zůstaneme. Chcete-li již dnes vědět něco o zimních olympijských hrách v roce 2006, jejichž pořadatelem je italský Turín, navštivte oficiální stránky na adrese www.torino2006.org. Kdo chce v čase cestovat směrem opačným, může také: pro zájemce o starověkou olympijskou historii fungují pěkné naučné stránky The Ancient Olympics na adrese www.perseus.tufts.edu/Olympics. Dozvíte se, jaké sporty byly v antickém Řecku provozovány (včetně jejich popisu, vyobrazení na uměleckých artefaktech a fotografií sportovišť), jaká byla dobová společenská situace a co vlastně znamenal duch olympijských her. A pak se můžete začíst do některého z příběhů slavných starodávných atletů.

-mš-



Důchodová problematika

Další otázka a odpovědi z důchodové oblasti.

Jsem narozen 27. 4. 1938 a od února roku 1995 pobírám plný invalidní důchod a na kratší úvazek pracuji. Nárok na starobní důchod mi vznikl po prodloužení důchodového věku 27. 10. 1998. Musím či nemusím si požádat o starobní důchod nebo mohu dále pobírat plný invalidní důchod ?

Starobní důchod nikdy nemůže být přiznán automaticky, každý si musí přiznání důchodu požádat na příslušném tiskopise „Žádost o důchod“ u svého zaměstnavatele nebo u příslušné obvodní (okresní) správy sociálního zabezpečení dle místa svého trvalého bydliště. Ve Vašem případě, pokud plná invalidita trvá, můžete stále pobírat plný invalidní důchod. Záleží pouze na Vás, jak se rozhodnete, zda si o starobní důchod požádáte

či ne. Pokud si o starobní důchod požádáte a bude-li jeho výměra nižší, než dosud pobíraný plný invalidní důchod, zůstane Vám nadále důchod vyšší, tedy plný invalidní, neboť nově vypočtený důchod je vždy porovnávan s důchodem dosud vypláceným.

Pracuji od svých 15 let, před tím jsem měl 1 rok učení, dále jsem nepokračoval. Započte se mi pro důchod i doba zaměstnání před 18. rokem věku ?

Pokud občanovi vznikne nárok na důchod po 31. 12. 1995, tedy již podle nového důchodového zákona č. 155/1995 Sb., započte se mu pro důchod nejen doba zaměstnání před 18. rokem věku, ale i doba dokončeného či nedokončeného denního studia (učebního poměru). Dle „starého zákona“ (100/1988 Sb.) byla hodnocena doba až od 18. roku věku.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2001 i pro rok 2002, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud

budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2001 vč. vyloučených dob (nemoci apod.), a celkovou dobu vašeho pojištění (Výpis pojištěných dob od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, máte-li jej. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod), 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 zaměstnavatelský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, dv. č. 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská). Telefon zůstává stejný - 9619 3361.

Helena Bajerová, zaměstnavatelský odbor ředitelství
e-mail: BajerovaH@dp-praha.cz

Možnost daňového odpočtu při splácení úvěrů

Z úvěru poskytnutého stavební spořitelnou a z hypotečního úvěru poskytnutého bankou lze uplatnit jako daňovou úlevu placené úroky. A to v případě, že jste úvěr použili na financování bytových potřeb, které jsou definovány v daňovém zákoně (zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů). Nárok na odpočet je třeba u zaměstnavatele uplatnit do 15. února 2002. Zaměstnavatel v rámci ročního zúčtování daňových záloh může zohlednit jen úroky z úvěrů ze stavebního spoření. Pokud máte úvěr hypoteční, daňovou úlevu je nutné uplatnit u finančního úřadu přes daňové přiznání.

Jedná se o tyto bytové potřeby:

a) Výstavba bytového domu, rodinného domu, bytu ve vlastnictví nebo změna stavby, tj. nástavba, přístavba nebo stavební úpravy, při nichž se zachovávají vnější půdorysná i výšková ohraničení stavby, kde bylo nutné žádat o stavební povolení. Od roku 2001 byla zrušena podmínka uplatnění odpočtu za předpokladu, že kolaudační rozhodnutí stavby nabude právní moci nejpozději ve lhůtě 4 let od okamžiku uzavření úvěrové smlouvy. Odpočet lze uplatnit bez ohledu na to, jak dlouho bude stavba trvat a kdy bude kolaudována.

Doklady k prokázání:

- smlouva o úvěru
- potvrzení stavební spořitelny o skutečně zaplacených úrocích v roce 2001
- výpis z listu vlastnictví

b) Koupě pozemku pro výstavbu rodinného domu, bytového domu, bytu ve vlastnictví, přičemž výstavba musí být zahájena do 4 let od okamžiku uzavření úvěrové smlouvy. Nestačí, je-li na pozemek vydáno územní rozhodnutí o jeho účelovém určení, jako např. k výstavbě stavby pro bydlení, resp. prohlášení vlastníka pozemku, že má v úmyslu někdy v budoucnu stavbu pro bydlení skutečně realizovat. Na pozemku se ve stanovené lhůtě musí stavba skutečně zahájit. Dále do této skupiny patří **koupě pozemku v souvislosti s koupí bytového domu, rodinného domu včetně rozestavěné stavby těchto domů, nebo koupě bytu**. Jde o pozemky, které tvoří se stavbou jednotný funkční celek (např. zastavěná plocha a zahrada nebo ostatní plocha evidovaná v katastru nemovitostí).

Doklady k prokázání:

- smlouva o úvěru
- potvrzení stavební spořitelny o skutečně zaplacených úrocích v roce 2001
- výpis z listu vlastnictví

c) Koupě bytového domu, rodinného domu nebo bytu, včetně rozestavěné stavby domů nebo bytu. Bytovou potřebou se např. v případě koupě bytového domu rozumí i příslušenství, tj. garáž, studna, hospodářské budovy apod. V tomto případě dochází k převodu vlastnictví z prodávajícího na kupujícího prostřednictvím kupní smlouvy. K převodu vlastnictví na kupujícího dochází až na základě vkladu vlastnického práva do katastru nemovitostí, a to na základě návrhu

na vklad vlastnického práva, jehož přílohou je kupní smlouva. Katastrální úřad návrh prověří, je-li v pořádku, vydá rozhodnutí, jímž povolí vklad a provede zápis práva do výkazu změna a do listu vlastnictví. Právní účinky vkladu nastávají zpětně k datu doručení návrhu na vklad do katastru nemovitostí Katastrálnímu úřadu.

Doklady k prokázání:

- smlouva o úvěru
- potvrzení stavební spořitelny o skutečně zaplacených úrocích v roce 2001
- výpis z listu vlastnictví

d) Splacení členského vkladu nebo splacení vkladu právnické osobě jejím členem nebo společníkem za účelem získání práva nájmu nebo jiného užívání bytu nebo rodinného domu. Může uplatnit pouze osoba, která je členem či společníkem právnické osoby, nemůže tak učinit jiná osoba, i když bude na úvěrové smlouvě uvedena jako dlužník či spoludlužník. Není podstatné, za jakým účelem byla právnická osoba založena, co je předmětem její činnosti. Podmínkou je pouze to, že úvěr byl poplatníkem použit na zaplacení členského vkladu za účelem získání práva nájmu či jiného užívání bytu. Bytová potřeba je ve vlastnictví právnické osoby, nikoli poplatníka, ten k ní může získat pouze právo nájmu.

Doklady k prokázání:

- smlouva o úvěru
- potvrzení stavební spořitelny o skutečně zaplacených úrocích v roce 2001
- potvrzení právnické osoby (družstva), že poplatník je členem nebo společníkem

e) Údržba, změna stavby bytového domu, rodinného domu nebo bytu ve vlastnictví a bytu v nájmu nebo v užívání. Nárok na odpočet má vlastník nemovitosti, pokud provádí údržbu či změnu stavby, která podléhá pouze ohlášení podle stavebního zákona. Dále má nárok na odpočet ten, kdo použil úvěr na údržbu a změnu stavby bytu v nájmu nebo v užívání. Nájmem bytu vzniká nájemní smlouvou. Osoby, které s nájmem bytu bydlí ve společné domácnosti (dcera, zeť, snacha apod.) mají pouze postavení uživatele bytu, tj. mají právo byt užívat.

Doklady k prokázání:

- smlouva o úvěru
- potvrzení stavební spořitelny o skutečně zaplacených úrocích za rok 2001
- výpis z listu vlastnictví, provádí-li údržbu nebo změnu stavby vlastník nemovitosti
- nájemní smlouva, jedná-li se o údržbu nebo změnu stavby bytu v nájmu (též družstevního bytu)
- doklad o trvalém bydlišti (občanský průkaz), jedná-li se o údržbu nebo změnu stavby bytu v užívání, kdy tedy nejde o byt ve vlastnictví ani o pronajatý

f) Vypořádání bezpodílového spoluvlastnictví manželů nebo vypořádání spoludědiců v případě, že předmětem vypořádání je úhrada podílu spojeného se získáním bytu, rodinného domu nebo bytového

domu. Vypořádání společného jmění manželů při zániku manželství provede soud na základě návrhu jednoho z manželů. Pokud jeden z manželů bude financovat úhradu podílu spojeného se získáním bytu, rodinného domu z úvěru, může uplatnit snížení základu daně. Totéž platí i při vypořádání spoludědiců.

Doklady k prokázání:

- smlouva o úvěru
 - potvrzení stavební spořitelny o skutečně zaplacených úrocích za rok 2001
 - výpis z listu vlastnictví, je-li předmětem vypořádání nemovitost
 - potvrzení právnické osoby, jde-li o úhradu členského vkladu nebo úhradu za převod členských práv
- g) Úhrada za převod členských práv a povinností družstva nebo podílu na obchodní společnosti skutečněnou v souvislosti s převodem práva nájmu**. Nově od roku 2001! Jde o úvěr, jímž uhradíme jiné fyzické osobě postoupení členských práv, tj. zaplatíme si např. právo užívat byt ve vlastnictví bytového družstva.

Doklady k prokázání:

- smlouva o úvěru
- potvrzení stavební spořitelny o skutečně zaplacených úrocích v roce 2001
- potvrzení právnické osoby, že je zaměstnanec jejím členem nebo společníkem

h) Splacení úvěru nebo půjčky, které poplatník použil na financování výše uvedených bytových potřeb. Lze uplatnit v případech, kdy poplatník splatí výhodnějším hypotečním úvěrem dříve poskytnutý hypoteční či komerční úvěr, který také použil na investice do nemovitosti. Nebo splatí výhodnějším úvěrem ze stavebního spoření, či hypotečním úvěrem půjčku od příbuzného. Podmínkou ovšem je, že dřívější úvěr či půjčka byly použity na účely, které jsme si vyjmenovali jako „bytovou potřebu“.

Další podmínky pro uplatnění odpočtu:

po dobu užívání bytové potřeby k podnikání nebo pro účely pronájmu lze úroky uplatnit pouze v poměrné výši;

u bytové potřeby ve vlastnictví má nárok na odpočet pouze vlastník nebo spoluvlastník nemovitosti; bytová potřeba musí být používána pro účely trvalého bydlení poplatníka, popř. jeho nejbližších; úroky může uplatnit jen účastník smlouvy o úvěru;

úroky lze dělit jen na zletilé poplatníky (od roku 2001 odpadá povinné dělení úroků na domácnosti); maximální limit odpočtu je částka 300 000 Kč za rok v rámci domácnosti a vztahuje se v téže domácnosti na všechny úvěry a všechny poplatníky;

Ing. Alena Vaňková
odbor financování - ředitelství a. s.
tel. 96192359, e-mail: vankovaa@dp-praha.cz

Florbalová středoškolská liga...

... je ve své polovině. Ze svých skupin postupují ti nejlepší. Nás může těšit, že oba naše týmy mezi postupujícími jsou. Reprezentanti školy Moravská dosud neprohráli ani jeden zápas!
-sou-

10. část Hrdlořezy

Existuje lidová pověst, že jméno **Hrdlořezy** vzniklo, aby připomnělo zavraždění Jana Kapra z Kaprštejna na zdejší vinici. Tento most vstoupil neblaze do české historie vedením výslechů českých pánů a měšťanů po bitvě na Bílé hoře. Jenže Kapr z Kaprštejna se stal obětí hrdelního zločinu v roce 1624, ale jméno vsi je doloženo už o sto let dříve - v roce 1525, kdy zde vlastnil svobodnou výsadní hospodu Ladislav Malešický z Černožic a prodáváči jí i s Malešicemi pražským městem. Jméno ve skutečnosti napovídá, že zde docházelo k častým loupežným přepadením kupeckých vozů a panských kočárů, protože těmito místy vedla důležitá obchodní cesta. Vlastní ves byla majetkem staroměst-



ského špitálu sv. Pavla za Poříčskou branou. Hrdlořezy tedy jsou, ve srovnání s jinými ku Praze připojenými obcemi, poměrně mladého data. Možná je ale jejich historie nejméně o dvě stě let starší, protože bývá často dávána do souvislosti se zaniklou vsí **Šešovice**, o které se neví, kde přesně ležela (ví se jen, že na východ od Olšan). Někteří badatelé se domnívají, že jsou obě obce totožné a pouze došlo k přejmenování Šešovic na Hrdlořezy. Podle jiných existovaly obě v těsné blízkosti a časem splynuly. Šešovice jsou doloženy poprvé v roce 1325 jako majetek vyšehradské kapituly, ale později se jejich majitelé poměrně často střídali. I v této vsi je uváděna hospoda a v roce 1553 ji rovněž vlastnil staroměstský špitál sv. Pavla za Poříčskou branou. Po skončení třicetileté války v roce 1848 už o Šešovicích neexistují žádné zprávy.

V roce 1784 vesnice připadla náboženskému fondu a v roce 1849 se stala samostatnou politickou obcí, tvořenou jedním stejnojmenným katastrálním územím (katastrální obcí, jak se tehdy říkalo). Hrdlořezy byly malou vesničkou, ležící pod vrchem Smetánka v místech, kde se říčka Rokytka ostrým obloukem obrací zpátky na východ. V roce 1869 zde stálo 29 domů, ve kterých bydlelo 232 obyvatel. Na samém počátku 20. století ve vsi žilo už 925 lidí v 53 domech. Území obce bylo mnohem větší než dnes. Západní hranice hrdlořežského katastru dosahovala dokonce až za dnešní ulici Strážní! K Hrdlořežům patřila Kněžská luka, Jarov, Chmelnice i části Balkánu a pozdějšího Vackova. To byla místa, kde se po jejich připojení ku Praze začaly stavět nové rodinné domky. Ve východní části katastru vznikly nouzové domkové kolonie Před mostem a Za mostem. Východní hranice obce totiž byla až za hrdlořežským hřbitovem u dnešní benzínové čerpací stanice na Českoobrodské. Není proto divu, že v roce 1930 už dosáhl počet hrdlořežských obyvatel 4210!

V roce 1946 došlo (zatím z bližší neznámých důvodů) k velkým změnám hranic pražských katastrálních území. Hrdlořezy přišly o rozsáhlou oblast západně od dnešní Spojovací ulice, a to především ve prospěch Žižkova, částečně Vysočan a Malešic. Na východě byla vyčleněna kolonie Za mostem a připojena k Hloubětínu a hranice se posunula před železniční trať. Na úkor Hloubětína byla k Hrdlořežům připojena oblast Vinice v severní části katastru (kromě dvou dalších nevýznamných neobydlených území). Rozloha Hrdlořež se zmenšila z 300 na 196 hektarů a počet obyvatel klesl ještě výrazněji - na 1515. Když došlo v roce 1960 k vytvoření deseti městských obvodů, stalo se 92 % hrdlořežského území součástí Prahy 9 a zbývající část, bez obyvatel, byla připojena ku Praze 10. I dnes jsou tedy Hrdlořezy rozděleny mezi dvě samosprávné městské části. Přestože v Hrdlořežích stálo v roce 1997 149 domů, bydlelo v nich pouze 419 obyvatel. Hrdlořezy byly ušetřeny sídlištní zástavby a největší nový soubor budov představuje Střední policejní škola.

Mnoho památek v této části hlavního města nenajdeme. Obvykle se připomíná stará hospodářská usedlost (tzv. Kožíkovský grunt) z doby kolem roku 1800, v pozdějších letech upravovaná, a někdejší renesanční

usedlost (čp. 6), doložená už v roce 1620, která také prošla mnoha stavebními úpravami. Nás bude zřejmě zajímat budova čp. 3. která je pozůstatkem někdejší nejvýznamnější hrdlořežské stavby - výsadní zájezdní hospody.

Objekt ležel na významné říšské cestě do Vídně. Už v roce 1207 tudy vedla cesta, které se říkalo „haberská“, podle vsi Habry, kde byla v blízkosti moravské hranice celní stanice. Hrdlořežská hospoda je doložena už v roce 1525 a byla dlouho posledním místem, kde se před Prahou mohli cestující osvěžit. Silnice vedla přímo jejím areálem, který se na noc uzavíral vraty a poskytoval tak hostům ochranu. V roce 1725 byla hospoda zvětšena a modernizována. Ve dvoře s bránami byla zřízena kovárna a rozšířila se i dílna. V roce 1842 hospoda vyhořela, ale už o rok později tu stál nový klasicistní objekt vybavený stájemi pro 40 koní a dílnou pro opravy postrojů, kočárů a vozů. Později význam hostince klesal, v závislosti na přestavbě silnice zmizely brány a časem i některé objekty. Přesto sěmu obcestovavacím účelu zredukovaná hospoda sloužila až do roku 1961. Pak v ní bylo všechno možné (včetně skladů, kina apod.).

Dnešní Českoobrodská ulice, svého času také jihlavská, vídeňská, říšská či císařská silnice, byla základním spojením Hrdlořež s Prahou - kdybychom ji vymezili dnes, tak jde o ulice Koněvovu a Husitskou. Do tehdejší Prahy se od roku 1666 vstupovalo tzv. Novou (nebo též Horskou) branou. Svoji funkci plnila až do roku 1875. Prostá vozová cesta spojovala Hrdlořezy také s Malešicemi a Strašnicemi, ta byla přestavěna na silnici v roce 1863 (dnešní ulice Pod Táborem). Třetí komunikace, tzv. *spojovací erární silnice* (název napovídá, o kterou dnešní ulici jde) je poměrně mladého data a vznikla patrně až v závěru 19. století, snad v souvislosti se stavbou Nových Vysočan. Je zajímavé, že tato základní komunikační kostra platí i dnes a žádné nové komunikace v Hrdlořežích nevznikly. Tím byla dlouho dána i poměrně jednoduchá základní nabídka městské hromadné dopravy.

Pro úplnost ještě připomeňme, že od roku 1882 mohli hrdlořežští obyvatelé využívat železniční zastávku Hloubětín (přesněji, do roku 1906, Hloupětín), přímo přes obec ale tato nejstarší železniční trať v Praze nevede. Přes Hrdlořezy sice vede od 18. června 1919 důležitá spojovací železniční trať Libeň - Vršovice, avšak neslouží osobní dopravě. Díky ní ale na hrdlořežském území leží jeden z 12 pražských železničních tunelů. Vede pod vrchem Tábora a dosahuje délky 357,84 m.

V roce 1897 se v denním tisku objevila zpráva, že jakýsi pan Vršála, majitel povozů, hodlá od května „zaříditi omnibusy pro výletníky a účastníky na Ohradu, Chmelnici a do Hrdlořež. Vozy tyto mají státi v Poděbradově třídě a za levnou cenu dopravovati budou nepřetržitě obecnost tam a zpět.“ Bohužel, další informace o tomto podniku se nepodařilo zjistit.

Hrdlořezy se po svém připojení k hlavnímu městu dočkaly poměrně brzy městské hromadné dopravy, protože už 11. července 1926 zde zahájila provoz jedna z prvních autobusových linek Elektrických podniků, D. Jezdila od tehdejší konečné tramvaje u žižkovské vozovny přes Hrdlořezy do Malešic. Dlouho tu vystačil jediný autobus bez průvodčího (prodej jízdenek zajišťoval řidič). Jezdilo se od 5 do 21 hodin, ve špičce v půlhodinovém, jinak v hodinovém intervalu. V roce 1927 byla linka prodloužena až do Strašnic na Vinici. Pro slabé využití byl už po dvou letech tento úsek zrušen. V té době stála obyčejná autobusová jízdenka z Hrdlořež k tramvaji 2 koruny.

Hrdlořežští se poměrně brzy dočkali i tramvaje, protože území jejich obce začínalo vlastně nedaleko od vozovny. Už 9. srpna 1931 dojížděly tramvaje (jako

první linka číslo 13) do stanice U Kříže, čili dnešní zastávky Spojovací. Tehdy tu ale nebyla kolejová smyčka a *kuplovalo se* na přejezdu před křižovatkou. Prodloužení tramvaje mělo za následek zkrácení autobusové linky. Tím se ve vztahu Hrdlořezy - centrum na mnoho let dopravní spojení ustálilo, jen v roce 1933 tramvajovou linku č. 13 vystřídala na dlouho „klasická“ *jedenadvacítka*. V letech 1931 - 1932 zkoušely Elektrické podniky prodloužit linku D do Vysočan či alespoň na Harfu, aby byly obslouženy i tamní továrny, zájem cestujících o tento směr byl ale minimální, takže byl tento úsek opět zrušen. Doprava byla v roce 1932 zastavena ze stejných důvodů také na úseku do Malešic a *děčko* začalo jezdit kolem hřbitova až k úřadu na čáře potravní daně a současně byla doprava omezena jen na špičkové období. Například koncem roku 1937 linka D vůbec nejezdila v pracovní dny mezi 8. a 16. hodinou (v sobotu 8 - 11 h). Od září 1943 do června 1945 z úsporných důvodů hrdlořežské autobusy nejezdily vůbec. Interval tramvajové linky byl 4,2 min ve špičce a 6 minut v sedle.

Od 31. ledna 1931 přes Hrdlořezy jezdila i autobusová linka ČSD č. 932a z Lützowovy (Opletalovy) ulice do Jíren. Měla sice jen 8 párů spojů, protože však některé jely v době, kdy linka D nebyla v provozu, měla i tato státní autobusová linka pro Hrdlořezy jistý význam. (Tato linka byla fakticky v provozu i v období ČSAD, dokonce až do roku 1981, kdy ji nahradila linka DP 261 do Klánovic.)

Po válce nastal obrovský rozvoj průmyslu ve vysočanské a strašnicko - hostivařské oblasti a značně vzrostla poptávka po pracovních příležitostech v centru města. To mělo brzy za následek zvýšený zájem i o linku D (od konce roku 1951 označenou číslem 109) a kromě ní už v roce 1949 vznikla druhá hrdlořežská autobusová linka, P (115; Kolbenka - Nové Strašnice). Na každé z linek pak jezdily 4 autobusy, ve špičce v intervalu 11, v sedle 30 minut. Po prodloužení *stodevítky* do Dolních Počernic v roce 1951 se často stávalo, že



Foto: Pavel Fojtík

se Hrdlořežští do přeplněných autobusů vůbec nedostali, takže na nějaký čas musela být v roce 1953 linka zkrácena na Jahodnici.

Administrativní změnou hranic v roce 1946 přišel hrdlořežský katastr formálně o tramvaje (dokonce o 1,2 km, avšak z pohledu cestujících se samozřejmě nic nestalo), ale v roce 1953 byla na konečné postavena smyčka, která už na katastru Hrdlořež leží, takže i dnes má tato část Prahy „svoje“ tramvajové koleje. Dávno už tady ale nejezdí ta kdysi obvyklá linka č. 21.

Na počátku 60. let do vysočanské oblasti jezdila ve špičce i linka 109 a v roce 1965 na ní při intervalu 5,2 min jezdilo 11 vozů. *Stopnáctka* měla s 27 autobusy interval ani ne třiminutový a část spojů dojížděla také k hostivařské Autorenově. V následujících letech, především stále díky potřebě zajistit dopravu do průmyslových Vysočan, vznikaly další linky, které měly buď potřebný vztah poslit, případně tímto směrem zajistit cestu ze vzdálenějších oblastí. Objevily se tu například linky ze Zahradního Města (145), Proseku (169) a řada dalších. Značně se prohloubil význam přestupního uzlu na Spojovací, kudy projížděly i další autobusové linky (např. 120, 126, 127), které se vlastně hrdlořežského katastru jen dotýkaly, ale stejně jako tramvaje s obsluhou bývalé obce úzce souvisely. Změny do linkového vedení přineslo pochopitelně prodloužení metra do vysočanské oblasti v roce 1990, resp. 1998.

-pf, -fp-



Správná odpověď z čísla 12/2001: „Jde o křižovatku dnešních ulic Radlické a Ostrovského. Kolejové oblouky v popředí záběru vedou na Santošku,“ tak bylo napsáno v jedné ze správných odpovědí, které do konce minulého roku dorazily na naši adresu.

Poslední soutěžní fotografie loňského roku patřila

k těm náročnějším, které jsme vám v průběhu soutěže nabídli k rozluštění. Projevilo se to jak na zájmu, tak i na počtu správných odpovědí. Koncem prosince jsme měli v redakci celkem 16 odpovědí, z nichž byla osmička správných. Ve čtvrtek 10. ledna se při losování usmálo štěstí na trojici Zdeněk Hakl, Vlasta Korando-

vá a Vít Poustka. Výherci od nás obdrželi atraktivní knihu trojice Fojtík, Prošek a Linert Historie městské hromadné dopravy v Praze a několik propagačních předmětů.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Únorová fotografie patří naopak k nejmladším, které byly v našem seriálu uveřejněny, a tak by měli přijít ke slovu i mladší ročníky našich zaměstnanců. Do konce měsíce, dejte si pozor, únor je nejkratším měsícem, čekáme na vaše odpovědi. Pro trojici úspěšných a šťastných řešitelů je připravena stejně jako v předchozích dílech Historie městské hromadné dopravy a také žhavá novinka, Slang pražských dopraváků autorů Pavla Adámka a Františka Proška.

Pokud víte, kde byla soutěžní fotografie pořízena, nebo to alespoň tušíte, neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“. Adresu, na kterou směřujete své základy, asi znáte, ale raději ji připomeneme: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo raději využijí vnitropodnikovou poštu, na zápisku napíší: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Stejně jako v minulosti můžete použít schránku v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Slavíme malé jubileum, neboť se vás ptáme po pětatřicáté - poznáváte místo na fotografii?

-bda-

Nové knihy v Ústřední technické knihovně

B1232 FOJTÍK, P.: **Po kolejích na Petřín**, 1.vydání, Praha, Dopravní podnik 2001, 94 stran.

B1233 **Ekonomické výsledky v dopravě a spojích**, 1.vydání, Praha, ČSÚ 2001, 53 stran.

B1234 PIVOŇKA, K. - CEMPÍREK, V. - ŠIROKÝ, J.: **Strategie dopravního podniku**, 1.vydání, Pardubice, Univerzita 2001, 107 stran.

B1235 RADA, J.: **Podnikání v silniční dopravě**, 1. vydání, Praha, Eurounion 1998, 489 stran.

B1236 SOUŠEK, J. - FALTUS, J.: **Stavební a technický řád drah v úplném znění**, 1. vydání, Praha, Anag 2001, 103 stran.

B1237 SOUŠEK, J. - STEHLÍK, M. - WATRAS, K.: **Dopravní řád**, 1. vydání, Praha, Anag 2001, 175 stran.

8862 **100 let elektrické tramvaje v Ostravě 1901-2001 Od Sanoku k Astře**, 1. vydání, Ostrava, Dopravní podnik 2001, 154 stran.

8863 KUBÁT, B. - PENC, M.: **Městská kolejová doprava**, 1. vydání, Praha, ČVUT 2000, 121 stran.

8864 **Česká republika, Slovenská republika, Evropa, Atlas 1:200000**, 1. vydání, Praha, Marco Polo 2000, 136 stran.

8865 KOSEK, J.: **Tvorba dokonalých www stránek**, 1. vydání, Praha, Grada 1998, 291 stran.

8866 **Statistická ročenka České republiky 2000**, 1. vydání, Praha, Scientia 2001, 773 stran.

8867 **Statistická ročenka 2000 NUMERI PRAGENSES**, 1. vydání, Praha, ČSÚ 2000, 297 stran.

Dr. Marcela Stegurová

VODOROVNĚ: A. Francouzsky „přítel“; šlechtický titul; velké podnosy; zemní olej; stůj. - B. 1. díl **tajenky**. - C. Bolivijská flétna; část zad; ženské jméno; islámský náčelník; primát. - D. Pádová otázka; přespolní běh; afričtí savci; úspěch; šála z kožešiny. - E. Oddělení nemocnic; mužské jméno; akvarijní ryбка; vynikající kůň; lahodný pokrm. - F. SPZ Prachatic; bájný mořský živočich; otisk chodidla; německý literát; klobouk. - G. Obr; plavidlo; Kiplingův vlk; kurz 1:1; předložka. - H. Planeta; bavlněná tkanina; přirozená pryskyřice; popínavá rostlina; květní prášek. - I. Domácí zvíře; krtek (nářečně); potok (nářečně); opojný nápoj; ostny. - J. Předložka; alžírský přístav; hořké léky; značka zápalek; vězení. - K. 2. díl **tajenky**. - L. Žlab; náš bývalý házenkář; obraz svatých; kuličkové počítadlo; anglicky „olej“.

SVISLE: 1. Pobídka; trochu; ovocný nápoj. - 2. Značka minuty; důlní předek; východočeský vrch; iniciály herečky Klukové. - 3. Stát USA; horní část stěbla; symetrála. - 4. Roční období; čisticí prostředek na okna; drsná tkanina. - 5. Osidla; vzruch; končiny. - 6. Rovnost (zkratka); stará zbraň; element; Evropan (slovensky). - 7. Francouzský herec; náběžná ploška na křídle letadla; SPZ Prahy. - 8. Skrz; karetní trumf; omýt. - 9. Averz; úmrtí (knižně); články. - 10. Starší zájmeno; asijský sokolík; bůh lásky; iniciály herečky Kačirkové. - 11. Značka telluru; jméno papouška; peruánský keř; běžná oprava (zkratka). - 12. Jméno Pučálkovic žirafy; chaos; iluze. - 13. Korýši; svatební květina; domácí zvíře. - 14. Části vozů; jádra; deska na ruční praní prádla. - 15. Řecké písmeno; ráj; pěnivý mok; značka ytterbia. - 16. Chanát; druh papouška; plášť beduína. - 17. Smíření; stepní

hlodavec; finta. - 18. Škrobení; ostrov Malých Sund; slovensky „proč“. - 19. Osobní zájmeno; žena Chaplina; potomek; lyže (zastarale). - 20. Součást výčepu; výzvy; český prozaik.

Pomůcka: ajmak, Eret, oil.

PaedDr. Josef Šach

DOŠLO DO REDAKCE

Poděkování

V sobotu 15. prosince 2001 se mé kamarádce ztratila kabelka v autobuse Dopravního podniku. Byla z toho celá nešťastná a myslela si, že kabelku už nikdy nenajde. V kabelce měla také mobilní telefon a na ten se pokusila zavolat. Její zavolání se vyplatilo. Telefon zvedl řidič autobusu, kterému kabelku přinesla jedna cestující. Dohodli jsme si s ním místo předání a všechno nakonec dobře dopadlo. Chtěl bych Vás požádat o poděkování řidiči autobusu. Neznám bohužel jeho jméno, ale byla to linka číslo 253 a číslo vozu 6141. Řidič jezdil na této lince mezi devátou a desátou hodinou dopoledne. Velice vám děkuji.

Petr Voženílek

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 1: Lásky je přechodný stav duše, sebeláska trvalý.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
A																				
B																				
C																				
D																				
E																				
F																				
G																				
H																				
I																				
J																				
K																				
L																				

Změny v systému PID od 27. ledna 2002

Od neděle 27. ledna 2002 nastalo v Pražské integrované dopravě několik změn, všechny se týkají autobusové sítě.

Změny v síti MHD na území Prahy

Na lince č. 152 se mezi zastávkami Písečná a Podhajska pole zřizuje v obou směrech nová zastávka Pískovna, na lince č. 164 se mezi zastávkami Ruzyňský



Foto: Pavel Fojtík

hřbitov a Bílá hora zřizuje druhá zastávka Bílá hora (jen ve směru od Nových Butovic), na lince č. 509 se mezi zastávkami Fryčovická a Červený mlýn zřizuje zastávka Trutnovská.

Na základě výsledků přepravních průzkumů se prodlužují intervaly linky č. 175 v pracovní dny ráno na 7 až 8 minut a odpoledne na 10 minut.

Na základě požadavku organizace ROPID se ruší linky č. 204 (Opatov - Léčiva), 227 (Jižní Město - Opatov - K Sukovu) a 240 (Dubeč - Sídliště Petrovice).

Změny v síti příměstských autobusových linek

V síti příměstských autobusových linek dochází k následujícím změnám:

Linky č. 384, 389, 396, 397 a 398 jsou přečíslovány na 484, 489, 496, 497 a 498.

Zřizují se nové autobusové linky č. 389 (Budějovická - Dolní Břežany, škola), 421 (Kouřim - Ždánice, U Jánů - Horní Kruty, Bohuňovice II) a 422 (Český Brod, žel. st. - Vitice - Kouřim).

Mění se trasy následujících linek:

304 (změna trasy z Úval do Škvorce přes zastávku Dobročovice, rozc., zřízení zastávek Úvaly, rozc. u Horoušánek a Úvaly, V Setých), 307 (zavedení vybraných spojů Rudná, Hořelice - Rudná, Delvita - Rudná, FIC - Rudná, Hořelice), 323 (zkrácení linky ve směru od Prahy do zastávky Radonice, Plus-Discount), 357 (prodloužení vybraných spojů do zastávky Chýně), 362 (zavedení vybraného spoje v trase Kamenice, Kult. dům - Budějovická), 373 (zavedení všech spojů přes Sedlec a přes sídliště v obci Odolena Voda, zrušení zastávek Odolena Voda, sídliště směr Praha a Odolena Voda, Dolínek ul. Vodolská směr Praha), 405 (zkrácení trasy linky ve směru od Brandýsa n.L.-St.Boleslavi do zastávky Úvaly, žel.st. a zřízení zastávky Brandýs n.L.-St.Boleslav, Stavby mostů), 416 (změna trasy - nejede přes zastávky Kojetice, Čakovičky a Líbeznice, škola mezi zastávkami Zlonín a Líbeznice, II).

Zřizují se následující zastávky:

Bílá Hora (nácestná zastávka) ve směru Bílá Hora, pro linku č. 347; Čestlice, Polní v obou směrech, pro linky č. 324, 325, 328, 363 a 385; Čisovice, rozc. k žel.st. ve směru Mníšek pod Brdy, pro linku č. 322; Na Boleslavce ve směru do Prahy, pro linky č. 345 a 368; Nová Ves pod Pleší, Včelník v obou směrech,

pro linky č. 320 a 388; Nučice, Na Kladívku v obou směrech, pro linky č. 387 a 404; Polerady, rozc. v obou směrech, pro linku č. 417; Přehvozdí, U hřbitova směr Kostelec n.Černými lesy, pro linku č. 410; Říčany, Pod lihovarem v obou směrech pro linky č. 303 a 496; Úvaly, rozc. u Horoušánek v obou směrech, pro linku 484; Úvaly, V Setých v obou směrech pro linku č. 484.

Ruší se následující zastávky:

Klecany, Ahold ve směru z Prahy, na lince č. 371; Kšely, rozcestí na lince č. 409; Odolena Voda, sídliště směr Kralupy nad Vltavou, na lince č. 413; Odolena Voda, sídliště směr Praha, na linkách č. 370 a 395; Úhonice, Úhonice, škola a Drahelčice ve směru do Prahy na lince č. 308.

Výluka vysočanské estakády

Připomínáme, že od úterý 8. ledna přibližně do konce září letošního roku se rekonstruuje vysočanská estakáda. Linky č. 127, 136, 140, 145, 158, 166, 177, 183, 195, 305, 351, 365 a 366 jsou v úseku Vysočanská - Prosek, respektive Nový Prosek vedeny ulicemi Ke Klíčovu a Čakovickou se zastávkami Garáže Klíčov a Prosecký hřbitov.

Linky č. 185, 259, 280, a 354 jedou od Kbel ze zastávky Čakovická ulicemi Kbelskou, Proseckou, Čuprovou a Na Žertvách na Palmovku se zastávkami Letňanská, Nový Prosek, Prosek a Palmovka. U linky č. 509 jsou přemístěny zastávky Garáže Klíčov a Letňanská.

Zkrácení tramvajové linky č. 12

Od 18. února 2002 bude tramvajová linka č. 12 ve směru od Hlubočep trvale ukončena v zastávce Palmovka.

Ing. Jan Přívora a redakce

PŘÍSNOST VLASTNÍMA OČIMA

Mezi dvojicí událostí o kterých budu tentokrát psát uplynul necelý měsíc. Poprvé jsem si připadal trochu sklesle, ale podruhé jsem měl radost, že se časy trochu mění.

První zážitek se odehrál ve stanici metra Národní třída. Hodinky ukazovaly okolo deváté večerní, když přijela do stanice poměrně zaplněná souprava. Poslední dveře prvního vozu se ještě nestačily otevřít a vyskočila „jižanka“ menší postavy středního věku a začala vši silou křičet „Polició, Polició!“ I lidem neznalým cizích řeči muselo být stoprocentně jasné, o co jde. Sám pro sebe jsem si v duchu prohodil, kapsáři. Nic zvláštního na lince B mezi Florencí a Karlovým náměstím.

Poslední týdný však přinesly do metra přece jen malou změnu, ve stanicích metra jsou více k vidění strážníci městské nebo státní policie. Bohužel, v inkriminované době ve stanici Národní třída nebyli, a tak po několika zoufalých výkřicích skupinka bez problémů odešla.

Turistům zůstala zřejmě velice nepříjemná vzpomínka na Prahu a potažmo i Dopravní podnik. Škoda, že se nám, ale i zástupcům města a policie zatím nepodařilo najít zbraň proti tomuto nešvaru; snad rok, který má za sebou zatím více než tři desítky dní, bude v tomto směru lepší.

Druhý zážitek se odehrál na téže lince metra, jen šlo o ranní špičku. To, že jsem ráno u Anďela bojoval o to, dostat se do vozu, to už jsem si zvykl, a tak mi nepřišlo nic divného. Až na Náměstí Republiky, kdy se vůz vyprázdnil, všiml jsem si spícího člověka, zabírajícího místo pro tři sedící. Během velice krátké doby se nedalo poznat, zda to byl klasický bezdomovec, pro které je metro během letošní zimy častým útočištěm, nebo někdo, kdo večerní oslavu protáhl až do brzkých ranních hodin a v podroušeném stavu se vrací domů.

Na Florenci se totiž odehrálo dosud nevidané. Běžná výměna cestujících již skončila, když najednou skočil do vozu policista a spáče tahal z vozu, za několik

vteřin přiběhla posila, mezitím strojvedoucí několikrát zkoušel zavřít dveře, ale když zjistil, o co se jedná, vyčkal s odjezdem.

Po „vysednutí“ jednoho spáče byl učiněn stejný proces i s druhým, který dospával na konci vozu. Celá akce trvala asi minutu a kredit policie v očích spoluobčanů na rozdíl od první popsané skutečnosti neuvěřitelně stoupl.

V tu dobu mě jen napadlo, zda by přítomnost příslušníků policie v našich dopravních prostředcích nemohla být pravidelná, aby všech možných nepříjemných událostí ubývalo. Prospěch by neměl mít jen náš klient, ale celé město. Když bude cestování s námi bezpečné a bezproblémové, zlepší se mínění i o našem městě, ať už Pražanům nebo jeho návštěvníkům. A o to by nám mělo jít.

Co vy na to?

Užijte zimních radovánek a krásná rána!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V únoru 2002 slaví 73. narozeniny:

Ladislav Poláček - M, technický úsek (23).

V únoru 2002 slaví 60. narozeniny:

Hana Conková - A, dopravní úsek (38),

Jaromír Dáňa - M, služba ochran. systému (60),

František Janda - ED, provozovna Motol (32)

Roman Kovář - M, technický úsek (42),

Stanislav Ličman - ED, prov. opravna tramvají (41)

Věra Režná - A, garáž Řepy (14)

Jan Vosecký - ED, provozovna Strašnice (11)

V únoru 2002 slaví 50. narozeniny:

Luděk Adam - ED, provozovna Vokovice (31)

Jaroslava Berková - ED, odbor zaměstnanecký (31)

Pavel David - M, dopravní úsek (28),

Jana Dolejšová - ED, provozovna Strašnice (22)

Miroslav Hylas - M, sl. sděl. a zabezpečovací (28),

Antonín Chmel - A, garáž Hostivař (24),

Leoš Kiefer - Ř, odb. inf. technologie (20),

Hana Mališová - M, dopravní úsek (17),

Jaroslav Prkno - M, dopravní úsek (28),

Ludvík Simon - M, služba ochran. systému (23),

Karel Svoboda - M, technický úsek (25),

Vladimír Zeman - A, garáž Klíčov (13)

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubi-

lea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtějí být zveřejněni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Josef Dolejší - ED, provozovna opravna tramvají (45)

Jaroslav Mazánek - ED, provozovna Motol (44)

Danuše Vojáčková - ED, prov. opravna tramvají (52)

Do invalidního důchodu odešel:

Jiří Hůla - ED, provozovna vrchní stavba (33)

Všem děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.

Vzpomínáme:

Dne 14. prosince 2001 nás ve věku 59 let opustil pan

Karel Klus - ED, provozovna Kobylisy, který u DP

pracoval 36 let.