

Potřetí se z vítězství ve fotbalovém turnaji radovali učni a žáci

Dramatické boje okořeněné nejednou zápletkou a pohledné finále ukončené obrovskou radostí nejmladší generace zastupující Střední průmyslovou školu, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., jak zní krkolomný a velice dlouhý název vzdělávacího zařízení, zřízeného Dopravním podnikem. Takový byl VII. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele.

Prestižní akce si získala během své šestileté historie dobré renomé a přitahuje pozornost všech složek společnosti. Také v letošním roce se představila výborně připravená mužstva, předvádějící kvalitní kopanou. Oproti minulým ročníkům hrálo významnou roli i počasí, ukazující všechny své tváře, od slunečné až po hodně zamračenou, deštivou, doprovázenou silným větrem. O prestižnosti turnaje svědčil vyšší počet zejména červených karet oproti minulosti.

Pojďme se nyní proti běhu času projít VII. ročníkem turnaje. Skutečnou ozdobou byl finálový duel mezi učni a obhájci vítězství, týmem Elektrických drah I. Pohledné akce na obou stranách, pěkné góly

a navíc favorizovaní učni museli ukázat vše ze svého umění. Na rychlou vedoucí branku učňů domácí odpověděli dvakrát a talentovaní dorostenci museli předvést všechno, aby se na konci utkání mohli radovat. V posledních ročnících se zástupci nejmladší generace prosazovali díky výrazným osobnostem, letos hráli více kolektivně a o branky se podělil větší počet hráčů. Je možné, že o někom z těch, kteří se podíleli na třetím vítězství vzdělávacího zařízení, budeme zanedlouho číst v novinách. Nejkritičtější moment mladá generace zažila ve třetím zápase skupiny proti týmu Autobusů II, složeného ze zaměstnanců klíčovské garáže, kdy jejich soupeři měli několik šancí vstřelit branku a postoupit na úkor učňů do semifinále. V rozhodujících zápasech už ukázali svou sílu a zaslouženě se mohli potěšit radovat z vítězství.

Druhé místo by na první pohled mohlo být pro obhájce prvenství neúspěchem, ale podle slov kapitána to tak hrozné nebylo. „Je to pro nás velký



úspěch, vždyť jsme naši sestavu dávali dohromady s velkými problémy. Finále je pro nás velký úspěch.“ sděloval po úspěšném penaltovém rozstřelu v semifinále. Hlavní zásluhu na postupu do finále měl brankář Jan Soukup, který dokázal zneškodnit pokutové kopy hráčů Metra I. Pouze ve finále se domácí dokázali střelceky prosadit, tři z pěti zápasů sehráli 0:0, pouze v prvním zápase vstřelili jednu branku týmu ředitelství; ta a úspěšné pokutové kopy stačily na postup do finále.

Po dvou letech dosáhl na pohár jedno ze dvou družstev Autobusů, tentokrát se prosadil tým označený I, který tvořili zaměstnanci garáže Kačerov a Hostivař. Dlouho byli reprezentanti Autobusů kandidáty na finále, ale v semifinále jim nevyšel nástup do utkání, učni získali rozhodující náskok, který už si nenechali vzít. Hlavní postavu bronzového týmu byl František Ondříč, autor čtyř branek a druhý nejlepší střelec turnaje. Hráči Autobusů v sedmileté historii fotbalového klání potřeby přebírali jednu z trofejí, určenou pro nejlepší tři týmy. K jedné bronzové a stříbrné medaili přidali další bronz. Pokud týmy Autobusů budou pokračovat ve stoupající tendenci výkonů, mohou v dohledné době pomýšlet na přičku nejvyšší, která jim zatím uniká.

Teprve podruhé v historii ani jedno ze dvou družstev o. z. Metro nedosáhlo na „medaili“. Po neúspěšném penaltovém rozstřelu s Elektrickými drahami I,

3



Preference tramvají v úseku Právnická fakulta – Strossmayerovo n.

6 až 7



MHD v Brně ve víru událostí

12 až 13



Autobusová výpravna žije svým rytmem

14



Tramvajová trať do Libuše a Nových Dvůrů opět v přípravě

16

Z obsahu

„V červnu letošního roku byla uvedena do chodu pojezdná měničnice o výkonu 750 kW, zakoupená ku zajištění dodávky proudu mimořádných přetížení vzdálených úseků elektrických drah. Ve dnech dělnické olympiády byla postavena na Hradčanech v ulici Jelení, odkud napájela přetížený úsek Hradčanský.“ Tato stručná informace ve XXX. výročních účtech Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1927 oznamovala začátek nové kapitoly ve vývoji napájecího systému pražských tramvají.

Jak z výše uvedeného citátu vyplývá, hlavním důvodem zakoupení *ambulantní měničnice*, jak se pojezdná měničnice výstižněji nazývá v dobových dokumentech, bylo zajistit dostatečnou dodávku elektřiny do trolejové sítě elektrických drah při mimořádných příležitostech. Těmi byly jednorázové krátkodobé akce v místech, kde se neuvažovalo o zřízení stabilní měničnice, protože v běžném provozu byl daný traťový úsek energeticky dostatečně zabezpečen, případně při haváriích napájecí sítě nebo při opravách zařízení stabilních měničnic.



První nasazení ambulantní měničnice v Jelení ulici na Hradčanech v červenci 1927. Foto: Sbírka autora

Unikátní pojezdná měničnice byla velmi těžká. Zatímco běžný motorový tramvajový vůz vážil kolem 12 tun (dnešní tramvaj T3 váží asi 16,5 t), hmotnost pojezdné měničnice s veškerým vybavením činila přes 26 tun a pokud k tomu připočteme ještě téměř dvě tuny transformátorového oleje, který sloužil jako chladicí kapalina, dosáhl vůz celkové hmotnosti 28 tun. To bylo i důvodem k jeho mimořádně masivní konstrukci. Vozová skříň spočívala na mohutném rámu se dvěma dvounápravovými podvozky. Délka vozu přes spřáhla byla 11,51 m a otočné čepy náprav byly od sebe vzdáleny 6 m. V místech, kde se měničnice odstavovala, byla její skříň podpírána šroubovými zvedáky, které měly zabránit kymácení vozu při změnách otáček měniče. Interiér měničnice byl rozdělen na dvě části. V jedné byl velký transformátor 850 kVA, ve druhé byla konvertorová souprava, která přeměňovala střídavý proud na stejnosměrný. Měničnice byla konstruována tak, aby ji bylo možné připojit na starší primární síť vysokého napětí 3 kV i novější síť 22 kV, což významně rozšiřovalo možnost jejího použití. Vůz vyrobily pražské Ringhofferovy závody, strojní zařízení dodala firma Českomoravská-Kolben-Daněk, a. s.

Ačkoliv šlo o vozidlo, nespadala pojezdná měničnice pod ředitelství Elektrických drah, ale její chod a údržbu zajišťovala elektrárenská část Elektrických podniků. Elektrické dráhy zabezpečovaly převozy měničnice na určené místo, včetně instalace příslušných kolejových zařízení.

První příležitostí k využití měničnice se stala II. dělnická olympiáda, která se konala na Strahově v roce 1927. K dopravě na stadion byly pochoptitelně využity tramvajové tratě postavené v ulicích Jelení a Clam-Maršticově (dnešní Myslbekově) pro potřeby sokolského sletu v roce 1926. Tehdy energetickou posilu těchto tratí zajišťovala provizorní měničnice v dřevěné boudě u staré vojenské jízdárny a měničnice v oblasti Klárova. Právě místo u jízdárny v Jelení ulici bylo zvoleno jako nejvhodnější pro odstavění ambulantní měničnice, protože

Před 75 lety začala sloužit první pojezdná měničnice

zde díky předchozímu provizoriu bylo snadné připojení na primární síť 3 kV. Už v předstihu, 14. června 1927, byla v Jelení ulici položena krátká kusá žlábková kolej o délce pouhých 12 metrů, která ovšem nebyla napojena na průběžnou trať, protože instalace stabilní výhybky by byla nerentabilní. Podle tehdejších zvyklostí dílny vrchní stavby v Roustonce připravily provizorní kolejový oblouk z povrchových kolejí. K převozu měničnice byl připraven v noci 21. června. Hlavní akce II. dělnické olympiády na Strahově proběhly ve dnech 3., 5. a 6. července 1927. Právě v této době byla ambulantní měničnice poprvé použita v provozu.

Poměrně náročná opatření při převozu měničnice vedla k tomu, že zůstala v Jelení ulici odstavena až do svého dalšího nasazení. A tak až 25. října 1927 byla přepravena na své nové dočasné stanoviště k zastávce Krematorium (dnešní uzel Želivského), kde bylo zapotřebí posílit energetickou síť při dušičkovém provozu v oblasti Olšanských a Vinohradských hřbitovů. Přesné místo odstavění měničnice neznáme, pravděpodobně byla využita koncová část odbočné koleje zdejšího obratiště nebo provizorní kolejový přístavek.

Provoz ambulantní měničnice byl vyhodnocen jako velmi dobrý a přínosný, a proto se Elektrické podniky rozhodly zakoupit ještě jednu zcela stejného provedení. Byla dodána v roce 1930 a její první nasazení nemělo nárazový charakter. Jejím úkolem bylo zajistit provizorní (avšak dlouhodobě) dodávky proudu pro novou tramvajovou trať do Vokovic. Stanoviště měničnice bylo v dnešní Kladenské ulici, kterou tramvaje jezdily až do roku 1967, přibližně mezi ulicemi Nad Tratí a K Lánu, v blízkosti dnešního domu č. 44 na severní straně. Měla zde setrvat až do postavení nové měničnice v Břevnově. Protože však byla dříve postavena měničnice na Bořislavce (v roce 1932), je pravděpodobně, že její další činnost ve Vokovicích už byla nadbytečná. Protože odstavění měničnice ve Vokovicích mělo dlouhodobý charakter, požadoval elektrárenský odbor, aby pro ni byla postavena přenosná ochranná bouda, tedy jakási remíza. Aby bylo možné napojit v trati povrchovou kolejovou odbočku, i když byla trať stavěna z vagonových kolejnic NP5, muselo být do levé traťové koleje vloženo 12 metrů žlábkových kolejnic.

V dalších letech se měničnice používala podle potřeby a pravděpodobně už není možné zjistit, kde všude byla nasazena. Prokazatelně byla v provozu v roce 1936 v holešovické elektrárně, v roce 1942 v holešovické měničnici a v roce 1948 u měničnice na Bořislavce. Tam, kde se počítalo s jejím častějším odstavováním, byly položeny trvale krátké nenapojené žlábkové koleje a připraveny povrchové oblouky. Například v roce 1938 už nebylo možné při X. všesokolském sletu odstavit měničnice na dřívějším místě v Jelení ulici, protože se zde při rekonstrukci výrazně změnil směr a sklonové poměry; byl tedy za nové stanoviště zvolen Hládkov. Tam byly na trávníku na jižní straně ulice položeny dva páry žlábkových kolejnic, každý o délce 12 metrů, takže bylo možné během sletu použít obě měničnice. Stejná situace byla i v roce 1948. Před I. celostátní spartakiádou, konanou v roce 1955, došlo ve střešovické oblasti ke zvýšení primárního napětí v distribuční síti ze 3 kV na 6 kV a pojezdné kolejové měničnice už při tak náročném akci nebylo možné použít. Musela být postavena měničnice na Octárně.

Poslední pražské stanoviště pojezdné měničnice č. 5101 u pomocné měničnice Braník dne 4. prosince 1971. V té době už byly obě branické měničnice mimo provoz.



Dalším energeticky příležitostně náročným místem byla trať do Braníka. Silný rekreační provoz si v roce 1942 vynutil vypracování projektu na odbočnou kolej dovnitř smyčky v konečné stanici Ledárny, aby i zde bylo možné pojezdnou měničnici odstavit. Kolej, opět bez stálého napojení na trať, měla dokonce výhybku na další kolej, aby bylo možné s měničnicou lépe manipulovat. Celkem bylo uvnitř smyčky položeno 63,4 m kolejí ze žlábkových kolejnic s jednou výhybkou a pro převoz měničnice byla připravena 11,7 m dlouhá povrchová kolej. U koleje byl postaven malý kiosky s rozvodnou 22 kV. V roce 1953 byla v Braníku postavena stabilní pomocná měničnice, která energetické nároky v době zvýšeného provozu pokryla.

Od roku 1947 se jedna z pojezdných měničnic vždy na počátku září pravidelně odstavovala na konečné v Divoké Šárce. Tady bylo důvodem zajištění dopravy během leteckých dnů na ruzyňském letišti. Přesné místo, kde byla měničnice u smyčky odstavena, není známo. Naposledy byla v Šárce instalována prokazatelně v roce 1958.

Mezi léty 1951 – 1955 byly obě měničnice většinou nasazeny jako dlouhodobá provizoria ve vozovkách Motol a Hloubětín a jen výjimečně byly převáženy jinam, například do zmíněné Divoké Šárky.

Nasazení vozu T1 do pravidelného provozu na lince č. 17 znamenalo zásadní zvýšení odběru elektrického proudu v centru města, především na pravobřežní trati. Jediným možným řešením bylo posílení oblasti pojezdnou měničnicou. Bylo pro ni zvoleno stanoviště v Charvátově ulici poblíž dnešní měničnice, přibližně v místech, kde je na její úrovni tržiště. Zde byla měničnice odstavena až do roku 1962, kdy ji nahradil nový dvouvozdový komplet nového typu pojezdné (či, jak měničnice raději slyší, „převozní“) měničnice na silničních návěsech, tehdy ještě se rtuťovým usměrňovačem. Po celou dobu svého pobytu v Charvátově ulici nebyla měničnice k dispozici pro jiné účely, protože byl obtížný její převoz. Dodnes zůstává otázku, kudy byla do Charvátovy ulice dopravena. Pokud byla převážena blízkými ulicemi, znamenalo to vzdálenost 253 metrů ze Spálené ulice nebo 322 metrů z Jungmannova náměstí. Jedinou stopou je položka „*Stavba provizorní trati pro pojezdnou měničnici*“ v odstavci Různé stavební práce v kapitole Stavba a údržba tratí Výroční zprávy DP za rok 1954. Samotné položení žlábkových kolejnic o délce 12 metrů v Charvátově ulici je ale vykazováno až v roce 1955, takže nelze vyloučit, že se v roce 1954 jednalo o jinou, zatím blíže neznámou akci.

O druhé měničnici, interně označované jako č. 1, je známo, že byla v roce 1956 ještě prokazatelně v Hloubětíně. V roce 1960 byla právě tato měničnice prodána do Ostravy. Zbývající měničnice byla přeložena snad v roce 1962 z Charvátovy ulice opět do Braníka, kde byla odstavena u pomocné měničnice, avšak na jiné koleji než v roce 1942. V té době už neexistovala smyčka Ledárny. Zde ambulantní měničnice definitivně ukončila svoji aktivní kariéru a naposledy dodávala proud snad v roce 1967. Zůstala tu pak odstavena ještě dalších deset roků, pak byla složité opět nakolejena a po kolejích odvezena, aby se stala vzácným exponátem dnešního střešovického Muzea MHD v Praze.

Mgr. Pavel Fojtík

Foto: Ing. Ivo Mahel

Potřetí se z vítězství ve fotbalovém turnaji radovali učni a žáci

stejně jako loni ve finále, bylo možné zaslechnout: „Už nemáme motivaci.“ A tak v duelu o třetí místo hrály přím Autobusy. Ani nejlepší střelec turnaje Jan Kolář nedokázal nic změnit na výsledku 0:2. Hráči s číslem 3 přineslo trofej pro nejlepšího střelce pět úspěšných zásahů, když ještě v jednom z duelů ve skupině neproměnil pokutový kop.



V tmavě modrých a zelených dresech týmů Metra nastupují již několik let stejné tváře, a tak možná bude něco na tvrzení, které bylo možno během turnaje několikrát zaslechnout: „Stárneme, musíme se poohlédnout po nových tvářích, které by naše mužstva osvěžily.“

Druhý tým Autobusů opět skončil na šesté příčce, stejně jako v loňském roce. Druhý tým Elektrických drah si o místo polepšil, ale stejně jako poslední tým Ředitelství měl největší problémy se vstřelením branky, až v duelu o sedmé místo dokázala tato dvě mužstva skórovat.

Sedmý ročník fotbalového turnaje je historií, seznam vítězných družstev se nerozrostl, stále platí, že se z vítězství radovala pouze tři mužstva z osmi zúčastněných. Možná už následující osmý ročník přinese změnu, ale to už na kalendáři bude červen 2003.



Konečné pořadí 7. ročníku fotbalového poháru o pohár generálního ředitele:

1. SOU
2. Elektrické dráhy I
3. Autobusy I
4. Metro I
5. Metro II
6. Autobusy II
7. Elektrické dráhy II
8. Ředitelství

Fotbalový turnaj pro vás sledovali Petr Malík a Martin Jágr.



Kronika

7. ročníku fotbalového turnaje
Sobota 15. června 2002
hřiště Opravný tramvaj v Hostivaři

Skupina A

M II - A I	0:3
ED I - Ř	1:0
M II - Ř	2:0
ED I - A I	0:0
ED I - M II	0:0
Ř - A I	0:3

Tabulka

1. A I	3	2	1	0	6:0	7
2. ED I	3	1	2	0	1:0	5
3. M II	3	1	1	1	2:3	4
4. Ř	3	0	0	3	0:6	0

Skupina B

A II - ED II	1:0
SOU - M I	0:0
ED II - SOU	0:3
M I - A II	3:0
M I - ED II	5:0
SOU - A II	0:0

Tabulka

1. M I	3	2	1	0	8:0	7
2. SOU	3	1	2	0	3:0	5
3. A II	3	1	1	1	1:3	4
4. ED II	3	0	0	3	0:9	0

Semifinále

A I - SOU	2:4
M I - ED I	0:0 (2:4 na penalty)

O konečné umístění

Finále: SOU - ED I	4:2
O 3. místo: A I - M I	2:0
O 5. místo: M II - A II	1:1 (4:2 penalty)
O 7. místo: Ř - ED II	1:2

Nejllepší střelec: Jan Kolář (M I) 5 branek

Nejllepší brankář: Jan Soukup (ED I)

Fotbalový turnaj odstartoval sezonu v Nuzicích

U příležitosti konání turnaje v kopané o pohár ředitele odštěpného závodu Autobusy jsme navštívili hlavního organizátora turnaje pana Karla Soukupa, známějšího spíše jako předsedu odborové organizace o. z. Autobusy a položili mu několik otázek.

Vítězný celek z garáže Kačerov, který o tři týdny později obsadil třetí místo na VII. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele.

DP-K Pane předsedo, vy máte ke kopané zvlášť mimořádně kladný vztah. Můžete nám přiblížit, z čeho tento vztah pramení?

Od svého mládí jsem se aktivně věnoval sportu. Z tohoto titulu mám kladný vztah ke všem sportům. Myslím si, že zejména kolektivní sporty podporují vzájemnou soudržnost hráčů. V případě podnikového turnaje vzájemnou soudržnost zaměstnanců. Využití našich prostor v rekreačním středisku Nuzice je pro tyto účely zejména vhodné.

DP-K Můžete všem čtenářům přiblížit, jak náročná je organizace turnaje o pohár ředitele o. z. Autobusy, který se hraje ve dvou dnech v Nuzicích? Co všechno je třeba pro takový turnaj připravit? Slyšel jsem, že jste 14 dnů před konáním turnaje trávili veškerý svůj čas již v Nuzicích, aby bylo všechno připraveno a mužstva byla spokojena.

Je to pravda. Tento turnaj v kopané se koná v termínu před prázdninami. Je potřeba připravit rekreační středisko Nuzice na prázdninový provoz. Od 29. června do konce srpna se v tomto táboře vystřídá 450 až 500 dětí. Náš dětský tábor je organizován na velmi dobré úrovni a děti se k nám rády o prázdninách vracejí.

V přípravě na letošní běhy dětského tábora všechna sociální zařízení, kuchyň a všechny chaty byly vymalovány. Byla provedena oprava elektrické instalace, rozvodů vody a běžná údržba v tomto středisku, aby letošní sezóna proběhla bez závad.

DP-K Jaká byla účast na letošním turnaji?

Letošního, již 12. ročníku turnaje v kopané o pohár ředitele o. z., se zúčastnilo 6 mužstev a celkový počet účastníků byl přibližně 150 lidí. Co se týká vlastního turnaje, mohu konstatovat, že rok od roku jsou hráči mezi sebou ohleduplnější. V letošním roce došlo pouze k jednomu úrazu (natažení kolenních vazů). Vítěz našeho turnaje skončil v souboji nejlepších týmů z celé naší společnosti o pohár generálního ředitele na třetím místě, což jistě není špatný výsledek.

DP-K Pane předsedo, organizačně zajistit turnaj, kde je účast 150 lidí, není žádná maličkost, co všechno musíte zajistit?

Ano, není to jednoduché. Na zajištění turnaje se podílejí i pracovníci tábora, kteří až doposud zvládli tyto turnaje bez vážnějších problémů. Musím zde konstatovat, že turnaj má také velkou podporu ve vedení o. z. Autobusy. Za tuto podporu bych chtěl i touto formou poděkovat.

S Karlem Soukupem si o nuzickém fotbalovém turnaji povídal Ing. Jiří Horký
Foto: o. z. Autobusy



Ředitel odštěpného závodu Autobusy ing. Ladislav Špitzer v doprovodu Karla Soukupa předává pohár kapitánovi vítězného družstva.



Zamrazilo mě v zádech, když jsem si právě uvědomil, že jsem pamětník dob, kdy Evropská ještě nebyla ani Leninovou. V době, ke které se vztahují tyto řádky, jsme ji všichni znali částečně jako Velvarskou (od dejvického „kulatáku“ na Bořislavku) a jako Kladenskou (od Bořislavky až na Dlouhou míli). Sídliště Červený Vrch se teprve stavělo a hlavní výpádovka směřem na Kladno a Slaný (a také hlavní cesta na

Když se „dělala Leninka“?

se sedm metrů! Ani další úsek k dnešní zastávce Nad Džbánem (původně Cihelna) nebyl o moc širší a byl částečně lemován po obou stranách obytnými domky. Také ty zmizely. Teprve

u zmíněné zastávky Cihelna se silnice rozšiřovala a koleje se protioblouky dostaly opět na zvýšené těleso a vozovka po každé jeho straně byla široká 6 metrů. Za tramvajovou smyčkou Divoká Šárka, kde končila linka č. 11, byl uprostřed silnice jen široký zelený pás, připomínající neuskutečněný projekt tramvajové tratě na Dlouhou míli.

Rekonstrukce této významné výpádovky trvala dva roky a výrazně ovlivnila dopravu v celé severozápadní části Prahy. Připomeňme si alespoň etapy přestavby. Vše začalo 12. dubna 1966 rekonstrukcí náměstí Říjnové revoluce a ulice Československé armády, kudy projížděly autobusy linek 119 a 135. Z centra objížděly Wolkerovou,

Nejnáročnější etapa nastala v roce 1967. V polovině ledna začaly tramvaje jezdit jednokolejně po nové (jižní) koleji mezi Cihelnou a nádražím Veleslavin, čímž se uvolnila severní vozovka staré Kladenské. Od 4. března byl zcela přerušen pravidelný provoz tramvajových linek po celé rekonstruované komunikaci. Aby byl zachován provoz vokovické vozovny, byla mezi náměstím Říjnové revoluce a Starodejvíckou položena na jižní vozovku provizorní kolej, umožňující v určité hodiny omezený provoz do centra, v jiné hodiny opačně. Možná si někdo ještě pamatuje, jak se koleje položené jednoduše na vozovku pod projíždějícími tramvajemi někdy mírně vlnily ze strany na stranu. Mezi Starodejvíckou a nádražím Veleslavin jezdily tramvaje po jižní koleji staré tratě v Kladenské, dál stále po jedné koleji přeložené tratě a mezi Cihelnou a vozovnou Vokovice bylo podobné provizorium jako na Velvarské. Cestující mohli použít náhradní autobusovou dopravu X11 a X23. Trasa všech autobusových linek, tedy i pravidelné „stopětatřicítka“, se přestěhovala zcela do jižní Velvarské a také do Kovpakovy a Kafkovy. „Stodevatenáctka“ v té době jezdila ze Sřešovické ulice přímo třídou Obránců míru na Letenské náměstí.

Dne 2. července 1967 tedy jely tramvaje naposledy po staré trati v Kladenské ulici mezi Bořislavkou a nádražím Veleslavin, protože se od následujícího dne rekonstruoval trójuhelník před vozovnou, což znamenalo vyloučení celé manipulační tratě. Toho bylo využito i k přípravě dalších fází rekonstrukce. Byla odpojována všechna provizoria a od 17. července 1967 jezdily tramvaje manipulačně obousměrně už po nové trati přes sídliště Červený Vrch, ale zatím jen po severní



Pohled od někdejší Kladenské třídy od mostu přes Libocký potok směrem k vokovické vozovně 29. ledna 1967. V té době byla zahájena likvidace původních kolejí a jezdilo se zde obousměrně po jedné nové koleji. Foto: Jiří Čermák

letišť; obráceně vzato – vstupní brána do Prahy, pro ty, kteří přiletěli letadlem) vypadala poněkud jinak než dnes. Protože je to letos 35 let, co se velká rekonstrukce této významné komunikace odehrála, zavzpomínejte si také.

Hned nad „kulatákem“, jak jsme my Bubenečtí tehdejšímu náměstí Říjnové revoluce familiérně říkali, se střední zvýšené těleso s tramvajovými kolejemi rozšiřovalo a vozovka vytvářela v obou směrech protioblouky, protože se vzdalovala od kolejí. Nad Šolínovou ulicí byla v tramvajové trati třetí kolej, na které se kdysi odstavovaly vlečné vozy. Tady Velvarská vypadala celkem jako moderní, přímá a široká komunikace. Ale hned u starých Dejvic nad Hadovkou tato idyla končila a ulice se zúžila, tramvajové těleso končilo a koleje se poměrně ostrými protioblouky dostávaly do nové osy.

Za náměstíčkem Na Sekyrci z Velvarské odbočovala Kladenská, opět jako široká městská ulice s tramvajovým tělesem uprostřed. Vlevo ve směru z centra byla na náměstí Bořislavka jednokolejná smyčka, na které končily tramvaje linky č. 23. Za ulicí Nad Tratí se Kladenská opět zúžila a šířka vozovky kolísala mezi 9 a 12 metry v závislosti na okolní zástavbě. (Dnes už tato část Kladenské vypadá trochu jinak.) Po levé straně vedla železniční kolej bývalé Buštěhradské dráhy a než vyrostlo sídliště Červený Vrch, byly po pravé straně továrny (bývalá čokoládovna a šamotka). Pak následovala starovokovická zástavba, po které už není téměř ani stopy. Staré Vokovice bývaly

Rooseveltovou a vnějším okruhem „kulatáku“. Do centra objížděly Bánsko-bystrickou, Kafkovou, Na Hutích a Dejvíckou. V červnu se začalo pracovat na Kladenské mezi Divokou Šárkou a Dlouhou míli, kde byla doprava soustředěna jen na jednu (nejdříve jižní) vozovku. V létě 1966 rekonstruoval Dopravní podnik na náměstí Říjnové revoluce koleje. Do Podbabě se v té době nejezdilo vůbec a vokovické tramvaje č. 11 a 23 objížděly staveniště po jednokolejním provizoriu před tehdejším Ústředním domem armády. (Fotografii provizoria jsme přinesli v DP-KONTAKTU č. 12 v roce 2000.)

V září 1966 se rekonstrukční práce dotkly i Velvarské mezi Starodejvíckou a náměstím Říjnové revoluce a autobusová doprava do centra se přestěhovala do Zavadilovy a souběžně jižní Velvarské (kdoví proč se tehdy samostatná ulice asi 50 metrů jižně od hlavní třídy také jmenovala Velvarská...), zatím jen na úroveň ulice Na Vlčovce. Důvodem byla první fáze likvidace starodejvícké zástavby nad Hadovkou, rozšiřování ulice a úprava její osy. Pracovalo se pilně také v Kladenské mezi Cihelnou a nádražím Veleslavin, kde se stavěl nový most a nová vozovka do centra a začaly přípravy na propojení rozšířené ulice s novou sídlištní komunikací Na Červeném vrchu. Práce

znamenaly odklonění autobusové linky č. 119 ve směru do centra přes Petřiny a ulici V Průhledu do Starodejvícké. Tramvaje se do svých kolejí na náměstí Říjnové revoluce vrátily už na konci srpna, autobusy si musely počkat až do prosince 1966.



Léto 1967. Tramvaje jezdí (zatím jen manipulačně) po jedné koleji nové tratě přes sídliště Červený Vrch. Foto: Archiv DP

koleji. Od 8. září už byl možný manipulační provoz po obou kolejích, což výrazně zjednodušilo jízdy do i z vozovny.

Práce finišovaly na konci října a 7. listopadu 1967 (jak v té době bývalo zvykem, symbolicky na výroční, tedy dokonce jubilejní den Velké říjnové socialistické revoluce) byl s velkou slávou obnoven provoz. Od té chvíle nesl celý nový komunikační tah od „kulatáku“ přes sídliště až na Dlouhou míli jméno Leninova třída, což vyvolalo přejmenování ulice téhož jména v Praze 4 na Nuselskou. Do pravidelných tras se vrátily autobusové linky, jinak tomu bylo s tramvajemi. Na „Leninku“ vyjela už jen „jedenáctka“, a to v novém kabátě, tedy přesněji řečeno, místo starých dvounápravových motorových vozů se dvěma plecháči začaly jezdit od toho dne spřažené soupravy 2xT3. Linka č. 23 zůstala ukončena v Podbabě a nahradila ji nová linka č. 30, rovněž provozovaná spřaženými soupravami T3. Dejvičtí občané si oddychli, dvouleté objížďky skončily.

Za dalších pětadvacet let se dál změnila tvář některých míst. Vyrostla řada moderních domů, zanikly některé starší, které odolaly přestavbě v roce 1967. V 70. letech si Dejvičtí užili dalších dílčích omezení, když se stavělo metro. V roce 1990 získala Leninova třída své dnešní jméno Evropská a čas odvál i jméno náměstí Říjnové revoluce a „kulatáku“ vrátil jeho původní pojmenování Vítězné náměstí.

Pokud někdo náhodou vlastní nějaké fotografie z rekonstrukce, především tramvaj na jednokolejním provizoriu, rádi je uveřejníme.

Mgr. Pavel Fojtík



Pohled od vozovny Vokovice 26. března 1967. Alespoň trošku je vidět jednokolejné provizorium pro manipulační jízdy. Autobusy tehdy objížděly ulicí Josefa Martího. Foto: Jiří Čermák

naproti nádraží Veleslavin a teprve na ně navazovala meziválečná vilová zástavba. Dnes si málokdo všimne, že současná Evropská třída vede po mostě. Překonává Libocký potok. Před rekonstrukcí býval uzoučký, vozovka měla šířku jen necelých

Výroční zpráva Sdružení dopravních podniků ČR za rok 2001

V minulých dnech vydalo Sdružení dopravních podniků ČR výroční zprávu za rok 2001. Jedná se o dokument, který shrnuje to, co se ve Sdružení dopravních podniků (dále SDP) ČR dělo, hodnotí výsledky práce, ale zejména také vypovídá o činnosti jednotlivých členů SDP, tedy dopravních podniků. Řada ukazatelů je zde uvedena souhrnně za celý resort městské hromadné dopravy a musíme podotknout, že většina údajů ještě nebyla nikdy publikována.

Po vzájemně dohodě Sdružení dopravních podniků ČR a pražského Dopravního podniku bude v několika pokračováních podstatná část výroční zprávy uveřejněna i v DP-KONTAKTU.

Úvod jako obvykle v takových dokumentech patří statutárnímu orgánu, v tomto případě předsedovi SDP ČR a řediteli Dopravního podniku města Hradce Králové, Ing. Miloslavu Kulichovi:

V roce 2001 SDP ČR usilovně pokračovalo v prosazování svých nejdůležitějších zájmů v oblasti legislativy a v oblasti financování ve vztahu k centrálním orgánům. V oblasti legislativy byly zejména komplikace s úpravou pracovní doby u jízdních pracovníků, kdy se nadále v praxi využívalo pouze nařízení vlády a nebyla tato záležitost upravena zákonnou normou.

Další ožehavou a palčivou oblastí je řešení problémů při aplikaci Zákona o ochraně osobních dat při vymáhání práv dopravních podniků vůči cestujícím, kteří neplní svoji povinnost úhrady jízdného. Norma velmi ztěžuje pozici našich oprávněných právnických osob ve vztahu k veřejnosti. Bohužel nepochopení a přílišná liberalizace na straně jedné a striktní omezení na straně druhé nedává dostatečný prostor pro účinná prosazení těchto záležitostí. Dokonce ani vláda ČR neuznala za oprávněné tuto oblast řešit, až pochopení několika poslanců vytvořilo podmínky pro možnost částečné úpravy zákonnou formou.

Oblast financování se dostala do kritického bodu, kdy škrty v rozpočtu republiky zapříčinily pokles státní dotace až na objem 150 milionů Kč pro celou MHD v ČR. Bylo vynaloženo další úsilí, lobování u různých vládních a parlamentních skupin pro doclenění změny tohoto stavu pro rok příští. Nutno konstatovat, že situace ve vozovém parku se nadále zhoršuje a dochází k narůstání počtu dopravních prostředků provozovaných za hranic jejich životnosti.

Ve vlastní činnosti odborných skupin byla věnována pozornost systémům a technologiím v dopravě jako takové a začaly diskuse o podmínkách a postavení provozovatelů MHD při vstupu do Evropské unie z hlediska konkurence a vstupu zahraničních společností na tento trh. Této oblasti bude muset být věnována v dalším období dostatečná pozornost, aby provozovatelé byli informováni a připraveni na tyto nové podmínky.

Rok 2001 byl i zároveň rokem volebním, kdy po dvouletém funkčním období bylo podle stanov voleno předsednictvo a předseda SDP ČR. Správní rada posoudila dosavadní činnost předsednictva a pro další volební období svědila tomuto předsednictvu důvěru svým jednoznačným volebním rozhodnutím.

SDP ČR nadále zaznamenala narůstající zájem ostatních společností a podnikatelů o spolupráci a činnost v podobě členství formou ostatních účastníků SDP ČR, což svědčí o jisté prestiži a pozici Sdružení.

Věřím, že i v nadcházejícím období bude Sdružení mít nesporný význam a velkou váhu při řešení mnohdy komplikovaných otázek, týkajících se rozvoje a zvyšování všeobecné úrovně poskytovaných služeb v městské hromadné dopravě. Chci bych vyjádřit poděkování všem předsedům odborných skupin a tajemníkům, kteří se podíleli na aktivní činnosti jednotlivých specializovaných skupin.

Základní údaje o SDP ČR

Sdružení dopravních podniků ČR soustřeďuje celkem 19 provozovatelů městské hromadné dopravy v největších městech ČR, kteří provozují 7 tramvajových systémů, 13 trolejbusových a jeden systém metra. Ve všech městech je provozována městská autobusová doprava. Tyto systémy obsluhují celkem 3,5 milionu obyvatel, pro které vozidla MHD ujela v minulém roce 310 milionů vozových kilometrů a více než 30 miliard místových kilometrů. Přepraveny byly 2,2 miliardy cestujících, kteří zaplatili jízdné ve výši 5,1 miliardy Kč. Celkové náklady na provoz činí 14,7 miliardy Kč.

Tramvajový provoz se uskutečňuje na 77 linkách o délce 992 km, provozní síť měří 340 km. Trolejbusy jezdí na 93 linkách dlouhých 710 km, provozní síť měří 301 km. Autobusových linek je pak 544, jejich délka je 5 885 km a provozní síť měří 3 063 km.

Vozidel je provozováno 1 793 tramvajových, 664 trolejbusových a 2 744 autobusů. Na třech linkách pražského metra jezdí 490 vozů.

Sdružení dopravních podniků ČR bylo založeno jako zájmové sdružení právnických osob a zaregistrováno bylo odborem občansko správním Úřadu městské části Praha 9 pod č.j. 34/2000.

Název organizace: Sdružení dopravních podniků ČR
Sídlo: Drahobejlova 2215/6, 190 00 Praha 9 – Vysočany
IČO: 416 92 543
DIČ: 009 – 416 92 543
Datum založení: 24. července 1991
Právní forma: Sdružení právnických osob
Předmět činnosti: Zabezpečení a provádění prací, výkonů a služeb v oblasti organizace, řízení a ekonomiky městské hromadné dopravy na území ČR a jejího materiálně technického, dopravně provozního a legislativního zajištění.

Telefon: 02/66 31 05 71
Fax: 02/ 66 31 05 79
e-mail: sdp-cr@sdp-cr.cz
http: www.sdp-cr.cz

Účastníci SDP ČR

Dopravní podnik města Děčína, akciová společnost Dělnická 106 405 29 Děčín	Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, a. s. Budovatelů 1395/23 434 92 Most
Dopravní podnik města Liberce, a. s. Mrštíkova 3 461 71 Liberec	Dopravní podnik České Budějovice, a. s. Novohradská 1270 370 03 České Budějovice
Dopravní podnik Teplice s. r. o. Emy Dvořákové 70 415 01 Teplice	Dopravní podnik města Pardubic, a. s. Teplého 2141 532 21 Pardubice
Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s. Revoluční 26 401 11 Ústí nad Labem	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost Sokolovská 217/42 190 22 Praha 9
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova, a. s. Dolní 1415 430 01 Chomutov	Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. Pouchovská 153 500 73 Hradec Králové
Dopravní podnik města Olomouce, a. s. Koželušská 1 771 10 Olomouc	Dopravní podnik města Brna, a. s. Hlíny 151 656 46 Brno
Dopravní podnik Ostrava, a. s. Poděbradova 2 701 71 Ostrava – Mor. Ostrava	Dopravní podnik města Jihlavy, a. s. Brtnická 23 586 01 Jihlava
Dopravní společnost Zlín – Otrokovice s. r. o. Podvesná XVII / 3833 760 92 Zlín	Dopravní podnik města Mariánské Lázně, a. s. Tepelská 551 353 01 Mariánské Lázně
Městský dopravní podnik Opava, a. s. Krnovská 58 747 21 Opava	Plzeňské městské dopravní podniky, a. s. Denisovo nábreží 12 300 23 Plzeň
Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s. Sportovní 1 360 09 Karlovy Vary	

Výkonné orgány SDP ČR

SDP ČR má v čele správní radu, sestávající z ředitelů dopravních podniků v čele s předsedou a dvěma místopředsedy. Běžnou činnost SDP ČR zabezpečuje sekretariát v čele s výkonným ředitelem.

V rámci SDP ČR pracuje 10 odborných skupin, které zřídila správní rada. Na této platformě se scházejí odborní pracovníci jednotlivých dopravních podniků, představitel firem, vyvíjejících a vyrábějících zařízení a výrobky důležité pro provoz MHD (v současné době je těchto firem již 104 a tvoří tzv. ostatní účastníky SDP ČR), představitel státní správy (Ministerstva dopravy a spojů, Drážního úřadu apod), regionálních organizátorů dopravy a přízvaní odborníci a lektori, aby se navzájem informovali a řešili aktuální problémy. Každou odbornou skupinu řídí předseda, který je zároveň členem správní rady SDP ČR, a činnost organizuje tajemník, zpravidla odborník na danou problematiku z některého dopravního podniku.

V příštím pokračování se budeme blíže věnovat dopravním a přepravním výkonům dopravních podniků.

Ing. Antonín Macháček, výkonný ředitel SDP ČR



Novou signalizací v úseku Strossmayerovo náměstí

Zatímco v původním stavu bez preference činil podíl zdržení tramvají před SSZ v průměru více než 1/3 (35 %) z celkové cestovní doby, preferenci se tento podíl snížil o 4/5 a nyní v průměru nepřesahuje 7 % z celkové cestovní doby.

Díky preferenci světelnou signalizací je nyní jízda tramvají ve sledovaném úseku o délce 1,8 km v průměru přibližně o 2 minuty rychlejší. Cestovní rychlost tramvají se zde významně zvýšila z původních 15,1 km/h na 20,7 km/h, tj. o více než třetinu (+ 37 %).

Dynamickým řízením se podstatně snížil i rozptyl jednotlivých zdržení a zároveň byla minimalizována především delší zdržení, což má příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu. Celkové maximální naměřené zdržení před šesti SSZ na trase při průjezdu jedné tramvaje dosáhlo při dynamickém řízení s preferencí jen 1 minutu 9 sekund, zatímco při původním řízení pevnými programy bez preference činilo až 4 minuty 12 sekund.

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

Tohoto zlepšení se dosáhlo:

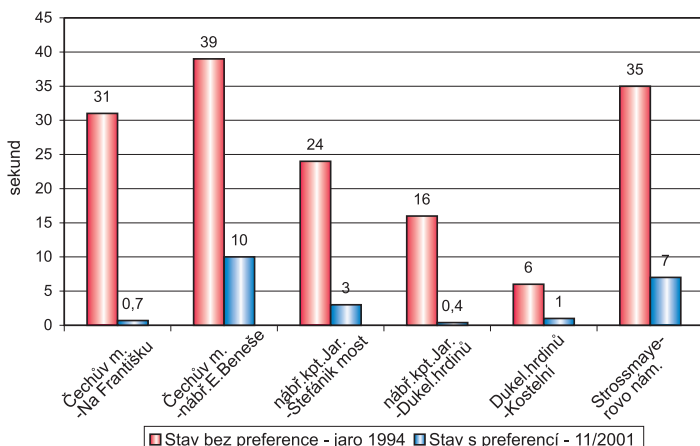
- při vysokém zatížení tramvajovou dopravou, neboť ve špičkových obdobích projíždí v úseku Štefánikův most – Strossmayerovo náměstí 5 linek (5, 8, 12, 14 a 17), tj. obousměrně celkem 75 tramvají za hodinu, a vlastní křižovatkou Strossmayerovo náměstí projíždí celkem 8 linek (1, 5, 8, 12, 14, 17, 25 a 26), což představuje 120 tramvají za hodinu ve všech směrech,
- při pouze podmíněné (omezené) preferenci na všech křižovatkách, jak je uvedeno výše, při nepříznivé okolnosti, že na třech křižovatkách (Čechův most – nábreží E. Beneše, nábreží kpt. Jaroše – Štefánikův most a Strossmayerovo náměstí) jezdí tramvaje ve dvou až čtyřech vzájemně kolizních relacích, takže při současných příjezdech se zdržují i samy mezi sebou,
- při nepříznivé skutečnosti, že na Čechově mostě jsou na tramvajových kolejkách v obou směrech vyznačeny jízdní a řídicí pruhy pro automobilovou dopravu, takže při intenzivním automobilovém provozu jsou tramvaje i při preferenčních výběrech a prodlužování volna zdržovány kolonami automobilů na kolejkách před nimi, a v kombinaci s další nepříznivou skutečností, že vzhledem k malým vzájemným vzdálenostem křižovatek Čechův most – Na Františku a Čechův most – nábreží E. Beneše musely být přihlašovací trojelekové kontakty na Čechově mostě umístěny ve vzdálenostech jen 150 až 160 metrů před křižovatkami, takže nezajišťují potřebný časový předstih přihlášení před příjezdem tramvají ke stopčárám (poznámka: důsledkem je například i vysoký podíl zdržení tramvají před SSZ Čechův most – nábreží E. Beneše ve srovnání s ostatními sledovanými SSZ),
- a při další nepříznivé skutečnosti, kdy vzhledem k malým vzájemným vzdálenostem mezi křižovatkami nábreží kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů, Dukelských hrdinů – Kostelní a Strossmayerovo náměstí (jen přibližně 150 a 130 metrů) nebylo možné zajistit optimální časový předstih přihlášení před příjezdem tramvají ke stopčárám, neboť tramvaje se pro následující křižovátku mohou přihlásit teprve odhlášením na předcházející křižovatce.

Preference tramvají a automobilová doprava

Praxe potvrdila teoretický předpoklad, že navržená míra preference je v daných dopravních poměrech akceptovatelná i pro automobilovou dopravu. Vzhledem k tomu, že preferenční zásahy do řízení ve prospěch tramvají jsou řídicí logikou následně kompenzovány podle potřeb automobilové dopravy (prodlužováním jejich signálů volno v zadaných mezích), preference tramvají nesnižila kapacitu křižovatek pro automobilovou dopravu ve srovnání s původním řízením bez preference, jak ukazuje následující porovnání celkového zatížení křižovatek automobily. Díky dynamickému řízení nyní projede křižovatkami i při preferenci tramvají více automobilů, než tomu bylo při původním řízení pevnými programy bez preference.

Poznámka: Pokles zatížení křižovatky Čechův most – Na Františku není způsoben preferencí tramvají, nýbrž přetížením křižovatek a ulic v okolí (Klárov, křižovatka Křižovnická – Kaprova a navazující úsek Křižovnické), v důsledku čehož došlo ke změně dopravních vztahů a část vozidel začala jezdit jinudy. SSZ Čechův most – Na Františku je navíc ovlivňováno preferencí tramvají nejméně z celé šestice měřených křižovatek, neboť zde jezdí pouze jedna tramvajová linka s 15 spoji ve špičkových hodinách v obou směrech celkem, zatímco na ostatních SSZ se počty tramvají pohybují od 30 do 120 ve špičkových hodinách.

Úsek Čechův most - Strossmayerovo náměstí
Průměrné zdržení tramvají připadající na jeden příjezd k SSZ
Pracovní den, 16 - 17 h



Celkové zatížení křižovatek automobilovou dopravou	Pracovní den 0 - 24 hodin, vozidla celkem		
	Jaro 1994	12/2001	Rozdíl
	Bez preference tramvají	S preferencí tramvají	
Čechův most – Na Františku	39 700	34 500	- 13 %
Čechův most – nábreží E. Beneše (*)	28 100	29 300	+ 4 %
Nábř. kpt. Jaroše – Štefánikův most (*)	42 300	45 700	+ 8 %
nábreží kpt. Jaroše – Dukelských hrdinů	37 500	42 800	+ 14 %
Dukelských hrdinů – Kostelní	8 400	11 000	+ 31 %
Strossmayerovo náměstí	10 100	11 200	+ 11 %

(*) v uvedených číslech jsou zahrnuta pouze vozidla projíždějící světelně řízenou křižovatkou, nikoliv vozidla ve směru z nábreží E. Beneše na nábreží kpt. Jaroše, která projíždějí podjezdem pod křižovatkou

Poznámky na závěr

Uvedený příklad je dokladem, že v Praze dochází na některých místech ke konkrétnímu naplnování veřejného zájmu na preferenci MHD, deklarované jako jeden ze základních dopravně politických principů dopravní politiky hl. m. Prahy (schválené Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. ledna 1996).

Názorně ukazuje, že při vhodném návrhu světelné signalizace je možné výrazně a účinně preferovat provoz vozidel MHD i v tak obtížných a komplikovaných dopravních poměrech, jaké panují v úseku Právnická fakulta – Strossmayerovo náměstí.

Ilustruje, jaké možnosti pro zrychlení provozu MHD i pro zlepšení její pravidelnosti v sobě skrývá preference světelnou signalizací, pokud by byla zavedena na celé síti.

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

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

Tento příklad je rovněž zajímavý tím, že uvádí naměřené efekty preference na dosud nejdelším posuzovaném souvislém úseku v Praze se šesti křižovatkami, takže zkrácení cestovních dob tramvají díky preferenci lze již počítat na minutu (na rozdíl od dříve prezentovaných vyhodnocení, které se obvykle zabývaly jen jednou křižovatkou, na které bylo možné dosáhnout poklesu zdržení tramvají nejvýše o desítky sekund).

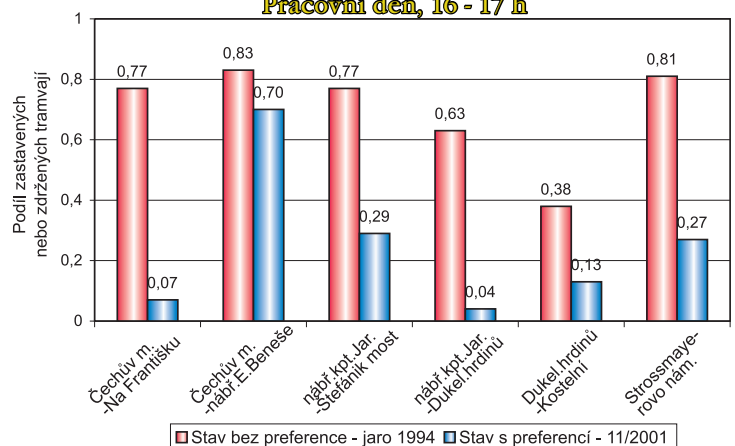
Pro dosažení výše uvedeného bylo nutné navrhnout a odlatit velmi složitou a sofistikovanou řídicí logiku pro řadiče jednotlivých SSZ, obzvláště na křižovatkách s kolejoými rozvětvením. Dosažené výsledky však ukazují, že tato práce nebyla vynaložena nadarmo. Dopravně inženýrské know-how obsažené v řídicí logice vychází z dlouholetých zkušeností s projektováním světelné signalizace včetně dynamického řízení, z důkladné znalosti charakteristik a zvláštností tramvajového provozu a snese srovnání i s nejmodernějšími systémy preference MHD světelnou signalizací v zahraničí.

Budou-li křižovatky s preferencí MHD v Praze dále přibývat, v praxi to bude znamenat, že se zvýší nejen plynulost provozu MHD, ale současně i cestovní rychlost a pravidelnost dopravy, tzn. celkově se kvalita MHDlepší. Preferovaná a kvalitnější MHD pak bude znamenat:

- za situace, kdy město není schopno uspokojit všechny nároky automobilové dopravy, nabídku reálné alternativy k uspokojování dopravních potřeb obyvatelstva,
- hmatatelný a srozumitelný důkaz dopravně politického zájmu města na zlepšování dopravních poměrů,
- zvýšení prestiže MHD v očích veřejnosti a tím pozitivní působení na rozhodování občanů o tom, zda budou MHD více používat, přinejmenším při cestách do centra města a za prací,
- při vyšším využívání MHD dosažení i její větší ekonomické efektivnosti (vyššího podílu krytí nákladů tržbami za jinak nezměněných podmínek),
- žádoucí předpoklad pro snazší prosazování dalších dopravně politických záměrů ve městě, jejichž důsledkem by bylo omezování automobilové dopravy.

Ing. Jan Adámek

Úsek Čechův most - Strossmayerovo náměstí
Podíl tramvají zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvají projíždějících k SSZ
Pracovní den, 16 - 17 h



Perspektivy modernizace vozů KT8

Vývoj nových tramvají v ČKD Praha, závod Tatra pokračoval v roce 1984 (kromě výroby T3SU) typem tříčlánkové obousměrné tramvaje KT8 D5, dodávané Praze v letech 1986 a 1989 – 1990 v počtu 48 vozů.

Konstrukce těchto vozů zcela nové koncepce sledovala mimo jiné záměr vytvořit tramvaj pro meziměstskou trať; tomu odpovídalo i provedení karoserie, která byla vhodná pro městský i rychlodrážní provoz – dveře v jedné rovině, uspořádání sedadel, možnost spráhování až tří vozů pomocí kompaktních spřáhel, u první série i přetlakové větrání s použitím celoskleněných oken atd.

Typ KT8 D5 v Praze nahrazoval dosluhující nejstarší vozy T3. Svým provedením je to tříčlánkový obousměrný vůz s pulzní regulací TV3; jeho karoserie je složena ze tří článků: „A“, „B“ a středního „C“. Vůz je vybaven dvěma stanovišti řidiče „A“ a „B“ s řídicími a pomocnými panely. První čtyři vozy se lišily provedením střešních krytů, rozmístěním prvků na panelech a dalšími detaily na karoserii i ve výzbroji.

Vozy byly vždy platnými pomocníky v provozu a zvláště v dobách traťových výluk, po zakoupení „kolejové spojky Californien“ (slouží ke krátkodobému překlenutí místa rekonstrukce kolejové trati i jako obratiště), bylo využito jejich obousměrného uspořádání při kusém zakončení trati. Proto se vedení společnosti rozhodlo při současném náběhu těchto vozů na rozsáhlejší opravu provést přímo modernizaci těchto poměrně spolehlivých vozů, se kterými se i nadále počítá.

Jistě si mnozí pozorní čtenáři všimli na jednotlivých vozech KT8 D5 zkušebního provozu nejrůznějších agregátů a zařízení, ať to byly namátkou elektricky

stahované sběrače, jinak odpružená kola, nové sedačky v interiéru, v současnosti nový slušivý nátěr unifikovaný s T6 A5. To všechno je jen viditelná součást naší rozsáhlé přípravy na celou akci. Mnoho zkušeností jsme získali i v rámci probíhajících modernizací T3 a některé agregáty využijeme i pro vozy KT8 D5.



Foto: Petr Malík

Jak by měly vlastně vypadat naše kloubové tramvaje po provedené modernizaci?

V současnosti dochází k celkovému upřesňování jejího rozsahu. V prvé etapě by měla být vzorově provedena modernizace jednoho vozu, včetně zpracování dokumentace. Všichni sami víme, že bude záležet na uvolněném finančním objemu. Každopádně naše

oddělení technického rozvoje je dobře připraveno na všechny varianty. Popustíme uzdu fantazii s tím, že financí byl dostatek a podívejme se na již rekonstruovanou tramvaj:

Vůz bude vybaven středním nízkopodlažním článkem, podobným brněnskému. Nutno poznamenat, že brněnské vozy jsou nově dodané, zatímco u nás dojde jen k výrobě středního článku a přizpůsobení článků koncových pro přesun výzbroje ze středního dílu. Výzbroj Progress od firmy Alstom – tramvaj bude „zpívat“ shodně jako T3R.P. Cestující budou příjemně překvapeni jinými sedadly a přehledným elektronickým informačním systémem, shodným s T3R.P, rovněž topením při stěnách a větráním starými známými klapkami na střeše se zásadně změní střeška vozu, ze které zmizí nejen velké nástavby s odporníky, ale i střešní transparenty, připomínající dávné linkové označení tramvají. Odporníky ovšem na střeše zůstanou v podobě známé z vozů T6 A5, půlpantografy budou elektricky ovládané z obou stanovišť řidiče. Všichni řidiči jistě uvítají i klimatizované kabiny s determálními skly, ruční řízení vozu a přesný tachograf, u podvozků bude snížena hlučnost dosazením hypoidních převodů. U karoserie dojde k odstranění výrobních nedostatků – praskání přepážek u kloubů atd.

Vůz KT8 D5 získá zcela novou a modernější siluetu a spolu s nátěrem vzoru T6 A5 vzhled městského vozidla třetího tisíciletí. Jak jsem se výše zmínil, záležitost bude jen a pouze na financích, co si z našeho snu splníme.

Jiří Nováček, technický úsek ED (redakčně upraveno)

Co je nového v SAPU?

Všem je nám již známý informační systém SAP R3, který je v provozu od 1. ledna 1999. Tento otevřený systém umožňuje neustálý rozvoj, a proto i naše společnost zajišťuje rozšíření již implementovaných modulů a zprovoznění dalších modulů především v oblasti logistiky a provádění manažerských analýz pro kvalitní řízení a průhlednost hospodaření naší společnosti.

V uplynulém období od posledního článku v DP-KONTAKTu byly řešeny v souvislosti se systémem SAP především následující projekty:

Rozšíření funkčnosti systému o plánování materiálu v odštěpných závodech Metro, Elektrické dráhy a ředitelství společnosti a evidence NCS v o. z. Metro a Elektrické dráhy

Realizací projektu bude otevřena cesta k získávání podkladů pro komplexní monitorování systému MTZ, ke zkvalitnění rozhodování o eventuálních změnách v metodice MTZ.

Implementace modulu PM v o. z. Metro a Elektrické dráhy

Modul v konečném řešení podporuje aktivity v oblasti plánované i neplánované údržby, oprav, servisních a revizních činností. Zakázkový systém údržby umožňuje sledování po jednotlivých akcích, výkonech, sledování nákladů po zakázkách, evidenci spotřebovaného materiálu položkově a souhrnně, evidenci skutečně stráveného času na jednotlivých zakázkách a jejich integraci se zúčtováním zakázky na konečného příjemce.

Systém pro prodej časových jízdních dokladů a rozhraní do SAP R3

Program zajišťuje zpracování prodeje časových klouzavých jízdních dokladů a přenos těchto informací do systému SAP. Současně se tímto systémem provádí i časové rozlišení při účtování výnosů a podklady pro platby přepravců.

Implementace manažerského systému BW

Realizací projektu se poskytne účinný a snadno ovladatelný nástroj pro provádění manažerských analýz na úrovni středního a vyššího managementu naší

společnosti. Cílem je zahrnutí zdrojů dat ze systému SAP R3, současně se pracuje i na realizaci propojení externího zdroje dat mzdového systému Elanor Global do manažerského systému.

Současně se nadále rozvíjí již existující moduly především v oblasti rozvoje nákupu a vedení zásob, sledování finančních toků, jejich vyhodnocování a plánování očekávaných toků financí v návaznosti na výdaje a příjmy společnosti.

V souvislosti se systémem SAP došlo k přechodu na novou, moderní technologickou platformu SAP software při zachování veškeré funkčnosti jednotlivých aplikací, navíc tato migrace přináší v nové verzi další podstatné rozšíření rozsahu funkčnosti. Kromě přínosu nákupu licence mySAP.com ve funkčnosti, technologii a integraci vnitřních procesů je nezanedbatelným přínosem prokazatelná a značná finanční úspora.

Jak vidíte, systém SAP se rozvíjí a bude rozvíjet. Naši zaměstnanci si zvykli se systémem pracovat a vidí jeho přednosti. A management společnosti má v reálném čase informace jako základní nástroje k řízení své společnosti.

Obchodně – ekonomický úsek ředitelství společnosti

Představenstvo projednalo

Dnes vám nabízíme přehled projednávaných materiálů na jednání představenstva v pondělí 10. června, následující jednání proběhlo až po uzávěrci, 1. července a o jeho obsahu vás budeme informovat v srpnovém vydání našeho měsíčníku.

Pokračování rekonstrukcí vlaků metra 81-71 po roce 2003. Představenstvo schválilo uzavření smlouvy o smlouvě budoucí se Škodou Dopravní technika Plzeň na rekonstrukci vlaků metra 81-71 v letech 2004 – 2008. V roce 2004 by mělo být rekonstruováno 7 vlaků a v

tech 2005 – 2008 by mělo být ročně rekonstruováno 6 vlaků metra.

Zpráva o přípravě výběrového řízení na dodávku nového zabezpečovacího zařízení na trati B metra a příslušné části sdělovacího zařízení, včetně mobilní části vozového parku. Členové představenstva byli informováni o přípravách výběrového řízení na dodávku zabezpečovacího zařízení na trati B, které bude vypsané v letošním roce a uložili technickému řediteli připravit zadávací podmínky soutěže.

Návrh postupu výměn pohyblivých schodů v metru po roce 2002. Nejvyšší orgán naší společnosti schválil návrh postupu výměn pohyblivých schodů po roce 2002. V letech 2003 – 2011 bude vyměněno celkem 90 eskalátorů české výroby typu V-TRA. Na dodavatele nových schodů bude vypsáno výběrové řízení.

Přehled mimořádných událostí při provozování dráhy a drážní dopravy. Členům představenstva byl předložen přehled mimořádných událostí za období 16. května až 5. června letošního roku. **-red-**

Základním smyslem a posláním o. z. Metro je zajištění plynulosti přepravy cestujících ve stanoveném rozsahu provozu. Metro je dnes již neodmyslitelnou součástí denního života hlavního města a každá mimořádnost pak má dopad na jeho chod. Metro tvoří nosnou páteř systému MHD, která je stávajícími prostředky povrchové dopravy nenahraditelná. Změna přístupu k zákazníkovi včetně přebírání zkušeností a zásad od vyspělých západních ekonomik, včetně sjednocení systému v celé naší společnosti, vyústila v zavedení Standardů kvality provozu, jako souboru pohledů hodnotících úroveň poskytování služeb cestující veřejnosti. **Hodnocení v případech vzniku mimořádné události, kdy je kvalita provozu narušena zásadním způsobem, však neřeší.**

Pokud si pod slovem neštěstí představíme těžkou újmu na zdraví s následkem smrti, ve většině případů se na metru jedná o dokonaný pokus sebevraždy. Pak by



Foto: o. z. Metro

odpověď na otázku v nadpisu článku byla jednoduchá – nedá. Nejsem cynik, ale ve své podstatě je jedno, jaký způsob člověk zvolí, jak odejít dobrovolně ze světa. Následkem je nezvratný proces – smrt a vždy je to osobní neštěstí samotného sebevraha a jeho rodiny. Pokud si sebevrah vybere jako prostředek odchodu rozjetý vlak metra, je druhotný následek pro dopravce fatální. Výrazné zhoršení dopravy s dopadem na větší část města. Nechci spekulovat, ale je to i jeden z důvodů, proč někteří sebevrazi volí právě tento způsob odchodu. Nechtějí odejít v tichosti a anonymně.

První týden v měsíci květnu se staly tři mimořádné události, které měly za následek narušení grafikonu, a to 267 vlaků v dopravním úseku. Tyto mimořádné události měly jedno společné, vznikly úmyslným jednáním cestujících. Ve dvou případech to byl pravděpodobně sebevražedný úmysl s následkem smrti a ve třetím si příznivec „adrenalinového sportu“ způsobil těžkou újmu na zdraví (následně zemřel). Tyto události vyvolaly pochopitelnou odezvu v tisku a televizi. DP-KONTAKT umožňuje, abych se na tuto problematiku podíval obecně

V posledních dnech měsíce května byla ukončena dodávka první série 22 souprav nových vozů M1. V současné době jsou tyto soupravy nasazovány do provozu na trati C, kde ještě do začátku prázdnin platí grafikon, založený na společném provozování starých vlakových souprav typu 81-71 s vlakovým zabezpečovačem ARS společně s novými soupravami M1 s vlakovým zabezpečovačem MATRA. Systém ARS lze provozovat pouze s určitým omezením nasazování nových souprav M1, které musí být zařazeny do společné skupiny až 12 souprav, tzv. „konvoje“, který je z obou stran oddělen od souprav se systémem ARS několika soupravami starých vozů 81-71, které však již mají vlakový zabezpečovač MATRA. Do této skupiny 12 souprav jsou postupně střídavě zařazovány všechny převzaté nové soupravy M1.

Dokončení dodávky umožnilo připravit nový prázdninový grafikon, který již kompletně zohledňuje nasazení všech nových souprav. Ve špičce pracovního dne bude na trati až 23 vlakových souprav. Nové soupravy již nemusí mít prohlídky v intervalech 8 až 12 hodin, a proto se v prázdninovém grafikonu mohou objevit již nepřetržitě výkony v délce až 18 hodin. Předpokladem

Neštěstí v metru, dá se jim předcházet?

a z dostupných podkladů se ji pokusil vyhodnotit zejména vzhledem k zákazníkovi – cestujícímu. Mimořádné události mají v převážné většině případů pochopitelně dopad na snížení kvality provozu, a to podle typu události jeho omezením, nepravidelností či přerušením na části nebo celé lince. V případech, kdy dojde k pokusu o sebevraždu skokem pod kola soupravy, dochází vzhledem k cestujícím vždy k výraznému zhoršení kvality poskytovaných služeb.

Statistika je osídlná, ale určitou představu nám dává. Za minulá období je to vyhodnocení mimořádných událostí v roce 2001. Ze čtrnácti kategorií podle příčin vzniku je pod číslem 1 uvedeno **pád nebo neoprávněný vstup cizí osoby do prostoru koleje**. Je zajímavé podrobnější členění této příčiny v závislosti na narušení grafikonu (modrá barva značí počet narušených vlaků v dopravním úseku).

Z celkového porovnání mimořádných událostí dojdeme k zajímavým výsledkům. Všechny mimořádné události bylo v roce 2001 necelých 500. Případy sebevražedného úmyslu se tedy podílely **dvěma procenty, ale následek byl dvacetiprocentní podíl na narušení grafikonu za rok**. Z grafu je vidět, že ostatní důvody pádu do kolejí nemají takový vliv na narušení grafikonu. Co z něho není vidět je, že převážně nekončí závažnějším poškozením zdraví. V těchto případech chybí z pochopitelných důvodů načasování pádu nebo vstupu na dobu vjezdu soupravy do stanice. Z pohledu cestujícího je důležitý fakt, že v případě, kdy dojde k přejetí člověka, je daleko delší časový interval do obnovení provozu, než například při pádu podnapilé osoby do kolejí. Cestující pak musí vyhledat „náhradní“ dopravu. Mimořádná událost nenaruší jenom MHD, ale snahou cestujících je použít osobní auta ve zvýšené míře, což způsobuje ve většině případů kolaps dopravy ve městě.

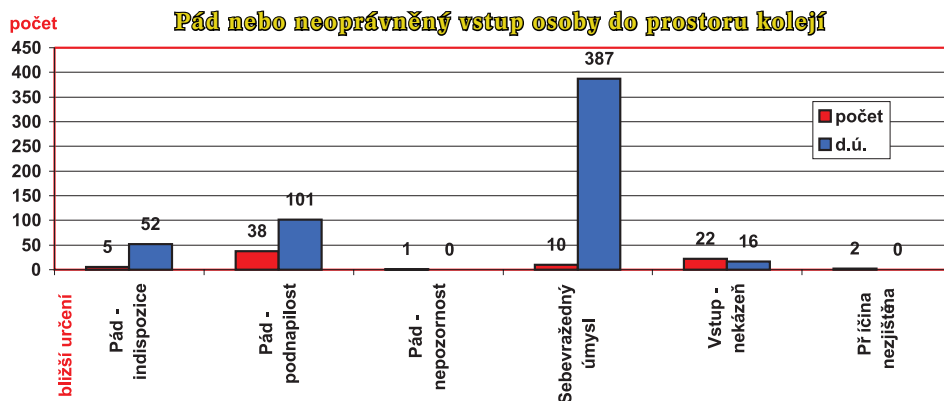
Vrátím se na začátek článku. Odštěpný závod Metro jako provozovatel nemůže zabránit mimořádné události, kdy je úmysl spáchat sebevraždu. Toto by zamezilo jedině oddělení prostoru kolejí od nástupiště. Ve světě toto řešení existuje. Je to technicky náročné řešení a samozřejmě taky velice drahé. Provozovatel nemůže ani podstat-

ně snížit dobu výluky provozu. Metodika je zpracovaná a každé technické a organizační opatření má své místo a časovou náročnost, kterou nelze již významně zkracovat. Při vyšetřování a odstraňování následků události jsme závislí také na rychlosti práce Policie a Záchraně služby. Při těchto neštěstích nedochází k závažnějším škodám na technice. Proto se vyskytl názor, že by se doba výluky zkrátala tím, že by se likvidační práce následků neštěstí provedly nebo dokončily až v přepravní výluce. Nejenom z etických důvodů je toto řešení pro metro nepřijatelné.

Můžeme tedy v těchto případech pro cestujícího něco udělat? Snad jedině cestujícího včas a přesně informovat. Zachovat si profesionální přístup i v případech, kdy cestující nezalý souvislosti nadává a jeho terčem se stávají zaměstnanci ve stejnokrojích. Při těchto událostech, na kterých neneseme vinu, dochází i k více jak hodinovým výlukám. Možná by stálo za to zvážit, zda více seznámit veřejnost v tisku o jaký problém se jedná a jak složité je zajistit náhradní dopravu. Faktem je, že ve špičce nejde ani při nejlepší vůli plnohodnotně nahradit dopravu autobusy. Určitě by stálo za uvážení oslovit vysokou školu dopravní, zda by nebylo možné v rámci zadání diplomové práce zpracovat studii, která by vyhodnocovala průzkum dopravní situace při výpadku metra s dopady na celé město.

Na závěr si neodpustím komentář k článku v minulém čísle Co je možné? z rubriky Vlastníma očima. Autor na vlastní oči viděl cestujícího, jak se pohybuje v kolejích. V článku zazněl i malý povzdech, proč dozorcí okamžitě nezasáhla. To není první případ, kdy dozorcím stanice je vyčítána jejich nečinnost. Rozhodně se jich nechci zastávat, ale ne vždy je to černé nebo bílé. Odcituji z vyšetřovacího protokolu mimořádné události příznivce „adrenalinového sportu“, která se stala v citovaném prvním květnovém týdnu. Sedmnáctiletý Ondra byl v 18.13 hodin nalezen na střeše vagonu ve stanici Národní. Po domluvě sám slezl, ale vzápětí přeběhl na protější kolej a vylezl na spráhu vlaku. Odtud ho dozorcí stanice vytáhl a předal Policii. V 19.22 byl nalezen ve stanici Muzeum linky A, zhroutil se a těžce zraněný na spráhe mezi vozy. Dodatečně se zjistilo, že hlavou vrazil do překážky při jízdě na střeše vlaku. Chci tím vyslovit osobní názor. Pokud „cestující“ úmyslně a vědomě porušuje přepravní řád a v některých případech riskuje život nebo mu na něm nezáleží, pak není síla, jak ho zastavit. Můžeme se jen snažit na co nejmenší míru omezit nepříjemnosti, které způsobí svým jednáním ostatním cestujícím.

Z podkladů dopravního úseku o. z. Metro zpracoval Ing. Viktor Baier



Na Kačerově už jsou všechny soupravy M1

pro hromadné nasazení všech nových souprav M1 na trať C je ukončení provozu všech starých souprav typu 81-71 s vlakovým zabezpečovačem ARS. V praxi to znamená, že od začátku prázdnin bude možné na trati C spatřit nejvýše pět vlakových souprav starého typu 81-71, které mají vlakový zabezpečovač MATRA. Všechny ostatní soupravy v provozu budou tedy již nové M1 nebo modernizované 81-71M.

Vypnutí ARS také umožní zahájit další etapu spojenou s modernizací vozového parku metra, a to začít rekuperovat, tj. vracet část elektrické energie vznikající při elektrodynamickém brzdění zpět do přírodního kolejniče. Je samozřejmé, že rekuperace bude zapínána postupně a bude pečlivě sledována a vyhodnocována dopad jejího

zapnutí na celou energetickou soustavu metra. V konečném stavu by se rekuperace měla projevit dalším snížením spotřeby elektrické trakční energie.

Prázdninový provoz tedy ověří první hromadné nasazení většího počtu nových a modernizovaných souprav metra současně. Bezprostředně na ukončení prázdnin naváže pak opět nový grafikon, ve kterém dojde k posílení provozu ve špičce pracovního dne až na 26 souprav. To je v současné době maximální počet, umožňující minimální interval 130 vteřin. Tento grafikon pak bude provozován nejméně do doby zahájení dodávky druhé série vlakových souprav M1 v průběhu roku 2003.

Jiří Beneš, technický úsek o. z. Metro

Nové zabezpečovací zařízení na trati A

Projekt nasazení nového zařízení vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaku LZA (SOP-2P a ACBM3) na trať A, na zkušební trať depa Hostivař a na příslušný vozový park metra se realizuje podle smlouvy o dílo se společností AŽD Praha s. r. o., subdodavatelem AŽD a řešitelem vlakového zabezpečovače SOP-2P je společnost Bombardier Transportation ZWUS Katowice. Subdodavatelem AŽD Praha s. r. o. při dodávkách hardwaru automatického vedení vlaku ACBM3 je společnost Unicontrols, která rovněž dodává komunikační rozhraní mezi stacionární částí LZA a provozovaným systémem ASDŘ. Montáž interface mobilních zařízení LZA na vozy 81-71M je rozdělena mezi společnosti Škoda DOP Plzeň a Fleck-CS.

Od podpisu smlouvy v roce 1999 doznala koncepce projektu velmi podstatné změny z důvodu dodatečně zjištěné a Výzkumným ústavem železničním potvrzené slučitelnosti provozu modernizovaných souprav 81-71M se stávajícím vlakovým zabezpečovačem ARS. Následkem toho byla z harmonogramu projektu vypuštěna celá jedna přechodová etapa nasazení mobilního zařízení SOP-2P na stávajících 22 ruských souprav 81-71. Mobilní zařízení LZA se tak instalují přímo na soupravy 81-71M, nejprve na soupravu s prototypovým zařízením LZA, a to bez jakéhokoliv mezistupně.

Po oživení stacionárního zařízení LZA na zkušební trati depa Hostivař pokračuje dodavatel v prototypových jízdách zkoušek systému s jednou kompletně vybavenou soupravou. V obou směrech zkušební trati byla vyzkoušena funkce obou subsystémů LZA, přesnost cílového zastavení, náhradním způsobem i komunikace s nadřazeným systémem ASDŘ a všechny další zkoušky. Zkoušené zařízení vykazuje po funkční stránce požadované vlastnosti, případné nedostatky řeší dodavatelé ve spolupráci s odštěpným závodem Metro na místě. Pro nutné dodatečné úpravy systému LZA a pro nutnost jeho doplnění je původní termín ukončení zkoušek na konci dubna prodloužen do 31. července 2002. Tato doba bude využita k dokonalému praktickému seznámení pracovníků o. z. Metro s funkcí stacionární i mobilní částí LZA a je možné organizovat i zácvik strojvedoucích.

Po vydání stavebního povolení a po postupném předávání jednotlivých mezistančních úseků k rozběhnutí montáží zahájil dodavatel montážní práce na trati A. Směr výstavby, ožívování a postupného zprovoznování na trati A je od stanice Skalka ke stanici Dejvická. Pokládka kabelů dospěla do stanice Náměstí Míru, montáž přichytek liniových smyček do oblasti stanice Můstek, montáž kolejových skříněk do oblasti stanice Želivského, práce v relových místnostech probíhá ve stanicích Skalka až Můstek.

Dodavatel připravuje montáž mobilního zařízení LZA podle smlouvy celkem na 22 sériových rekonstruovaných souprav 81-71M, určených k provozu po trať A.

Základním úkolem systému vlakového zabezpečovače SOP-2P, jako u všech obdobných systémů, je kontrola rychlosti vlaku nezávisle na činnosti strojvedoucího a její automatické omezení na povolenou rychlost v daném kolejovém obvodu, což zaručuje v každé provozní situaci možnost zastavení před překážkou. Systém SOP-2P spolupracuje se základním staničním a traťovým zabezpečovacím zařízením, které předává informace o obsazení kolejových obvodů, stavu absolutních návěstidel, poloze výhybek, stavu tlačítek nouzového zastavení vlaku na nástupišti, tlakových uzávěrů a podobně. Stacionární část zajišťuje nepřetržitý přenos informací na vlak pomocí smyček umístěných na trati mezi kolejnicemi. Mobilní část tyto informace přijímá, dekóduje a kontroluje podle nich skutečnou rychlost vlaku.

Přenosový systém LZA je založen na cyklickém vysílání telegramů s rychlostí přenosu 1 200 bitů za vteřinu o délce telegramu 47 bitů; použité kmitočty signálu jsou 37,2 kHz a 36,0 kHz. Bezpečnost funkce

ve stacionární i mobilní části vlakového zabezpečovače SOP-2P je zajišťována nezávislým zpracováním informací ve dvou mikroprocesorových kanálech a porovnáním výstupů v bezpečném fail-safe komparátoru. Pro zajištění odolnosti proti vnějším vlivům musí být identické úlohy v obou výše uvedených kanálech zpracovávány rozdílným softwarem odlišnými algoritmy. Počet přenášených informací vlakového zabezpečovače je 30. Přenášené povolené stupně rychlosti jsou: 0 permissivní, 0 absolutní, 20, 30, 35, 40, 45, 50, 55,

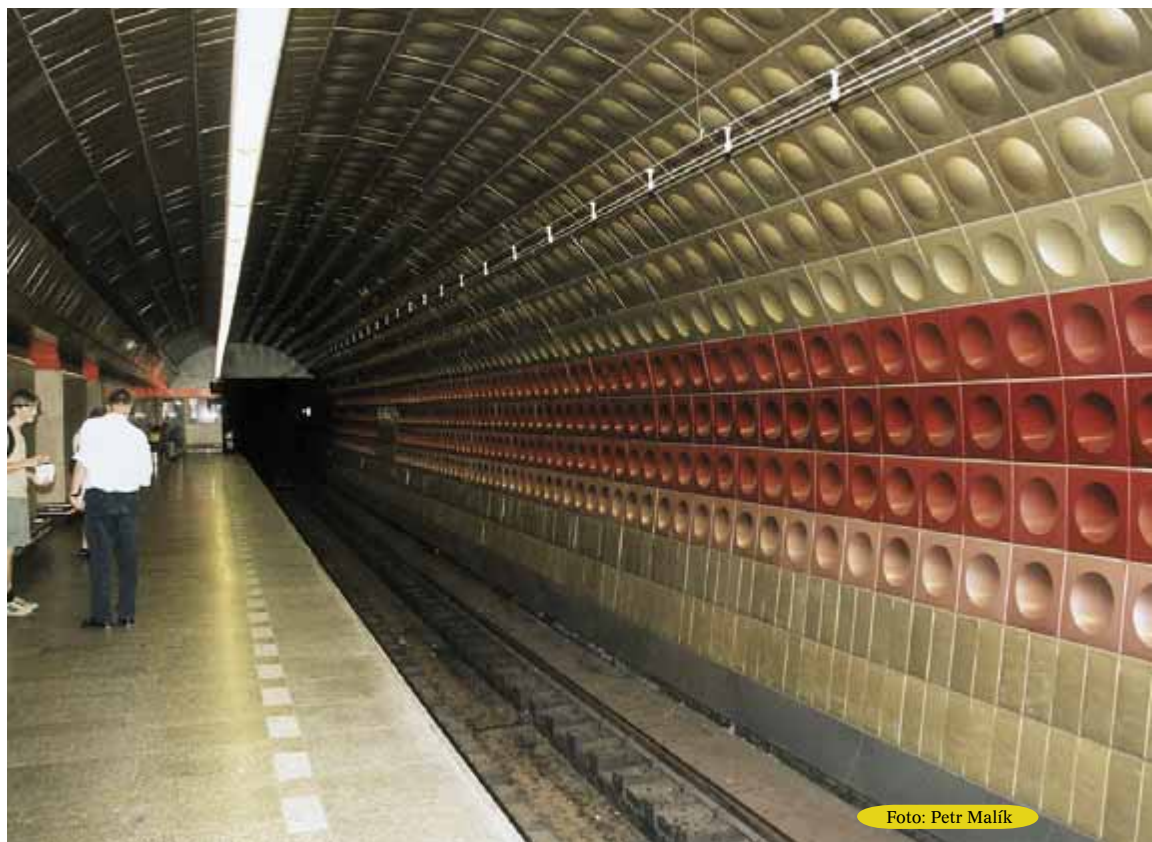


Foto: Petr Malík

60, 65, 70, 75 a 80 km/hod. Přenosový systém vlakového zabezpečovače SOP-2P zajišťuje rovněž potřebné přenosy informací pro systém automatického vedení vlaku ACBM3, tj. 16 formátů skládající se z 9 bitů a 7 speciálních rozkazů. Způsob omezení rychlosti SOP-2P je třístupňový: při přiblížení skutečné rychlosti k rychlosti povolené dojde nejdříve k vypnutí pohonu, dále k provoznímu brzdění a pokud výše uvedená opatření nejsou dostatečná, aktivuje mobilní část nouzové brzdění. Provozní situaci na pultu strojvedoucího zobrazuje mobilní část SOP-2P rozsvícením příslušné diody u ukazatelů skutečné rychlosti a dále 12segmentovým kabinovým zobrazovačem, který indikuje počet volných kolejových obvodů do následující stanice. Ukazatel dovolené rychlosti integrovaný do zobrazovače rychloměru ukazuje dovolenou rychlost v aktuálním i následujícím kolejovém obvodu (smyčce).

Systém automatického vedení vlaku zajišťuje aperiodické navádění vlaku na žádanou rychlost v co nejkratším čase, udržování rychlosti s vysokou přesností, vstup požadované rychlosti od strojvedoucího, dojezd do stanic a zastávek přesně v čase podle jízdního řádu s minimem spotřebované trakční energie. Navádí rychlost vlaku k návěstidlům, k místům omezení traťové rychlosti a k místům zastavení ve stanicích a na obratech. Dále ovládá dveře, světla vlaku, digitální hlásiče a informační systém. Má v sobě zabudován autosimulační režim a využívá rovněž informací z mapy tratě pracující s přesností 0,1 metru. Plánovaná přesnost regulace rychlosti je ± 1 km/hod., přesnost cílového zastavování $\pm 0,5$ metru a přesnost dodržení jízdního řádu ± 1 vteřina.

Velice vypracovaná je orientace na trati, která jednak zpracovává informace z vlakového zabezpečovače SOP-2P a ze zmíněné mapy trati, která je jeho součástí. Použitá technologie zcela mění přístup k řešení styku se strojvedoucími. V případě ACBM3 je použit dotykový vícefunkční displej, na kterém jsou shromážděny veškeré sdělovací a ovládací prvky, související s provozem systému. Tento displej je možné přepnout i do režimu zobrazování vstupních, výstupních a vnitřních signálů a dat jednotlivých funkčních celků, což umožňuje dokonalou palubní servisní diagnostiku. Provozními informacemi, zobrazenými na displeji, jsou například hodnota rychlosti naváděcí křivky cílového brzdění k nejbližšímu cíli, vzdálenost do cíle, strojvedoucí omezená hodnota požadované rychlosti, začátek a konec výběhu, požadovaná rychlost.

Strojvedoucí může v mobilním zařízení LZA na vlak zvolit tyto obvyklé režimy řízení: RAV – režim automatického vedení, ve kterém strojvedoucí vykonává pouze funkce při rozjezdu vlaku ze stanice, RVZ – kdy strojvedoucí řídí vlak ručně pod plnou kontrolou vlakového zabezpečovače, RTB – kdy je jízda vlaku řízena strojvedoucími ručně a vlakový zabezpečovač kontroluje pouze nepřekročení rychlosti 30 km/hod. a nakonec úplné vypnutí zařízení LZA z činnosti. Přípravuje se rozšíření spektra režimů o režim bezobslužného obratu RBO, který ve spolupráci se stacionárním zařízením LZA umožní realizovat obraty vlaků bez strojvedoucího.

Některé hlavní termíny realizace systému LZA:

- Definitivní přejímka systému a ověření propustné výkonnosti trati A v květnu příštího roku;
- ukončení realizace mobilní části LZA na 22 soupravách 81-71M v říjnu 2004 (podmínkou je dostupnost souprav v daném období pro instalace mobilního zařízení LZA);
- realizace a vyzkoušení systému LZA na jedné soupravě M1 v prosinci 2004.

Znamená to, že v období od července letošního roku do dubna 2003 budou na trati A probíhat časově náročné dynamické a přejímkové zkoušky systému LZA nejdříve s prototypovou soupravou 81-71M a následně se soupravami sériovými, což bude znamenat zvýšené organizační nároky na využití v nočních přepravních výlukách.

Systém LZA představuje další technický krok v celkovém projektu modernizace zabezpečovacích zařízení pražského metra.

Ing. Ladislav Jakl, o. z. Metro

MHD v Brně ve víru



↑ Elektronický informační systém ve vozidlech.



↑ Trolejbusová vozovna Komín.

↓ Nový typ zastávkového sloupku.



Tak co je u vás v Brně nového?

Mnoho vody uplynulo ve Svatce a Svitavě od doby, kdy jsme vám přinesli poslední rozsáhlejší materiál o zajímavém dění v městské hromadné dopravě jihomoravské metropole. A přitom přelom tisíciletí byl ve znamení mílových kroků, jimiž se Dopravní podnik města Brna, a. s. ubírá kupředu. Však počítejte s námi: zavedení nového tarifu, zásadní změny v organizaci noční dopravy, program kvality služeb, autobusové linky pro cyklisty, projekt strategie komunikace se zákazníky, služba DP asistent, výstavba nové administrativní budovy v centru města, rekonstrukce vozoven, renovace tramvajového parku... zkrátka je toho víc než dost a je nejvyšší čas, abychom vás o všem novém v Brně informovali.

Zasvěcené průvodce po brněnských dopravních novinkách a zajímavostech posledních několika let nám dělali tisková mluvčí DPMB a. s. mgr. Hana Pohanová a ing. Rostislav Košťál z odboru rozvoje a kvality MHD téhož podniku.

Nový tarif: rodina o víkendu (skoro) zadarmo!

Od prvního ledna 2002 si obyvatelé i návštěvníci města pod Špilberkem museli začít zvykat na nové ceny i druhy jízdného. K zajímavé diferenciaci došlo zejména u krátkodobých jízdenek: zákazník má nyní možnost si zakoupit buď jízdenku na 10 minut za 7 Kč (děti za 3 Kč), nebo na 40 minut za 12 Kč (u řidiče za 15 Kč) anebo hodinovou za 15 Kč. Velmi zajímavě se jeví jednodenní jízdenka za 48 Kč, která v nepracovních dnech platí jako společná jízdenka pro dva dospělé a tři děti. Podobně vychází vstříc zejména rodinám s dětmi průkazka s ročním kupónem: dvanáctiměsíční „šalinkarta“, stojící 3250 Kč pro dvě pásma resp. 4600 Kč pro pásma tři, umožňuje jejímu majiteli či majitelce přibrat si k sobě do dopravních prostředků v nepracovních dnech další dospělou osobu a tři děti, aniž by tito museli za svezení platit.

Další inovací v pestré paletě brněnského jízdného je jízdenka na 30 dnů, vhodná zejména pro ty, jimž nevyhovují hranice kalendářního měsíce; je sice o 50 Kč dražší než měsíční kupón, avšak zákazník nepotřebuje fotografii, kupón ani průkazku a navíc když zrovna sám nikam nejede, může ji k cestám brněnskou MHD půjčovat i jiným osobám. Ke změnám došlo také v oblasti seniorského jízdného, úplnou novinkou je pak on-line program na výpočet výhodnosti toho kterého předplatného kupónu dle individuálních dopravních zvyků, který naleznete (spolu se spoustou dalších informací) na internetových stránkách www.dpmb.cz.

Noční doprava: od tramvají k autobusům

Organizace noční dopravy v Brně prošla zásadní změnou, kterou mohli cestující poprvé zaznamenat 1. září roku 2000 – noční tramvaje byly nahrazeny nočními autobusy. Tato změna vycházela z výsledků auditu provedeného v prvním čtvrtletí téhož roku, který doporučil zajišťovat noční provoz dominantně vozidly nezávislé trakce, tj. autobusy.

Nahrazení většiny nočních tramvajových linek (jezdít zůstaly pouze linky č. 1 a 8) autobusovými se zatím jeví jako rozumný krok ke zkvalitnění nabídky cestujícím. Díky nočním autobusovým linkám se zvětšilo obsluhované území města Brna (o oblast, kam nedosáhne tramvajová a trolejbusová doprava), posílily se přetížené směry od rozjezdů, snížil se počet nočních linek (z původních 19 na 9), omezil se počet přestupů jen na uzel Hlavní nádraží a celkově se zjednodušil celý systém včetně časové orientace (první noční „rozjezd“ všech spojů z hlavního uzlu je ve 23.00, poté ve 23.30 a následně pak každou celou hodinu až do 05.00).

Nesporné výhody má nová organizace noční dopravy také z hlediska ekonomického a provozního. Uspoří se na vozidlech i řidičích, zefektivní se operativnost nočních linek (incidenty na kolejích nebo pod trakčním vedením, které zejména v noci bývají závažnějšího charakteru, nejsou pro autobusy významnější překážkou) a otevírá se tu možnost provádět údržbu drážního zařízení v noci, čímž dochází k výraznému omezení této činnosti v denních hodinách, kdy je cestující veřejností vnímána velmi negativně.

Cyklistické linky: z Brna za cykloturistikou a zase zpět

V tuzemských podmínkách doposud nevídanou službu (alespoň co je nám známo) nabízí brněnský dopravní podnik všem milovníkům vyjížděk na kolech. Od prvního května letošního roku můžete v Brně využít dvojice autobusových cyklistických linek, která vás i váš bicykl dopraví v nepracovní dny na atraktivní místa za městem, odkud lze podnikat zajímavé výlety. První linka označená C1 spojuje Královo Pole s Útěchovem (vstupní brána do Moravského krasu), druhá linka C2 Židenice s Mariánským údolím (oblíbený výletní cíl mnoha Brňanů).

Každou linku obsluhuje jedna speciálně upravená Karosa, schopná pojmout 14 jízdních kol i s cyklisty. Autobus podnikne během dne vždy sedm jízd v obou směrech – první spoj vyjíždí v 9.00 ráno z Králova Pole a Židenic respektive v 10.00 z Útěchova a Mariánského údolí směrem opačným, poslední spoj vyjíždí z brněnských zastávek v 18.00 a o hodinu později jede zpátky. Na cyklistických linkách je zaveden zvláštní tarif (neplatí zde jízdenky MHD) – osoba starší 11 let zaplatí za sebe a svůj šlapací stroj 20 Kč, děti od 6 do 10 let polovic. Po prvním měsíci zkušebního provozu linek panuje zatím na straně jejich provozovatele spokojenost: vytíženost se pohybuje kolem 70 % a budou-li dobré výsledky pokračovat, je možné, že přibude i linka další, která by pravděpodobně spojovala centrum města s Brněnskou přehradou.

Kvalita služby a preference: zvýšení kvality MHD

Podobně jako v Praze i v jihomoravské metropoli si uvědomují, že cesta k zákazníkům vede přes zkvalitnění služeb dopravce. Zatímco preferenční opatření zvýhodňující městskou hromadnou dopravu před individuálním automobilismem se doposud v Brně příliš neuplatňují (i když formálně mají preferenční opatření na radnici podporu), program Kvality služby dopravce se od ledna 2000 slibně rozbíhá. Sledují se zatím tři oblasti: přesnost provozu (povolená odchylka od přesného času stanoveného jízdním řádem je zpoždění 120 vteřin, za nepřijatelný stav je považován

událostí posledních let

jakýkoli předčasný odjezd ze zastávky a zpoždění větší než 241 vteřin (úroveň náročnosti byla nastavena na 80 %, tj. 80 % spojů musí splňovat přípustné tolerance), informování veřejnosti (hlášení, personál, orientace, statické informace) a kvalita služby (čistota, klima, pohodlí). Program je sledován podle „objektů“, kterými jsou vozidlo MHD, zastávka, prodejna, informační kancelář, internet a personál. Zejména pro zvyšování přesnosti je ale třeba, aby ze strany města docházelo k realizaci preferenčních a segregančních opatření.

Strategie komunikace: jak oslovovat zákazníky

V loňském roce začal Dopravní podnik města Brna, a. s. společně s reklamní a komunikační agenturou EGO uskutečňovat projekt „Strategie komunikace při prosazování změn postojů a chování k finančním produktům a cestování v MHD“. Tento projekt zahrnoval množství akcí, jimiž se podnik snažil oslovit brněnské cestující. Mezi ně patřilo například oslovení neplatičů (přistřižených černých pasažérů, kteří nezaplatili pokutu) formou osobních dopisů, revizorské osvětové „happeningy“, soutěž „Revizor Rádía Krokodýl“, mikulášská a betlémská tramvaj, reklama v kinosálech multiplexů, novinách a zpravodajích městských částí, výlepkové letáky v dopravních prostředcích a řada akcí pro postižené občany. S poslední zmíněnou položkou souvisí i zcela nová služba DP asistent, již začal brněnský dopravní podnik poskytovat od 15. září 2001. Tato služba si klade za cíl usnadňovat cestování MHD starším a tělesně postiženým cestujícím. Asistenti pomáhají osobám se sníženou možností pohyblivosti formou doprovodu, pomoci při nastupování, pohybu ve vozidle a při vystupování, vyhledávání spoje, pomoci při dodržování smluvních přepravních podmínek, informování o průběhu cesty, řešení neočekávaných situací cestujícího aj. Zajímavé na této záslužné službě je, že jako asistenti působí brněnští revizoři, kteří jsou vyškoleni jak k práci s vozíčkáři (spolupráce s Ligou vozíčkářů), tak k práci se slabozrakými a nevidomými (spolupráce s Tyflocentrem).

Rozvoj kolejového systému: čekání na tramvajovou rychlodráhu?

V rozvojových záměrech, daných schváleným Územním plánem města Brna, se počítá s četným prodloužením stávajících tramvajových tratí či jejich přeložkami do výhodnějších poloh (takto se např. uvažuje o prodloužení stávající tramvajové tratě v oblasti sídliště Lesná a tratě na sídlišti v Líšni). Již od šedesátých let se také diskutuje o překonání historického jádra města podzemní kolejovou tratí. V rámci programu Phare byla zpracována studie proveditelnosti severojižního diametru tramvajové rychlodráhy, která by v centru města Brna byla vedena v podzemí. Podle této studie, s níž byla v červnu 1997 seznámena odborná veřejnost a představitelé města, se má v 1. etapě realizovat severojižní propojení v délce 9,3 km spojující železniční nádraží Brno - Královo Pole s křižovatkou dálnice D1/D2 na jihu města. V druhé etapě by pak mělo být realizováno odbočení ze severojižní trasy ze stanice Šumavská směrem do sídliště Bystrc. Avšak nic zatím nenasvědčuje tomu, že by se projekt měl v blízké době začít realizovat.

Novostavby, rekonstrukce, renovace, IDS a ohňostroje: pár stručných zpráv závěrem

Jak je vidno, dění v brněnském dopravním podniku a okolo něj je v posledních letech skutečně nabitě událostmi. Abyste nezůstali ochuzeni o některé další, na něž zde již není tolik prostoru, zprostředkujeme vám je alespoň v telegrafické podobě:

- Nová administrativní budova na Novobranské ulici

Od prvního dubna loňského roku sídlí část dopravního podniku (mj. dispečink, přepravní kontrola, tarifní odbor, generální a provozní ředitel) v nové, architektonicky atraktivní budově v centru Brna. Součástí budovy je i velká prodejní hala otevřená po celý týden včetně neděle, informační a objednávková kancelář.

- Rekonstrukce vozoven

V roce 2001 proběhla rekonstrukce a dostavba tramvajové vozovny v Medlánkách (letos se zde ještě rekonstruovala a dostavovala klempírna), 20. května letošního roku byla slavnostně otevřena podobně upravená vozovna v Pisárkách.

- Renovace tramvají

V rámci obnovy přestárlého vozového parku brněnských tramvají (patří k nejstarším v celém bývalém Československu) se rekonstruují tramvaje typu T3 – svůj nový život na brněnských kolejích absolvují již pod novým jménem T3R.EV.

Integrovaný dopravní systém

V červnu letošního roku zahájil svou činnost regionální koordinátor dopravy KORDIS (obdoba pražského ROPIDu a ostravského ODISu). První vlaštkou integrovaného dopravního systému na Brněnsku byla však již před dvěma lety zavedená autobusová linka č. 820 z Brna do Kuřimi (provozovatelem je ČSAD Tišnov).

- Doprava při mimořádných akcích

Stalo se naprostou samozřejmostí, že Dopravní podnik města Brna, a. s. se významnou měrou podílí na dopravním zajištění velkých akcí, které se ve městě pod Špilberkem konají. Vedle speciálních veletržních linek je třeba vyzdvihnout dopravní obsluhu mohutné ohňostrojové přehlídky Ignis brunensis – zahajovací pyrotechnickou show by si ve středu 5. června tohoto roku mohlo na březích Brněnské přehrady těžko vychutnat na sto tisíc lidí (!), kdyby Dopravní podnik neposílil pravidelné kursy dalšími sedmdesáti tramvaji, čtyřiceti autobusy a čtrnácti trolejbusy. Však také deník Právo o dva dny později nadepsal článek o této akci titulem: „Byl to noční koncert dopraváků“.

Až se budete svých známých a přátel z jihomoravské metropole ptát, co se u nich děje nového, a dostane se vám odpovědi, že vše je vlastně při starém, nevěřte jim, nebo to považujte za projev přehnané skromnosti. V Brně se dějí vskutku zajímavé věci. A nejen v oblasti dopravy, jak jste se mohli dozvědět z předcházejících řádků.

Marek Šebeš

Foto: Archiv Dopravního podniku města Brna, a. s.



↑ Tahač.



↑ Vjezd do nízkopodlažní tramvaje.

↓ Lodě flotily brněnského Dopravního podniku na Brněnské přehradě.



Je krátce po třetí hodině ranní. Praha spí, ulice jsou vylištěné, jen tu a tam se objeví náhodný chodec. Většinu aut v ulicích tvoří taxíky, převážně bez pasažérů. Jednou za čas se objeví noční tramvaj či autobus rozvážející flamendry nebo velmi brzké pracující.



Do čtvrté hodiny ranní chybí ještě několik minut, ale řidiči už čekají na nezbytné propriety k výkonu služby.

Z pekáren už se line lahodná vůně čerstvého pečiva, když se v Žitné ulici objevuje dvojice autobusů naší společnosti. Nikoli běžných linek, ale služebních vozů, svážejících řidiče k ranním výjezdům. Hostivařský vůz je plnější, ale my nasedáme do kačerovského s dvojicí



Řidiči, kterým chybí do výjezdu ještě několik okamžiků, odpočívají a koncentrují se na směnu.

zadumaných řidičů. Další přistupuje ve Vršovicích a tichem vozidla se rozléhá jeho „Ahoj“, ale i on do cílové zastávky sedí pohroužený do sebe.

„V současnosti vypravujeme sedm služebních vozů, které provádějí dva svozy. První přijíždějí okolo tři čtvrtě na čtyři a druhá várka mezi půl pátou a 4.45,“ vysvětluje systém ranního návozu řidičů vedoucí řízení dopravy kačerovské garáže Jaroslav Lerch, náš průvodce kačerovským ránem.

V novotou zářící kačerovské výpravně už je živo, řidiči fasují od výpravčího a manipulantky potřebné nádobíčko, někteří ještě mají čas na ranní kávu, jiní už spěchají ke svým vozům. První výjezd je stanoven na 3.54.

Z desek s jízdními řády a dalšími náležitosti koukají dva sáčky rozpustného nápoje, a tak můžeme

tušit, že bude teplý letní den. „Už v noci nás z dispečinku informují o předpovědi počasí a pokud se čeká teplota vyšší než 25 stupňů, dáváme řidičům rozpustné nápoje. Vodu si mohou načepovat ve výpravně nebo na některé z konečných. Už pět jich je vybaveno pitnou vodou, a tak každý se může rozhodnout, kdy si nápoj připraví,“ vysvětluje zejména v letních dnech velice ožehavé a diskutované téma Lerch.

Krátce po čtvrté hodině nad Prahou začíná svítat a zaplněné kačerovské odstavné plochy se vyprazdňují, jeden za druhým v malých rozeztupech

Vybraní řidiči se musí podrobit dechové zkoušce na alkohol. Množství kontroluje špičkový přístroj Alcotest – Dräger 7410.



Autobusová výpravna žije svým rytmem

opouštějí autobusy svou domovskou základnu. Nejvíce jich vyjždí mezi čtvrtou a šestou hodinou, v sedm výjezdy končí. „V současnosti vypravujeme v pracovní den ráno 207 vozů,“ dodává náš průvodce.

Ještě než vyrazí do pražských ulic, každý řidič kontroluje ve svém voze stav oleje, pneumatiky, ale také označovací strojek a nahřívá motor. Někteří řidiči ještě přešetří čelní sklo.

Naopak, do garáže přijíždí několik nočních vozů, které sloužily Pražanům v době, kdy si většina smrtelníků užívala zaslouženého odpočinku.

Do výpravny doráží druhá skupina řidičů, která si oproti kolegům mohla o hodinku přispat. Pravidelný rituál se opakuje. U vybraných řidičů provádí výpravčí zkoušku na alkohol, v době naší přítomnosti jsou všechny testy negativní. Mnozí řidiči se ještě zastavují u nástěnek, kde kontrolují rozsah své směny. U stolu zůstávají pouze záložní řidiči, čekající na to, jak ranní vypravování dopadne.

Přijíždějí již před čtvrtou a pokud někdo z kolegů vypadne, okamžitě zaskočí; pokud je vše v pořádku, po sedmé se vydávají domů. „Se zaspáváním v současné době problémy nemáme, záloha přichází ke slovu jen v případě onemocnění, a to je hodně nevyzpytatelné. Mnohokrát se stane, že není potřeba ani jeden záložní řidič a jindy jsou zase využiti všichni,“ dozvídáme se od průvodce.

Právě vysoká nemocnost v poslední době tíží zástupce garáží nejvíce. „Dříve jsme v letním období měli mezi deseti až patnácti nemocnými, nyní ze zdravotních důvodů nemůžeme počítat se čtyřiceti řidiči,“ stěžuje si Lerch a okamžitě vyjmenovává důvody. „Opět se zvýšila nemocenská a řidič, který je celý měsíc doma, bere okolo 12 tisíc, což je téměř stejné, jako když chodí do práce.“



Před výjezdem je nezbytná kontrola vozidla.

Bývaly doby, kdy počet řidičů a jejich častá obměna byla největším problémem městské hromadné dopravy. Dnes jsou podle Lerchových slov tyto starosti minulostí. „Ve stavu máme 450 řidičů a odchody jsou od nás velmi výjimečné. Samozřejmě se odchází do důchodu nebo ze zdravotních důvodů, ale normálních výpovědí jestli je tak deset za rok, tak je to hodně. Kádr řidičů se hodně stabilizoval.“ Ani věková struktura se nezdá být na první pohled špatná, je vidět všechny věkové skupiny řidičů, od mladých až po veterány řemesla.

Výpravna se postupně vyprazdňuje stejně jako odstavná stání nad Jižní spojkou. Po sedmé hodi-

ně ranní zůstává na Kačerově odstaveno pouze několik vozů. „Kloubáků tu ráno stojí asi deset, z nich některé po noční službě,“ oduští Lerch.

Začínají přicházet zaměstnanci dílen a také pracovníci v administrativě. V době naší návštěvy nefungovala lávka mezi vestibulem metra a provozovnou, a tak byl v permanentní službě autobus svážející všechny potřebné profese pro bezchybný chod garáže. Tak jak ožívají jiné provozy, ve výpravně nastává klid.



Desky na výdejním okénku čekají na svého dočasného nájemce.

Až okolo osmé hodiny, kdy se začínají vracet první šejdrové vozy, opět výpravna ožívá. „V kuárně se schází kartáři a v současné době (začátek června – poznámka autora) se také hodně řidičů sejde před televizí a koukají na fotbal.“ V poklidném rytmu prožije výpravna dopoledne a po poledni se rozběhne naplno odpolední kolotoč, který bude končit v několika vlnách. Poslední denní autobus zatáhne do garáže až téměř osmdesát minut po půlnoci. Je jím vůz jezdící na příměstské lince č. 324. Lince, která má mezi kačerovskými výsadní postavení společně s 325. Tržby na těchto dvou linkách, zajišťovaných pěti vozy, se pohybují okolo 400 tisíc korun měsíčně, když na ostatních se vybere přibližně poloviční obnos za dvanáctinu roku.



Autobusy se vydávají na svou pravidelnou pouť městem, které se právě probouzí do nového dne.

Opouštíme ztichlou výpravnu a po několika minutách potkáváme vozy, zajišťující co nejlépe pravidelné služby našim klientům. V ulicích už je živo a město během několika desítek minut nabralo puls běžného pracovního dne, stejně jako v jeho tepnách začala fungovat městská hromadná doprava.

Závěrem nezbyvá než popřát všem řidičům co nejvíce bezproblémových cest a spokojené návraty na domovskou základnu.

Ranní vypravování, ale také probouzení města sledoval Petr Malík

Kačerovské odstavné plochy se vyprazdňují, většina vozidel už vozí Pražany.



Den dětí v depu Kačerov

31.5. PÁTEK - 1.6. SOBOTA
ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA - BRANÍK

Jízdy parního vlaku z Braniška do Modřan a Krče a prohlídka parní lokomotivy 310.072 Kafemlejek z roku 1895 (... možná přijde i kouzelník Zababa).

Prezentace multimediálního setu "Pohádky o mašinkách" - CD-ROM, CD Audio, knížka P. Naumana s ilustracemi K. Lhotáka (... představitelný pan Blahos).

Páteční jízdy historických motoráček po pražských nádražích s prohlídkou dopravních kanceláří (... možná uvidíte i nejvyššího pana Železničáře).

Výstava exponátů z historie železniční dopravy a jízdy na inspektorské drezíně na ruční pohon (... možná až do Zababova).

Sobotní výlet motoráčkem M131 na vlečku DP-Metro s prohlídkou technických provozů (... možná najdeme spojení i do Bradavic).

Modelové kolejiště, soutěže, country hudba, suvenýry (... možná vyhraje i čepička přednosty stanice, CD-ROM Pohádky o mašinkách, knížky...)

DEN DĚTÍ S POSÁZAVSKÝM PACÍKEM

Vstup na výstavu ZDARMA.
 jízdné parním vlakem 20.- Kč (dospělí), 10.- Kč (dětí),
 jízdy a výlety motoráčkem 20.- Kč (dospělí), 10.- Kč (dětí).

INFO 02/246 288 51



Den dětí je určen zejména pro děti, ale i jejich tatínkové a maminky nepřišli zkrátka a mnozí usedli na sedačku strojevedoucího M1 a poslechli si odborný výklad.



Je libo snímček na památku, není problém. Maminka si hoča vyfotila na lokotraktoru.

Jeden z návrhů plakátu, který se nechal inspirovat námětem z pohádek.

Zavedená tradice pořádání dne otevřených dveří na jednotlivých odštěpných závodech byla obohacena o jednorázovou akci v depu Kačerov ke Dni dětí. S tímto nápadem přišli a požádaly o spolupráci České dráhy (ČD).

V listopadu 2001 se ČD obrátily dopisem na pana ředitele Houdka, kde byla nabídnuta možnost spolupráce při pořádání vybrané akce určené pro veřejnost. V dopise bylo uvedeno, že by to mohlo být chápáno jako příspěvek k dobré spolupráci železnice a Dopravního podniku při zajišťování dopravní obslužnosti v pražské aglomeraci. V únoru letošního roku se uskutečnila první schůzka se zástupcem ČD panem Pavlíkem. Navrhl, že by bylo zajímavé v rámci větší akce umožnit části zájemců exkurzi do depa Kačerov spojenou s prohlídkou zázemí vozů metra. Pikantní ale byla myšlenka zájemce přepravit cestující z kolejí ČD přímo do depa a ještě k tomu historickým motorovým vozem. Největším úskalím bylo překonat administrativní bariéry spojené s vjezdem vlaku do depa s cestujícími. Na žádost ČD a s naším souhlasem Dražní úřad rozšířil licenci Českým drahám o přepravu na naší vlečce. Pak již nic nebránilo přípravě celé akce.

Ve spolupráci s Domem dětí a mládeže Prahy 5 bylo připraveno mnoho doprovodných akcí s centrem dění v železniční stanici Praha - Braník. Uskutečnilo se například šedesát výjezdů mimořádných vlaků. Den dětí se vydařil a jsme rádi, že jsme na tom měli také svůj podíl. Pro ilustraci přikládáme několik fotografií z vydařené akce.

Text a foto: Ing. Viktor Baier

Pro děti vždy vděčná atrakce, vyzkoušet si jak je náročné udržet v rukou stříkající hadici.



V podzemí se promítaly dokumenty o historii metra a městské dopravy. Pro menší byly připraveny pohádky. Všichni včetně dospělých obdivovali modelové kolejiště, kde se proháněly věrně napodobeniny tramvají a autobusů.

Jedna z mnoha atrakcí na nádraží Braník – svezení inspektorskou drezínou.



V zájmu zachování územních předpokladů pro bezproblémovou realizaci nových provozních úseků metra a tramvajových tratí, zařazených do Územního plánu hl. m. Prahy (ÚPn HMP), byla Nařízením hl. m. Prahy č. 14/2001 Sb. vyhlášena stavební uzávěra pro trasy městské kolejové dopravy. V běžné praxi to znamená, že na území stavební uzávěry, přesně vymezeném grafickou přílohou předmětného nařízení (jedná se především o plochy pro výhledovou výstavbu nových stanic metra, hloubených úseků metra, tramvajových tratí a jejich koncových zařízení), lze realizovat jakoukoliv investiční činnost pouze na výjimku ze stavební uzávěry, kterou může udělit Odbor územního rozhodování MHMP na základě stanovisek MHMP – Sekce Útvar rozvoje města a Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Tento postup již umožnil zasáhnout do přípravy řady staveb tak, aby v budoucnosti nedošlo k negativnímu ovlivnění investičních nákladů nebo dokonce k úplnému znemožnění výstavby nových tras kolejové městské hromadné dopravy.

Vlastní vymezení rozsahu stavební uzávěry vycházelo z dokumentace, která byla pro jednotlivé dopravní investice k dispozici v letech 2000/2001, takže se v některých případech jednalo o podklady (většinou studie) staršího data zpracování. Na základě usnesení RZHMP č. 1171/2000 je proto zajišťováno zpracování aktualizované dokumentace pro některé výhledové úseky metra a tramvajových tratí. Tato dokumentace bude sloužit ke zpřesnění stavební uzávěry a novelizaci příslušného nařízení MHMP.

Jedním z nově studijně prověřených záměrů ÚPn HMP je tramvajová trať Sídliště Modřany – Sídliště Libuš – Nové Dvory. Tato tramvajová trať, významná prvořadě z hlediska propojení na budoucí trať metra D, byla předmětem projekčních prací již v minulosti. Celá tramvajová trať v rozsahu až po Nové Dvory byla souborně prověřena v roce 1995. Její úvodní úsek od stávající modřanské smyčky na okraj zástavby sídliště Libuš (přibližně 1,2 km) však byl připravován již od počátku 90. let a v roce 1994 jako akce „TT Modřany – II. stavba – prodloužení do Libuše“ dospěl až do stadia vydání územního rozhodnutí. Toto dílčí, dopravně nepřilíš přínosné prodloužení tramvajové trati, razantně prosazované především tehdejšími představiteli dotčených městských částí, Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, v zásadě neřadil mezi své priority rozvoje sítě tramvajových tratí a ustoupení od realizace (prvořadě z důvodu nedostatku investičních prostředků) nebylo v dané situaci přílišným negativem.

Současné studijní rozpracování v souladu se zadáním pojímá trasování tramvajové trati žádoucím způsobem, tedy komplexně, včetně variantních vazeb na budoucí trať metra D a bude výchozím podkladem pro stanovení konečné koncepce rozvoje kolejové MHD v jižním sektoru hlavního města. Zpracovatelem studie, firmou HELIKA, a. s., byly v podrobnosti, nezbytné k upřesnění rozsahu stavební uzávěry, prověřeny celkem tři základní varianty tramvajového propojení a doplněny i o další tři možnosti trasování tramvajových tratí v dané oblasti. Navrhovaná řešení přibližuje stručný popis jednotlivých variant.

a) Větev k metru Nové Dvory, s bočním vedením a smyčkou

Od stávající konečné Sídliště Modřany je tramvajová trať vedena po samostatném tělese při jižním okraji ulice Kolarovovy ke křižovatce s ulicí Novodvorskou (společný úsek všech základních tras). Dále pokračuje východně od ulice Novodvorské na přidruženém tramvajovém pásu, přechází do polohy jižně od ulice Chýnovské a po jejím překročení je ukončena u jižního vestibulu stanice metra Nové Dvory.

Stavební délka trasy činí 2 578,9 m, smyčky 290,5 m, 6 (respektive 7) dvojic zastávek, náklady přibližně 388 milionů Kč. Ukončení varianty smyčkou odpovídá ÚPn HMP, ale naráží především na stanoviska orgánů MČ Prahy 4, předpokládajících zástavbu daného území.

b) Větev k metru Nové Dvory s osovým vedením a objezdem

Od křižovatky ulic Kolarovova/Novodvorská tramvajová trať pokračuje ulicí Novodvorskou v klasickém osovém vedení na zvýšeném tramvajovém pásu

Tramvajová trať do Libuše a Nových Dvorů opět v přípravě

a končí před křižovatkou s ulicí Chýnovskou. Navazuje je jednosměrný objezd bloku ulicemi Novodvorskou, Durychovou, Libušskou a Chýnovskou, se zastávkami situovanými u výstupů z metra.

Stavební délka trasy činí 2 439,2 metru, objezdu 1 176,4 m, 6 dvojic zastávek, náklady přibližně 441 milionů Kč.

Uvedená varianta vychází ze zpracování ve studii I. D.

c) Větev k metru Libuš s bočním vedením

Tramvajová trať je vedena jižně od ulice Kolarovovy a východně od ulice Novodvorské do prostoru budoucí stanice metra Libuš, kde je ukončena smyčkou. Stavební délka trasy činí 1 761,6 m, smyčky 243,5 m, 4 dvojice zastávek, náklady přibližně 274 miliony Kč.

Trasování ruší souběh tramvajové trati a metra v úseku Libuš – Nové Dvory, varianta je aktuální především při prodloužení trasy metra D jižním směrem ke stanici Libuš. Případné námitky proti tomuto zkrácení jsou odůvodňovány předpokládaným rozvojem lokality Nové Dvory, při němž by byla existence tramvajové obsluhy žádoucí.

d) Větev k metru Písnice, varianty 1,2

Jedná se o zcela nová řešení s napojením tramvajové trati na stanici metra Písnice (II.D). Ve variantě 1 se trať od ulice Kolarovovy stáčí vpravo ulicí Skalskou a po přemostění ulice Na Šejdru pokračuje přes ulici Výletní a podél ulice Libušské do uvažovaného dopravního terminálu Písnice. Varianta č. 2 po průniku ulic Skalskou pokračuje přemostěním Modřanské rokle a ulicí Na Okruhu do terminálu Písnice. Stavební dél-

ka tras je 2 638,5 m (2 654,5 m), smyčky 270,5 m, obě se 6 dvojicemi zastávek.

Jedná se o varianty, jejichž realizační realnost je značně naráží na ekologická hlediska, neboť jsou v kontaktu nebo přímo zasahují do přírodního parku Modřanská rokle – Cholutice.

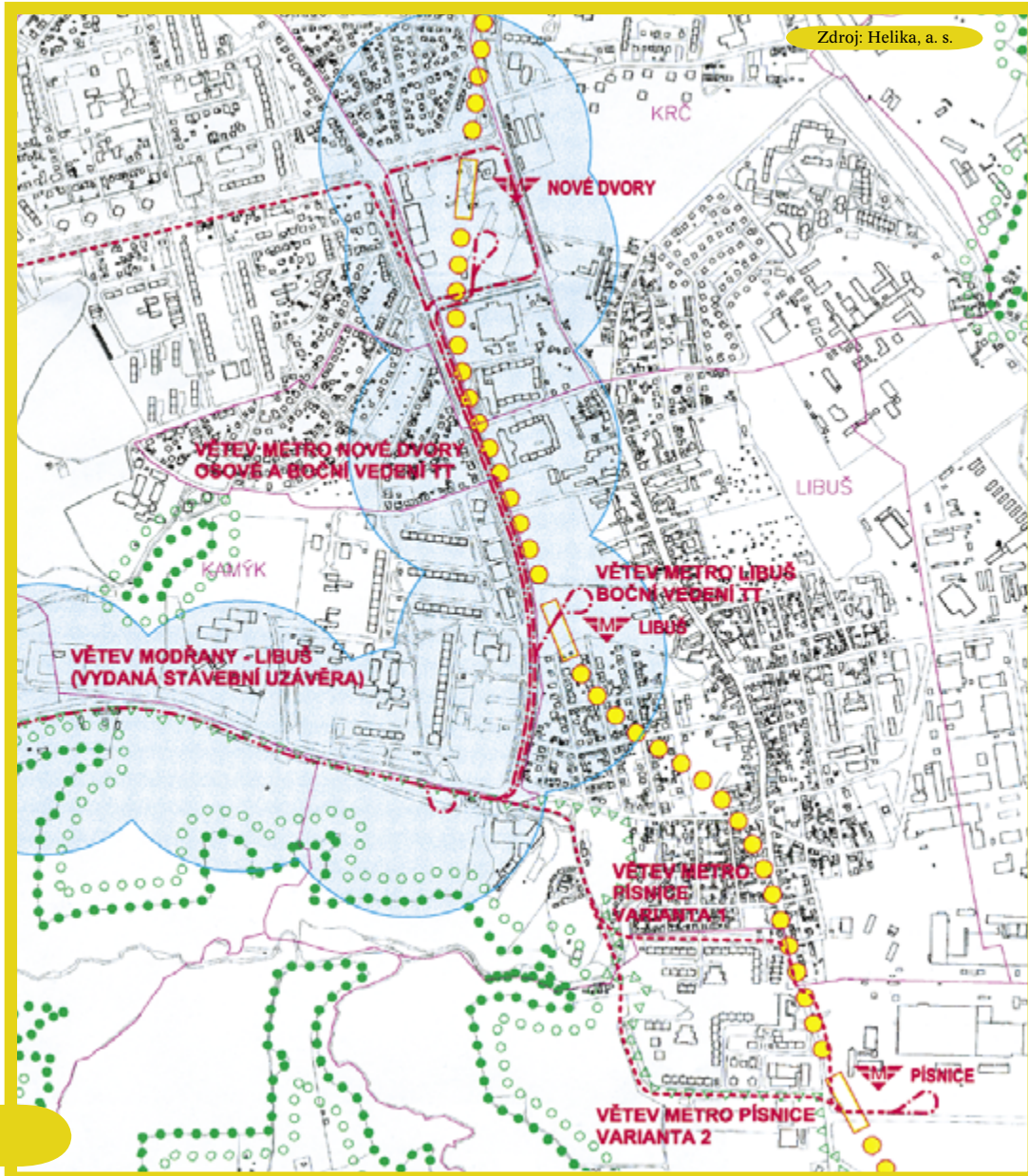
e) Větev Modřany – Lhotecká – U Kamýku – Durychova – Nové Dvory

Předmětná trasa byla rámcově doložena (prvořadě na základě požadavku ROPIDu) pro ucelenou představu o vedení tramvajové dopravy do prostoru stanice metra Nové Dvory. Od křižovatky ulic Kolarovova / Čs. exilu pokračuje ulicemi Čs. exilu, Lhotecká, U Kamýku, Durychova, Novodvorská, bočním vedením vpravo od naznačené trasy. Její délka činí 4 036 m.

Studie byla zaslána k vyjádření všem zainteresovaným institucím, připomínkové řízení dosud není ukončeno. Výběr konečné varianty trasování tramvajové trati bude samozřejmě značně ovlivněn rozhodnutím o rozsahu a etapizaci provozního úseku metra I. D, což je další závažná koncepční záležitost, řešená v současném období. Na základě stabilizace těchto tras kolejové dopravy dojde ke zpřesnění vlastní stavební uzávěry, což je hlavní cíl současných projekčních prací.

Je nesporné, že výhledová realizace trasy metra D, spolu s prodloužením tramvajové trati z Modřan, přinesou zcela novou kvalitu do dopravní obsluhy jižního sektoru hlavního města, a tím i dále přispějí k žádoucímu zachování vysokého podílu MHD na celkové přepravní práci v Praze.

–st–



Financování obnovy vozového parku autobusů v roce 2002

Na základě výsledku „Obchodní veřejné soutěže“ rozhodlo vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti o nákupu celkem 66 kusů autobusů od firmy Karosa, a. s. Nákup je v roce 2002 financován z následujících zdrojů:

Nízkopodlažní autobusy – sólo	celkem 15 kusů
Príspevek státu na nákup 11 ks –	22,000 mil. Kč
Dotace HMP na nákup 4 ks –	1,215 mil. Kč
Vlastní zdroje na nákup 15 ks –	71,148 mil. Kč
Celkem	94,363 mil. Kč
Standardní autobusy – sólo	celkem 31 kusů
Dotace HMP na nákup 31 ks –	1,000 mil. Kč
Vlastní zdroje na nákup 31 ks –	125,331 mil. Kč
Celkem	126,331 mil. Kč
Nízkopodlažní autobusy – kloub	celkem 10 kusů
Dotace HMP na nákup 10 ks –	1,000 mil. Kč

Vlastní zdroje na nákup 10 ks –	84,642 mil. Kč
Celkem	85,642 mil. Kč
Standardní autobusy – kloub	celkem 10 kusů
Dotace HMP na nákup 10 ks –	1,000 mil. Kč
Vlastní zdroje na nákup 10 ks –	53,163 mil. Kč
Celkem	54,163 mil. Kč

Mimo tento nákup autobusů byl s Karosou, a. s. uzavřen Dodatek kupní smlouvy č. 1 na dodávku 4 ks nízkopodlažních sólo autobusů se speciální úpravou interiéru pro přepravu zavazadel. Tyto autobusy budou od 8. července nasazeny na novou linku č. 100 pro přepravu cestujících na trase letiště Ruzyně – stanice metra Zličín. Nákup těchto vozidel je plně pokryt dotací HMP ve výši 26,0 milionů Kč. Nákupní ceny jsou uvedeny bez DPH.

Ing. Jiří Pavlíček, technický úsek ředitelství



Autoškolu se podařilo zachránit

30. června 2000 přišel na svět zákon 247/2000 Sb. Je to zákon „O získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů“. Přestože tento zákon měl mnoho nedostatků a čekalo se, že bude ještě před nabytím účinnosti odvolán nebo změněn, nestalo se. A tak 1. ledna 2001 nabyl účinnosti. Pro autoškolu nastal rok krutého očekávání.

Tento zákon totiž v § 60 stanovil, že „Provozovatel autoškoly, který provozuje autoškolu na základě živnostenského oprávnění vydaného před účinností tohoto zákona, může požádat do jednoho roku od účinnosti tohoto zákona okresní úřad o vydání registrace k provozování autoškoly.“

Vypadalo to jistě docela jednoduše, ale ouha!

Při této žádosti bylo nutné splnit podmínky jako při nové žádosti o registraci podle tohoto zákona. A zde jsme narazili na problém, který se vedení naší společnosti snažilo řešit tlakem na kompetentní orgány. Výsledkem měla být novela tohoto zákona.

V čem byl tedy zakopaný pes?

Jednou z podmínek žádosti o vydání registrace – jedná-li se o právnickou osobu – bylo, aby odborně způsobilá osoba byla současně i členem statutárního orgánu. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost musel čekat až téměř do posledního dne roku 2001, kdy vyšla novela zákona v podobě zákona č. 478/2001 Sb. Ta zrušila podmínku statutárního zá-

stupce a v § 2 odst. 2 stanovila, že „Okresní úřad vydá registraci k provozování autoškoly na základě písemné žádosti, prokáže-li zadatel, že je držitelem příslušného živnostenského oprávnění.“

Tuto podmínku naše společnost již splňovala, trvalo však ještě čtyři a půl měsíce, než spatřila světlo světa nová registrační listina. V průběhu této doby bylo ještě nutno doplnit některé formální záležitosti, které se podařilo za spolupráce pracovníků o. z. Autobusy a ředitelství společnosti zajistit.

To, že tento zákon i jeho novely mají spoustu nedostatků, ví asi každý. Ty se však již postupně řešit dají. Avšak registrační listina znamenala pro Autoškolu o. z. Autobusy její bytí nebo nebytí!

Nyní byl tedy vyřešen základní problém pro další činnost Autoškoly. Větší klid zavládl i mezi jejími pracovníky a ti se mohli s novým elánem pustit do další práce.

Miroslav Goiš, Autoškola o. z. Autobusy

Srovnávací dopravní průzkum ve Francii

Ve Francii bylo provedeno srovnání místních dopravních podniků za rok 2001. Srovnání se zúčastnilo 25 dopravních podniků z měst, která mají 250 000 až 1 200 000 obyvatel. Paříž (RATP) nebyla pro svou výjimečnost do průzkumu zařazena. Závěrečné hodnocení bylo provedeno pro 23 dopravních podniků, 2 podniky nebyly do závěrečného hodnocení zahrnutы (nedostatečný počet odpovědí). Hodnocení vycházelo ze součtu umístění v jednotlivých oblastech (v každé oblasti bylo počítáno za nejlepší umístění 25 bodů, za nejhorší 1 bod, čímž čím vyšší součet, tím lepší hodnocení). Neklasifikovány byly dopravní podniky, které na danou otázku neodpověděly. Celkovým vítězem se stal dopravní podnik CTS Štrasburk.

Hodnocené oblasti:

A. Celková nabídka dopravy

1. Nabídka (km/obyvatele) - celkové ujeté vozokm za rok lomeno počtem obyvatel na území obsluhovaném MHD. Hodnoty od 39,6 (Dijon) do 13,2 (Lens).

2. Hustota sítě (km linek/km²) - kvalita plošné obsluhy vyjádřená počtem kilometrů linek MHD k ploše obsluhovaného území. Hodnoty od 6,5 (Nice) do 0,87 (Angers).

3. Kapacita (místokm/obyvatele) - počet nabízených místokilometrů lomeno počtem obyvatel na území obsluhovaném MHD. Hodnoty od 5000,6 (Lyon) do 1 117,5 (Lens).

Celkově nejlepší dopravní podnik Lyon (73 bodů).

B. Využití

1. Mobilita (jízdy/rok/obyvatele) - počet jízdy každým obyvatelem obsluhovaného území za rok. Hodnoty od 139,5 (Lyon) do 19,6 (Lens).

2. Stupeň využití (cestujících/km) - celkový počet cestujících lomeno celkovým počtem ujetých vozokm. Hodnoty od 5,9 (Marseille) do 1,5 (Lens).

Celkově nejlepší dopravní podnik Lyon (49 bodů).

C. Kvalita nabídky

1. Frekvence (km/km²) - počet ujetých vozokilometrů na km² obsluhovaného území. Hodnoty od 38 606 (Grenoble) do 6 767 (Lens).

2. Cestovní rychlost (km/hod.) - hodnoty od 23,0 (Valenciennes) do 13,1 (Nice), dva podniky neklasifikovány.

3. Průměrné stáří autobusového parku (v letech). Hodnoty od 5,7 (Montpellier) do 10,7 (Marseille), dva podniky neklasifikovány.

4. Alternativní autobusy (v %) - poměr autobusů poháněných zemním plynem nebo propan-butanem, emulzní naftou, elektřinou nebo vybavených filtry částic na celkovém vozovém parku autobusů. Hodnoty od 87,8 (Toulon) do 0 (celkem 4 podniky).

Celkově nejlepší dopravní podnik Grenoble (76 bodů).

D. Rovnoměrnost dopravy

1. Nabídka o víkendy - v % z nabídky ve všední dny. Hodnoty od 63,0 (Toulouse) do 37,0 (Rennes), dva podniky neklasifikovány.

2. Nabídka večer a v noci (po 21 hod.) - v % z nabídky ve všední dny. Hodnoty od 29,3 (Marseille) do 0 (Lens), dva podniky neklasifikovány.

3. Rozsah provozu - časový interval mezi prvním a posledním spojem, tj. doba, po kterou MHD jezdí. Hodnoty od 23 hodin 15 minut (Bordeaux) do 14 hodin 45 minut (Lens), dva podniky neklasifikovány.

4. Pokrytí prostoru - poměr mezi počtem obyvatel na území obsluhovaném MHD a celkovým počtem

obyvatel aglomerace. Hodnoty od 1,00 (Lille) do 0,58 (Marseille).

Celkově nejlepší dopravní podnik Lille (91 bodů).

E. Tarify

1. Cena jednotlivé jízdenky (fr. franků) - hodnoty od 5,20 (Dijon) do 9,00 (Marseille).

2. Cena bločku jízdenek (10 jízdenek, fr. franků) - hodnoty od 37,50 (Dijon) do 71,00 (Marseille).

3. Cena měsíčního předplatného (fr. franků) - hodnoty od 52 (Mulhouse) do 282 (Lyon).

Celkově nejlepší dopravní podnik Dijon (74 bodů).

F. Investice a dotace

1. Míra investic (franků/obyvatele) - celkové investice do MHD (z prostředků měst a dopravců) lomeno počtem obyvatel obsluhovaného území. Hodnoty od 9 954,3 (Strasbourg) do 25,1 (Lens), dva podniky neklasifikovány.

2. Dotace a tarifní vyrovnání (franků/obyvatele) - finanční pomoc organizační autority (města) dopravci, celkové dotace lomeno počtem obyvatel obsluhovaného území. Hodnoty od 847 (Marseille) do 206 (Valenciennes).

3. Doprava zdarma (v %) - procentní podíl těch, kteří mají nárok na bezplatnou přepravu (důchodci, nezaměstnaní, vojáci) z celkového počtu cestujících. Hodnoty od 44,5 (Valenciennes) do 0 (Angers, Clermont-Ferrand), dva podniky neklasifikovány.

Celkově nejlepší dopravní podnik Strasbourg (65 bodů).

G. Dopravní politika

1. Vyhrazené jízdní pruhy (v %) - procentní podíl pruhů vyhrazených pouze pro MHD z celkové délky

17 dopravní sítě. Hodnoty od 19,1 (Grenoble) do 0,1 (Lens), dva podniky neklasifikovány.

2. P + R (míst) - počet míst na parkovištích P + R. Hodnoty od 4 230 (Strasbourg) do 0 (Clermont-Ferrand, Dijon, Le Havre, Lens, Rennes, Toulon, Valenciennes), tři podniky neklasifikovány.

3. Cyklistické stezky (km) - délka vyhrazených cyklistických stezek. Hodnoty od 272 (Nantes) do 0 (Lens), čtyři podniky neklasifikovány.

Celkově nejlepší dopravní podnik Nantes (70 bodů).

H. Bezpečnost

1. Napadení provozního personálu (počet/milion ujetých vozokm) - počet fyzických nebo slovních napadení provozního personálu na milion ujetých vozokm.

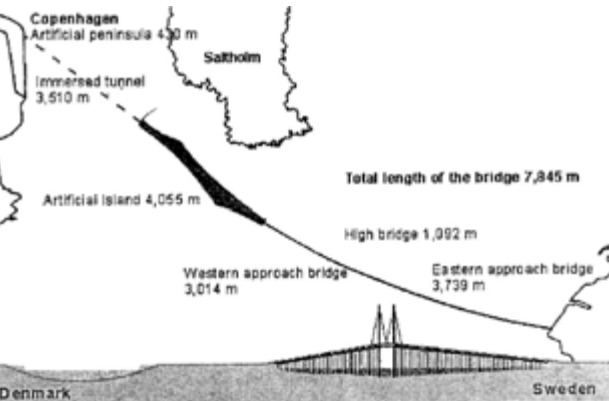
V rámci poznávání nových dopravních staveb Vědecko-technický klub o. z. Metro navštívil v květnu letošního roku dánské hlavní město Kodaň.

V červenci 2000 zde byl uveden do provozu most přes moře spojující dánskou metropoli Kodaň se švédským Malmö.



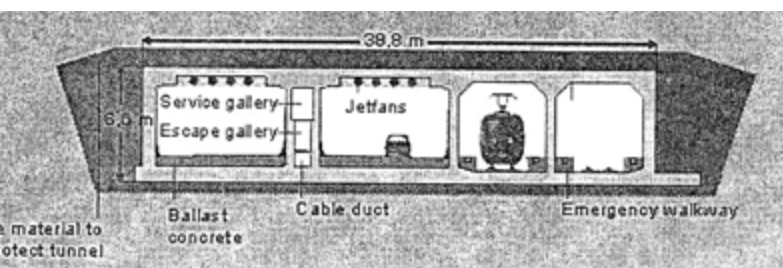
Pohled na most

Most slouží jak silniční tak i kolejové dopravě. Stavba mostu stála i s vyvolanými investicemi přibližně 18 miliard dánských korun, což je asi 72 miliard korun českých.



Schema vedení tratě.

Z Kodaně trať vjíždí na umělý poloostrov o ploše 0,9 km čtverečního, který byl vytvořen proto, aby vznikl prostor na vybudování vjezdového portálu tunelu. Další pokračování je vedeno ponořeným tunelem pod mořem v délce 3 510 metrů. Tento tunelový úsek je nejdelším společným tunelem pro auta i vlaky pod mořem na světě.



Řez tunelem

Hodnoty od 0,9 (Toulouse) do 34 (Strasbourg), tři podniky neklasifikovány.

2. Napadení cestujících (počet/milion cestujících) - počet fyzických napadení cestujících na milion přepravených osob. Hodnoty od 0,04 (Clermont-Ferrand) do 6,2 (Nice), šest podniků neklasifikováno.

3. Procento „černých“ pasažérů dne 31. 12. 2000 (v %): reálné procento cestujících bez platné jízdenky na Silvestra (!) roku 2000. Hodnoty od 0,6 (Lens) do 18,0 (Grenoble), dva podniky neklasifikovány.

Celkově nejlepší dopravní podnik Toulouse (62 bodů).

I. Přístupnost

1. Nízkopodlažní autobusy a tramvaje (v %) - procentní podíl nízkopodlažních vozidel povrchové

dopravy na celkovém vozovém parku. Hodnoty od 70,3 (Grenoble) do 0 (Angers, Bordeaux), dva podniky neklasifikovány.

2. Hlasové informace (v %) - podíl vozidel s hlasovými informacemi o příští zastávce. Hodnoty od 89,0 (Strasbourg) do 0 (celkem 14 podniků), dva podniky neklasifikovány.

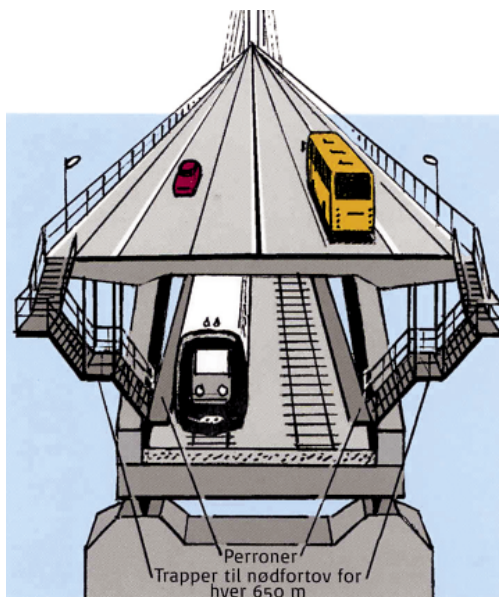
3. Zvláštní služby pro osoby se sníženou pohyblivostí (uživatelů) - počet osob, které za rok využily zvláštní nabídku služeb pro tělesně postižené. Hodnoty od 125 000 (Rennes) do 0 (Clermont-Ferrand, Saint Étienne), tři podniky neklasifikovány.

Celkově nejlepší dopravní podnik Lille (72 bodů).

Podle La vie du rail et des transports připravil Ing. Jan Urban

Rychlodráha a most Kodaň - Malmö

V levé části jsou dvě vozovky pro automobily oddělené kabelovým prostorem. V pravé části pak jsou dvě oddělené tratě pro kolejová vozidla, vybavené po obou stranách bezpečnostními únikovými lávkami. Z tunelu vyjíždí trať na umělý ostrov délky 4 055 metrů. Ostrov byl vytvořen nasypaním 1,6 milionu metrů krychlových kamene, který tvoří obvodovou hráz. Uvnitř je pak nasypano 7,5 milionu metrů krychlových písku. Veškerý materiál byl získán z mořského dna při stavbě sousedního tunelu. Poslední úsek pak tvoří vlastní most, který má tři části. Západní v délce 3 014 metrů, východní v délce 3 739 metrů a střední v délce 1 092 metrů. Tato střední část mostu je 55 metrů nad vodní hladinou a umožňuje plavbu i největších lodí. Mostní konstrukce je zavěšena na pilířích vysokých 200 metrů, které jsou zakotveny přibližně 80 metrů v mořském dně. Ochrana pilířů proti vlnobití je zajištěna speciálními vlnolamy, jejichž provoz je řízen automaticky počítačem.



Řez mostem

Elektrifikovaná trať mezi Kodaně a Malmö je dlouhá celkem 18 km. Na povrchových úsecích jsou auta a vlaky vedeny odděleně. Za tímto účelem bylo vysazeno celkem 350 000 stromů a keřů, z toho pak 80 000 dubů na zpevnění pobřežních úseků. Automobilová celnice má pro každý směr 11 pruhů, každý s kapacitou cca 200 aut/hod. Dva pruhy vybavené elektronickým čtecím zařízením umožňují odbavení bez zastavení v rychlosti až 50 km/hod. Každý z těchto pruhů pak odbaví přibližně 800 aut/hod. Celá konstrukce této stavby je naprosto unikátní a je právem nazývána osmým divem světa! Vlaková doprava je zajišťována společně dánskými a švédskými železnicemi novými elektrickými vozy, které vyrobila firma Adtranz Sweden. Pohon je zajišťován asynchronními motory.

Maximální rychlost jízdy vlaku je 180 km/hod.



Nástupiště ve stanici Kodaň hl. nádraží.

Provedení vozů je na vysoké architektonické úrovni. Skříň vozů jsou kombinací ocelové skříň a skla. V případě potřeby lze čelní stanoviště strojevedoucího lehce složit a i s dveřmi otočit do strany. Přes spřáhlo a gumové měchy na čele se jednoduše připojí další souprava a je zajištěn průchod celým vlakem. Samozřejmostí je klimatizace, rozhlas, pohodlná sedadla se stolkami, bezbariérový vstup i WC včetně stolku pro přebalení kočů.



Čelo vlaku.

Celý vlak je nekuřácký. Obsaditelnost jednoho vozu je 237 sedících cestujících. Interval mezi vlaky je 20 minut, jízdní doba Kodaň - Malmö je 35 minut. Cena jízdenky v jednom směru je 61 dánských korun. Trať má stanice i pod kodaňským letištěm Kastrup, a tak je celý region Öresund perfektně spojen s celým světem. Mezi pravidelnými meziměstskými vlaky jezdí i dálkové expresy ICE. Jízdní doba Kodaň - Stockholm je 5 hodin a Kodaň - Göteborg je 3,5 hodiny. Nákladní doprava je provozována pouze v noci, a to jen po jedné koleji v obou směrech. Druhá kolej je pak podrobována pravidelným prohlídkám a údržbě. Za téměř dvouletý provoz i přes velký rozsah provozu a rychlost jízdy vlaků došlo zatím jen k jedné nehodě.

V Kodaně se budují v současné době dvě nové linky metra. První část bude uvedena do provozu letos, další pak v roce 2003.

Ing. Petr Skala, VTK o. z. Metro

Změny ve zdravotním pojištění od 1. července 2002

Od 1. července 2002 dochází mimo jiné ke změně plateb zdravotního pojištění u osob bez zdanitelných příjmů.

Kdo je osobou bez zdanitelných příjmů? Jde o občana, který nemá příjmy ze zaměstnání ani podnikání a není za něj plátcem pojistného stát. Například žena v domácnosti, která nepečuje o jedno dítě do věku 7 let, nebo nejméně dvě děti do 15 let, není vedena u úřadu práce jako uchazeč o zaměstnání a nepobírá žádný důchod.

Dále zaměstnanec pracující jen na dohody o provedení práce, na úvazky nezakládající účast na nemocenském pojištění, člen náboženského řádu bez příjmu. Také osoba, která ukončí pracovní poměr a v novém zaměstnání jí okamžitě (tj. následujícího dne) nevznikne účast na nemocenském pojištění nebo nezačne podnikat, nebo není zařazena v kategorii, za kterou platí stát.

Do 30. června 2002 platilo, že za každý den, kdy občan splňuje podmínky osoby bez zdanitelných příjmů (i jeden den při změně zaměstnání) je povinen sám se přihlásit zdravotní pojišťovně a uhradit pojistné.

Nově je povinnost plateb osob bez zdanitelných příjmů dána až v okamžiku, kdy je občan osobou bez zdanitelných příjmů po celý kalendářní měsíc. Vyměřovacím základem je nadále minimální mzda, která je od 1. ledna letošního roku 5 700 Kč. Minimální pojistné činí 770 Kč měsíčně.

To znamená, že pokud bude občan část měsíce zaměstnancem nebo podnikatelem a z příjmů bude platit zdravotní pojištění, **nená od 1. července 2002**

po zbytek takového měsíce povinnost platit pojistné jako osoba bez zdanitelných příjmů.

Ing. Alena Vaňková,
odbor financování ředitelství

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Slyšel jsem o tzv. „Předstihovém řízení“ před důchodem. Můžete vysvětlit, co to znamená? Do důchodu zatím neholdám odejít.

Předstihové řízení je vlastně první fáze řízení o přiznání důchodu a probíhá již v období před vznikem nároku na starobní důchod. Jde o fázi přípravnou, jejímž účelem je podat každému občanovi informaci o tom, o jakých dobách jeho zaměstnání jsou v České správě sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25 vedeny záznamy, tzv. výpis pojištěných dob, a které tedy nemusí sám prokazovat a dokládat.

Zaměstnavatel je povinen pro své zaměstnance požádat na předepsaném tiskopise Českou správu sociálního zabezpečení (dále jen ČSSZ) o výpis těchto pojištěných dob. Žádost o výpis je zaměstnavatel povinen odeslat nejdříve 2 roky a nejpozději 1 rok před rokem, v němž zaměstnanec dosáhne důchodového věku. Přitom není rozhodné, zda a kdy zaměstnanec hodlá o přiznání starobního důchodu požádat. ČSSZ zasílá výpis přímo občanovi (nikoliv zaměstnavateli) na adresu jeho trvalého bydliště. V tomto výpisu je uveden přehled dob pojištění, které má ČSSZ ve své evidenci, a též přehled neprokázané doby, t. j. doby, kterou ČSSZ ve své evidenci nemá. Na základě tohoto výpisu by si každý měl zajistit potřebné doklady a potvrzení o době, která je ve výpisu uvedena jako doba neprokázaná.

Výpis je třeba uschovat, neboť se přikládá k žádosti o starobní důchod.

Získané doklady a potvrzení o neprokázané době, které si obstaráte, se nezasílají na ČSSZ, ale každý si je ponechá u sebe do doby, než si bude žádat o starobní důchod - přikládají se až k žádosti o důchod.

Pokud předstihové řízení z nejrůznějších důvodů neproběhne, a výpis pojištěných dob nemáte, není to na překážku tomu, aby občan mohl požádat o přiznání důchodu.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2002 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnančeský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky 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 zaměstnančeský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. - ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku hl. m. Prahy a.s., Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, dv. č. 553, (přímo u stanice metra B - Vysočanská), ☎ 9619 3361.

Helena Bajerová, zaměstnančeský odbor ředitelství, e-mail: bajerovah@dp-praha.cz

Lidé hledají cestu do předprodejního místa Roztyly

Na sklonku minulého roku bylo otevřeno nové prodejní centrum jízdních dokladů ve stanici metra Roztyly. Obyvatelům nejen Jižního Města, ale i lokalit spádových ke stanici metra Kačerov, se tak otevřela možnost pohodlného nákupu časových jízdenek a průkazek bez dlouhých front. U jednoho okénka ve stanici Kačerov bývají často nepříjemné fronty, ale v Roztylech je nákup bez problémů, neboť je vždy otevřeno několik okének a cestující je obslužen bez dlouhého čekání. Co se týká velikosti, snese toto předprodejní místo srovnání s tím na Centrálním dispečinku, ale proti klasickým ve stanicích metra je velké a moderně zařízené. Navíc zákazníci zde budou moci postupně využít až devítí otevřených okének, u nichž si lze zakoupit kterýkoli časový kupon nebo průkazku z nabídky pražského Dopravního podniku.

V prvních měsících provozu panoval v prodejním centru poměrný klid. „Mezi lidmi se to ještě tolik nerozkřiklo, takže zatím se žádné fronty netvoří“, řekla nám jedna z pracovnic. „Nejvíce zákazníků sem přichází v odpoledních hodinách, když se vrací lidé z práce domů“, dodala.

Otevírací doba nového prodejního centra je ve všední dny do půl sedmé večer, v sobotu od půl osmé do dvanácti.

Pro zajímavost, ale i jako důkaz toho, že si cestu-



Foto: Petr Malík

jící na nové předprodejní místo již cestu nacházejí, uvádíme několik čísel. Od počátku roku do 12. června zde bylo jednotlivým kategoriím cestujících prodáno 5 744 kusů průkazek a 4 217 kusů časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti, dosažené tržby z prodeje těchto druhů jízdních dokladů činí 1 893 360,- Kč. Jak jsme již výše uvedli, snese toto předprodejní místo srovnání s prodejem na Centrálním dispečinku, zde bylo prodáno 11 713 kusů průkazek a 8 591 kusů jízdenek s volitelnou dobou platnosti, dosažené tržby činí 4 601 800,- Kč. Co se tedy týká počtu prodaných jízdních dokladů, a tím i výše dosažených tržeb ve srovnání

s předprodejem na Centrálním dispečinku dosahují úrovně téměř 50%. **Obchodně ekonomický úsek**

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Léto má zvláštní poetiku a rytmus. Světlo panuje již od brzkého rána, sluníčko praží, děti mají prázdniny, školou nepovinní si dopřávají několika týdnů dovolené - a to vše ve výsledku znamená, že čas v létě plyne tak nějak jinak než během zbytku roku. Dnešní díl internetového putování se již ponese ve znamení tohoto letního času. Poskytne vám místy seriózní, místy bizarní a místy snad i inspirativní tipy na aktivity, jimž se můžete venovat třeba během následujícího dvojměsíčního období.

Pokud jste někdy při četbě slavného románu Julese Verne snili o cestě kolem světa, máme pro vás naprosto úžasnou nabídku: objet si celou planetu a přitom se nehnout z města! Již snad za rok či dva by se mělo spustit na mořskou hladinu „Město na moři“ neboli obří loď s poněkud záhadným názvem Svoboda (Freedom). O podrobnostech celého projektu se blíže dočtete na adrese www.freedomship.com. Prozradíme vám pouze, že jde o plavidlo, vedle něhož by legendární Titanic vypadal jako vikendová jachta: 1317 metrů na délku, 221 na šířku

a 105 na výšku, z čehož podle jeho stavitelů rezultuje 115 000 lidí na palubě, kteří se zde budou vždy po dobu dvou let plavit kolem světa. Tomu se říká svoboda! Už teď si můžete za pár set tisíc dolarů pronajmát palubní i podpalubní byty a pro jistotu si rovněž v předstihu nalistujete webové stránky s předpovědí počasí nepostradatelnou pro všechny mořské vlky www.marineweather.com, i když vítr ani vlny by údajně na takto velké plavidlo neměly mít takřka žádný vliv. Tak se alespoň můžete po večerech společně s ostatními obyvateli plovoucího města strašit informacemi, které lze získat na výstižně pojmenované adrese www.hurricane2002.com.

Pokud vám tento způsob trávení léta připadá poněkud podivným, ale přesto byste si trochu exotiky rádi dopřáli, je tu jednoduché a finančně nenáročné řešení: začněte házet bumerangem. Jde o výbornou zábavu, která může vítaným způsobem zpestřit prázdninový výlet do přírody. Velmi dobře připravované bumerangové stránky v češtině naleznete na adrese

<http://boomerang.zde.cz>. Poradí vám mimo jiné, jak si nástroj australských domorodců vyrobit, jaký materiál použít a kterak s ním šikovně házet. Kdo by si rád počel v angličtině, může navštívit adresu <http://boomerangs.org>, což je taková instruktážní stránka pro naprosté bumerangové nezalce. A zajímá-li vás, jak se zahnutým kusem klacku pohazují na různých místech této planety, podívejte se na adresu www.flight-toys.com/boomerangs.htm.

K letním vedrům patří neodmyslitelně osvěžení v podobě zmrzliny. Pod pokličku zmrzlinářského vozu můžete nahlédnout spolu s americkým univerzitním profesorem H. Douglasem Goffem na adrese www.foodsci.uoguelph.ca/dairyedu/icecream.html. Dozvíte se zajímavé údaje z dějin zmrzliny a zmrzlinářství, pozoruhodná statistická data o světové produkci a konzumaci této chladivé pochoutky a také to, z čeho se vlastně pravá zmrzlina vyrábí a jak si ji správně udelat doma. -mš-

Královské Vinohrady

Vinohrady jsou dnes neodmyslitelnou součástí hlavního města Prahy. Patří do skupiny pražských předměstských obcí, které prošly mimořádně rychlým stavebním rozvojem od doslova „zelené louky“ po klasické velké město s kompletní vlastní infrastrukturou. Původ jména je na první pohled jasný. První zprávy o zdejších vinicích pocházejí už z roku 1197 a především privilegium císaře a krále Karla IV. z 16. února 1358 o vysazení vinic do vzdálenosti tří mil od městských hradeb bylo definitivně rozhodnuto o dalším osudu zdejších pozemků. Ty v dalších letech podlehaly úřadu perkmistra hor viničných a nebyla zde tedy klasická panství jako v jiných vsích. V dalších staletích byla celá oblast známa jako Viničné hory. Nalézalo se tady mnoho menších i větších usedlostí a dvorů, například Horní a Dolní Stromka, Kravín, Švihanka, Pštroška či Kanálka (ta byla pojmenována podle Josefa Emanuela Canala, který v roce 1787 koupil jednu zdejší zahradu, kterou proměnil v botanickou zahradu a botanický ústav).

Guberniální nařízením byly 16. června 1849 usedlosti na východ od pražských hradeb spojeny v katastrální obec Vinohrady, která císařským nejvyšším rozhodnutím ze dne 16. ledna 1867 získala jméno Královské Vinohrady. Obec tehdy zahrnovala i dnešní území Žižkova a brzy tady začaly vyrůstat první městské domy. Výnosem zemského výboru ze dne 16. července 1875, který byl vydaný na základě zákona o rozdělení některých obcí 27. listopadu 1874, byly Královské Vinohrady, kde žilo už přes 23 tisíc obyvatel, rozděleny na dvě nové obce a současně katastrální území – Vinohrady I (415 ha, pozdější Žižkov) a Vinohrady II (370 ha). Politický vývoj Vinohrad II pokračoval 7. srpna 1877 opětovným zavedením jména Královské Vinohrady vyhláškou c. k. místodržitelství a vyvrcholil nejvyšším rozhodnutím 26. září 1879 jejich povýšením na město. To bylo oznámeno místodržitelstvem vyhláškou 3. října 1879. V roce 1884 se Královské Vinohrady staly také sídlem politického i soudního okresu, což bylo důkazem jejich vzrůstajícího významu.

Už v letech 1874 – 1876 byly zbořeny pražské městské hradby mezi Poříčím a Ječnou ulicí a pokračovalo se s jejich snášením dál k jihu. To mělo zásadní vliv na rozvoj Královských Vinohrad, jejichž zástavba začala fakticky splývat s novoměstskou. Aby se zjednodušil průběh katastrálních hranic, došlo k několikeré úpravě vinohradsko-pražské hranice. Změny se uskutečnily zemskými zákony v letech 1881, 1884, 1890, 1894 a 1895.

V osmdesátých letech 19. století tedy byla vinohradská zástavba soustředěna do nejzápadnější části katastrálního území, kde vytvářela s novoměstskými domy jeden urbanistický celek. Páteří zástavby byla dnešní Bělehradská ulice. Centrem obytné části bylo nynější Tylovo (tehdy Tržní) náměstí. Na další části vinohradského území převažovaly rozlehlé sady a již zmíněné usedlosti. Výstavba obytných domů pokračovala východním směrem a brzy začalo vznikat ústřední vinohradské náměstí – Purkyňovo, dnes pojmenované náměstí Míru. Pevná část vinohradského území byla během prvních třiceti let 20. století souvisle zastavěna především bloky vysokých obytných činžovních domů velkoměstského typu, které postupně pohltily většinu někdejších usedlostí. Královské Vinohrady se staly tedy především obytným předměstím Prahy, ale existovalo zde také několik podniků, především potravinářského průmyslu, z nichž nejvýznamnější byly První česká akciová továrna na šunky a uzenářské zboží (založena 1879 na Zvonarce), Měšťanský pivovar (1893 – 1942, později sladovna) a První česká továrna na orientálské cukrovinky a čokoládu „Plzenka“ (1891, známá jako „Orionka“, nyní SEVAC).

V roce 1882 si Vinohradští postavili vlastní městskou vodárnu v Podolí a a budoucí Korunní třídu zřídili dva velké zemní vodojemy, ke kterým v roce 1891 přibyl vyrovnávací věžový vodojem v novorenesančním slohu. Ve strojovně čerpací stanice vznikla v roce 1897 i samostatná městská elektrárna. Pro úplnost dodejme, že další vodojemy vznikly na Floře. Když byly Královské Vinohrady v roce 1922 připojeny ku Praze, bydlelo v nich 83 tisíc obyvatel a patřily mezi největší česká města!

Není tedy divu, že až do roku 1949 byly samostatnou částí Prahy (Praha XII). V následujícím období byly jako správní celek zrušeny a rozděleny mezi několik městských obvodů. V roce 1968 bylo z pojmenování této čtvrtě vypuštěno adjektivum Královské. V současné době katastrální území Vinohrady přísluší především k městským částem Praha 2, Praha 3 a Praha 10, malé části patří ku Praze 1 (oblast Radia Svobodná Evropa a Státní opery) a také ku Praze 4 (trojúhelník vymezený na jihu železničními tratěmi).

Z významných vinohradských staveb z období jejich samostatnosti si uvedme například Národní dům (1894), Vinohradské divadlo (1907) nebo kostel sv. Ludmily (postavený v roce 1893 v novogotickém stylu podle návrhu architekta J. Mockera). Vinohradská synagoga, postavená v Sázavské ulici v roce 1898, byla v roce 1945 poškozena bombardováním a v roce 1951 musela být zbořena. Ze soukromých staveb zaujme velká vila Grébovka. Také po připojení Královských Vinohrad ku Praze v roce 1922 vznikly některé zajímavé stavby – v roce 1932 například kostel Nejsvětějšího Srdce Páně od architekta J. Plečnika na náměstí krále Jiřího z Poděbrad.

Nejstarší vinohradské komunikace představovaly cesty vymezené dnešními ulicemi Bělehradskou (do Nuslí), Francouzskou (do Vršovic) a Vinohradskou (do Kostelce nad Černými Lesy). Vinohradské teritorium bylo od Prahy odděleno hradbami a do hlavního města se až do poslední čtvrtiny 19. století vstupovalo městskými branami – Žitnou (1694 – 1875; v ose Žitné ulice), Koňskou (1690 – 1831, pak nahrazena Novou Koňskou branou, zbořena 1876) a ve směru od Žižkova byla Nová či Horská brána (1666 – 1875). Můžeme se také setkat s pojmem Slepá brána; ta stávala přibližně na dnešním náměstí I. P. Pavlova a byla pozůstatkem starého gotického opevnění Nového Města. V roce 1694 byla zazděna (odtud pojmenování Slepá). Zbořena byla v roce 1874.

Ačkoliv za pražskými hradbami, tedy na vinohradském území, vzniklo v roce 1871 první železniční nádraží dráhy císaře Františka Josefa, pro dopravní spojení Vinohrad s Prahou pochopitelně nemělo žádný význam. Z celopražského i celostátního hlediska však představuje dnešní železniční stanice Praha hlavní nádraží mimořádně významný dopravní uzel. Málokdo si dnes uvědomí (pochopitelně kromě cestujících ve vlaku), že železniční trať byla postavena doslova pod jádrem původní vinohradské zástavby. První vinohradský tunel slouží už od roku 1871. V roce 1944 k němu přibyl souběžný druhý a v roce 1946 byla prolomena i část třetího tunelu. Dokončen byl až o 42 let později, v roce 1989. Od 1. října 1888 byla v provozu železniční zastávka Královské Vinohrady u dolního konce Nuselských schodů. V roce 1911 byla vybavena novou výpravní budovou a sloužila až do roku 1944, kdy byla zrušena v souvislosti se zmíněným druhým tunelem. Také tato zastávka měla pro Vinohradské význam asi především k mimopražským cestám.

Rychlý růst města Královské Vinohrady se brzy projevil i potřebou městské hromadné dopravy. Od 20. května 1884 byla v provozu linka koněspřežné tramvaje, která zajišťovala spojení Vinohrad s pražským Václavským náměstím. Konečná stanice bývala u horního konce Nuselských schodů a na Zvonarce byla postavena i vozovna. Podnik Pražská Tramway, který provoz koňky zajišťoval na území celé pražské aglomerace, se na přelomu let 1892 a 1893 pokusil zajistit také dopravní obsluhu oblasti dnešní Francouzské ulice. Zřídil k tomu účelu omnibusovou linku od Demínky k Máchově ulici, ale pro nevalné provozní výsledky musela být zrušena.

Královské Vinohrady se nesmazatelně zapsaly do historie městské hromadné dopravy v Praze svým pokračujícími názory. Už v roce 1885 se objevily první návrhy na stavbu tratě parní tramvaje. V roce 1890 stál u zrodu dalšího projektu přímo vinohradský starosta J. Friedlän-

der. I když se jeho projekt nepodařilo uskutečnit, stal se významným impulsem pro rozvoj tramvajové dopravy v Praze. Všechny návrhy na výstavbu tramvajové sítě v Praze a okolí pak už počítaly s tratěmi na Vinohrady. Protože postup hlavního města se zdál vinohradské městské radě příliš líný, rozhodla se postavít část tratě elektrické tramvaje na svém území vlastními náklady. Od 25. června 1897 byla v provozu dvoukolejná tramvajová trať z Flory dnešní Korunní třídou a Anglickou a Škrétovou ulicí. Vlastní vinohradský městský dopravní podnik neměl dlouhé trvání a ještě v roce 1897 se elektrická dráha stala součástí vznikající sítě Elektrických podniků královského hlavního města Prahy.

V roce 1897 měly Vinohrady tramvajové spojení s Žižkovem, od roku 1898 s Karlovým náměstím a Spálenou ulicí, od roku 1899 s Vršovicemi. V roce 1900 byla elektrifikována vinohradská trať koňky a koncový úsek této tratě byl v roce 1904 přeložen k dolnímu konci Nuselských schodů. Výstavba tramvajových úseků byla završena v letech 1907 a 1908 tratí v dnešní Vinohradské třídě. V průběhu dalších let se na Vinohradech vystřídala většina tramvajových linek a směrová nabídka zde byla vždy velmi pestrá a kvalitní. Tradičními hlavními vinohradskými dopravními uzly bývaly (a jsou) náměstí Míru, Tylovo náměstí, Flora a v moderní době také terminál u stanice metra Želivského.

Nabízené služby rozšířily Elektrické podniky hlavního města Prahy od 18. září 1927 o první pražskou vnitroměstskou autobusovou linku H, která zajistila atraktivní spojení s centrem Prahy (později i se Smíchovem) a se Žižkovem. Jiná předválečná autobusová linka vinohradského území (A, 1932 – 1939) byla vedena ulicemi, kde si dnes městské autobusy jen těžko představujeme: od Čechova náměstí jezdila Francouzskou, Jana Masaryka, Belgickou, Záhřebskou, Šafaříkovou, Koubkovou, (a dál, do roku 1931, novoměstskými ulicemi Sokolskou, Wenzigovou, Ke Karlovu, Apolinářskou a Viničnou). Toto zajímavé zpeřstění dopravní sítě vzalo za své při úsporných opatřeních na počátku války.

Po válce se na Vinohradech objevil nový dopravní prostředek – trolejbusy. Jako první se zde objevila 27. února 1949 linka č. 54 (Václavské náměstí – Zdravotní ústav), vedená Slezskou ulicí. Další, mimořádně významné trolejbusové spojení bylo zřízeno na počátku 50. let přes Žižkov do vysočanské průmyslové oblasti. V průběhu let se na Vinohradech objevily linky č. 54, 56, 57, 60, 62 a 63. Tento přepravní směr nahradily v roce 1966 autobusy, trať ve Slezské ulici byla v provozu až do

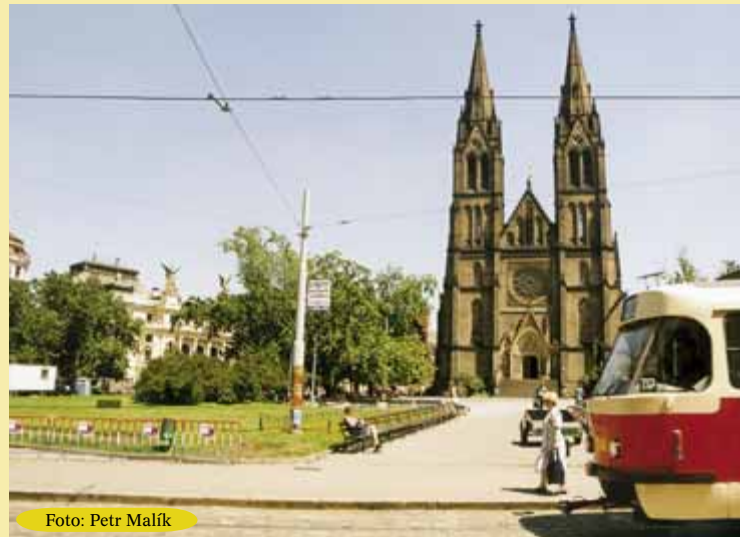


Foto: Petr Malík

ukončení trolejbusového provozu v Praze v říjnu 1972. Autobusy se v poválečném období začaly na Vinohradech objevovat znovu až 3. října 1960, kdy trasy linek č. 126 a 127 přetaly vinohradský katastr v jeho východní části ulicemi Votickou, Soběslavskou, U Zdravotního ústavu a Benešovskou. Od 2. listopadu 1964 poskytnula zcela nové spojení autobusová linka č. 135, která kromě spojení přes Vršovice na Spořilov nabídlá směr Italskou ulicí k Florenci (a původně do Bubenče a Dejvic). V dalších letech se na Vinohradech objevilo mnoho dalších linek. Jedním z důvodů bylo jejich soustřeďování na terminály u stanic metra. Zásadní význam má trať a linka A, která se stanicemi Náměstí Míru (v provozu od 12. srpna 1978), Jiřího z Poděbrad, Flora a Želivského (všechny od roku 1980) tvoří páteř dnešní dopravní obsluhy Vinohrad. V budoucnosti má přes Vinohrady vést i čtvrtá trať sítě metra D, která je ve stadiu projekčních příprav. -pf-, -fp-

Hasiči z metra mohou zasahovat i v pražské ZOO

Po přečtení titulku vás napadne otázka, co mají společného hasiči z Hasičského záchranného sboru o. z. Metro s pražskou zoologickou zahradou. Ale ten, kdo pravidelně čte náš měsíčník, zcela jistě ví. Odštěpný závod Metro je přece provozovatelem lanové dráhy v ZOO a jednou z podmínek pro provozování je zajištění evakuace osob v případě, že by došlo k zastavení tohoto zařízení a cestující by bylo nutno ze sedaček evakuovat.

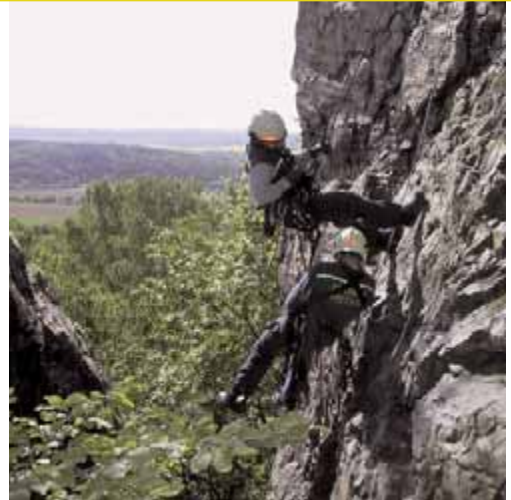
Toto je jedna z činností, pro kterou jsou cvičeni a připravováni členové lezecké skupiny, která byla u Hasičského záchranného sboru o. z. Metro ustavena v roce 1996. Podnětem k ustavení této skupiny byla nutnost zajištění evakuace osob z výtahů pro invalidy,

kteřé byly instalovány na trati IV. B, jež byla dána do provozu v roce 1998. Lezecká skupina v roce 1996 při svém vzniku byla čtyřčlenná, její prvotní technické vybavení bylo poměrně jednoduché, protože se v té době uvažovalo s jejím nasazením pouze při zásazích u výtahů pro invalidy. Pro jiné zásahy nad volnými hloubkami, například při případných zásazích přes větrací šachty, nebo při provádění evakuace cestujících přes větrací šachty, se počítalo s nasazením hasičů – lezců Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy.

Vzhledem k tomu, že počet invalidních výtahů se neustále zvyšoval a pražští hasiči nemají podrobné znalosti z podzemních prostor metra, bylo rozhodnuto početně posílit lezeckou skupinu našeho hasičského sboru a vybavit ji lezeckou výstrojí a výstrojí tak, aby mohla zasahovat při všech mimořádných událostech, kdy je nutné nasazení hasičů – lezců.

V současné době má lezecká skupina 18 členů, z tohoto počtu jsou 4 lezci instruktory, kteří současně vykonávají funkci vedoucích lezeckých družstev. Všichni členové lezecké skupiny absolvovali náročný výcvik, kdy se na cvičné lezecké věži v areálu požární stanice Hostivař a v prostoru lomu Chlum u Mokrska seznámili s používáním lezeckého materiálu, základy horolezecké techniky a s prováděním záchrany a evakuace osob.

Lezci – instruktoři prodělávají školení a výcvik každoročně. V letošním roce v prostorách lomu Mexico Mořina, na cvičných skalách v Černolicích a v Černošicích si osvojovali návyky při provádění záchrany



Nácvik záchrany osob na cvičné skále v Černolicích osob, transportu zraněných osob spolu s prováděním první pomoci u těchto osob. Při teoretické přípravě se seznámili se základními právními normami a s bezpečnostními předpisy pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou. Na závěr výcviku se podrobili zkouškám, všichni lezci – instruktoři z naší skupiny při zkouškách uspěli a mohou svoji činnost vykonávat další rok.

Pokud budete chtít vidět metrácké hasiče – lezce v činnosti, stačí se zúčastnit Dne otevřených dveří v sobotu 21. září v hostivařském areálu. Ukázka jejich práce je každý rok při této akci jednou z největších atrakcí.

Štěpán Wovesný,

lezec – instruktor hasičského sboru o. z. Metro

Foto: o. z. Metro



Skupina lezců – instruktorů hasičského sboru o. z. Metro

NAPSALI O NÁS

MF Dnes (13. 6. 2002)

Metro má další vlak

Poslední z dvaadvacetipětí vozových souprav M1 pro linku C převzal Dopravní podnik. Vozidla vyrobilo konsorcium společností Siemens, ČKD Praha a Bombardier. V pravidelném provozu začnou všechny nové soupravy jezdit v červenci. „Kvůli problémům v ČKD Dopravních systémech se však dodávka nových vozů pro metro zpozdila o více než dva roky,“ řekl náměstník primátora Martin Hejl. Nyní již ve firmě Siemens Zličín začala výroba dalších dvaceti souprav M1. První vlak by měl být dodán v prvním čtvrtletí 2003 a celá zakázka za 4,5 miliardy korun bude dokončena na

konci roku 2004.

Hospodářské noviny (13. 6. 2002)

Výrobci tramvají bojují o zakázky ve městech

Na domácím trhu s tramvajemi se přiostrňuje. Tři hráči – Škoda dopravní technika Plzeň (ŠDT), Inekon Group (IG) a Siemens Kolejová vozidla (SKV) – usilují o získání zakázek v sedmi českých městech, která provozují tramvajovou dopravu. [...] O tom, kdo z těchto tří výrobců získá rozhodující vliv na tuzemském trhu, rozhodne zřejmě výsledek veřejné soutěže, kterou vypisala Praha na dodávku dvaceti nízkopodlažních souprav. Ty

Večerník Praha (12. 6. 2002)

Na letiště expresně

Na letiště Ruzyně budou moci lidé jezdit od 8. července novou expresní autobusovou linkou ze Zličína, z konečné metra linky B. Intervaly autobusu městské hromadné dopravy budou od 15 do 30 minut. Letos dá město na provoz nové linky pět a čtvrt milionu korun. Technické úpravy dovolí autobusům jezdit vyšší rychlostí než ostatní městské autobusy. Ze Zličína na letiště dopraví cestující za čtvrt hodiny.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 6: Láska je prchavá vždy, přijde a hned je pryč. (Ovidius)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21

A																				
B																				
C																				
D																				
E																				
F																				
G																				
H																				
I																				
J																				
K																				
L																				

VODOROVNĚ: A. Šlápota; velký ořech; Delonovo jméno; všeobecně uznávaný umělec. – B. 1. díl tajenky; ženské jméno. – C. Trnovník; deska sloupu; ničema; květenství šeríku; kůl. – D. Sedlina; bůh Germánů; laloška; úkazy na obloze; najatá chuťva; značka miliampéru. – E. Od (rusky); správná jednotka; italské latidlo; roční období; druh lemura; noční podnik. – F. Čert; lahodný pokrm; ženské jméno; ostrovní stát; nekovový prvek. – G. Modla; hádka; bomba; Zolův román; školník. – H. Zlý skřítek; italské město; opak liché; setnina; peruánský keř; značka titanu. – I. Značka gallia; hmota; část nohy; letadlo; německý filozof; cvik na koni. – J. Kladná elektroda; dvorana; alpská pastvina; šlechtic; rudná žíla. – K. Vinouti; 2. díl tajenky. – L. Noemův přístav; druh karty; krajní mez; výzva pro psa.

SVISLE: 1. Stovky; zpěvní ptáci; pestře zbarvený plaz. – 2. Dloubat rohy; český literát; severan. – 3. Drahý kámen; palivo; hesla. – 4. Číslovka; ambaláž; radiolokátor. – 5. Značka hliníku; jemenský přístav; bodavý hmyz; SPZ Tábora. – 6. Divák při kartách; členka rodiny; šlágr. – 7. Větrák; český malíř; nájem věci. – 8. Kulovitý mikrob; bia; hromadný výstřel. – 9. Značka osmia; hudební nástroj; slepice (expresivně); 0,01 ha (slovensky). – 10. Ústa (anatomicky); domácí Rudolf; pobídka. – 11. Úřední spisy; 3. díl tajenky; jméno psa. – 12. Druh gibbona; dílčí údaje; potřeba malíře. – 13. Dokonce; hudební nástroj doby bronzové; skryš zvíře; značka lithia. – 14. Stát USA; římský politik; obrubá. – 15. Spojovací součásti; lesní šelma; obchodní příručí. – 16. Kus ledu; část Prahy 6; jednotka ryzosti zlata. – 17. Dřina; jednotka síly; solmizační slabika. – 18.

Jméno Pučálkovice žirafy; šumivé víno; útok nohou. – 19. Krátké kabáty; nouze; egyptská bavlna. – 20. Uminěný zápor; moře na Měsíc; zásobník pro lokomotivu. – 21. Zánět sliznice; druh slitiny; kocour (nářečně).

Pomůcka: alit.

PaedDr. Josef Šach



Foto: Petr Malík

Byl začátek léta roku 1997 a ve všech vestibulech stanic metra se objevily podivné zelené stojany, 7. července se v nich poprvé objevily noviny, shodně pojmenované s naší podzemní dráhou, **Metro**. S pojmenováním podzemní dráhy však nemá nic společného, neboť název pochází od slova **metropole**. Pražané si zdarma mohli vzít svůj výtisk, který přináší základní informace o dění v Praze, v celé republice, ale i ve světě. Čtenářům jsou servírovány také kulturní tipy a nechybí televizní program. Velice rychle se stal nový deník populárním a vyhledávaným, stejně jako v místě svého vzniku, švédské metropoli Stockholmu.

První týdny si mnozí mysleli, že za vydáváním novin stojí Dopravní podnik, ale po několika vysvět-

Pět let deníku Metro

lujících článků nejen z naší strany, ale i vydavatele, snad už dnes všichni vědí, že deník je pouze v našich prostorách distribuován. Už pět let se Pražané dvakrát týdně setkávají se zpravodajstvím Dopravního podniku na stránce Dopravní podnik pro Vás.

Deník Metro dnes už neodmyslitelně patří ke koloritu pražského dne v městské hromadné dopravě. Stal se samozřejmým doplňkem cestující veřejnosti zejména v ranních hodinách. Na jeho umístění do stojanů pravidelně čekají někde jednotlivci, jinde skupiny většinou starších spoluobčanů a po několika minutách jsou stojany opět prázdné. Nikde se deník dlouho nezdrží, jaký je o něj mezi Pražany zájem. Děti školou povinné, mládež, ekonomicky aktivní různého věku a zejména senioři patří do početné čtenářské skupiny. Každý den je mezi Pražany distribuováno na 200 tisíc výtisků Metro.

Deník Metro není jen pražským fenoménem, je distribuován ve stále větším počtu měst nejen v Evropě, ale i na jiných kontinentech a potvrzuje se tak, že myšlenka dvojice švédských novinářů z poloviny devadesátých let byla správná.

Zahájení distribuce deníku Metro bylo jeho vede-

ním a úsekem dopravním o. z. Metro v předstihu připravováno s využitím zkušeností s distribucí tiskovin, kterými disponovaly obě strany. Do „rozjezdu“ distribuce byla zapojena většina staničního personálu. Při pravidelném poučování v červnu 1997 byli provozní zaměstnanci seznámeni se záměrem vydavatele. Byli také požádáni o spolupráci, která je nezbytná při zavážení Metro do jednotlivých stanic.

Spolupráce mezi provozními zaměstnanci a deníkem Metro probíhá stále. Tímto způsobem jsou eliminovány případné nedostatky nebo komplikace, které přináší běžný každodenní provoz. Vedení deníku je průběžně informováno o všech nových poznatcích. Zpočátku se vyskytovaly v některých stanicích problémy s průvanem, který roznášel výtisky Metro do prostor stanic. Tato závada byla vyřešena instalací závaží ve výdejních stojanech. Hodně se také hovořilo o úklidu nepořádku, který způsobuje netradiční způsob distribuce novin, ale nyní můžeme konstatovat, že deník Metro nezvyšuje podstatně nároky na dodavatelské firmy.

Pavel Třeboňák, o. z. Metro, Petr Malík



Teplotní rekord nepadl, dnes ale bude ještě tepleji

Vlna veder netrápí jen ČR, zasáhla

dnes mohou přijít bouřky, které budou ojediněle intenzivní a s kroupami.

Teploty přesahující 30 stupňů Celsia byly naměřeny v Německu, Rakousku, Francii, Itálii, Dánsku,

vlny teploměry na několika místech až 35 stupňů. Například v Salcburku bylo včera v poledne

PŘÍKLAD VLASTNÍMA OČIMA

Během letošních postřehů vlastníma očima jsem se většinou zaměřil na kritiku některých nedostatků v našich službách. O tom, že se podařilo trefit hřebíček na hlavičku, svědčí i ohlasy, které přicházejí s větší či menší pravidelností na adresu redakce; některé doručené k černozemnímu tématu si můžete přečíst v rubrice Došlo do redakce. Co se týče nedávno uveřejněné návaznosti, našlo se hodně těch, kteří popsali tu jejich lokalitu, kde se nepřestupuje právě nejlépe.

Tentokrát však chci učinit výjimku a popsat příklady hodné následování, alespoň podle mého soudu. Možná budete mít jiný názor, ale to k životu patří a právě to je na něm krásné, že jsme každý jiný.

Druhý červnový týden zavalilo Prahu množství letádků a propagačních materiálů, vždyť do termínu parlamentních voleb zbývalo jen několik málo hodin a všichni se snažili přesvědčit voliče o tom, že právě ta jejich strana je tou pravou. A tak jsme si i v prostorách metra setkávali s množstvím povalujících se papírových

odpadků, které nám rozhodně nedělaly dobrou vizitku. Většina cestujících zůstávala naprosto klidná, možná lépe řečeno apatická. Pokračovali v hovoru či čekání na další soupravu jedoucí tím správným směrem. Těsně předtím, než jsem vystoupil z eskalátoru a vstoupil na nástupiště stanice Můstek, všiml jsem si muže v naší uniformě, jak prošel nástupiště, sebral několik poházených papírů a nesl je do odpadkového koše.

Prostor okamžitě vypadal lépe, upraveněji. Zcela jistě tento náš zaměstnanec nebyl placen za svoji malou, ale užitečnou službu. Stačí říci jediné, nebyl lhostejný ke svému okolí a svým příkladem dal i nám ostatním příklad, jak se chovat.

Už jsme si nějak zvykli, že on to někdo někdy udělá a my můžeme pouze přihlížet nebo samozřejmě kritizovat, že stanice jsou špinavé a podobně. Není lepší se na věci dívat opačnou optikou? Zkusit jít příkladem a špatný stav se pokusit změnit. První přístup je jednoduchý, ten druhý složitější a náročnější. A tak se každý

může rozhodnout, která cesta je pro něj bližší.

Druhý příklad jsem zaznamenal jen o několik desítek hodin později. 14. a 15. června jsme na čtyři roky rozhodovali o své budoucnosti, nebyl žádný státní svátek, ale z mého pohledu to byly rozhodně jedny z nejvýznamnějších dní naší společnosti. Pouze na volebních místnostech a na našich vozidlech jsme mohli v těchto dnech vidět národní vlajky.

Někdo může říci, že je to zbytečnost, ale pokud se v čase předvolebním často brnkalo na národní strunku, zrovna tato skutečnost mi připadá velice dobrá na připomenutí naší národní hrdosti, o které se tolikrát vášnivě debatovalo. S národními vlajkami se příliš často neseťkáváme, ale to už se vracíme do jednoho ze starších dílů vlastních očí, kdy jsme se této problematice věnovali zevrubněji.

Škoda, že se v této oblasti stejně jako v jiných námi uvedených moc nezměnilo.

Užijte je léto, nabírejte síly tak, abyste neměli slunce jen na obloze!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

- V červenci 2002 slaví 70. narozeniny:** Eugenie Kupková – ED, prov. opravná tramvaj (35).
- V červenci 2002 slaví 67. narozeniny:** František Kirsch – M, služba staveb a tratí (21).
- V červenci 2002 slaví 65. narozeniny:** Jiří Cimrhakl – Ř, odbor přípravy dopr. procesu (41), Milan Kubín – Ř, odbor přípravy dopr. procesu (42).
- V červenci 2002 slaví 60. narozeniny:** Josef Černý – ED, prov. opravná tramvaj (38), Zdeněk Čibera – M, služba staveb a tratí (28), Ivan Čihák – ED, odbor prov. dispečink (33), Jaroslav Havránek – M, služba staveb a tratí (28), Vlastimil Macák – ED, provozovna Střešovice (38), Karel Mach – M, technický úsek (34), Antonín Staněk – M, sl. sděl. a zabezpečovací (28), Antonín Šlenc – M, sl. sděl. a zabezpečovací (15),

- Petr Vaněk – M, služba sděl. a zabezpečovací (27).
- V červenci 2002 slaví 50. narozeniny:** Antonín Cvachovec – M, technický úsek (22), Helena Denková – M, sl. technolog. zařízení (18), Pavel Dyda – M, služba elektrotechnická (32), Svatopluk Fiala – A, DOZ Hostivař (32), Oldřich Hovorka – ED, prov. opravná tramvaj (27), Miroslav Kebort – ED, prov. trakční vedení (10), Rudolf Krause – ED, provozovna Pankrác (30), Miroslav Křikava – A, garáž Řepy (19), Vladimír Makeš – M, služba ochran. systému (20), Stanislava Procházková – ED, odbor prov. dispečink (25), Václav Šalda – A, garáž Kačerov (21), Jiří Šedivý – M, služba staveb a tratí (22), Štefan Štrbka – M, služba staveb a tratí (23), Vlastimil Veselý – A, garáž Vršovice (24).

- Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nespĺňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtějí být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.
- Do starobního důchodu odešli:** Magdalena Hamerníková – Ř, odbor fin. účetnictví (10), Stanislav Němeček – ED, provoz údržba a služby (40), Josef Secký – ED, provozovna vrchní stavba (25).
- Do invalidního důchodu odešli:** Vladimír Kokoška – A, prov. opravná tramvaj (35), Jan Urban – A, garáž Kačerov (35).
- Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.
- Vzpomínáme:** Dne 28. května nás ve věku 57 let opustil pan Pavel Švejda – ED, odbor kontrola provozu, který u DP pracoval 33 let.