

## Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Chodov aneb První pohyblivá plošina pro dopravu osob se sníženou mobilitou už funguje

Všobecný trend posledních let, spočívající v maximálním přizpůsobování staveb a technických zařízení specifickým potřebám osob s tělesným nebo smyslovým omezením, je razantně naplňován především v oblasti hromadné dopravy osob, a to jak v konstrukci dopravních prostředků, tak v řešení jednotlivých stanic a zastávek. Mimořádná pozornost je věnována především zpřístupnění stanic metra, což jsou složité víceúrovňové stavby, se zvláštními nároky na orientaci i pohyb cestujících.

Z celkového počtu 51 provozovaných stanic metra je v současné době zajištěn bezbariérový přístup, tzn. spojení nástupiště s uliční úrovní, do 22 stanic, a to formou osobních výtahů, nákladních výtahů s doprovodem a nájezdových ramp. U stanic metra, budovaných v devadesátých letech a v současnosti, je bezbariérový přístup samozřejmostí, neboť je součástí jejich stavebního řešení. V případě starších stanic metra z období před rokem 1990 však musí být bezbariérový přístup řešen dodatečně. Jedná se přitom vždy o technicky složitá a investičně náročná řešení, i přesto však některé hlubinné stanice metra (vzhledem k jejich technické koncepci) nebude možné bezbariérově zpřístupnit.

Počátečním krokem ve zlepšování bezbariérové přístupnosti některých z již realizovaných stanic metra bylo jejich zpřístupnění nákladními výtahy s doprovodem proškoleného průvodce. Výtahy byly upraveny a byly k nim vyznačeny přístupové cesty prostorami metra.

V další etapě, která právě probíhá (Skalka, Pankrác, Chodov), jsou tyto nákladní výtahy nahrazovány výtahy osobonákladními volně přístupnými všem cestujícím s pohybovým omezením. Rovněž jsou v některých stanicích dodatečně realizovány osobní výtahy (v provozu



Foto: Petr Malík

již Hlavní nádraží, Nádraží Holešovice, Dejvická, Muzeum C a v přípravě Muzeum A).

Další možností na zpřístupnění stanic metra dosud bezbariérově nepřístupných je instalace šikmé schodišťové plošiny do pevného schodiště. Návrh na využití tohoto zařízení se objevil v roce 1999 ve studii řešící bezbariérové zpřístupnění stanic pražského metra, kterou objednal Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost u Metroprojektu Praha, a. s.

Šikmá schodišťová plošina ve vymezené dráze je zařízení, které umožní zpřístupnit řadu stanic metra pohybově handicapovaným cestujícím. Tyto plošiny se v současnosti vyrábějí i v České republice v několika velikostech, umožňujících přepravu vozíčkářů, cestujících s kočárky i starších osob.

Vodící dráha plošiny je namontována na boční stěnu pevného schodiště nebo dostatečně pevného zábradlí. Vlastní šikmá plošina se pohybuje ve vymezeném prostoru, aby nemohlo při jejím provozu dojít ke kolizi (například s nevidomými cestujícími) a sleduje sklon pevného schodiště včetně mezipodestý. Investičně i provozně se přitom jedná o nepříliš nákladnou záležitost.

Právě šikmá schodišťová plošina byla proto zvolena k instalaci ve stanici Chodov, kde je jedna z největších četností pohybu cestujících s pohybovými omezeními ze všech stanic pražského metra (stanice se nachází v blízkosti zdravotnického zařízení, které navštěvují i naši invalidní spoluobčané a v nedaleké Petýrkově ulici je několik desítek bezbariérových bytů pro vozíčkáře).

Bezbariérové úpravy ve stanici Chodov spočívají v nahrazení nákladního výtahu osobonákladním s uliční úrovní do úrovně vestibulu stanice a dále pak v instalaci uvedené šikmé schodišťové plošiny do pevného

schodiště z nástupiště do vestibulu stanice.

Dodavatelem plošiny, vzešlým z výběrového řízení, je firma VVS České výtahy, s. r. o. Plošina se pohybuje rychlostí 0,14 m/s, její nosný rám je veden po jezdové dráze délky 13 810 mm na ložiskách, pohonná jednotka je umístěna v horní části dráhy. Překonávána je výška 5 400 mm při sklonu pevného schodiště 30°. Plošinu může používat každý cestující s pohybovými problémy, její provoz je jistěn řadou bezpečnostních prvků.

4



Foto: Petr Malík



**Siemens  
Kolejová vozidla  
se představuje...**

**6 až 7**



**„Klouzavky“ mají  
stále více příznivců**

**8 až 9**



**Modernizace tramvají  
v roce 2002**

**11 až 12**



**Městská hromadná  
doprava v pohybu –  
příklad RATP**

**14 až 16**

## V Řepích oslavují dvacáté narozeniny

Z pohledu člověka je to zřejmě nejkrásnější věk. Dvacet let. Nejmladší z provozních objektů odštěpeného závodu Autobusy, který byl určen ke garážování a běžné údržbě vozidel, píše svoji historii právě tak dlouho. (Objekt garáže Hostivař je sice o něco mladší, ale byl původně určen výlučně opravárenským účelům, což dnes vyjadřuje i pojem „opravně-opravárenská základna“.) Ve srovnání s jinými objekty svého typu, například s tramvajovými vozovkami, je to poměrně krátká doba, během které se odehrál jen celkem málo změn. To ale neznamená, že by dosavadní minulost garáže nebyla zajímavá.

V době, kdy se řepská garáž začala stavět, byla naprostá většina ostatních autobusových garáží soustředěna na pravý břeh Vltavy (Klíčov, Libeň, Vršovice, Pankrác i Kačerov). Jen garáž Dejvice, postavená už v roce 1932, byla na levém břehu. Začínající výstavba Jihozápadního města a sídliště Řepy vyžadovala postupné rozšiřování autobusové dopravy i v tomto sektoru hlavního města. Bylo by neekonomické vypravovat autobusy jen ze stávajících garáží, takže výstavba nového objektu byla nezbytná. Takové opatření navíc umožňovalo zrušit naprosto nevyhovující a provozně nejstarší garáž v areálu tramvajové vozovny na Pankráci.

Jestliže jsme se při čtení článků a publikací o historii tramvajových vozoven pozastavovali nad neobyčejnou rychlostí výstavby, která se pohybovala přibližně kolem jednoho roku, je stavba autobusových garáží v období socialistického plánového hospodářství citelně poznamenaná neúnosnou délkou prací a jejich špatnou kvalitou. První projektová dokumentace ke stavbě garáží Řepy byla vypracována už v roce 1969, kdy se počítalo s objektem pro 115 autobusů. Stavět se mělo v letech 1973 – 1976. Podle tehdejších předpisů měla projektová příprava takových staveb vždy několik stupňů, přičemž každý se projednával velmi dlouho. V roce 1974 byl původní projekt přepracován a uvažovaná kapacita objektu se zvětšila na 315 autobusů, což znamenalo i zdvojnásobení investičních nákladů. V té době se počítalo se zahájením stavby v říjnu 1975, ale pro nepřipravenost projektu se termín zahájení prací odložil až na červenec 1976. Dokončení stavby se předpokládalo v březnu 1981. Bylo možné si jen povzdechnout, že v době, kdy technika byla jistě na vyšší úrovni než za „starého Rakouska“ a kdy velké množství kapacitních nákladních automobilů dokázalo jistě přepravit více odkopané zeminy a stavebního materiálu než koňské potahy a provizorní úzkorozchodné drážky na staveništi, měla stavba trvat téměř pět let. V těch dobách to byly, bohužel, termíny naprosto běžné. Navíc nebyla ani jistota, že budou dodrženy.

Nakonec se i stavba řepské garáže protáhla. Už v roce 1980 byla vedením DP-Autobusy jmenována komise pro uvedení Řep do provozu, která začala na průběh prací dohlížet. Teprve nyní se ukázalo, že s mnoha provozními potřebami projekt nepočítal nebo je neřešil dostatečně (například i takové samozřejmosti, jakými je denní ošetření vozidel, mytí spodků, skladování nejmocnějších kapalin). Snad ani to by ještě nebylo tím nejzávažnějším. Komise totiž konstatovala, že probíhající práce mají špatnou kvalitu. V březnu 1981, kdy měly být garáže dány do provozu, se stále ještě stavělo. Ani odložený termín, kterým bylo září 1981, nebyl dodržen a teprve koncem roku byla převzata alespoň provozní (administrativní) budova. Dalším termínem zahájení provozu se stal květen 1982. Autobusy z garáží Řepy však stále nevyjížděly.

Pomalost stavebních prací neznamenala, že by se na provoz nových garáží nepřipravovali pracovníci DP-Autobusy. Nakupovala se a připravovala potřebná zařízení, kterými měla být nová provozovna vybavena a vše bylo prozatímne uskladňováno v garážích Dejvice. V Řepích byly postupně přebírány další objekty, všechny s četnými nedoděly. Další odklady byly nemyslitelné, protože v srpnu už musel být provoz zahájen. Teprve nyní se dokončovaly vozovky, natíraly konstrukce, montovala vzduchotechnika, probíhaly elektroinstalační práce, malovaly se místnosti. A do toho všeho přišla akce „kulový blesk“, jak bychom mohli podle známé české komedie nazvat velké stěhování, které bezprostředně předcházelo uvedení garáží do provozu.

Proč tak dramatické označení? Během jediného víkendů, 14. a 15. srpna 1982, musela být do Řep přestěhována prakticky celá provozovna Dejvice – autobusy i zaměstnanci. A nejen to. Do uvolňovaného dejvického areálu se musela současně nastěhovat

celá dosavadní provozovna Pankrác. Svoji historickou úlohu tak skončily oba objekty tamních autobusových garáží, postavené v letech 1927 a 1929. Uvolněna byla i odstavná plocha v ulici Marie Pujmanové, která jistě nepřispívala k líbivému vzhledu tamní obytné zástavby. (Značně si oddychli zaměstnanci tramvajové části vozovny Pankrác, kde se autobusy běžně odstavovaly i na volných plochách mezi kolejovými harfami a značně omezovaly výhled řidičů tramvají.) Celá akce jistě připomínala konec roku 1932, kdy se do Dejvic stěhovaly garáže z Rustonky a část autobusů z Pankráce.

A pak přišel historický den. V pondělí 16. srpna 1982 vypravily garáže Řepy do pražských ulic prvních 96 autobusů. S ohledem na prázdninový provoz nová provozovna ještě nešla naplno, ale do konce období dovolených zbývalo jen čtrnáct dní a pak už vyjíždělo 113 vozů. V garážích Řepy bylo v době zahájení provozu 165 autobusů a zaměstnáno zde bylo 413 osob: 196 provozních a 30 manipulačních řidičů, 98 pracovníků dílny, 2 myčky, 7 pracovníků údržby budov, 21 skladníků, 6 uklízeček, 7 strážných a 10 „ostatních“ (jak praví dobové materiály). Další 18 lidí bylo zaměstnáno ve výtopně.

Základem nové provozovny se stala garážovací hala o rozloze 10 024 m<sup>2</sup>, na niž bezprostředně navázaly objekty gumárny, diagnostického střediska, mytí spodků autobusů, stanoviště pro denní ošetření vozidel, olejárna, garáže pomocné mechanizace a přidružené provozy (sklady, sociální zařízení, čistička vod, trafostanice),



Garáže Řepy v polovině 80. let 20. století. (J. Hussarová)

které byly soustředěny kolem vnitřního dvora, který byl v projektové dokumentaci poněkud hrdě označován jako atrium, což mu zůstalo dodnes. V garážovací hale se autobusy odstavovaly v řadách za sebou, tedy tramvajovým způsobem. To vyžadovalo velkou přesnost v najíždění, takže na podlaže garáže byly instalovány zvláštní vodící prvky, které do jisté míry svým účelem připomínaly koleje. Západně od garážovací haly byl postaven samostatný objekt opravný autobusů se skladem náhradních dílů. V blízkosti opravný byla zřízena odstavná plocha pro autobusy (slangově označovaná pracovníky garáží vzhledem k její orientaci jako „odstavná plocha Hostivice“, i když pochopitelně na hostivickém katastru neleží). Východně od garážovací haly byla zřízena čerpací stanice pohonných hmot, ke které přiléhá umývárna vozidel se dvěma mycími linkami pracujícími s dešťovou vodou v uzavřeném okruhu. V době zahájení provozu byl dokončen a instalován jen jeden mycí stroj. Na jižní straně areálu byla postavena provozní budova s výpravnou, kanceláři vedení provozovny, ubytovnou pro zaměstnance a se zdravotním střediskem pro zaměstnance. Na východní straně k provozní budově přiléhá budova závodní kuchyně. Do areálu se vjíždí průjezdem v provozní budově, v jihozápadním rohu pozemku je nouzový výjezd. Celkem plocha garáží Řepy dosáhla rozlohy téměř 25 tisíc čtverečních metrů. Mimo popsaný areál, avšak jako jeho provozní a organizační součást, byla na „hostivické“ straně postavena výtopna, zařízení na nepřilíhající ekologické spalování lehkých topných olejů.

První měsíce provozu provázely velké potíže a na řadě pracovišť se muselo doslova improvizovat. Jediná mycí linka, dokončená s malým zpožděním, musela být na dva měsíce odstavena, protože se zborčila její

podlaha... (Na tomto místě dodejme, že druhá mycí linka byla uvedena do provozu až 1. září 1986, tedy s tříletým zpožděním!) V garážovací hale nefungovala vzduchotechnika, někde se předělávaly podlahy, jinde chyběla technologie, takže například denní ošetření se muselo dočasně provádět v části gumárny. V opravně vozidel chyběly zvedáky, a proto se některé práce prováděly s velkými obtížemi. Teprve na počátku roku 1983 se začalo pracovat v „kanálové části“ dílny a byly konečně dodány zvedáky. Přesto ani v té době ještě nebyla technologie opravy úplná.

Vozový park garáží Řepy zpočátku tvořily převážně autobusy ŠM 11; na konci roku 1982 jich tu bylo 153 z celkového počtu 161 řepských vozů. Řepská garáž už tedy nezažila slavné „ertáky“. V roce 1983 přišlo do Řep první kloubové autobusy Ikarus 280.08 (21 vozů; v roce 1990 jich v Řepích bylo už 106!). Asi v roce 1986 se započalo s obměnou vozového parku „krátkých vozů“ a z Řep začaly vyjíždět autobusy typu Karosa B 731 (v roce 1987 jich tu bylo už 117). Dne 14. června 1988 byly z garáže naposledy vypraveny vozy ŠM 11. V témže roce se v Řepích objevily i první autobusy řady B 732. V roce 1990 dosáhl počet vozů v Řepích zatím svého historického maxima – 287 (z toho 182 standardních a 105 kloubových; jiné podklady však hovoří dokonce o 298 vozech, z toho 107 kloubových ikarusech). Z významných událostí ve skladbě vozového parku ještě vzpomeňme například první dodávky kloubových autobusů Karosa B 741 v roce 1993.

V roce 1996 z Řep začali vypravovat autobusy B 931 i svůj první nízkopodlažní City Bus a o rok později přibýly nové kloubové autobusy B 941. V roce 1999 se Řepští po šestnácti letech rozloučili se svými ikarusy a kloubové vozy od té doby představují „jen“ vozy B 741 a B 941. V březnu letošního roku byla skladba zdejšího vozového parku poměrně pestrá – z celkového počtu 236 autobusů se jednalo o 2 vozy C 734, 32 vozů B 731, 51 vozů B 732, 22 kloubových vozů B 741, 42 kloubových vozů B 931 a 54 nízkopodlažních autobusů Karosa City Bus. 3 vozy čekaly na likvidaci. Novinkou jsou v Řepích nízkopodlažní autobusy pro novou rychlíkovou linku č. 100 (Letiště Ruzyně – Zličín), zavedenou od 8. července 2002, které jsou upraveny pro přepravu většího počtu zavazadel.

Od nepřilíhající šťastných počátků historie garáže se během dvou desetiletí v Řepích pochopitelně mnohdy změnilo. Z provozních opatření je nutné vyzdvihnout změnu způsobu odstavování autobusů v garážovací hale na výhodnější šípovitě, které umožňuje podstatně jednodušší manipulaci s kterýmkoli zaparkovaným vozem. Udělalo se mnoho pro ekologii. Například výtopna byla přebudována na spalování zemního plynu a koncem 90. let prošlo zásadní změnou odpadové hospodářství, pro které byla v jihozápadním rohu areálu postavena hala typu Lentab, díky které jsou všechny kontejnery s odpadem pod střechou. Někdejší drátěná ohrada, ve které byly vystaveny všem nepřítulným rozmarům počasí, je tedy minulostí. Na sklonku 90. let byla rekonstruována lakovna, v roce 2001 prošlo zásadními úpravami pracoviště přípravy na STK, které bylo vybaveno komplexní technologií MAHA. Rekonstruována byla také čistírna odpadních vod a je v současnosti ve zkušebním provozu. Existují pochopitelně i výhledy do budoucnosti – uvažuje se například o výstavbě nové haly pro komplexní mytí vozidel (tj. vnějšku, vnitřku i spodků). Stát by měla v severovýchodní části areálu.

Garáž Řepy v současnosti vypravuje vozy na 30 linek, včetně pěti linek příměstských. Na 7 z nich vyjíždějí kloubové vozy a na dalších 7 nízkopodlažní autobusy. S řepskými vozy se můžeme setkat i na třech nočních linkách, dvanácti služebních spojích nebo sedmi školních spojích. Jeden autobus můžete vidět denně i na terminálu Knížecí, kde je k dispozici dispečinku jako operativní záloha.

Na závěr už jen zbývá všem pracovníkům řepské garáže k výročí jejich mladé garáže poblahopřát, aby se jim v dalších letech dařilo co možná nejlépe.

**Ve spolupráci s vedením garáže Řepy připravil Mgr. Pavel Fojtík**



# Ještě jedno ohlednutí za „té-jedničkou“

Po přečtení krátké jubilejní vzpomínky na té-jedničky v DP-KONTAKTu č. 11/2001 na straně 4 jsem se v myšlenkách přenesl do doby svých prvních kroků na půdě DP Praha. Dovolte mi, abych si s vámi zavzpomínal na doby dávno minulé.

Po svém červnovém nástupu do Rustonky v roce 1951 jsem prošel různými pracovišti oprav trolejbusů a tramvajů, v Hejhalově partě v montovně jsem pomáhal při rekonstrukci svazků trakčních kabelů ve dvouá-



Vážení lokomotivy 4071 v Rustonce v červnu 1951. V bílém plášti Antonín Zamrazil, vpravo v „kastročku“ autor.

pravových motoráčích a při ukládání svazků do vozů pod lavičky, byl jsem svědkem devastace tehdy ještě zčásti nádherného vnitřního zařízení „dvoustováku“ a podílel se s Karlem Šejnou na dokončování stavby lokomotiv č. 4071 a 4072 pro posun železničních vagonů na rustonecké vlečce a také na zkušebních jízdách mevrů s elektrickou trakční výzbrojí tehdy ještě neexistujícího vozu T 1. Tato výzbroj byla totiž nejprve namontována do posledního mevrů č. 3098 a zkoušena v právě dostavované vozovně Hloubětín. Pod lavicemi vozů byly umístěny baterie, na lavičích stály jednotlivé stykače, na střední plošině byl instalován v obrovské bedně zrychlovač s motorgenerátorem a na „vykuchaném“ stanovišti řidiče stála mohutná dřevěná stolička, před ní pedály s řadičem a na parapetu levého předního okna bylo veliké dřevěné tlačítko elektrického výstražného zvonce. Na zadním čele vozu zvenčí byl namontován trolejbusový stahovák sběrače. Škoda, že si již nepamatuji další podrobnosti; v archivu ČKD by se možná daly najít fotografie, protože vím, že tehdy někdo z ČKD fotodokumentaci pořizoval. Při zkouškách takto upraveného mevrů jsem se seznámil též s vynikajícím odborníkem z DP, Václavem Dvořákem, pozdějším „mistrem nových vozů“ ve vozovně Motol.

A právě v této vozovně došlo 22. listopadu 1951 k onomu slavnému předávání vozu PCC do provozu

DP Praha, u něhož jsem samozřejmě nemohl chybět. Hlavní akt se konal v „dílně nových vozů“, což byl přístavek na nulté koleji, později využívaný učňovským střediskem; dnes zde stojí moderní hala denního ošetření. Kromě mně neznámých politických představitelů zde byli mimo jiné tehdejší hlavní inženýr DP ing. Miloš Eckert, ing. Karel Novák, účetní ředitel DP Bohuslav Topinka, vedoucí pracovníci z Rustonky ing. Karel Pekárek, Štípek a Zamrazil, vedoucí dopravy Karel Charvát, ing. Josef K. Pithardt, vedoucí dopravní pohotovosti (dozorci a revizorů) vrchní oficiál Otakar Petřík a mnozí další z DP, dále ing. Borovanský z ČKD, dr. ing. František Jansa, ing. Robert Nejepsa a spousta dalších lidí - odhadem asi 150 účastníků. Ve vozovně byla instalována výstava jednotlivých částí vozu spolu s výkresovou dokumentací a s popisem nejdůležitějších technických novinek. Fotografie ze slavnosti pořizoval podnikový fotograf pan Semerád; měly by se dát najít ve fotoarchivu.

Po slavnostních projevech došlo ke zlatému hřebu programu: první té-jednička vyjela z vozovny na trať, řízena správcem pro Dopravní podnik Karlem Lukavským. Jízdy jsem se nemohl zúčastnit, jen jsem se zaujetím obdivoval ladný průjezd vozu oblouky na dvoře, který T1 absolvovala bez známého skřipání a otřásání starých vozů. V duchu jsem si představoval spanilou jízdu vozu Prahou, ale z tohoto snu jsem byl brzy probuzen vlakem devítky, která táhla nepojízdnou T1 zpět do vozovny. Mezi Kotlářkou a Zámečnické totiž bouchl a vyhořel linkový stykač. A bylo po slávě.

V průběhu dalších let docházelo k postupnému vychytávání dětských nemocí na vozech T1 první serie v nejtěsnější, téměř rodinné spolupráci nás z vozovny s lidmi z ČKD a Tatrovky. Rád vzpomínám na mistra Václava Dvořáka, kováře Františka Janouška, Karla Rrhovského, Františky Vondru, Černého a Dvořáka (ten na vozech 5007 a 5008 instaloval první pokusné mnohočlenné řízení), Josefy Kozlíka a Krčila, Stanislava Mikotu, specialistu na stahováky sběračů Otu Ryzce, baterkáře Jendu Hoffmana, skladníky Voženílka a Stejskala, svačičáře Hampla, stejně jako na vrchního mistra Macha, mistra Buriánka, manipulantku paní Holou a mnohé další - i po více než padesáti letech bych mohl jmenovat ještě desítky lidí z podniku. Vzpomínám i na Slávka Šušlíka, Zdeňky Voňku a Šindeláře a jiné od výrobce vozů, dozorce Balíka, Lence, Lešnera, řidiče a průvodčí.

Služba byla náročná, běžně ve dvanáctihodinových směnách a o Spartakiádě 1955 dokonce osmnáctihodinových. Když bylo třeba, jelo se na opravu třeba pět minut před koncem směny, bez nároku na přechod. Byla také velká nouze o nářadí. Ze skladu se daly vyfasovat jen stranové klíče, kladivo, kombinačky, pilníky, plátek pilky na železo, žárovka, objímka, zvonek a kabel či dráty, kousky šestihranných trubek a dřevěné „hefty“.

Basičku, oblouk pilky na kov, šroubováky, sekáče, důlčiky, průbojníky, nástrčkové klíče, ruční lampu, zvonek na prozvánění kabelových rozvodů, zrcátko na seřizování omezovacího relé a mnohé další nástroje a pomůcky si musel každý vyrobit sám. Každý si ovšem také svou výbavu řádně opatroval a hlídal.

Často jsme vyjžděli na opravy na trať k vozům odstaveným pro poruchu u Ženských domovů, u nádraží Smíchov, u Lihovaru, na Kotlářce, u nádraží Vyšehrad (v oblouku Na Slupi z centra do Svobodovy ulice), na Fidlovačku, do Minské. Na trati jsme vleže pod vozem po demontáži obou krytů zrychlovače osvobozovali „přilepené“ palce, za provozu na ulici vyměňovali gumokovové i dřevěné „pendreký“ hlav tyčových sběračů se smykadly, měnili stahováky sběračů s prasklým pérem a podobně, odtahovali vozy neopravitelné na trati, nebo i vyměňovali vozy, například když jim na čele spadla rudá hvězda, bez níž nesměly jezdit. Žádná technická pohotovost tehdy neexistovala.

Zkoušela se také nová technická řešení, na voze 5010 například nasávání vzduchu pro chlazení zrychlovače a motorů ve výši oken, na voze 5091 pantograf a vyzkoušeli jsme také s úspěchem dokonce i jízdu tří vozů v mnohočlenném řízení, aniž by vozy byly mechanicky spojeny spráhly. Tady bylo ovšem podmínkou naprostou přesné seřízení rozjezdu a brzdy a stejný průměr kol.



Zkoušky pantografu na 5091 v květnu 1957. Vůz měl sběrač tyčový se smykadlem nad zadním podvozkem a pantograf (zde po stržení na Kotlářce) nad předním podvozkem.

„Policajtky“ (technicko-bezpečnostní zkoušky) probíhaly na vodorovné trati v ulici Komunardů v Holešovicích za plného provozu mezi odstavnou kolejí u Uránie a křižovatkou Dělnická. Když jela dvanaáctka, přidržela se a zkoušený vůz zatáhl k Uránii. Trať hlídali dozorcí vozby, jak se tehdy říkalo dnešním dispečerům.

Byly to krásné pionýrské doby, kdy v takřka rodinné a velmi přátelské atmosféře všichni dohromady vyplávali té jedničky a věnovali jim rádi doslova kus svého života.

-pař-

Foto: Archiv autora

Poslední jednání představenstva naší společnosti před letní přestávkou se uskutečnilo v pondělí 1. července a na programu byly následující body:

**Zpráva o žádosti Pražské strojírny, a. s. o poskytnutí zajištění části provozního úvěru.** Členové představenstva schválili navýšení záruky za úvěr Pražské strojírny, a. s. o 2 miliony Kč na celkovou hodnotu 5 milionů Kč.

**Informace o přípravě výběrového řízení na dodávku nového zabezpečovacího zařízení na trati B metra a příslušné části sdělovacího zařízení, včetně mobilní části vozového parku.** Představenstvo vzalo na

## Představenstvo projednalo

vědomeí zadávací podmínky obchodní veřejné soutěže, do kterých byl zapracován požadavek na předložení návrhu financování dodávky.

**Zpráva o možnosti nákupu nových skříní tramvajů T3.** Vrcholný orgán naší společnosti schválil z důvodu nedostatku skříní pro rekonstrukci tramvajů typu T3 pro rok 2003 nákup maximálně 10 nových skříní od

firmy Pragoimex CZ s. r. o.

**Přehled mimořádných událostí při provozování dráhy a drážní dopravy.** Členům představenstva byl předložen přehled mimořádných událostí za období 6. až 26. června letošního roku. Členové představenstva se pak důkladně věnovali rozboru nehody tramvajů z pondělí 24. června.

-red-

## Nesed'te doma, přijďte se bavit!

### Pojed'te s námi do školy!

Přestože většina dětí ještě užívá léta a prázdninové pohody a na ubývání slunečních paprsků a zkracující se dny doposud nemyslí, rozhodli jsme se zmírnit jejich aklimatizační problémy po návratu do Prahy koncem prázdnin. Připravujeme pestrý program plný zábavy, soutěží a her, pod názvem Pojed'te s námi do školy! Chceme tak navázat na všechna dětská prázdninová

dobrodružství a zvolili jsme pro to místo jako stvořené pro hravé dovádění - legendami opředený vrch Petřín. Přijďte společně s vašimi ratolestmi a jejich kamarády příjemně strávit poslední srpnové odpoledne na Petřín, začínáme ve 13 hodin. Vstupte s úsměvem a dobrou náladou do nového školního roku!

### Den otevřených dveří

Stejně jako v předchozích letech bude v sobotu

21. září zpřístupněno zázemí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti široké veřejnosti v rámci dne otevřených dveří. Letos bude Pražanům a návštěvníkům města zpřístupněn rozsáhlý areál naší společnosti v Hostivaři, kde se na jednom místě budete moci setkat s činností všech tří odštěpných závodů. K vidění bude současná a historická technika, ale formou her a soutěží se dozvíte také spoustu pražských dopravních zajímavostí. Budete se moci pobavit a získat zajímavé ceny během bohatého doprovodného programu. K příjemné pohodě zbývá jediné, dohodnout tam nahoře dobré počasí, jako tomu bylo v minulých letech.

-red-



**Technické údaje šikmé pohyblivé plošiny pro dopravu osob se sníženou mobilitou a způsobem orientace typ METRO SPECIAL, výrobce VVS České výtahy, s. r. o.**

nosnost	250 kg
dopravní rychlost	maximálně 0,6 m/s
rozměry plošiny	900 x 1400 mm
výška zdvihu	5,4 m
šikmá délka dráhy	11 060 mm
sklon dráhy	29°
pohon	příkon 0,6 kW
napětí	230/400V, 50 Hz, 3 PEN
pracovní teplota	-20° až +50° C
ovládání	tlačítkové na plošině a v obou stanicích navzájem blokované
nosný prostředek	hřeben ve střední příčce pojezdové dráhy O 420
upevnění	kotvení do boční stěny

### Bezpečnostní prvky šikmé pohyblivé plošiny

- Koncové vypínače obou krajních poloh,
- STOP tlačítko na plošině a v obou stanicích s vyvedením signálu vč. indikace stavu provozu k přepravnímu manipulátovi,
- blokování jízdy při najetí na překážku,
- blokování jízdy při překročení jmenovité rychlosti,
- blokování jízdy při nesklopené zábraně invalidního vozíku,
- blokování proti přetížení,
- nouzové odnímání horní sklopné opěry na plošině pro nouzové vyprošťování.

Kromě toho na provoz plošiny dohlíží kamera s přenosem obrazu na stanoviště přepravního manipulanta.

Šikmá schodišťová plošina pro přepravu osob s omezenou možností pohybu splňuje požadavky stanovené vyhláškou č. 369/2001 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 10. října 2001 o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Pro provoz ve stanicích metra Chodov je dráha plošiny oddělena skleněnou stěnou tak, aby bylo zamezeno případné kolizi s pěšími cestujícími na pevném schodišti. Ovládání plošiny je obdobné jako při používání osobních výtahů s tím rozdílem, že tlačítka nemají „aretaci“, tj. musí se po celou dobu jízdy držet

## Bezbariérové zpřístupnění stanice metra...

ve stlačené poloze (z bezpečnostních důvodů). Provoz je monitorován kamerovým systémem.

Ve většině evropských měst jsou schodišťové plošiny určeny pouze pro invalidní cestující, kteří mají vlastní ovládání, tzv. „Euroklíče“. V pražském metru jsme vyšli vstříc všem našim klientům a plošinu může používat každý cestující s pohybovými problémy. Předpokládáné využití této plošiny je několikanásobně vyšší než u obdobných zařízení instalovaných ve veřejných budovách. Psychologickým zabezpečením proti zbytečnému používání plošiny zdravými cestujícími je menší rychlost pohybu plošiny než je chůze po schodech.

Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Chodov samozřejmě není posledním počinem v této oblasti, rozpracovány jsou další akce obdobného zaměření. Do konce roku 2002 se předpokládá instalace dalších šikmých plošin ve stanicích metra Strašnická, Nové Butovice a Smíchovské nádraží. V případě stanice Smíchovské nádraží se bude jednat o montáž 2 plošin (z nástupiště stanice na úroveň „galerie“ a dále na uliční úroveň). Dodavatelem těchto zařízení bude stejně jako v případě Chodova firma VVS České výtahy, s. r. o.

Ve IV. čtvrtletí tohoto roku by měly být zahájeny práce na realizaci 2 kapacitních výtahů ve stanicích Muzeum na trati A, které kromě dokončení bezbariérového zpřístupnění přestupního uzlu Muzeum (osobní výtah ve stanici Muzeum C je k dispozici již od prosince 1999) usnadní přístup do metra všem cestujícím ve směru od Vinohradské ulice. Dopravní výška výtahů je 34,9 metru. Přístup k nim bude v úrovni nástupiště chodbou ze střední lodi stanice a na povrchu z „kiosku“ u pěší komunikace v blízkosti budovy Národního muzea. Vlastní bezbariérový přestup mezi tratěmi A a C bude probíhat po povrchu.

K realizaci nejdříve v příštím roce je připravována výměna nákladního výtahu ve stanici Pankrác za výtah osobonákladní, přístupný opět všem cestujícím s omezenou schopností pohybu. U této akce je náročná koordinace s připravovanou zástavbou dané lokality.

Na rok 2003 je připravována další technicky i finančně náročná akce, kterou je bezbariérové zpřístupnění přestupní stanice Florenc, umožňující

i bezbariérový přestup mezi linkami metra C a B. Ve stanici Florenc C je pro propojení nástupiště a vestibulu navržena instalace šikmé schodišťové plošiny po straně pevného schodiště. Ve vestibulu následuje krátká spojovací chodba k výtahu vyústějícímu na terén v blízkosti výstupního eskalátoru a schodiště do ulice Ke Štvanici (severovýchodně od budovy Muzea hl. m. Prahy). Zpřístupnění stanice Florenc B bude komplikovanější. Zde bude na boku schodiště mezi nástupištěm a přestupní chodbou realizována dvojice svislých plošin, umístěných v ocelové prosklené konstrukci. Nově vyraženou přístupovou chodbou pak cestující dosáhnou výtahu dopravní výšky 36,5 m, který vyúsťuje při ulici Na Florenci, jihozápadně od objektu McDonalds. Přestup mezi oběma tratěmi bude realizován po stávajících komunikacích v okolí Muzea hl. m. Prahy, bez nutnosti přecházení silničních komunikací.

Realizaci bezbariérového zpřístupnění stanice Florenc tak bude zároveň cestujícím na invalidních vozíčcích umožněn (i když komplikovaně při použití až 2 přestupních stanic Florenc a Muzeum) bezbariérový přestup na všechny tratě pražského metra.

V roce 2003 se předpokládá též instalace dalších šikmých schodišťových plošin v některých stanicích k tomu vhodných. Výběr těchto stanic nebyl však ještě proveden.

Jak z výše uvedeného vyplývá, podařilo se v posledním období zahájit přípravu a realizovat řadu akcí vedoucích k bezbariérovému zpřístupnění dalších stanic metra dosud bezbariérově nepřístupných (nebo přístupných jen omezeně pro vozíčkáře s průvodcem).

S vynaložením nemalého množství finančních prostředků, v případě Chodova 18,5 milionu Kč, tak dochází k dalšímu zlepšování kvality přepravy pro všechny cestující s pohybovým omezením a tím doufáme i ke zvyšování celkové spokojenosti cestujících veřejnosti se službami Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti jako rozhodujícího přepravce v pražské MHD.

**Ing. Rudolf Pála, technický úsek ředitelství a Ing. Bohumil Pecka, Inženýring dopravních staveb, a. s.**

## Vzpomínka na tramvaj T2



Tramvaj T2 v Litvínově na lince č. 4 z Litvínova do Mostu. Foto: Jan Dvořák

Když 22. listopadu 1951 vyjela na zkušební jízdu nová tramvaj typu T1, znamenalo to odrazový můstek pro novou řadu T jednosměrných tramvají. Vozy T1

### Zemřel Vojtěch Wolf

Jsou chvíle, kdy si myslíte, že jste se dostali mimo životní realitu, sdělované zprávě nemůžete uvěřit, připadá vám jako špatný sen. Do této kategorie lze zařadit i zprávu z pondělí 24. června letošního roku, která hovoří o tom, že o dva dny dříve při cestě do německého Solingu zahynul Vojtěch Wolf, vydavatel časopisu Městská doprava z Ústí nad Labem. Spolu s ním přišel o život i další velký fanda MHD Jiří Hertl z Prahy.

Vojtěch Wolf se významně zasloužil o propagaci městské hromadné dopravy u nás nejen vydáváním specializovaného časopisu, ale také realizací několika příležitostných knižních titulů k výročí městské hromadné dopravy v mnoha městech České republiky.

Cest jejich památce! -red-

byly určeny především pro Prahu a ještě během jejich výroby ve smíchovské Tatrovce spatřil světlo světa nový prototyp T2. Při vývoji tohoto nového vozidla bylo využito zkušeností z provozu čtyřnápravových vozů T1 a bylo přihlédnuto k požadavkům mimopražských dopravních podniků. Vždyť v každém tramvajovém městě do této doby byly v provozu různé druhy motorových vozů. Nejpočetnější jednotný typ vyráběný po druhé světové válce byl vůz MT 6 (1952 až 53), který brázdil koleje ve všech městech o úzkém rozchodu 1000 mm.

V Praze byly předány do provozu v roce 1955 dva první prototypy (č. 6001 a 6002), z nichž „jednička“ měla sedadla podélná jako vozy T1 a „dvojka“ již příčná. Tím, že vůz T2 byl delší a širší než vůz T1, zvětšila se jeho kapacita.

Prototypy jezdily po Praze jako vůbec první ve spráženém provedení a svou lůžkovou vozovou skříní u p r a v e n o u panem architektem Karausem patří mezi nejhezčí typy tramvají. M á l o k t e r ý Pražák si na tyto vozy vzpomene, protože

v našem hlavním městě jezdily velmi krátkou dobu. Vůz č. 6002 byl v roce 1956 upraven pro úzký rozchod a předán do Liberce, vůz č. 6001 byl v roce 1965 předán do Olomouce.

Tramvaje T2 byly prvním typem vozů, který byl v provozu od roku 1960 ve všech československých městech s tramvajovou dopravou. Po Praze bylo prvním městem Ústí nad Labem (1970), které ukončilo provoz vozů T2. Poslední provozuschopné vozy v pravidelné dopravě vlastní liberecký Dopravní podnik, jehož ulice a náměstí si občané a návštěvníci podještědského města bez tohoto typu tramvají nedovedli po dlouhá léta představit.

Jan Dvořák

*Detailní záběr tehdy nejnovějšího typu T2 v září roku 1962 v Košicích na lince č. 4 Črmeľ – Barca.*

Foto: Archiv autora





## Zajímavá čísla z pražské dopravy za rok 2001

Jaký byl stav dopravy v pražském regionu na počátku nového tisíciletí a jakým směrem se doprava v metropoli a jejím nejbližším okolí vyvíjí? Pokud bychom hledali odpověď v řišti čísel, grafů a statistik, není lepšího zdroje než aktuálního vydání ročenky dopravy Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha). Letos vám z jejího čerstvého vydání přinášíme opět přehled nejzajímavějších čísel, charakterizujících tentokrát pražskou dopravu v roce 2001.

Souhrnnou bilanci uplynulého roku lze nejlépe přiblížit čtveřicí údajů, dvou pozitivních a dvou negativních. Především lze přivítat snížení nehodovosti oproti roku 2000 o plných 16 %, což představuje největší meziroční pokles za posledních dvacet let. Druhou radostnou zprávou je pětiprocentní zvýšení počtu osob přepravených městskou hromadnou dopravou, kterým se snad zastavuje negativní trend posledního desetiletí. Přesto se toto zvýšení nepromítlo do stagnace automobilové dopravy; dopravní výkony na komunikační síti města se naopak zvýšily o 3 %. Také počet evidovaných osobních automobilů mírně vzrostl a Praha tak jen potvrdila pozici města s nejvyšším stupněm automobilizace v Evropě.

Počet evidovaných osobních automobilů na území hlavního města vzrostl v loňském roce o 7 tisíc vozů na celkovou sumu 627 891 vozů, což znamená, že jeden osobní automobil připadal na 1,9 obyvatele (celorepublikový průměr činil 2,7 obyvatele na jeden osobní automobil). Extrémní nárůst počtu osobních vozidel

byl v minulém roce stejně jako po celá devadesátá léta uplynulého století takřka výhradní příčinou celkového nárůstu automobilové dopravy v Praze, neboť dopravní výkony nákladních automobilů a autobusů víceméně stagnovaly. Podle údajů ÚDI Praha narostl automobilový provoz v české metropoli v uplynulých jedenácti letech více než za předcházejících sto let existence automobilismu od konce 19. století až do roku 1990. Pro posledních několik let je přitom charakteristické, že intenzita provozu již neroste v centru města (v loňském roce se zde dokonce o 6 % snížila), ale výhradně mimo ně (na tzv. vnějším kordonu). Nesmíme přitom zapomenout, že svůj podíl na intenzitě automobilové dopravy mají i mimopražská vozidla, jichž v uplynulém roce přijíždělo do Prahy takřka 180 000 denně (mezi 6. a 22. hodinou průměrného pracovního dne).

Seznam nejzatíženějších míst pražské komunikační sítě nedoznal v roce 2001 žádných podstatných změn, opět však mírně stoupl počet projíždějících vozidel: Jižní spojkou v úseku 5. května - Vídeňská projelo denně (0 - 24 h) 114 tisíc vozidel (v roce 2000 113 tisíc), Vltavu po Barrandovském mostě překonalo každý den 109 tisíc automobilů (2000 - 105 tisíc).

Výrazné změny naopak doznala statistika nehodovosti. Nejenže celkový počet nehod klesl o 16 % (ze 40 560 v roce 2000 na 34 195 v roce 2001), ale stejným

způsobem klesl také počet usmrcených při těchto nehodách (před dvěma lety zahynulo při nehodách na území Prahy 80 lidí, loni "pouze" 67 lidí). Negativní je ovšem skutečnost, že o osm procent stoupl počet nehod s účastí chodců.

Dopravní ročenka ÚDI Praha nabízí rovněž řadu zajímavých údajů o cyklistické a pěší dopravě, podrobné statistiky využívání parkovišť P + R a nového typu



Foto: Petr Malík

parkovišť K + R (Kiss and Ride) a klíčové údaje o letecké a lodní dopravě. Informuje také čtenáře o financování pražské dopravy a dopravních staveb a seznamuje je s projekty Evropské unie, na jejichž řešení se hlavní město Praha a jeho organizace v uplynulém roce podílely. Lze s potěšením konstatovat, že důležitou úlohu při realizaci většiny z těchto projektů hraje Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost.

Řadu dalších údajů a podrobností naleznete rovněž na webových stránkách [www.udí-praha.cz](http://www.udí-praha.cz). -mš-

## System parkovišť P+R se stále rozvíjí

V roce 2001 bylo v systému kombinované přepravy P+R provozováno celkem 11 záchytných parkovišť P+R o kapacitě 1 289 stání. Jejich využití v roce 2001 oproti předchozím obdobím dále vzrostlo. Stablně nejvytíženější je P+R Nádraží Holešovice (97%), které je po většinu dne obsazeno. Vytížení přes 90% v listopadu 2001 je uváděno i u P+R Zličín I, Radlická, Černý Most a Palmovka.



Parkoviště P+R Modřany.

Na opačném konci se nalézá P+R Radotín s 19% využitím. Parkoviště Radotín je specifické tím, že navazuje pouze na trat' ČD či na autobus MHD. Jízdní doba mezi stanicemi Praha - Radotín a Praha - Smíchovské nádraží činí pouhých 9 minut. Parkoviště je umístěno severně od kolejiště železniční stanice, v blízkosti podchodu od nástupiště.

Na parkovištích s větší rezervou kapacity pokračovalo dočasné využívání části stání pro rezidenty, zahájené na podzim 2000. Například v Radotíně je povoleno využít pro tuto formu parkování až 50% kapacity parkoviště (přibližně 30 stání). Měsíční poplatek pro soukromé osoby činí 500 Kč, pro podnikatelské subjekty 800 Kč.

Během roku 2001 bylo stavebně dokončeno dvanáct parkovišť, které se nalézá



Parkoviště K+R Černý Most.

v Běchovicích. Slouží především motoristům, kteří přijedou od Kolína. Parkoviště, s kapacitou 100 vozidel, se nachází při Českobrodské ulici naproti železniční stanici Praha - Běchovice. Cestovní doba vlakem do stanice Praha - Masarykovo nádraží je přibližně 17 minut. Jízdenky vydané na parkovišti platí ve vlacích ČD v rámci Pražské integrované dopravy. Parkoviště je zatím motoristy neprávem opomíjené, asi o jeho existenci nejsou řidiči moc informováni, vždyť bylo otevřeno počátkem února 2002.



Parkoviště P+R Běchovice.

V současné době je před dokončením parkoviště P+R v Modřanech. Nalézá se v severovýchodním kvadrantu křižovatky ulic Komořanské a Kolarovovy. Jedná se o první parkoviště, kde návazným dopravním prostředkem bude především tramvaj. Nejbližší zastávky jsou Čechova čtvrt' a zejména Nádraží Modřany, kde navíc jezdí městské i příměstské autobusy a vlaky ČD na „Posázavském pacifiku“. Spojení tramvajemi linek č. 3, 17 a 21 do centra je velmi intenzivní a zejména v ranní špičce, kdy kolona automobilů končí nezřídka až u plaveckého stadiónu v Podolí, i o poznání rychlejší. Dalším pozitivem je i fakt, že (vyjma Vyšehradského tunelu) je preference tramvajové dopravy v tomto úseku na téměř maximální možné úrovni. Jízdní doba mezi Nádražím Modřany a Palackého náměstím je přibližně 18 minut.

Další formou kombinované přepravy, která se v roce 2001 začala zavádět, je přeprava způsobem K+R (Kiss and Ride, doslova přeloženo „polib a jed“). Je to způsob, kdy spolucestující vystoupí z osobního automobilu a dále pokračuje hromadnou dopravou, zatímco řidič autem ihned odjede. V Praze je nejatraktivnější přestup na metro, proto je část ploch vozovky u stanic metra pro tuto formu vyhrazena. Doba stání je zde omezena do 5 minut. Průzkumem bylo zjištěno, že největší poptávka K+R je u stanic Černý Most, Kačerov a Opatov. V roce 2001 byla pro potřeby K+R vyznačena místa u stanic Radlická (v obou směrech) a Černý Most (směr z centra). Dopravně zcela nevhodná situace u stanic Opatov zatím zůstává beze změny. Doufejme tedy, že v nejbližší budoucnosti bude nalezeno a uskutečněno řešení vyhovující všem, zejména pak našim klientům.

Podle podkladů z MHMP a ÚDI zpracoval a fotografoval Jan Šurovský



V Praze nyní jezdí bezmála tisíc tramvají. Všechny byly vyrobeny v ČKD, převážná část z nich ve staré smíchovské Tatře, tedy u Ringhofferů. A nejen ony. Také „té-jedničky“, mevra, ponorky či půvabné secesní Kořetěrový dvounápravové motorové vozy. Před nimi i vozy košířské Hlaváčkovy tramvaje a na prvopočátku, v roce 1876, i vozy pražské koňky.

Dnes je na Smíchově v místech, kam přestěhoval v roce 1852 František Ringhoffer svoji továrnu ze Starého Města pražského, nové nákupní centrum a jen okrově žlutý fragment portálu výrobní haly Ringhofferovy továrny podél Plzeňské ulice připomíná nedávnou historii.



Baron Hanuš Ringhoffer, poslední z generace pěti Ringhofferů, kteří začali svoji ztvonost v Praze v roce 1771 a které vděčíme i za Velkopopovický pivovar, vytvořil ve třicátých letech koncern vagonů Ringhoffer-Tatra, do kterého začlenil kromě své smíchovské továrny i vagonky v České Lípě, Kolíně, Kopřivnici a Studenci. Byl si vědom státnosti smíchovské továrny v okolní městské zástavbě a rozhodl se proto vystavět nový závod v Radotíně, kde k tomu zakoupil potřebné pozemky. Novou továrnu však již postavit nestihl. Přišla válka, po ní znárodnění a v roce 1946 Hanuš Ringhoffer zemřel v internačním táboře při odsunu do Rakouska.

A tak stará smíchovská továrna dále produkovala kolejová vozidla všeho druhu. Nicméně postupně se její výrobní sortiment měnil. Ustala výroba salonních vozů (ten poslední byl pro J. V. Stalina) a v roce 1962 i výroba železničních vozů všeobecně.

Továrna se specializovala na tramvaje. Postaral se o to úspěšný typ T3 a jeho velká popularita u nás i v zahraničí. Byl moderní a přitom spolehlivý. Stal se základem i pro další tramvaje řady T, kterých se v dobách jejich největší slávy vyrábělo na Smíchově až tisíc ročně. A ani toto množství nestačilo nasycit trh. Staříčká továrna tomuto tempu nestačila, a tak byla zahájena stavba nového závodu na Zličíně. Úpadek Sovětského svazu, zánik NDR a válečné konflikty v Jugoslávii předznamenaly konec tradičních dodávek do těchto teritorií. Pro tuzemský trh byla rozestavěná zličínská továrna příliš velká.

Privatizace ČKD a vytvoření akciové společnosti ČKD Dopravní systémy byly dobře myšlenými kroky, ale budování velké továrny na kolejová vozidla jen na národní bázi, bez kapitálových vazeb na evropské hospodářské, vývojové, výrobní a obchodní struktury skončilo neúspěchem; na majetek úpadek ČKD Dopravní systémy byl v lednu 2000 vyhlášen konkurz.

Avšak i v těchto dobách se v ČKD vyrábělo, a to již na Zličíně, kam se přesunula výroba z historických objektů ČKD na Smíchově, v Libni a ve Vysočanech. V polovině devadesátých let tak dodalo ČKD pražskému Dopravnímu podniku 150 tramvají T6A5, které se po počátečních potížích projeví jako solidní a spolehlivá vozidla. Orientace na další druhy městské hromadné dopravy vedla ČKD k účasti v konsorciu pro dodávku 22 pětivozových vlaků pražského metra. Pro tuto zakázku (a nejen pro ni) byla na Zličíně vybudována

## Siemens Kolejová vozidla se před

vána technologie pro stavbu vozových skříní z hliníkových slitin. Nicméně tato zakázka se pro ČKD stala takřka osudovou. Chyby způsobené jak nezkušeností tak i nekvalitou vedly k rozsáhlým úpravám v průběhu výroby, a tím k velkému zpoždění dodávek. Související vícenásobné a chybějící tržby byly jistě jednou z příčin hospodářských potíží firmy. Zároveň však tato zakázka přinesla pro ČKD novou naději, a to za prvé proto, že se ČKD z chyb poučilo a vyrobené vlaky M1 uvedlo do náležitěho pořádku a za druhé proto, že při řešení vzniklých problémů úzce spolupracovalo s firmou Siemens, která v konsorciu zajišťovala pro vlaky metra M1 pohonný a řídicí systém. Díky aktivnímu přístupu správců konkurzní podstaty a díky pochopení Výboru věřitelů zličínská továrna pracovala i v době konkurzu. Vlak M1 dovedla spolu s konsorciem do úspěšné homologace a všech 22 souprav dodala pražskému Dopravnímu podniku; v současné době již tyto vlaky zajišťují provoz na trati C.

Siemens byl jedním z uchazečů o nákup majetku úpadek ČKD Dopravní systémy, a. s. Jeho nabídka byla vyhodnocena jako nejvýhodnější a po mnoha složitých procedurách došlo 1. února 2002 k převodu vybraných aktiv z ČKD Dopravní systémy, a. s. na společnost kolejových vozidel (SKV), která je 100 % dceřinou společností firmy Siemens. Zároveň bylo požádáno o změnu názvu na „Siemens Kolejová vozidla“.

Dopad této změny vlastníka je značný. Na Zličíně nyní probíhají velké stavební úpravy, které souvisejí s investicemi do moderních technologií. Zaváděn je nový počítačový systém, pracovníci absolvují četná školení včetně stáží v zahraničí a naopak v SKV se angažují zkušení zahraniční odborníci. Cílem všech těchto kroků je zapojit SKV do nadnárodního systému tvorby hodnot a využít technologický i personální potenciál zličínské továrny pro splnění zakázek divize Siemens-Transport

Vozidla, která budou na Zličíně vyráběna, lze rozdělit do dvou skupin.

V prvé jsou výrobky, které přecházejí do portfolia nové firmy z předchozího výrobního sortimentu ČKD, pochopitelně po náležitě prověrce a zdokonalení. V podstatě jde o:

- vlaky metra M1,
- bezbariérové tramvaje RT8D5M pro nově budované dopravní systémy s vysokými nástupišti,
- tramvaje T6B5 pro země bývalého SSSR.

U ostatních původních typů vozidel ČKD se výroba v SKV nepředpokládá, SKV je však připraveno jednat s případnými zájemci o poskytnutí licence k jejich kooperační výrobě. Obdobně je tomu v oblasti náhradních dílů, kde SKV jedná s několika subjekty o předání řízené dokumentace k výrobě komponentů pro již provozovaná vozidla, respektive o poskytnutí práv k provádění oprav a modernizací vozidel ČKD. O poskytnutí těchto licencí bude SKV informovat jak vlastníky a provozovatele vozidel ČKD, tak orgán státního dozoru, kterým je Drážní úřad. V principu jde o to, aby byly dlouhodobě a v náležitě kvalitě zajištěny opravy dosud provozovaných vozidel ČKD a náhradní díly pro ně.

V oblasti vozidel z tradičního portfolia Siemens se SKV týká zejména výrobní kooperace na atraktivních zakázkách, kromě již vzpomenutých vlaků Desiro (které v podobě dvoudílných motorových jednotek společnosti Vogtlandbahn zajíždějí i na území České republiky ze Zwickau do Chebu) jsou to zejména známé dvoucestné tramvaje pro německé město Karlsruhe.

Zásadní význam pro SKV má zahájení finální výroby klimatizovaných osobních železničních vozů pro rychlost 200 km/hod s tlakotěsnou skříní. S ohledem na velký počet zakázek Siemens TS v oblasti vlaků Desiro a tramvají Combino se totiž ukazuje nutností



uvolnit výrobní závod v rakouském Grazu výhradně pro podvozky a jeho další tradiční produkt – zmíněné rychlíkové vozy předat do SKV. V Praze se tak v roce 2002 po čtyřicetileté přestávce opět obnoví výroba osobních železničních vozů, která měla v Ringhofferově továrně mnohaletou tradici. Nicméně srovnání osobního vozu Bai z roku 1962 s UIC vozem z roku 2002 dokládá, jak velký pokrok ve výrobě kolejových vozidel za uplynulých čtyřicet let nastal, o jak rozdílné pojetí techniky se jedná.

Podobně je tomu v případě tramvají. Prakticky všechny tramvaje ČKD, které jsou nyní v České republice provozovány, jsou typu T3, respektive typů odvozených (K2, KT8, T6A5 a podobně) a v principu jsou technicky zhruba čtyřicet let staré. Svoji vysokou podlahou vytvářejí pro osoby se sníženou pohyblivostí těžko překonatelné bariéry a nástup a výstup po schodech prodlužuje pobyt na zastávkách. V členských zemích EU a v řadě dalších zemí na celém světě jsou již několik let vyráběny a nakupovány výhradně jen bezbariérové nízkopodlažní tramvaje. Ty jsou řešeny mnoha způsoby, nicméně koncept variabilní 100% nízkopodlažní lehké vícečlánkové tramvaje Siemens Combino získal v současné době pozici nejprodávanější tramvaje. V současné době již byly v mnoha různých modifikacích (tří, pěti, či sedmičlánkové, jednosměrné či dvojsměrné, normálněrozchodné či úzkorozchodné) uzavřeny kontrakty na dodání celkem 529 tramvají typu Combino do 14 měst 7 zemí světa. Základem úspěchu tramvají Combino je kromě promyšlené koncepce, nové techniky a nejmodernějších technologií i princip hromadné výroby, převzatý z automobilového průmyslu. Pro různé zakazníky jsou modulárně vytvářeny tramvaje odpovídající konkrétním provozním podmínkám, ale přitom sestavené z unifikovaných dílů, které jsou hromadně vyráběny a proto jsou funkčně dokonalé, vývojově vyzrálé, levné a jako náhradní díl snadno dostupné. Další předností tramvají Combino je šroubovaná korozivzdorná hliníková vozová skříní, která

ní systémy (TS), která se 14 800 pracovníky v obchodním roce 2001 docílila obrát 4 miliardy euro.

Na Zličíně nyní dochází k rozvoji výrobní základny, a to jak v oblasti vozidel s ocelovou skříní, tak i v oblasti vozidel s hliníkovou skříní. V souvislosti se



zapojením SKV do projektu Desiro (zakázka Siemens na 1 200 příměstských motorových vozů) pro Anglii v hodnotě 2,5 miliardy euro, tedy 75 mld. Kč, již došlo v SKV k vybudování a zprovoznění druhé výrobní linky pro stavbu dílů hliníkových skříní kolejových vozidel. S nadsázkou lze říci, že v 19. století byla kolejová vozidla stavěna z dřevěnými skříněmi, ve 20. století s ocelovými a ve 21. století převládá hliník.



## stavuje aneb Co je nového na Zličíně

je velmi lehká a přitom pevná, houževnatá a snadno opravitelná po pouličních kolizích. Podstatná však je zejména vlivnost k cestujícímu, daná především nízkou podlahou (300 mm nad temenem kolejnice) bez jakýchkoliv schodů a stupňů a se sedadly postavenými na úrovni podlahy, tedy bez podest. Pozitivní motivace obyvatelstva k používání městské hromadné dopravy kvalitními vozidly je základem její přirozené preference před individuálním automobilismem.

Zapojení zličínského areálu SKV do výroby těchto moderních vozidel současného evropského stylu má souvislost s připravovaným vstupem České republiky do Evropské unie, ke kterému by mělo dojít v horizontu výrazně kratším než je životnost tramvají. Proto se nejeví rozumné zavádět na přechodnou dobu v České republice (a v Praze zejména) nějaká přechodná a kompromisní řešení. A právě v nabídce evropskému standardu odpovídajících moderních vozidel českým městům patří SKV svému úlohu.

Je potřeba si uvědomit, že v současnosti v České republice stále ještě nejvíce používané tramvaje T3 jsou již typově 40 let staré. Za dobu jejich životnosti se autobusový park obměnil pětkrát (RTO - ŠM11 - 731 - 931 - City Bus), takže ve srovnání s tramvajemi působí autobusy moderněji a nabízejí cestujícímu nízkopodlažnost a cestovní pohodlí na úrovni obvyklé v zemích Evropské unie. Také metro se dodávkami nových vlaků M1 posunulo k evropským standardům. Takže nyní jsou na řadě nové velkokapacitní plně nízkopodlažní tramvaje.

První zakázka, kterou bude SKV pro pražský Dopravní podnik řešit, je dodávka dalších 20 vlaků typu M1 pro trať C pražského metra. Jsou připravovány v prakticky stejném provedení jako prvních 22 vlaků, které již na trati C jezdí, s tím rozdílem, že místo konsorcia tří výrobců Siemens-ČKD-Bombardier je bude v letech 2003 až 2004 dodávat jako finalista Siemens, Bombardier bude nadále působit jako subdodavatel.

Tyto vlaky by měly zajistit automatizovaný provoz na trati C se zabezpečovacím zařízením MATRA včetně jejího prodloužení do stanice Ládví.

Pohl



Základní údaje o stavbě	
Název stavby:	Rekonstrukce mostu přes Berounku vč. rozštěpu
Místo stavby:	Praha 5
Katastrální území:	Lahovice, Radotín
Investor:	Technická správa komunikací hl. m. Prahy
Organizace pověřená inženýrskou činností:	Inženýring dopravních staveb, a. s.
Projektant:	VPU DECO Praha, a. s.
Zhotovitel:	Metrostav a. s.
Hlavní podzhotovitel:	Stavby mostů Praha Construction, Stavby silnic a železnic, a. s., Pražské silniční a vodohospodářské stavby a. s., Stavební obnova železnic, a. s.
Termíny realizace:	září 2001 až listopad 2004
Lhůta výstavby:	39 měsíců
Celkový počet realizovaných objektů:	51

Celkový rozsah a hlavní ukazatele stavby	
Celková délka stavby	0,6 km
Délka mostu přes Berounku	216,6 m
Celková plocha mostu	6 597 m <sup>2</sup>
Plocha nově navržených vozovek komunikací	14 942 m <sup>2</sup>
Plocha nových chodníků, cyklistických stezek a sjezdů	5 057 m <sup>2</sup>
Délka kanalizace	1 617 m
Celkový objem zemních prací	54 687 m <sup>3</sup>
Odhadované náklady stavby	610 milionů Kč (stavební náklady - státní dotace, ostatní náklady - hl. m. Praha)

## Rekonstrukce mostu přes Berounku vč. rozštěpu

Závažným a rozhodujícím důvodem pro to, že tato akce byla připravena a že je realizována, byl špatný stav stávající mostní konstrukce přes řeku. Most nespĺňuje požadavky na zatížitelnost podle ČSN 736202. Kromě hlavního mostu přes Berounku je samostatný mostní objekt situován přes křižovatkovou větev. Jeho stav je uspokojivý, most však rovněž nespĺňuje požadavky na zatížitelnost. Druhým důvodem bylo stávající dopravní řešení. Současná mimoúrovňová křižovatka byla navrhována před více než čtyřiceti lety. Její dispozice ani jednotlivé parametry nevyhovují dnešním normám a předpisům. Nepřípustné jsou absence připojovacího pruhu na silnici I/4 a velmi malé poloměry odbočujících větví. Malá podjezdová výška omezuje využití radotínského přístavu. Při nákladné rekonstrukci mostu bude proto přikročeno i k úpravám komunikačního řešení, zejména na severní pražské straně, kde bude navržena rekonstrukce stávající mimoúrovňové křižovatky s cílem zlepšení parametrů a zvýšení nivelety podjezdové komunikace alespoň nad úroveň pětileté vody při povodňové situaci. Nové mostní konstrukce dovolí i zvětšení stávající malé podjezdové výšky (nově 4,50 + 0,15 m). Zvětšením délky přemostění bude dosaženo i zlepšení dosavadních hydrotechnických poměrů, které jsou limitujícími při průtocích povodňových vod. Bude odstraněno i nevhodné zužování ulice Na Staré. Zlepšení se projeví i ve směrových a šířkových poměrech křižovatkových větví oproti stávajícímu stavu.

Výsledným stavem po dokončení stavby bude nová, únosná konstrukce mostního objektu přes Berounku vyšší užitné i estetické hodnoty. Nový most bude rozdělen na dvě samostatné vodorovné konstrukce. Každá z nich převádí jeden jízdní pás komunikace I/4. Kromě dvou průběžných jízdních pruhů budou po obou stranách navrženy pruhy odbočovací a připojovací, které zlepšují podstatně bezpečnost jízdy. Oboustranně jsou na mostě zachovány i chodníky pro pěší a cyklistická stezka. Most je navržen jako pětipolový s proměnnou tloušťkou konstrukce. Nosná konstrukce je navržena jako monolitická, žebrová, s balkony nad pilíři. Opěry jsou masivní monolitické železobetonové. Opěry nebudou obloženy kamenem, pata opěr je nad úrovní pětileté vody. Pilíře jsou výrazně tvarovány, a to z pohledových, ale především z technických důvodů. Křivka břitu pilíře je navržena tak, aby působila jako ledolam. Železobetonové jádro pilířů bude částečně obloženo kamenem. Obklad se předpokládá řádkový

s výškou okolo 40 cm, zvolený kámen je modrá žula, která otvírá barevnou trikolouru.

Při navrhování nového mostu se projektant potýkal s problémem skloubení dvou typů mostu, dálničního s městským. Jednoznačně byla preferována koncepce mostu městského, a to hned z několika důvodů. Nejpodstatnějším je skutečnost, že most leží v okrajové části města, která má být v budoucnu hojně využívána pro rekreaci. Převáděnou komunikací směřují turisté ke Zbraslavi a především k jejímu zámku, jehož dějiny sahají do 13. století. Pro zvýraznění příjezdu na most směrem od Prahy jsou nad prvním párem pilířů umístěny dvě vyhlídkové věže. Jejich konstrukce sestává z ocelových žebrov, po obvodě spojených ocelovými táhly. Uprostřed každé věžičky je umístěno kruhové schodiště, vedoucí na vyhlídkovou plošinu. Věže jsou konstruovány tak, aby neslyžely útočiště nežádoucím žvlům.

### Průběh stavby

Zahájení vlastních stavebních prací proběhlo v říjnu loňského roku. Po výstavbě a zprovoznění mostního provizoria byla v květnu letošního roku uzavřena polovina mostu ve směru z Prahy a doprava na ulici Strakonické převedena na provizorní most a stávající polovinu při zachování průjezdnosti 2 jízdních pruhů z i do Prahy. Dokončení a zprovoznění nové půlky mostu se předpokládá v srpnu příštího roku. Po tomto termínu bude doprava převedena na novou polovinu mostu, demontováno mostní provizorium a uzavřena zbylá část mostu ve směru do Prahy. Celá stavba bude zhotovitelem dokončena a zprovozněna v listopadu 2004.

Ing. Miroslav Tožička,  
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: Petr Malík

Komunikace, pro kterou slouží stávající most přes Berounku u Lahovic, je silnicí I. třídy č. 4 od Prahy ve směru na Dobříš, Strakonice, Vimperk a za hranic se SRN pokračující na Passau. V prostoru před mostem na pražské (severní) straně se odděluje silnice II. třídy č. 115, vedoucí odsud na Radotín, Černošice, Dobříšovice a do Řevnic. Po silnici II/115 je vedena i silnice II/101, která pokračuje dále přes most a potom na Zbraslav a Říčany. Na jihu se nedaleko za mostem odděluje i další silnice II. třídy č. 102, která pokračuje podél Vltavy na Slapy a dále až k silnici I/18.

konky nad pilíři. Opěry jsou masivní monolitické železobetonové. Opěry nebudou obloženy kamenem, pata opěr je nad úrovní pětileté vody. Pilíře jsou výrazně tvarovány, a to z pohledových, ale především z technických důvodů. Křivka břitu pilíře je navržena tak, aby působila jako ledolam. Železobetonové jádro pilířů bude částečně obloženo kamenem. Obklad se předpokládá řádkový



V roce 2000 se objevil na vybraných předprodejních místech nový produkt – časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti neboli „klouzavky“. Cílem zavedení „klouzavek“ bylo zmenšit problém dlouhých front u předprodejních míst na přelomu měsíců a zlepšit tak služby pro cestující veřejnost. Hlavní podstata „klouzavé“ jízdenky spočívá ve skutečnosti, že je možné individuálně zvolit počátek její platnosti. Cestující si tedy může sám a s velkým časovým předstihem (třicetidenním) zvolit, kdy bude jízdenku používat a cena přitom zůstává stejná jako u „klasických“ jízdenek.



## „Klouzavky“ mají stále více příznivců

která v té době nebyla ještě povinná z důvodu zákona o ochraně osobních údajů, a vstup nového produktu na trh nebyl podpořen žádnou marketingovou kampaní. V roce 2001 tvořily „klouzavky“ ze všech prodaných jízdenek již více než pět procent a v období leden – květen 2002 nezanedbatelných téměř jedenáct procent, přičemž v kategoriích občanská 30denní a studentská 30denní to bylo 12,35 %, resp. 22,06 %.

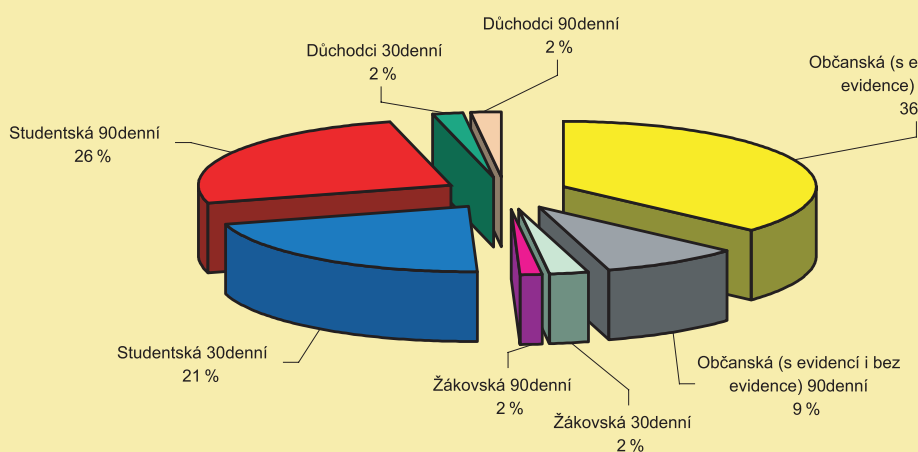
Následující graf potvrzuje, že produkt „klouzavých“ jízdenek je určen zejména ekonomicky aktivním, jelikož jako nejsilnější skupina prodáváných časových jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti se jeví 30denní občanské jízdenky, za nimiž následují 90denní studentské a 30denní studentské.

První plánovaná propagace „klouzavých“ jízdenek pod heslem „Nestůjte ve frontách, když nemusíte“ byla uskutečněna až na přelomu října a listopadu roku

začátkem doby platnosti ještě vyšší. Navíc výsledky dopravně-sociologického průzkumu, který byl prováděn v rámci prodeje jízdenek na rok 2002 v průběhu prosince a ledna společností 1. pozitivní, ukázaly, že povědomost o existenci časových jízdenek s volitelným začátkem platnosti stále není nejlepší. Z průzkumu totiž vyplynulo, že takřka 30 % respondentů o existenci tohoto typu jízdenek neví.

Proto byla na měsíce březen, duben a květen 2002 připravena rozsáhlejší propagační kampaň pod heslem „Vyberte si svůj rytmus“, jejímž cílem bylo více informovat o výhodách „klouzavek“, produktu samotném, místech a podmínkách jeho koupě, podpořit prodej tohoto typu jízdenek a tím časově rozprostřít přístupy cestujících k předprodejním místům tak, aby se netvořily fronty. Dále přimět cestující k využívání „rozklouzávání“ a dostat do jejich podvědomí, že je pro ně připravena

Prodej „klouzavých“ 30 a 90denních jízdenek v jednotlivých kategoriích za období březen 2001 – květen 2002 v %



Produkt „klouzavých“ jízdenek byl v roce 2000 nabízen pouze kategoriím občanské a studentské s časovou platností 30 dní. Z důvodu vydání zákona o ochraně osobních údajů, platného od začátku roku 2001, přistoupil Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost i k vydávání nového typu průkazek, jež se staly podmínkou při zakoupení časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti. Od 26. února 2001 jsou tedy vydávány nové průkazky, které umožňují nákup „klouzavek“ všem skupinám našich klientů, od dětí přes studenty, důchodce až po ekonomicky aktivní. Současně došlo k rozšíření nabídky o 90denní jízdenky.

Ze všech prodaných časových jízdenek tvořily „klouzavky“ v roce 2000 (nabízeny byly jen 30denní časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti a pouze občanům a studentům) necelých 0,5 %. Určitou komplikací byla i výměna starých průkazek za nové,

2001 – jako „předvoj“ předprodejní kampaně jízdenek na rok 2002. Cílem této propagace bylo přesměrování nákupů jízdenek našich zákazníků na jiné období, než je přelom roků, kdy docházelo k největším a nekritizovanějším frontám u předprodejních okének.

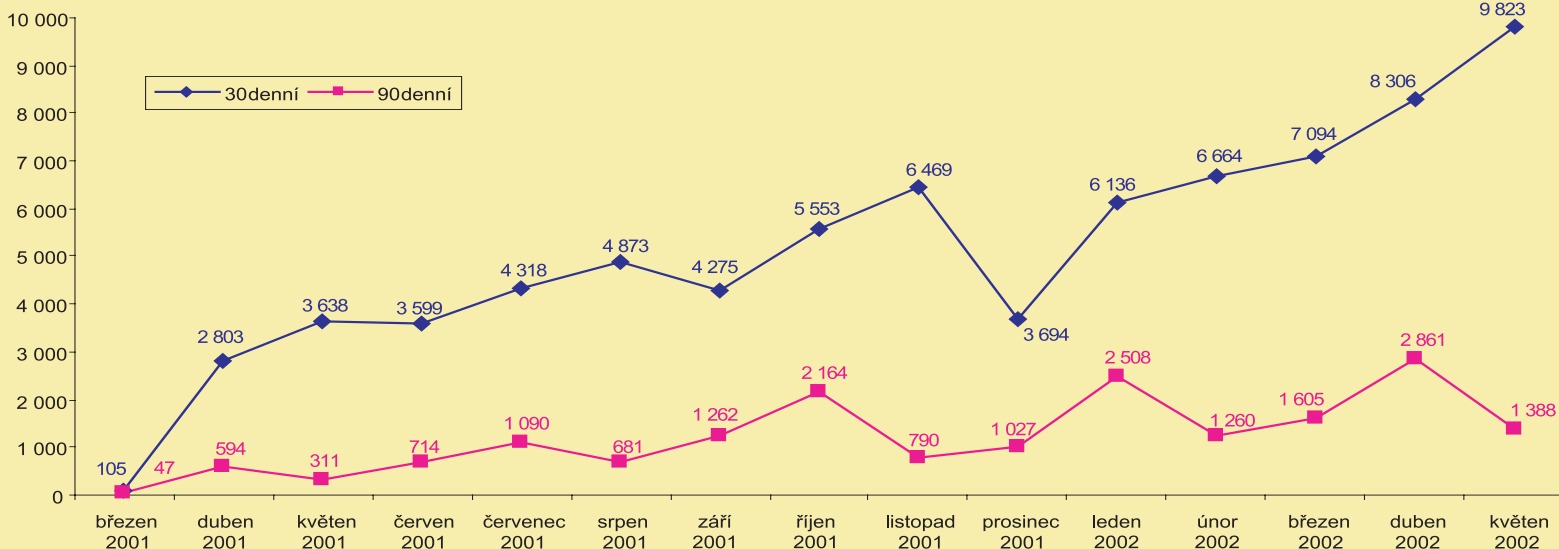
O tom, že se tento první krok, který spočíval v rozdávání informačních letáčků na předprodejních místech, podařil, svědčí následující výsledky: za první tři čtvrtletí roku 2001 činil podíl „klouzavých“ jízdenek na celkovém prodeji jízdenek téměř čtyři procenta, zatímco v posledním čtvrtletí to bylo již necelých osm a půl procenta.

První „kompletní“ rok prodeje „klouzavek“, rok 2001, skončil se solidním výsledkem, avšak podle zkušeností z jiných tuzemských i zahraničních měst by mohl být podíl časových jízdenek s volitelným

možnost, aby si kupovali jízdenky podle své vůle a nebyli fixováni na jeden termín a zařadit kupující „klouzavek“ do období mimo hlavní předprodej, tj. od 10. do 24. dne v měsíci. Smyslem propagace bylo, aby časové jízdenky s volitelným začátkem doby platnosti oslovily i občany, kteří naše služby nevyužívají pravidelně a tento druh jízdního dokladu je potenciálně může přimět ke změně v jejich „dopravně-tarifním“ chování. Posledním a neméně důležitým cílem této kampaně byla podpora výměny starých průkazek za nové.

Při předprodejní kampani na rok 2002 se osvědčila soutěž o ceny, proto se tento prvek využil i pro kampaň propagující výhody „klouzavých“ jízdenek. Ten, kdo si zakoupil ve výše uvedených třech měsících „klouzavky“ vždy od 11. do 24. dne v měsíci, kdy jsou předprodejní místa méně vytížena, mohl se zúčastnit

Přehled prodaných „klouzavých“ jízdenek v kusech v období březen 2001 – květen 2002: občanská (s evidencí i bez evidence)





soutěže „Sklouzněte se pro výhru“ aneb „Soutěžte 3 měsíce o 30 třicetidenních jízdenek“. Na konci každého měsíce bylo vylosováno deset výherců 30denní jízdenky s platností podle přání vítěze. Soutěže se celkem zúčastnilo přibližně 1 500 soutěžících. Každý, kdo si v průběhu uvedených měsíců přišel koupit časovou jízdenku s volitelným začátkem doby platnosti, dostal jako malý dárek speciální „klouzavý“ kalendář.

O rozsáhlosti kampaně svědčí doba jejího trvání (3 měsíce) a také místa, kde se objevily propagační letáky. Nejednalo se o agresivní nárazovou akci, kampaně se zaměřovala spíše na trvalé působení na naše stávající i potenciální klienty. Co se týče propagačních míst, kromě tradičních míst v tramvajích a autobusech jsme využili rámečků ve vozech metra, vitrín AWK ve vestibulech podzemní dráhy a poprvé byly využity reklamní panely v nových vozech metra M1 a fólie

na dveřích vozů metra. Ve stanicích metra rozdávali studenti letáky, informace o kampani a „klouzavých“ jízdenkách se objevily také na internetových stránkách Dopravního podniku a na promítacích plochách ve stanicích metra.

V kampani „Vyberte si svůj rytmus“ bylo záměrem směřovat kupující „klouzavých“ jízdenek do období mimo hlavní předprodej, tj. od 10. do 24. dne v měsíci. Výsledky prodeje 30denních „klouzavek“ právě v tomto období potvrzují, že od 10. do 24. dne v měsíci se prodávalo časových jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti více než ve zbylých dnech – téměř 60 %. Tento výsledek se již v předchozích měsících vyskytoval, například v září, říjnu a prosinci roku 2001 činil přes 60 %, avšak v absolutních počtech došlo k nárůstu cestujících, „klouzavé“ jízdenky si zakoupilo více lidí.

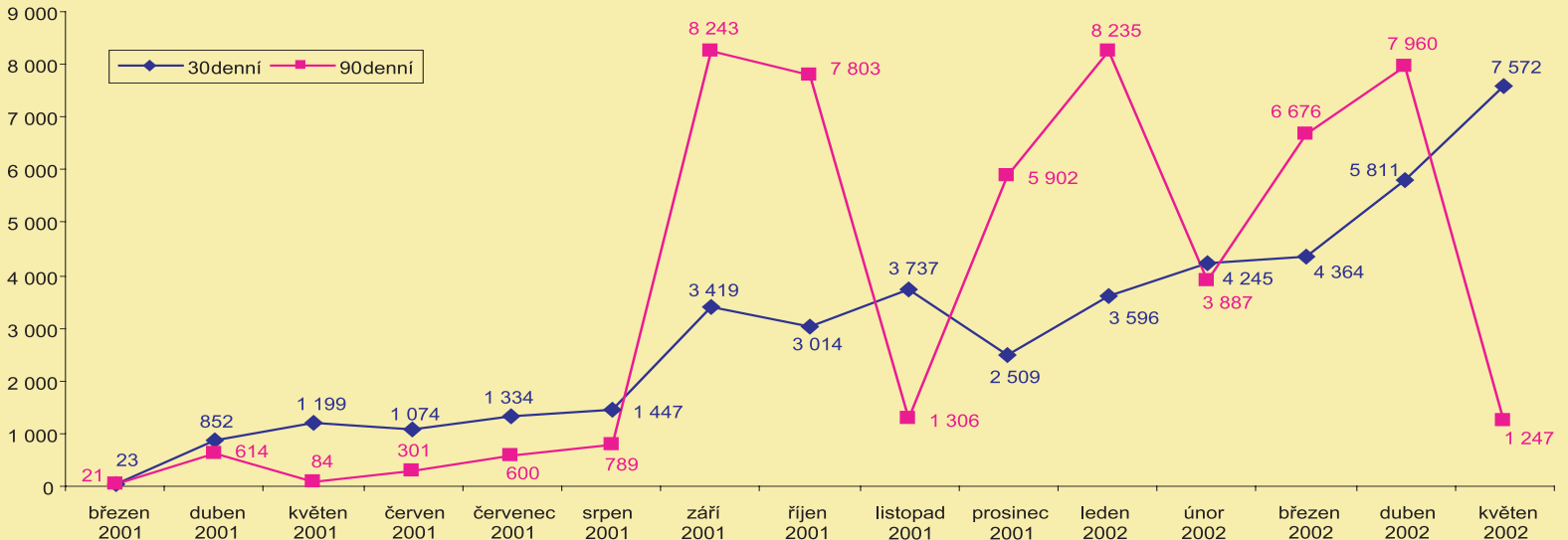
Výsledky prodeje za období březen – květen 2002

jsou velmi pozitivní, jelikož ukazují, že kampaně se neminula účinkem a cestující výrazně oslovila. V březnu 2002 se prodalo 12 374 ks časových jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti, v dubnu 2002 15 257 ks a v květnu 2002 rekordních 18 866 ks.

Co se týká prodeje 90denních „klouzavek“, je z výsledků patrné, že největší nákupy časových jízdenek s volitelným začátkem doby platnosti se zpravidla uskutečňují před začátkem nového čtvrtletí. Tento trend nasvědčuje skutečnosti, že lidé jízdenky s 90denní platností „ztotožňují“ s klasickými čtvrtletními jízdenkami a možnost „rozklouzanosti“ příliš nevyužívají. Stále musíme vzít v úvahu, že „zvyknout“ si na používání „klouzavek“ a „naučit se“ využívat možnosti „rozklouzávání“ bude trvat delší dobu.

Ing. Dana Reinišová,  
referát marketingu ředitelství

Přehled prodaných „klouzavých“ jízdenek v kusech v období březen 2001 – květen 2002: studentská



## Údržba zatravněných tratí

V roce 1995 byla v pražské tramvajové síti uvedena do provozu první trať s zatravněným svrškem v ulici Jelení o délce 694 metrů jednokolejně. V rámci pokračování rekonstrukce ulice Jelení – Keplerova byl tento úsek v roce 2000 rozšířen o dalších 1 220 metrů. V letošním roce bylo provedeno zatravnění do té doby otevřeného kolejového svršku v ulici Milady Horákové v délce 1 182 metrů. Tento rok do sítě Dopravního podniku přibude ještě ulice Černokostelecká.

V rámci údržby zatravněné tramvajové tratě provozovna Vrchní stavba s pomocí externích dodavatelů provádí sekání trávníku dle klimatických podmínek v intervalu 2 až 4 týdny. Na klimatických podmínkách je také závislá závlivka. Pro představu: na jedno zalití stávajících zatravněných tramvajových tratí je potřeba 70 m<sup>3</sup> vody (9 cisteren). Externí dodavatelé dále provádějí hnojení umělým hnojivem, vyrovnání trávníku (doplňování substrátem + osev travním semenem) a chemické odplevelení.

Samostatným problémem jsou neukáznění řidiči automobilů, kteří si projetím po trati zkracují cestu; pak je nutno vynakládat velké finanční prostředky na obnovu zničeného travnatého svršku. Pro zabránění vjezdu vozidel jsou v ulici Milady Horákové instalovány zpomalovací prahy v kombinaci s otevřeným kolejovým svrškem. Trávník ničí také neukáznění chodci, kteří přes zákazové značky v zastávce Hradčanská uměle vytvořili nové přístupové cesty.

Pro údržbu kolejového svršku se ve srovnání s jinými typy téměř nic nemění, travnatý koberec se v místě opravy či výměny vyřízne a po opravě položí zpět. Na trati v ulici Keplerova – Jelení je pro snadný přístup k upevňovačům použito betonových tvarovek, které se příliš neosvědčily, protože si je řidiči pletou s plochou, kterou lze pojezdět. Navařování či broušení kolejnic lze provádět bez odstranění travnatého koberece, je pouze nutný ohleduplný přístup pracovníků.

- Zatravněný svršek tlumí hluk, omezuje prašnost, je estetičtější a má další výhody, pro které si lze jen přát, aby se i nadále rozšiřoval.

Ing. Ladislav Sarnovský, o. z. Elektrické dráhy



Foto: Petr Malík



Koncem minulého roku byly ve vozovně Pankrác zahájeny rozsáhlé stavební práce. Byla provedena demolice původní umývárny tramvajů z roku 1927 a objektů bývalé trafostanice, skladu závodní jídelny, garáží pro mechanizační techniku a továrního komínu. Na jejich místě vyroste nová hala pro denní ošetření a mytí tramvajů.

Nová hala bude mít rozměry 100x18,5 m. Ze dvora dopravní provozovny budou dvoje vjezdová vrata na koleje č. 24 a 26. Na koleji č. 24 bude za vrata umístěn mycí stroj pro mytí karoserií tramvajových vozů. Za mycím strojem bude rozjezdová výměna na pokračování 24. koleje, resp. na 25. kolej. Na obou těchto kolejích bude umístěno stanoviště na mytí vnitřků, především při tzv. velkém mytí. Stanoviště bude vybaveno centrálním vysáváním, přípojkami vody a vysokotlakým mycím strojem.

Kolej č. 26 bude v celé své délce sloužit pro denní přejímku tramvajových vlaků přijíždějících z tratě.

Na rozdíl od obdobných zařízení provozovny Hloubětín a Motol bude kolej bez pracovní šachty. Její využití by bylo problematické vzhledem k intervalům zatahujících vlaků a normativních časů na denní ošetření podvozků tramvajů. Zároveň jsme chtěli zachovat suterénní prostory po bývalé kotelně. Z technologických zařízení bude na 26. koleji umístěno doplňování písku pomocí pneumatických pistolí, pojízdné montážní plošiny nastavitelné ve třech polohách a laserový měřič výšky náklků, průměru kol a křížových měr.

V hale denního ošetření bude ve vjezdové části mezi kolejemi 24 a 26 vestavek, kde bude v přízemí čistička odpadních vod pro myčku tramvajů, sklad chemikálií



## Co se staví ve vozovně Pankrác?

- a úklidové techniky, denní místnost pracovníků údržby
- a „velín“ nové haly, do kterého bude staženo veškeré ovládání technologií. V prvním patře vestavku vzniknou nové šatny a sociální zařízení, které budou náhradou za obdobné zařízení v původní umývárně tramvajů.
- Toto sociální zařízení bude využito pro ženy.

- slední „památník“ po bývalém autobusovém provozu v dopravní provozovně Pankrác, kdy budou vyjmuty nádrže na pohonné hmoty, do dnešních dnů umístěné pod povrchem dvora.

Na celém dvoře bude aplikováno automatické stavení vlakové cesty. Směnový mistr napíše, ve spolupráci s příslušným softwarem, plán zatažení tramvajových vlaků. Identifikační zařízení Doris přihlásí vlak přijíždějící do provozovny do systému a po odbavení v hale denního ošetření a volné vlakové cestě na dvoře vypustí příslušný vlak, před kterým se po přejetí určitého místa automaticky přestaví vlaková cesta na příslušnou kolej, kam má vlak zatahnout. Řidič nebude muset opustit tramvajovou soupravu za účelem přestavování výhybek. Tím se značně urychlí odbavování tramvajových souprav v prostoru dvora. Navíc, vzhledem k tomu, že od matiční koleje směrem ke vratům haly depa budou koleje rovné, vyřeší se tím problematika odstavení tramvajů při výlukách ostatních vozoven v Praze, protože bude pankrácká vozovna schopna pojmout daleko větší množství tramvajů, byť za cenu, že budou remízovat pod otevřeným nebem, bez pracovních šachet.

A kdy budou výše uvedené stavby v provozu? Kolaudace „Haly denního ošetření a mytí tramvajů“ se předpokládá na přelomu letošního a příštího roku, rekonstrukce kolejiště by měla plynule navázat na tuto stavební akci. Oživení celého systému stavení vlakové cesty se předpokládá v roce 2004, což je zároveň termín ukončení všech prací.

Veškeré práce a především výběr technologie je prováděn s ohledem na předpokládanou životnost a užitnost zařízení pro několik desetiletí. Není možné, aby takto nákladná stavba vyústila v zastaralost v krátkém časovém horizontu.

**Petr Hloch,**

**vedoucí dopravní provozovny Pankrác**



- V prostorách po bývalé kotelně vzniknou skladové prostory, do kterých se soustředí materiál dosud „rozstrkaný“ po různých částech provozovny. Nově bude též zřízen sklad hořlavin a barev. Zásobování tohoto suterénního prostoru bude uskutečňováno pomocí výtahu.

- Po dokončení této stavby bude zahájena rekonstrukce celého dvora dopravní provozovny Pankrác. Stávající kolejiště bude demontováno a bude nahrazeno zcela novou konstrukcí s matiční kolejí, ze které bude koleje rozvětvené na všechny koleje haly depa bez dalších výměn mimo tuto matiční kolej. Poprvé v historii dopravní provozovny budou odděleny dopravní cesty vyjíždějících a zatahujících vlaků bez jediného kolizního místa.

- Tato stavební akce bude náročná i vzhledem k tomu, že z důvodu naprosté změny geometrie kolejiště není možná etapizace a bude nutno položit celou kolejevou konstrukci najednou. Pro úsporu místa na matiční koleji bude poprvé v Praze použito jednojazykových výměn. Všechny výměny budou osazeny elektrohydraulickými přestavníky. Zároveň bude provedena kompletní rekonstrukce kanalizace a odvodnění dvora. To bude vyžadovat rozsáhlé zemní práce vzhledem ke skutečnosti, že v některých místech je kanalizace umístěna v sedmimetrové hloubce. Též bude odstraněn po-

Být v čemkoli první, v jakékoli organizaci, akcíovou společností Dopravního podniku hl. m. Prahy nevyjímaje, je událost, která zcela jistě zasluhuje širokou publicitu a pozornost.

Po těchto „prvních“ totiž zákonitě následují „druzí, třetí“ a další, až nakonec jsou zúčastnění všichni a tak akcíová společnost naplňuje cíle, které si stanovila pro svoji vizi do budoucna.

Před nedávnem bylo touto událostí (která mimochodem svou „prvostí“ přesáhla hranice akcíové společnosti) zavedení Systému managementu dle normy ČSN EN ISO 9001 v Opravně tramvajů.

V současné době je to zavádění a uplatnění modulů informačního systému SAP.

Ve skladu obchodně-zásobovacího odboru o. z. Elektrické dráhy 12 384 - Náhradní díly a spojovací materiál (spíše známého jako sklad NCS) byla v těchto dnech firmou LOGICA úspěšně završena implementace modulu WAREHOUSE MANAGEMENT (WM) - Modul řízení skladu.

Implementací tohoto modulu v systému SAP R/3 se tak uzavírá jedna etapa řízení skladového hospodářství včetně řízení logistiky skladů v Dopravní podniku hl. m. Prahy, akcíové společnosti.

## První v naší společnosti

Po měsíci reálného provozu, při kterém byly stimulovány možné problémy s následným programovým ošetřením a program dále precizován, lze říci, že modul WM ve skladu 12384 je plně funkční a podporuje veškeré procesy tak, jak je sklad zpracovával ve „starém“ programu, který byl pro něj původně „ušit na míru“.

Pokud „starý“ program ještě nedávno vyhovoval, dnes se stal zastaralým. Modul WM je totiž schopný procesy zrychlovat a rozšiřovat. Ale nejen to, modul umí daleko více.

Produktivní provoz modulu WM není v organizacích, které používají informační systém SAP R/3, naprosto běžnou záležitostí. Důvodem je pracnost, složitost, vysoká náročnost na odbornost poradců SAPu, znalost koncových uživatelů a dodržování přísné disciplíny všech zainteresovaných stran. Mezi odborníky se traduje názor, že modul WAREHOUSE MANAGEMENT je nejsložitější z modulů SAP R/3. A tak je nutno poděkovat za veškerou snahu a vynaložené úsilí vedoucímu konzultantovi z implementující firmy LOGICA panu

Petru Kuželíkovi a klíčovému členům implementujícího týmu, tj. vedoucí skladu paní Aleně Kochové a jejímu zástupci panu Jiřímu Huszárovi.

**Jaká je podstata Modulu WM, co řeší a jak nám pomáhá?**

Jde o dokonalé vedení zásob skladu s přesnými informacemi o uložení produktů s nabídkou FIFO (FIRST IN - FIRST OUT - neboli první do skladu a první ze skladu - neboli výdej dle nejstaršího data). Projevu se naprosto přesvědčivě zrychlení a zpřesnění všech činností prováděných ve skladu. To se týká nejen činností při příjmu produktů od dodavatelů, kde je naprosto nutné ověřování a kontrola všech přijatých produktů a jejich následné uložení do konkrétních lokací, ale i výdej nebo expedice produktů příslušným odběratelům. Obrovskou výhodou je zrychlení, zpřesnění a automatizace inventur uložených produktů. To vše je nezanedbatelným přínosem pro řízení skladů jejich vedoucími, pro zaměstnance skladů i pro odběratele, kteří skladované produkty potřebují pro svoji činnost.



# Modernizace tramvají v roce 2002

O modernizaci tramvají a důvodech, které k tomuto kroku vedly, bylo již v DP-KONTAKTu několikrát psáno. Chceme vás proto informovat o postupu rekonstrukcí v letošním roce a o změnách, se kterými se u těchto vozů setkáte.



Rekonstrukce karoserie v boxu.

Pro letošní rok je plánováno předat do provozu dalších 40 vozů. Na konci roku tak bude rekonstruováno již 90 tramvají. Po náběhu rekonstrukcí v Opravně tramvají v minulém roce se daří zajistit nezbytnou rozpracovanost a stabilizovat „rytmus“ rekonstrukcí tak, že tramvaje jsou dokončovány v pravidelném cyklu, přičemž průběžná doba opravy se oproti loňsku výrazně zkrátila. Průběžně se pracuje přibližně na 18 vozech v různém stupni rozpracovanosti. Rozsah prováděných prací, více než popis, názorně dokumentují připojené fotografie.

Letošní série vozů doznala některé dílčí změny, které jsou postupně realizovány. Tyto změny jsou vyvolány zkušenostmi z provozu a vylepšují dosavadní vysoký standard prováděných modernizací. O některých úpravách byli čtenáři DP-KONTAKTu již informováni v předcházejících číslech, proto další nové změny uvádíme podrobněji.

Nejvýznamnější změnou byl přechod na digitální regulátor u rekonstruovaných tramvají T3RP. Do čísla tramvaje 8322 (typové označení T3R.P-A) se používá analogový regulátor, kde řídicí část pohonu (regulátor) je umístěn odděleně od části silové. Od tramvaje číslo 8323 (T3R.P-D) je nahrazen regulátorem digitálním.

Silová část pohonu zůstává stejná jako při použití analogového regulátoru, který byl montován samostat-

Odběratelům skladů se prostřednictvím tohoto modulu dostane navíc i informace o době použitelnosti a doporučení ke skladování příslušného produktu.

Vzhledem k tomu, že v odboru obchodně-zásobovacím o. z. Elektrické dráhy probíhá implementace normy ČSN EN ISO 9001 Systém managementu jakosti a odbor usiluje o získání certifikátu, je modul WM přínosem. Norma mimo jiné požaduje, aby organizace zachovávala shodu produktu v průběhu interního zpracování a dodání do zamýšleného místa určení. Toto zachování shody musí zahrnovat identifikaci, manipulaci, skladování, balení a ochranu. Tím je vznesen i požadavek na vstupující produkt. Ovšem i bez ohledu na požadavky normy je naprosto jasné, že dobře ošetřené vstupy mohou příznivě ovlivnit jakost finálního produktu. A o to vlastně jde.

Dnes je již naprosto zřejmé, že sklad 12384 nezůstane osamocen. Jak již bylo řečeno v úvodu, po tomto skladu budou následovat další tak, aby byl celý informační systém v akciové společnosti plně funkční a byl pro řízení skladového hospodářství skutečným přínosem.

**Ing. Josef Dalešický, Lumír Vopálenský,**  
o. z. Elektrické dráhy

ně. Do nového kontejneru, ve kterém je umístěn hlavní a záskokový měnič, je nově přidán i vlastní regulátor. Řídící signály od řidiče jdou nyní přímo do tohoto kontejneru. Tím výrobce docílil, že ke každému podvozku se přidá jen jeden kontejner a snížil se tím nároky na kabeláž. Počet kontejnerů se řídí počtem hnacích podvozků, což bude výhodou zejména pro článkové vozy. Parametry pohonu jsou do regulátoru zadány softwarově programem, podobně jako do počítače. Programem je sledována, porovnávána a hlídána velikost proudů,



Skříň vozu po odstrojení.

navazování čelistové brzdy na brzdu elektrodynamickou, spínání linkového stykače, sypání písku, funkce protišmykové a protiskluzové ochrany a dalších veličin. Na připojeném počítači lze například sledovat provozní stavy, jako je spínání tranzistorů měničů a další funkce veličin. Rovněž lze simulovat různé stavy zařízení, jako například sepnutí pro jízdu, pro brzdu, pro záskokovou brzdu, rekuperaci a další důležité parametry elektrovýzbroje. Výrazně se zlepšila možnost diagnostikovat případné závady, které lze zobrazit na připojeném počítači. V paměti regulátoru zůstávají informace o záva-



Opravená karoserie.

dách, které nastanou během provozu, a které by byly později jen obtížně identifikovatelné. Další výhodou digitálního regulátoru je možnost velmi snadno a rychle realizovat případné změny v nastavení potřebných parametrů úpravou softwaru. V analogovém regulátoru se změny mohly provést pouze výměnou součástek.

Od čísla vozu 8323 se dále v Opravně tramvají provádí změna v regulaci teploty a změna výdechů kaloriferu na typ osvědčený u T3SU. Pro snadnější montáž a demontáž provádíme připojení rozvaděče, pravého stolku a panelu řidiče pomocí konektorů ILME. Vůz 8335 má již zdvojené kontakty relé a vůz 8337 má, na základě přání vozovny, provedenu přípravu kabeláže na zásuvku 220V, pro možnost připojení uklidového stroje uvnitř vozu. Připravuje se změna spodní části panelu řidiče, umožňující snadnější přístup k ovládacím prvkům a svorkovnicím.



Příprava kabeláže pro připojení kontejnerů.

Využijeme také tohoto článku k informaci o změně, která se odehrála u dodavatele výzbrojí TV PROGRESS, firmy CEGELEC a. s. Praha, dříve ALSTOM Industry a. s. Praha. Ke změně názvu firmy došlo letos 29. března v důsledku nových vlastnických vztahů v rámci ALSTOM Holdings S. A. PARIS.

CEGELEC je nadnárodní společnost, působící ve 27 zemích světa, s ročním obrátem přibližně 3 miliardy euro a zaměstnávající více než 25 000 pracovníků. Společnost CEGELEC má významné postavení nejen v oblasti dopravy, ale s výrobními i obchodními aktivitami CEGELECu se můžeme setkat v energetice, ve zpracovatelském průmyslu a v infrastruktuře.

CEGELEC a. s. Praha je nástupnickou organizací ALSTOM Industry a. s. Společnost se tak vrací ke stejnému obchodnímu jménu, které měla již v letech 1992-1997. CEGELEC bude i nadále věnovat mimořádnou pozornost technickému rozvoji elektrických výzbrojí a řídicích systémů pro trakční vozidla MHD, tj. tramvaje, trolejbusy a vagonů metra.

Protože v našem podniku pracuje mnoho zaměstnanců, kteří se zajímají také o původní čísla rekonstruovaných vozů, uvádíme zde na závěr tabulku nových a původních čísel vozů:

číslo vozu		číslo vozu	
nové	původní	nové	původní
8321	6733	8341	6785
8322	6589	8342	6092
8323	6626	8343	6545
8324	6142	8344	6744
8325	6468	8345	6606
8326	6755	8346	6616
8327	6365	8347	6644
8328	6512	8348	6671
8329	6571	8349	6639
8330	6662	8350	6673
8331	6439	8351	6579
8332	6230	8352	6602
8333	6732	8353	6615
8334	6228	8354	6685
8335	6711	8355	6973
8336	6658	8356	6742
8337	6891	8357	6743
8338	6383	8358	*)
8339	6257	8359	*)
8340	6653	8360	*)

\*) číslo vozu není zatím určeno

Václav Havlík, Opravna tramvají Hostivař





Zavěšení statického měniče.



Umístění konektorů ILME v panelu řidiče.



Umístění trhacích konektorů, zabraňujících vytržení kabeláže při vykolejení.

Trasa IV. C 2 se napojuje na rozestavěný úsek I. etapy za stanicí Ládví a pokračuje pod ulicí Střelnickou a Libereckou k Proseku. Dále je vedena podél ulice Vysočanské a za křížením s ulicí Proseckou se stáčí k severu k Letňanům, kde je trasa ukončena.

Trasa má 3 stanice pracovní nazývané:

**Prosek I** - na křižovatce ulic Vysočanské a Lovosické (u hotelu DUO),

**Prosek II** - na křižovatce ulic Vysočanské a Prosecké (před obchodním domem Billa),

**Letňany** - jižně od obce Letňany a východně od ulice Kbelské.

Celá trasa je dlouhá 4,6 km a je navržena v tunelech „pod zemí“, část v okolí ulice Liberecké a v oblasti mezi ulicemi Stoupající a Kbelskou v tunelech ražených, mezi stanicemi Prosek I a Prosek II a v oblasti kolem stanic pak v tunelech hloubených.

Vlastní stanice jsou navrženy hloubené, budované z povrchu. Jsou bezbariérové a stavba je kromě části stanice Prosek I zahrnuta do ochranného systému metra.

Z hlediska životního prostředí je stavba metra IV. C výrazně pozitivní. Nabízí rychlý a kapacitní prostředek městské hromadné dopravy, který nejen podstatně zkrátí jízdní doby cestujících, ale zejména umožní redukci dosavadní povrchové autobusové dopravy. Autobusová doprava, zejména na komunikacích, kde dochází k její silné koncentraci, působí velice negativně svým hlukem a znečišťováním ovzduší. Ke zlepšení dojde zejména u komunikací, které jsou využívány jak autobusy městskými, tak i autobusy regionální dopravy pro navázání cestujících ke koncové stanici Ládví rozestavěné tratě IV. C 1. Ve špičkovém období dojde v ulicích Vysočanské a Prosecké ke snížení intervalu autobusové dopravy. Zároveň výstavba stanic metra s moderními architektonickými prvky výstupů oživí okolní krajinu. Dočasné negativní vlivy vyvolané výstavbou lze proto považovat za akceptovatelné s ohledem na kladný efekt po uvedení celé stavby do provozu.

Architektonické ztvárnění stanice Prosek I.



## Metro IV. C 2 - Ládví - Letňany

Nyní trochu podrobněji k vlastní investiční-inženýrské přípravě stavby, jež spočívá nejen v pořizování potřebné projektové dokumentace, v jejím následném projednávání a v získání příslušných povolení, ale i v řešení problémů vzniklých při vykupování pozemků, nových skutečností při geologickém průzkumu, ve výběru dodavatele stavby a v neposlední řadě v zajištění financování.

majetkoprávního elaborátu jsou postupně zhotovovány geometrické oddělovací plány, jednáno s majiteli pozemků a připravovány smlouvy kupní, nájemní a smlouvy o výpůjčce. Celkem je nutno zajistit přibližně 35 pozemků fyzických osob a 27 pozemků právnických osob. Po uzavření všech smluv s majiteli bude podán i návrh na vklad do katastru nemovitostí.

V přípravě je reagováno na všechny známé nebo



Orientační situace obou úseků metra.

Územní rozhodnutí bylo vydáno na předmětnou stavbu 13. listopadu 2001 a nabylo právní moci 20. prosince loňského roku.

Současně v říjnu a listopadu probíhala soutěž na zhotovení dokumentace pro stavební povolení. S jejím vítězem, společností Metroprojekt Praha, a. s., byla uzavřena smlouva o dílo s termínem dodání dokumentace do konce března 2002. Termín dodání byl splněn a dokumentace byla následně po kontrole rozeslána k veřejnoprávnímu projednání přibližně na 50 orgánů a organizací. Všechna vyjádření by měla být k dispozici v průběhu července letošního roku. Následně budou zpracovány připomínky z projednání do čistopisu dokumentace a požádáno o vydání stavebních povolení.

V únoru 2002 byly zahájeny práce na majetkoprávním zajištění stavby. Na základě zpracovaného

předpokládané technické problémy, které budou řešeny zapracováním do čistopisu projektové dokumentace. Drobné technické problémy v průběhu výstavby nelze však úplně předem vyloučit například při přeložkách inženýrských sítí vzhledem k jejich skutečné poloze oproti poloze zakreslené v dokumentaci správců. Není možno také vyloučit nutnost některých dodatečných úprav technologie ražby případně sanačních opatření s ohledem na skutečnou geologii zastíženou v trase.

V současné době je připravováno výběrové řízení na stavební část ve smyslu zák. 199/1994 Sb. o zadávání veřejných zakázek v platném znění. Protože jde o veřejnou zakázku a zakázka bude financována také z prostředků Evropské investiční banky, budou podmínky soutěže zveřejněny kromě Obchodního věstníku také na centrální internetové adrese a zároveň i ve věstníku EU (Official Journal of the European Communities). Připravována je jedinstupňová veřejná soutěž bez omezení zahraniční účasti. Výběrové řízení na dodavatele technologické části bude připravováno přibližně s ročním posunem.

Zahájení výstavby 2. úseku tratě IV. C Ládví - Letňany se předpokládá v návaznosti na dokončení 1. úseku Nádraží Holešovice - Ládví v závěru roku 2003. Z předpokládaného harmonogramu výstavby vyplývá dokončení stanic a celé tratě v roce 2007 a zprovoznění s cestujícími na začátek roku 2008.

To už je ale jiná „kapitola“. O zahájení stavby a jejím průběhu vás budeme samozřejmě informovat.

Ing. Milan Jindra,  
Inženýring dopravních staveb a. s.



# Vlakový zabezpečovač MATRA v rutinním provozu

Nový vlakový zabezpečovač MATRA, v originále „Pilotage automatique PA 135“ francouzské společnosti Matra Transport International, byl na trati C uveden do zkušebního provozu 14. ledna 1998. Komplexní zařízení MATRA představuje vlakový zabezpečovač s kontrolou jízdy vlaků, kontrolou sledu vlaků a zařízení pro automatické vedení vlaků. Jedná se o komplexní systém zabezpečení a automatizace jízdy vlaků tzv. ATC „Automatic train control“, který zahrnuje dílčí systémy ATP „Automatic Train Protection“ a ATO „Automatic Train Operation“. Systém ATP přebírá ze staničního a traťového zabezpečovacího zařízení informace o polohách vlaků, stavu návštěvnických i výhybek a na základě těchto dat nepřetržitě porovnává skutečnou rychlost vlaku s rychlostí požadovanou. V případě vyhodnocení nebezpečné situace, tj. při selhání strojvedoucího nebo systému, ATO automaticky spouští nouzové brzdění, případně blokuje vydání nesprávného povelu. Jeho funkce je podrobena analýze bezpečnosti. ATO je nadstavbová část, která plní funkci automatického vedení vlaku při jízdě a realizuje samočinně další funkce (např. optimalizuje řízení vlaků, minimalizuje spotřebu trakční energie). Z pohledu umístění se zařízení skládá z části stacionární a mobilní. Stacionární část vlakového zabezpečovače obsahuje staniční skříně, které jsou umístěny v reléových místnostech jednotlivých stanic a programový pás umístěný v koleji. Mobilní část je umístěna v čelních vozech vlaku.

Dále se na vlakový zabezpečovač MATRA v rutinním provozu podíváme očima zaměstnanců výkonné dopravní služby, tedy strojvedoucích a vlakových dispečerů. Strojvedoucí má z hlediska obsluhy zabezpečovacího zařízení ve vozidle k dispozici řadu indikačních prvků a čtyři režimy řízení jízdy vlaků, které může zvolit pomocí přepínače režimů a kohoutu elektropneumatického ventilu nouzového brzdění. Jedná se o tyto režimy:

- **PA** „Pilotage automatique“, režim s nejvyšším dosažitelným stupněm automatizace řízení vlakové dopravy, kdy je plně ve funkci automatizované vedení vlaku (ATO) a kdy se činnost strojvedoucího soustřeďuje na kontrolní a obslužné činnosti, vždy však s povinností zastavit soupravu při hrozícím nebezpečí.
- **CMC** „Conduite manuelle contrôlée“, kdy je ve funkci pouze vlakový zabezpečovač (ATP) a strojvedoucí řídí jízdu vlaku ručně včetně vykonávání všech dalších činností.
- **CMP** „Conduite manuelle plafonnée“, není-li zaručena volnost úseku trati, zařízení MATRA kontroluje pouze předpisem stanovenou rychlost a strojvedoucí řídí vlak ručně se stisknutými tlačítky bdělosti.
- **CML** „Conduite manuelle libre“, kdy zabezpečovač a automatizační obvody jsou vypnuty, kohout EPV uzavřen a strojvedoucí řídí vlak ručně bez jakékoli kontroly.

Přechod na jakýkoliv režim je umožněn strojvedoucímu pouze při zastavení vlaku po obsluze přepínače režimů, případně i kohoutu EPV a tlačítka Aktivace. Přechod do režimů s plným zabezpečením jízdy, tj. do režimů PA a CMC je však možný pouze na předem stanovených místech „Zone de Rearmement“ (ZR). Tato místa jsou umístěna ve stanicích u odjezdové hrany nástupiště, na obratech, odstavných kolejích a na výjezdu z depa.

Vždy při nasazení nového typu zařízení do rutinního provozu určitou dobu trvá, než se provozní zaměstnanci seznámí s obsluhou zařízení a získají provozní praxi. V této době je zaznamenáno zvýšení počtu evido-

vaných mimořádných událostí v provozu metra. Zde se průběžně jednalo o vlakový zabezpečovač MATRA, soupravy typů 81-71M a M1. Následující tabulka ukazuje, jak se strojvedoucí vyrovnali s nasazením nového typu zabezpečovacího zařízení do rutinního provozu. Pro úplnost je třeba dodat, že čísla v této tabulce ovlivnilo i postupné nasazení nových typů souprav do provozu (například v roce 2001 soupravy typu M1).

Rok	Mimořádné události		
	MATRA	Strojvedoucí	VD
1999	13	5	0
2000	9	4	0
2001	11	13	1
2002	5	6	0

Jisté problémy stále působí malá pružnost zařízení v níže uvedených případech k likvidaci nepravdivosti v provozu.

- **Překročení rychlosti povolené zřízením MATRA** je kontrolováno ATP, při překročení rychlosti systém reaguje výhradně zásahem nouzové brzdy EPV. Strojvedoucí ve snaze snížit zpoždění vede soupravu v režimu CMC na hranici brzdové křivky. Nestačí-li však soupravu přibrzdit na požadovanou rychlost, systém nezná jinou variantu než zásah EPV. Souprava brzdí pneumaticky do úplného zastavení. Poté musí strojvedoucí stisknout tlačítko Aktivace, naplnit brz-



Foto: o. z. Metro

dové potrubí (u souprav M1 zapnout hlavní vypínač) a může pokračovat v navoleném režimu jízdy.

Stane-li se stejný případ, ale čelo vlaku se již nachází v úrovni nástupiště, musí strojvedoucí po zastavení přejít na režim CMP, stisknout tlačítko Aktivace, naplnit brzdové potrubí (u souprav M1 zapnout hlavní vypínač) a dojet k místu zastavení do ZR pod tlačítky výluky. Zde může strojvedoucí opět navolit režim jízdy PA nebo CMC. Z popsanych manipulací je zřejmé, že strojvedoucí při vedení vlaku na hranici křivky musí být velmi citlivý a dojde-li k zásahu EPV, musí reagovat rychle a přesně. Jakákoliv chybná manipulace nebo i malé opomenutí vede nejen ke zmaru jeho snažení, ale i k narušení grafikonu vlakové dopravy (GVD).

- **Nemožnost krácení jízdních dob podle GVD.** V úsecích trati C s klesáním za stanicí je trvale preferována úspora trakční energie. MATRA zde umožní rozjezd soupravy do rychlosti nejvýše 40 km/h, pak následuje výběh. Strojvedoucí, a to ani v případě, že likviduje nepravdivost v provozu, nemá možnost jet rychleji, i když je trať volná a povolená traťová rychlost v mezistaničním úseku je 80 km/h! Po překročení rychlosti zakódované v systému MATRA následuje opět zásah EPV.

- **Pomalé jízdy.** Je-li nutno na trati zavést pomalou jízdu, zařízení MATRA není schopno na tuto situaci reagovat. Strojvedoucí nemůže pomalou jízdu projet režimem PA. Musí proto ve stanici předcházející místu se sníženou rychlostí a na místě se ZR navolit režim CMC a po projetí úseku pomalé jízdy v další stanici na místě se ZR opět navolit režim PA.

- **Vzájemně se rušící kombinace funkcí.** Pokud vlakový dispečer navolí průjezdy stanicemi, zruší tím ZR v celém projížděném úseku. V případě potřeby využít funkce ZR strojvedoucí, např. k přepnutí jízdních režimů, musí vlakový dispečer navolené průjezdy stanicemi zrušit.

Nahrazení původního vlakového zabezpečovače ARS sovětské výroby novějším zařízením MATRA se odrazilo i v práci vlakového dispečera. Nové zařízení zamezuje nežádoucímu sjíždění vlaků při nepravdivostech v provozu a omezuje stání vlaků v tunelech. Odjezd vlaku ze stanice na trať povolil pouze při volném celém mezistaničním úseku. Z vlakového dispečinku lze dále ovlivnit, zda souprava ve stanici zastaví či nikoliv. Pro vlakového dispečera je připravena sada povelů k automatizaci provozu: povel k odjezdu, změny rychlosti jízdy pro řízení sledu vlaků, tzv. chody.

Zastavme se podrobněji u funkce „průjezd stanicí“. Systém MATRA zajišťuje u všech vlaků zastavení v každé stanici. Z provozních důvodů je však nutné ve specifických případech umožnit projetí stanice. Pravidelné vlaky jedoucí podle GVD jsou řízeny automatizovaným systémem dispečerského řízení (ASDŘ), který pro plánované manipulační jízdy bez cestujících vydává samočinně do systému MATRA povely k průjezdu stanicemi. Jiná situace nastává, pokud se zavádí do oběhu vlak mimořádný. Při jeho nástupu na trať musí vlakový dispečer zadat do ASDŘ příslušné parametry pro jeho jízdu a zejména musí rozlišit, zda se jedná o vlak zastavující nebo projíždějící.

Jsou zřízeny i povely pro neplánovaný průjezd stanicí. Užívají se v případech, kdy je žádoucí, aby souprava se zařízením MATRA z jakýchkoliv důvodů v dané stanici nezastavila. Nejčastěji to bývá při poruchách souprav (vlak jede do místa odstavení bez přepravy cestujících). Tuto funkci lze využít i k řešení situace ve stanici, kdy další výstup cestujících z vlaku by již nebyl bezpečný, např. při přelplnění nástupiště, zadýmení stanice atd. Jistou slabinou funkce je fakt, že o průjezdu stanicí v případech časové tísně nemůže rozhodnout strojvedoucí samostatně, ale musí být vyslán povel z vlakového dispečinku.

Navolení průjezdu u příslušného vlaku či stanice se vlakovému dispečerovi indikuje na zobrazovací ASDŘ. Jakákoliv chyba nebo opomenutí vlakového dispečera při povolování pro zařízení MATRA může ovlivnit provoz.

Závěrem musíme konstatovat, že vlakoví dispečeré a strojvedoucí si práci se zařízením MATRA úspěšně osvojili. K nesporným kladům zařízení patří jeho vysoká provozní spolehlivost. Režim plně automatizovaného vedení vlaku PA zvyšuje kvalitu jízdy vlaku. Dopady pro bezpečnost provozu jsou zřejmé.

A další výhled: I francouzská společnost Matra „MTI“ prodělává vývoj. Během roku 2001 se stala součástí koncernu Siemens a funguje nyní pod zkratkou STS „Siemens Transport Systems“. Avšak vlakový zabezpečovač na trati C nese dál vedle typového označení PA 135 i své původní pojmenování „MATRA“.

Na nově budovaném prodloužení trati C, v úseku IV. C1, je projektováno nasazení zařízení funkčně stejného, resp. plně kompatibilního s původním zařízením MATRA. Výhledově i pro úsek IV. C2 do Letňan. Jen tak bude umožněn rychlý, bezpečný a spolehlivý provoz linky C, která v budoucnosti bude obsluhována výhradně vlaky typu M1.

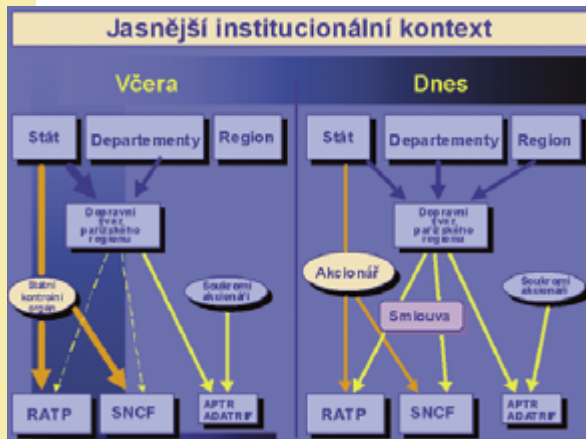
Zpracoval dopravní úsek o. z. Metro, odbor 11 120

V květnu tohoto roku uskutečnila delegace vedoucích pracovníků o. z. Autobusy pod vedením ředitele Ladislava Špitzera návštěvu pařížského dopravního podniku RATP se zaměřením na organizaci a předem specifikovaná odborná témata činnosti autobusového závodu tohoto největšího dopravce pařížského regionu.

## Restrukturalizace RATP

RATP, zároveň jeden z největších světových dopravních podniků, prošel v první polovině devadesátých let hlubokou reorganizací, která byla reakcí na příliš hierarchizovanou strukturu (příkazy a informace procházely příliš mnoha úrovněmi). Struktura byla zjednodušena na třístupňovou úroveň: generální ředitelství, odbory, provozní decentralizované jednotky (PDJ).

Podnik je rozdělen na 15 odborů, z nichž 3 jsou odbory provozní s vazbou na dopravní subsystémy: metro, autobusy (tramvaj) a RER, a na přibližně 100 PDJ. Odbor metro zahrnuje 13 PDJ, jedno PDJ odpovídající jedné lince metra. Odbor autobusy sdružuje 23 PDJ z toho je 21 garáží. Odbor RER má 4 PDJ (2 PDJ „vlaků“ linka A a B, 2 PDJ „nádraží“ linka A a B).



Impuls pro tuto reformu vyšel od tehdejšího nového prezidenta - generálního ředitele RATP, pana Christiana Blanca, jehož filozofií bylo: „Posílit roli generálního ředitelství, zjednodušit hierarchickou linii podniku a vyjasnit zodpovědnosti na všech úrovních.“ Jádrem nové organizace RATP je **provozní decentralizovaná jednotka**. Je jí přičtena vysoká úroveň zodpovědnosti a samostatnosti v rozhodování, s cílem maximálního přizpůsobení služby potřebám cestujících.

## Decentralizace RATP

PDJ jako interfáze mezi podnikem a jeho cestujícími je garantem zajištění přepravní služby v daném sektoru (linka metra, část povrchové sítě, ...). Stará se o její přizpůsobení poptávce, zodpovídá za kvalitu služby a je v úzkém kontaktu s představiteli samosprávy obsluhovaného území.

Decentralizace byla podmínkou úspěchu na cestě RATP k racionalizaci a zlepšení výkonnosti a kvality služeb. Z linek metra a autobusových garáží vytvořila rozhodovací úroveň provozního managementu.

Sestupné vazby mezi třemi organizačními úrovněmi podniku jsou řízeny tzv. **contracts d'objectifs - smlouvami o úkolech**, které jsou na tříleté období podepisovány mezi generálním ředitelem a řediteli odborů, a mezi nimi a řediteli PDJ, a upřesňovány pro jednotlivé roky.

## UITP a smluvní vztahy

Zároveň v květnu 2002 vyšel Public Transport International (PTI), publikace UITP, s tématickým zaměřením na „**Vztahy mezi úřady a provozovateli - S a nebo bez smlouvy?**“. Přináší řadu článků, jejichž autoři patří mezi nejuznávanější světové odborníky v sektoru MHD, nabízející pohledy z různých úhlů na uvedenou problematiku. Její složitost lze jasně pochopit již na základě úvodníku pana Hanse Rata, generálního sekretáře UITP: „...*náš sektor se stále proměňuje. Nové ekonomické požadavky diktované liberalizací nutí naše dopravní podniky být mikro-ekonomicky životaschopné a současně hrát úlohu v celkovém společenském vývoji a pokračovat v plnění jejich původní role dopravců, kteří*

# Městská hromadná doprava

*nabízejí univerzálně dostupnou mobilitu... To shrnuje ožehavost konkurence a vztahů mezi úřady a provozovateli veřejné dopravy.*

*Byly vyzkoušeny nejkrajnější recepty, zkušenost však ukázala, že obrát od veřejného monopolu k prakticky neomezené liberalizaci nebyl nejlepší volbou. V současné době se znovuobjevuje pohyb zpět směrem k ‚re-regulaci‘. Provozovatelům a úřadům jsou mezi těmito dvěma extrémny otevřeny četné možnosti. Nicméně stále zůstává upřavit kontext, který umožní opravdovou konkurenci... Přestože neexistuje magický recept, výzva zůstává stejná: mobilita pro všechny naše spoluobčany...“*

Podobným duchem se nese i předmluva nám dobře známého a vysoce váženého pana Manfreda Novyho, ředitele vídeňského VOR a předsedy Výboru organizačních autorit UITP: „...*lidé očekávají od dopravy co možná největší přitažlivost... Pro mnoho lidí je jejich vztah k autu nejdůležitějším faktorem ‚řitažlivosti‘. Veřejná doprava a podniky veřejné dopravy proto čelí silné konkurenci ze strany automobilu. Pro naši spásu a spásu životního prostředí by tato konkurence měla přinášet co nejpříznivější změnu pro veřejnou dopravu. Jestliže by však dopravní podniky byly nuceny bojovat o cestující mezi sebou a nepřitáhly nové klienty, tato konkurence by představovala ‚no-win‘ situaci i pro dopravní podniky, které se staly konkureschopnějšími. Dopravní úřady, hlavní akcionáři a dopravní svazy mají proto vysokou zodpovědnost v jejich vztahu k dopravním podnikům. Musí se společně dohodnout a iniciovat veřejnou dopravu tak atraktivní, aby opravdu umožnila získávat nové cestující. Na druhé straně veřejné financování musí být optimálně využíváno ne z krátkodobé, ale z dlouhodobější perspektivy. Zde smluvní vztahy mezi hlavními akcionáři a dopravními podniky a individuálně uplatňovaná výběrová řízení mají stále velkou důležitost... Je též třeba s větším úspěchem vytvářet opravdu integrované systémy veřejné dopravy cestou spolupráce... Nejen dopravní podniky, ale též úřady mají povinnosti stejné jako práva. Úřady musí vytvářet, ať přímo či nepřímou, předpoklady, aby veřejná doprava vozila cestující do jejich cíle bez zpoždění, bez zácp, aby zastávky a stanice byly dobře přístupné a bezpečné. Je zde však i další podmínka: přizpůsobit dopravní politiku například využíváním managementu parkovacího prostoru a organizací dopravy, aby automobilové dopravě v zastavěných územích bylo bráněno v růstu nad hranice udržitelné pro lidi.“*

Jeden z článků v květnovém PTI od pana J.-P. Balladura, generálního zmocněnce pro smlouvu mezi STIF a RATP pod názvem „**Smlouva mezi STIF a RATP - Nová dynamika pro RATP**“, stejně tak jako květnová návštěva u našeho partnera, umožnily bližší pohled na způsob, jakým se tyto náročné úkoly snaží řešit metropole nad Seinou.

## RATP a jeho institucionální prostředí

V pařížském regionu (Ile-de-France) zajišťují více než 95% celkové hromadné přepravy osob v regionu dva velké podniky: RATP a SNCF (Francouzské dráhy).

Zásadní změnu pro oba dopravce přinesla transformace STP - Svazu pařížské dopravy na **STIF - Dopravní svaz pařížského regionu**, která vytvořila jasnější institucionální kontext.

Představenstvo STIF má oproti dřívějším 24 nyní 34 členů:

- 17 zástupců státu,
- 17 zástupců územních samosprávních jednotek; z nich 5 je z regionální rady, 5 z Rady města Paříže a 7 členů zastupuje departementy pařížského regionu.

Prezidentem STIFu je pan J.-P. Dupont, prefekt pařížského regionu a prefekt Paříže. K dispozici má 5 viceprezidentů.

Jako důsledek vstupu do STIF přispívá nyní region na provozní náklady veřejné dopravy Ile-de-France. Rozdělení příspěvků členů svazu je následující:

- 51,4 % stát,
- 18,6 % region,
- 30,0 % ostatní správní celky.

## Smlouva mezi STIF a RATP : nová dynamika pro RATP

Až do roku 2000 zajišťoval RATP provoz ve finančním režimu založeném na striktní rovnováze ročního rozpočtu, zajišťované roční kompenzační náhradou a mechanismem pro automatické převádění jakéhokoliv přebytku nebo deficitu z daného roku na rok příští.

Tento režim vyhovující kontextu doby s sebou nesl určitou rigiditu pro management, mechanismus a výkonnost společnosti. Především mechanismus kompenzační náhrady, který nedovoloval podniku generovat zisk bez ohledu na vynaložené úsilí, nebyl pro podnik motivující.

Současný kontext vyžaduje od podniku neustále prokazovat svoji účinnost, konkureschopnost nákladů na svoji činnost, a kvantity a kvality jím nabízených služeb.

Až do vstupu do STIFu, před kterým region již významně přispíval k financování infrastruktury, nehrál region žádnou roli v rozhodování o organizaci a provozování veřejné dopravy v Ile-de-France. Dnes zástupci státu na jedné straně a zvolení zástupci regionu, Paříže a departementů na straně druhé, mají paritu v představenstvu STIFu. To umožňuje každému se vyjadřovat a podílet se na rozhodnutích.

V rámci institucionální reformy si stát uchovává svoji silnou autoritu nad aktéry zodpovědnými za veřejnou dopravu v pařížském regionu, ale jeho různé zodpovědnosti jsou jasnější. Ze své pozice ve STIFu se plně podílí na organizaci veřejné dopravy a politice rozvoje. Ve veřejných podnicích RATP a SNCF hraje roli akcionáře.

## Důsledky smluvních vztahů pro RATP

Za prvé, vytvoření smlouvy mezi organizační autoritou (STIF) a provozovatelem (RATP) regularizuje situaci podniku s ohledem na pravidla, vztahující se na všechny provozovatele ve Francii a v Evropě. V perspektivě evropského Nařízení je vyžadováno, aby neexistovala žádná diskriminace mezi soukromými a veřejnými podniky. Musí být s nimi zacházeno za stejných podmínek a ustavení smluvních vztahů odpovídá tomuto požadavku.

Za druhé, zrušením automatických vyrovnávacích mechanismů, které jen málo přispívají k motivování podniku, smlouva nutí RATP k aplikování metod korporativního managementu. Znamená to nejen plnit smluvní závazky, ale daleko více než v minulosti tak činit za konkurenční cenu. Stimulační mechanismy zabudované do smlouvy představují významné páky k dosahování vyšší efektivity.

Vedle finančních důsledků pro podnik vede smlouva k transformaci celé vnitřní podnikové kultury managementu. Až do té doby bylo vnitřní fungování podniku primárně založeno na řízení zdrojů v průběhu roku v rámci přijatého restriktivního výdajového rozpočtu a jeho projednávání se státem, které bylo vyčerpávající.

S existencí smlouvy se nový dynamický management v podniku prosazuje sám od sebe. Prioritami vnitřního managementu jsou výkony jednotlivých sítí, přednostně založené na ukazatelích jednotkových výrobních nákladů, nákladů na jízdu (což zintegrovává vývoj počtu cestujících) a rentabilitě jednotlivých sítí. Tyto nové přístupy posilují zodpovědnost manažerů, zvyšují vnitřní podnikovou solidaritu skrze oceňování příspěvků každého jednotlivého zaměstnance k dosahování cílů závodů. To v době, kdy se nabízí pro RATP velké perspektivy rozvoje a ve které je podnik stále více konkurenční, především v evropském kontextu, s konkurenčními tlaky.

Jednotlivé závody - sítě předkládají své zprávy o činnosti čtvrtletně. To umožňuje podnikovému vedení pravidelně přezkoumávat dosažené výsledky ve světle stanovených cílů a mít pod kontrolou nezbytný vývoj v průběhu roku. Roční rozpočet si samozřejmě uchovává významnou roli mezi nástroji podnikového managementu. Nyní slouží k přidělování zdrojů v rámci smluv o cílech a výkonech, ke kterým se podniková manažeráři zavazují.



# v pohybu – příklad RATP

Nový manažerský dynamismus, který smlouva vyvolala, přinesl plně uznání kvalitativním a certifikačním opatřením, která podnik realizuje. Za prvé proto, že smlouva sama zahrnuje silné zaangažování se ze strany podniku v oblasti kvality. Za druhé proto, že tyto kroky představují základní vnitřní páky efektivity a výkonnosti.

Mobilizování a spoluodpovědnost zaměstnanců je hlavním faktorem zavádění této nové manažerské kultury v podniku. Možnost, aby podnik generoval výsledky a finanční důsledky na základě pobídkových mechanismů smlouvy (bonus/malus), umožnil vytvořit motivující a spravedlivý mechanismus podílu na zisku, který pomáhá rozvoji vnitřní solidarity při dosahování výsledků.

První dva roky existence smlouvy prokázaly důležitost těchto mechanismů a jejich kapacitu přizpůsobovat se vývoji dopravních potřeb pařížského regionu.

## Hlavní znaky nové smlouvy

Vstup regionu do organizační autority STIF byl příležitostí pro pečlivé zvážení a návaznou reorganizaci zodpovědností jednotlivých aktérů a jejich vzájemných vztahů. V tomto rámci byly za silné podpory státu stanoveny reciproční smluvní povinnosti mezi organizační autoritou STIF a dvěma veřejnými provozovateli SNCF a RATP. Smlouvy vstoupily v platnost 1. ledna 2000 na období 4 roky, přičemž rok 2000 byl zamýšlen jako prověřovací období fungování smluvních mechanismů a závazků, před vstupem smlouvy v definitivní platnost (na 3 roky).

### Povinnosti RATP

Smlouva definuje požadovanou tzv. Referenční smlouvu a roční kvantitativní cíle (vlak-km, vozo-km) pro jednotlivé sítě (metro, RER A a B, autobusy Paříž a regionální autobusy).

Smlouva navíc definuje 22 ukazatelů kvality služby, stanovuje metody jejich měření a roční úrovně náročnosti pro každý z těchto ukazatelů.

RATP se dále zavazuje k zavádění politik týkajících se:

- Preference a bezpečnosti,
- přístupnosti pro osoby se sníženou pohyblivostí,
- rozvoje přestupních uzlů,
- informování cestujících,
- urbanistického rozvoje.

### Povinnosti STIFu

Za tuto nabídku služeb se STIF zavazuje ke kompenzování nákladů na její realizaci. Smlouva stanovuje pro každou prodanou jízdenku, ať ji prodá kterýkoli podnik či organizace, jednotkovou kompenzaci založenou na vyšší nákladů vynaložených na přepravní službu, kterou RATP poskytne danému uživateli jízdenky.

V roce 2002 to například představuje:

- za jednu prodanou jízdenku do metra obdrží RATP kompenzaci (dotaci) 0,99 €,
- za jednu prodanou tzv. Oranžovou měsíční předplatní jízdenku na zóny 1-2 obdrží RATP dotaci 71,20 €,
- za jednu prodanou Oranžovou měsíční předplatní jízdenku na zóny 3-5 obdrží RATP dotaci 31,51 €.

## Odměny za službu



Kompenzace RATP založená na referenční cenové stupnici, nyní vychází z počtu skutečně prodaných jízdenek a nezávisí do budoucna na vývoji odhadů počtu cestujících, které by rozhodoval STIF.

Smlouva RATP zajišťuje další plnění ze strany STIF

v podobě roční paušální částky. Ta vychází ze specifických požadavků na bezpečnost, zajištění pracovních míst pro mladé lidi, dlužní zátěž, penzijní systém. Tato paušální částka má pro RATP výhradní podobu a neexistuje mezi náklady jiných provozovatelů. K těmto dvěma hlavním zdrojům dále STIF vyplácí kompenzaci za činnost prodeje jízdenek, zajišťovanou RATP na účet STIFu (6% z vybrané částky).

## Pobídkový a penalizační systém

Signatáři a stát byli rozhodnutí udělat ze smlouvy nástroj mobilizace, efektivity a účinného managementu ve prospěch podniků, veřejnosti a veřejné dopravy.

### • Finanční pokuta za neplnění výkonů

Stanovené cílové roční objemy výkonů pro jednotlivé dopravní systémy jsou doprovázeny stanovenými tolerancemi, beroucími v úvahu normální úchytky, které mohou vzniknout mezi teoretickými výkony dle smlouvy a realizovanými výkony. Tato tolerance jsou 3% z ročního objemu produkce pro regionální síť (RER A a B, regionální autobusy) a 4% pro síť v Paříži (metro, pařížské autobusové linky). Jsou-li výkony menší než roční cíl minus tolerance, RATP musí platit pokutu, která je maximální, když nerealizované výkony pod toleranci dosáhnou 2% (12,68 milionů €).



### • Systém bonus/malus v závislosti na plnění ukazatelů kvality služby

Pro každý z 22 ukazatelů kvality služby stanovuje smlouva roční cílovou úroveň náročnosti s horními a dolními mezemi. Je-li roční výsledek rovný cíli, není ani bonus ani malus. Je-li výsledek větší než cíl, STIF platí RATP bonus, který je maximální, když výsledek dosáhne horní meze. Je-li menší než cíl, RATP platí malus STIFu a ten je maximální, klesne-li výsledek na spodní mez. Maximální hodnoty bonusů nebo malusů pro všechny ukazatele kvality služby představují 10,06 milionu €.



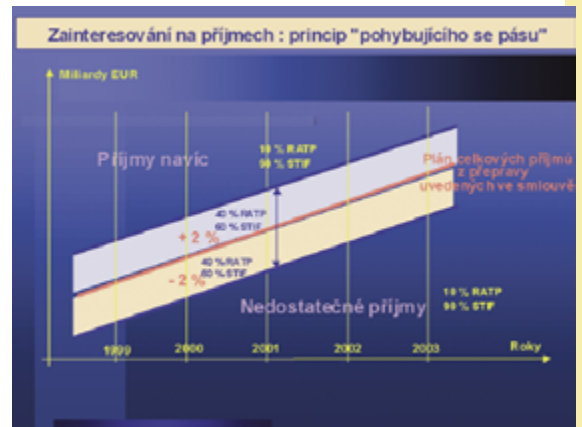
### • Podíl za příjmy z jízdného

Smlouva stanovuje roční cíl objemu celkových příjmů z jízdného vybraného od cestujících, který se rok od roku plynule zvyšuje. Tento cíl celkového objemu příjmů od cestujících je doprovázen mechanismem finančního podílu na vývoji počtu cestujících. V tomto „pohyblivém pásu“ 2 % na každé straně ročního cíle, jsou příjmy navíc či deficit příjmů vůči cíli sdíleny v poměru 40 % pro RATP (maximum 19 milionů €) a 60 % pro STIF; za hranicemi „pohyblivého pásu“ je zbývající nadbytek či deficit dělen v poměru 10 % pro RATP a 90 % pro STIF.

Celkové dávají tyto systémy podnětů a pokut RATP možnost zlepšit svůj roční výsledek až o 30 milionů €

(1 % celkových nákladů), naopak však neplnění výsledků dle smlouvy může RATP stát až 40 milionů € (1,4 % celkových nákladů).

Skutečně dosahované výsledky RATP za první dva roky existence smlouvy (2000 a 2001) vyplývají ze závěru hodnocení představenstvem RATP z dubna 2002.



V roce 2000 došlo k mimořádnému nárůstu počtu cestujících o 4,7 %. V roce 2001 počet cestujících vzrostl o 1,1 % na celkových 2,63 miliard jízď. Největší přírůstky byly v RER, na regionální autobusové síti a na síti MOBILIEN. Tyto přírůstky byly realizovány při prakticky stabilní nabídce výkonů. Obchodní obrat v roce 2001 stoupl o 1,6 % na 2,8 miliard € oproti 2,7 miliardám v roce 2000. Tento růst se opírá především o růst celkových příjmů z přepravy, dosahující 1,9 % a za kompenzaci za zajišťování prodeje jízdenek.

V roce 2001 získal RATP bonus za kvalitu služby ve výši 8,6 milionů €. Oproti roku 2000 této bonus lehce klesl (-0,5 milionů €), ale zůstává na poměrně slušné úrovni 85% z maxima plánovaného ve smlouvě se STIF.

Celkový zisk podniku za rok 2001 představuje 31,4 milionů €. Z toho hmotná zainteresovanost zaměstnanců představuje 9,2 milionů € (prémie za podíl na dosažených výsledcích). Čistý zisk tak byl 22,1 milionů €, což je malý vzrůst oproti roku 2000 (21,8 milionů €). Čisté zadlužení podniku lehce vzrostlo na celkovou výši 3,9 miliard € oproti 3,8 miliardám v roce 2000 (z půjček RATP kofinancuje především obnovu vozového parku).

## Mobilien

Sít Mobilien, „hlavní autobusová síť“ je součástí plánu tzv. PDU, povinného pro každé větší francouzské město (Plán městské dopravy). PDU pro pařížský region stanovuje za cíl snížení automobilové dopravy o 3 až 5 %, ale též společně urbanistické a dopravní plánování předměstských částí města. Na tyto investice je plánováno několik miliard franků. Mobilien přesahuje svým významem samotný podnik: je to městský projekt, který se dotkne 120 obcí. Pro dosažení tohoto ambiciózního cíle se v rámci projektu Mobilien plánuje postupně zavést „páteřní“ autobusovou síť, jejíž kvalita služby a rychlost by se měla blížit metru: vlastní tělesa, vysoká frekvence a podobně. Linky Mobilien budou vybrány z existující sítě RATP (17 v Paříži, 45 na předměstí v tzv. první koruně departementu, celkem se v pařížském regionu počítá v budoucnu se 120 linkami).

Cílem je dosáhnout výrazného zlepšení současné cestovní rychlosti, především pomocí snížení časových prostojů mimo čas pro nástup a výstup v zastávkách. Maximální interval během dne bude 10 minut, večer, o nedělích a svátcích pak 15 minut, provoz se bude blížit provozu metra, až do 0.30 hodin každodenně.

Významné místo v Mobilien hraje informování cestujících. Na všech linkách bude instalován systém SIEL: všechny zastávky na linkách budou vybaveny obrazovkami s informacemi v reálném čase, spočívajícími v radiolokalizaci autobusů a uvádění času v minutách do příjezdu dvou dalších spojů linky. Ve vozidlech budou instalovány systémy vizuálního a zvukového hlášení.

Komfort bude zvýšen omezením obsazenosti vozidel na stupeň 4 cestující/m<sup>2</sup>, při úrovni náročnosti 80 % příslušného standardu. Vozidla budou vybavena klimatizací a atermickými skly. Vozový park bude plně



přístupný osobám na vozíčku a ekologicky „čistý“.

## 80 intermodálních pólů na předměstí

Modernizace těchto přestupních uzlů se uskuteční co nejdříve pro fyzické zlepšení intermodality v rámci pólů, uspořádání a pro celkové zpříjemnění klimatu.

Aby se zajistily dobré přístupové podmínky k pólu pro všechny druhy dopravy, včetně pěších, bude prostor s jasné daným perimetrem požívat zvláštní status. Správou pólu zařazeného do Mobilien bude pověřena jedna osoba.



Jeden z tangenciálních vztahů z předměstí na předměstí je zajišťován autobusy na vlastním tělese slavné Trans Val-de-Marne. Foto: Archiv RATP

Vedle dopravních služeb budou ve spolupráci partnerů veřejného a soukromého sektoru v pólu integrovány i služby spojené s dalšími městskými aktivitami, jako je přijetí, prodej, poprodejní servis, informování a další doplňkové služby.

Dbát se bude o vizuální identitu pólů, jejíž součástí bude identita RATP. Tato identita bude uplatněna na všech prvcích sítě.

Zvláštní pozornost bude věnována problémům bezpečnosti, a to jak na linkách vzhledem k tomu, že jejich povoz bude prodloužen večer až do 0.30 hodin, tak v pólech, s důrazem na kvalitu jejich prostředí a jejich integrování do městského prostředí.

Rychlost zavádění projektu Mobilien v ulicích Paříže pražskou delegaci překvapila. Desítky nových vyhrazených pruhů s výrazným fyzickým oddělením! Rozšiřování existujících autobusových pruhů na šířku 4,5 m, z nichž fyzické oddělení činí prakticky vlastní tělesa, která jsou sdílena vedle autobusů RATP též taxíky a cyklisty! Dalšími realizacemi jsou vlastní autobusové tělesa Trans Val-de-Marne a okružní, na sebe navazující autobusové linky na vyhrazených pruzích prakticky paralelní s obvodovým bulvárem Périphérique. Mobilien je skvělým příkladem, co dokáže politická vůle příznivě nakloněná „udržitelným“ dopravním systémům a jak je důležité být připraven neztratit ani chvíli v jejím využití.

## Doprava na krátké vzdálenosti

Při koncipování sítě Mobilien, která zatraktivní spojení z předměstí na předměstí, se ukázala potřeba

řešit další důležitou problematiku, a to spojení na blízké vzdálenosti.

Podle statistiky RATP 50 % jízdy automobilem se koná na vzdálenosti kratší než 2 kilometry a 76 % jízdy na méně než 5 kilometrů. Jde o tu část dělby přepravní práce, kde veřejná doprava ustupuje automobilu. RATP se pokouší zvrátit tuto tendenci a provádí experimenty se systémy pružné dopravy, jako doplňkem k existujícím linkám. Příkladem je Montreuil, kde z iniciativy tohoto města, s 91 tisíci obyvateli čtvrtého největšího

tohoto řešení byla zavedena i doplňková expresní linka mezi Défense a přístavem Genevilliers, obsluhující i nádraží RER a terminál linky 13 metra.

Podobný princip byl uplatněn též ve Villejuif při obsluze Institutu Gustave-Roussy, pro jehož obsluhu na lince od nádraží RER využívá RATP **minibusy**.

Tento program bude nabírat na intenzitě, protože obce žádají stále častěji tento typ služeb a jsou připraveny se na něm finančně podílet. Jsou pro ně zřejmé výhody, které z nich mohou mít pro svoji ekonomickou a urbanistickou dynamiku. Partnerem pro obce a podniky jsou územní agentury RATP, zřízené od počátku roku 2001 ve všech departementech pařížského regionu tak, aby pro podobný dialog byly blíže k terénu.

## Nákup nových autobusů pro RATP

Že se časy v evropské městské veřejné dopravě mění, svědčí i výběrová řízení, jehož prostřednictvím RATP objednává 694 nových autobusů pro období 2002 až 2004. Největší část této objednávky za 158 milionů € získal samozřejmě Irisbus, ale také MAN a Scania. Irisbus dodá:

- 370 standardních diesellových autobusů ve verzi Euro3 s filtry částic,
- 129 kloubových diesellových autobusů,
- 37 autobusů na přírodní plyn.

MAN dodá 100 standardních diesellových autobusů a Scania 15 velkokapacitních diesellových autobusů určených k obnově vozového parku pro linku Orlybus.

Podle svého komunikace chce RATP při nákupu autobusů i nadále využívat plně konkurence mezi výrobci podle evropského nařízení.

Úspora ve srovnání s předešlou objednávkou bude činit 3,5 %. Pro celou dodávku diesellových autobusů zavedl RATP do technických podmínek článek týkající se maximální spotřeby pohonných hmot, na jehož základě se výrobce musí zavázat tuto spotřebu garantovat a vytvářet tak podmínky pro lepší ochranu životního prostředí a snížení výdajů provozovatele. Další podmínkou byla plná přístupnost autobusů pro osoby se sníženou pohyblivostí (přístupové rampy), vybavenost ventilací s chlazením či klimatizací, možnost informování cestujících.

Výběrovému řízení na 694 nových autobusů předcházela objednávka 70 nízkopodlažních autobusů délky 12 metrů Citaro, značky Mercedes Benz, na první pololetí roku 2002. Autobusy Citaro dodá Evo Bus patřící do skupiny Daimler-Chrysler. Stejný dodavatel již RATP předal 30 nízkopodlažních minibusů značky Sprinter.

Objednané autobusy Citaro jsou vybaveny motory OM 906 hLA Euro3 s výkonem 279 koní, automatickou převodovkou ZF 6HP 502, diskovými brzdami s elektrickou asistencí a s kapacitami 37 míst k sezení a 75 k stání.

Vozidla jsou vybavena elektricky ovládanými přístupovými rampami a místem pro vozíčky. Z hlediska bezpečnosti zvolil RATP kabinu typu anti-agresion RBE umožňující úplné odizolování kabiny a otevření pouze páky předních dveří.

Evo Bus získal objednávku jen těsně v konkurenci s Irisbusem. Podle náměstka generálního ředitele pana Jacques Rapoporty „nabízí pět velkých výrobců ekvivalentní technické vybavení a jediným opravdovým kritériem se stává cena“.

Ing. Zdeněk Došek

v pařížském regionu, lze od září 2000 využívat na celém území obce **systém dopravy na objednávku**. Služba s názvem TACO (doprava, doprovody, nákupy,...) je provozována RATP na účet svazu „Přátelé Taco“. Funguje na základě rezervací a stojí 8 € za roční předplatné a 1,5 € za jízdenku na jednu jízdu. Na počátku byly v síti provozovány londýnské taxíky, které byly v únoru 2002 nahrazeny novými vozidly na elektrický pohon s autonomií 60 km. Řidiči jsou vybaveni spojením s dispečerem, který přijímá objednávky a redistribuuje jízdy jednotlivým řidičům.

## Veřejná doprava podnikových zaměstnanců

Novými jsou i požadavky na obsluhu podniků či jejich ústředních budov, které se instalují na předměstí za hranicemi města v dřívějších průmyslových zónách.

Ukazuje se, že potřeby těchto podniků, pokud jde o jejich obsluhu, jsou velice rozdílné od těch, které byly na místě před nimi. Stále větší pozornost věnují kvalitě obsluhy veřejnou dopravou, jak pro své zaměstnance, tak pro své klienty.

RATP s těmito podniky rozvíjí partnerství a nabízí obsluhu částečně jimi financovanou, ale přístupnou v rámci tarifního systému pařížského regionu. Takovým případem je přístav v Genevilliers, kde byl zaveden „přístavní autobus“ v červnu 1999. Komplex přístavu je obsluhován vozidly menších rozměrů typu **Space**. Služba funguje od pondělí do pátku po celý rok, s pravidelnými intervaly ve špičkových hodinách a na **objednávku po zbytek dne**. Vzhledem k úspěchu

# Preference MHD světelnou signalizací v Mnichově aneb jak to dělají jinde

Bavorské zemské hlavní město Mnichov je i v zahraničí známé tím, že již od poloviny 60. let minulého století vsadilo na rozvoj kvalitní hromadné dopravy, spočívající na dvou základech: na rychlodrážní kolejové dopravě ve městě i v regionu (metro a železniční rychlodráha S-Bahn) a na integraci dopravního systému. V květnu 1972 - spolu se zahájením provozu S-Bahn - byl jako jeden z prvních v Evropě (po Hamburku a Stockholmu) uveden v život Mnichovský dopravní a tarifní svaz (Münchener Verkehrs- und Tarifverbund, známý pod zkratkou MVV), který na ploše přibližně 5 500 km<sup>2</sup> postupně integroval všechny druhy hromadných doprav: železniční rychlodráhu S-Bahn, ostatní železnici, metro,

tramvaje, městské i regionální autobusy.

Rozvoj MHD se však až do počátku 90. let netýkal tramvají. Podle dopravní koncepce z 60. let měla být tramvajová doprava v Mnichově postupně zrušena a nahrazena metrem a autobusy. Rušením tratí pak byla tramvajová síť v letech 1973 - 1993 zredukována ze 112 km na 65 km, podíl tramvají na přepravních výkonech výrazně klesl a neobnovoval se vozový park.

Názory o prospěšnosti zachování tramvají i vedle metra a S-Bahn se začaly objevovat již v 80. letech, ale teprve počátkem 90. let se město rozhodlo tramvajový provoz zachovat, zmodernizovat a rozšířit. K tomu byl zpracován rozvojový plán tramvajové dopravy.

## Rozvojový plán tramvajové dopravy

Tento plán je uskutečňován od počátku 90. let a zahrnuje následující činnosti:

1. Novostavby několika tramvajových tratí, znovuoobnovení provozu na jedné opuštěné trati a modernizaci stávajících tratí. V 90. letech byla tramvajová síť prodloužena ze 65 na 71 km a výstavba dalších tratí se připravuje.

2. Radikální obnovu vozového parku nákupem plně nízkopodlažních tříčlánkových tramvají. Tím bylo možné vyřadit všechny staré tramvaje pocházející z 50. a 60. let.

3. Výstavbu automatizovaného kontrolního a ří-



dicího systému RBL (Rechnergestütztes Betriebsleit-system) povrchové MHD, s radiovou komunikací mezi ústřednou a vozidly.

4. Vybavení všech tramvají palubními počítači IBIS (Integriertes Bord-Informationssystem); IBIS slouží k ovládání informačních tabulí ve vozidlech, ovládání označovačů jízdenek, ovládání tramvajových výhybek, k vysílání signálů do řadičů světelné signalizace pro preferenci vozidel MHD na řízených křižovatkách, ke sběru dat o průběhu jízdy, k porovnávání aktuálních poloh vozidel s jízdním řádem a ke komunikaci vozidla s ústřednou RBL (**Poznámka: stejnými palubními počítači IBIS jsou vybavovány i autobusy.**)

5. Program zrychlení provozu tramvají v celosíťovém měřítku – na celé tramvajové síti.

## Program zrychlení provozu tramvají

Jeho charakteristickým rysem je, že je postupně uskutečňován nikoliv po jednotlivých křižovatkách, nýbrž po delších souvislých traťových úsecích. Pro každý řešený úsek jsou využívány všechny možnosti, které mohou přispět ke zrychlení provozu tramvají:

- Změny poloh některých zastávek.
- Zlepšení vybavení zastávek: rozšíření nástupních ostrůvků až na 4 metry, různobarevná dlažba, přístřešky, lavičky.
- V odůvodněných případech zlepšení geometrických parametrů tramvajových tratí pro zvýšení jízdní rychlosti tramvají.
- U výhybek starších typů, které jsou pojižďeny proti hrotům, doplnění kontroly poloh jazyků a jejich zajištění při jízdě tramvaje pro zvýšení jízdní rychlosti na výhybkách.
- Preference tramvají na světelné signalizaci (SSZ): zavádění přednostní volby a prodlužování signálu volno jedoucimi tramvajemi na všech světelných signalizacích na trati.

Součástí programu je i zřizování zvláštní světelné signalizace ve funkci tzv. „časových ostrůvků“ u těch tramvajových zastávek, které nemají nástupní ostrůvky a kde cestující musí při nastupování a vystupování z tramvají vstupovat do vozovky. Funkcí časového ostrůvku je zastavit proud automobilů již před zastávkou v případě, že do zastávky přijíždí tramvaj, aby prostor zastávky zůstal volný pro možnost nerušeného nástupu a výstupu cestujících. K vytváření časových ostrůvků se používají návěstidla účelové signalizace pro vozidla (pouze červená a žlutá bez zelené), instalovaná před zastávkou a ovládaná jedoucimi tramvajemi. V základním stavu jsou návěstidla pro vozidla zhaslá. Přijíždí-li do zastávky tramvaj, po jejím přihlášení se pro vozidla rozsvítí nejprve žlutá a pak červená. Červený signál pro vozidla pak svítí po dobu pobytu tramvaje v zastávce, poté návěstidlo zhasne. Vedle návěstidel účelové signalizace pro vozidla je zároveň tramvajové návěstidlo, kde svítí trvale signál volno pro tramvaje.

Časové ostrůvky provoz tramvají nezrychlují, ale slouží ke zlepšení podmínek a zvýšení bezpečnosti nastupujících a vystupujících cestujících.

## Cíle programu zrychlení

Jako cíle programu zrychlení byly stanoveny:

1. Zvýšení atraktivity a 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 při cestách za prací; dosažené:
  - zkrácením cestovních dob,
  - zvýšením pravidelnosti provozu a přesnosti dodržování jízdních řádů,
  - zlepšením situace na některých zastávkách.
2. Zvýšení bezpečnosti dopravy.
3. Zlepšení hospodárnosti provozu, dosažené:
  - snížením energetické náročnosti tramvajové dopravy omezením počtu zastavování na trati mimo zastávky před světelnou signalizací,
  - snížením počtu vypravovaných vlaků, pokud toho bude možné zkrácením jízdních dob dosáhnout.

Pro každý řešený úsek jsou podkladem pro návrhy konkrétních opatření vždy detailní průzkumy pohybu tramvají na trase, prováděné metodou časového snímku jízdy. **Tyto průzkumy ukazují, že největší časové ztráty**

tramvají způsobuje světelná signalizace, a proto jádrem a nejdůležitější součástí celého programu je preference tramvají na SSZ.

## Dopravně politické souvislosti preference MHD světelnou signalizací

V Mnichově – stejně jako ve všech zemích s rozvinutým automobilismem – je převládá pouliční městské hromadné dopravy více či méně ovlivňován a rušen intenzivní automobilovou dopravou, a to v zásadě třemi způsoby: nutností jízdy vozidel MHD v kolonách automobilů, nutností dávat přednost automobilům při vyjíždění z vedlejších vjezdů neřízených křižovatek a zastavování a zdržování se před světelnou signalizací, vzniklé z potřeby řídit intenzivní provoz na křižovatkách.

Jedním z nejvýznamnějších zdrojů rušení pro vozidla MHD je právě hustá síť světelných signalizačních zařízení, neboť zdržení před SSZ snižuje cestovní rychlost MHD a rozptýl zdržení při jednotlivých jízdách ovlivňuje pravidelnost dopravy. Zastavování před SSZ na signál stůj mimo zastávky navíc zvyšuje energetickou

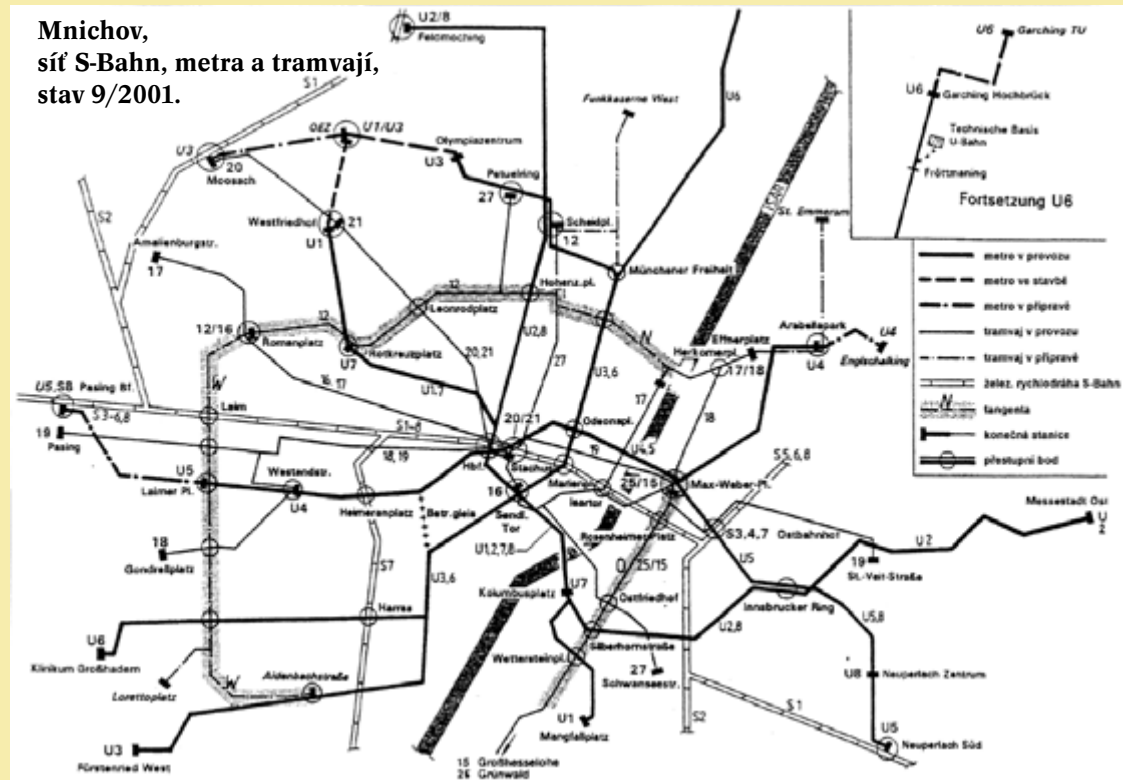
tímco MHD víceméně stagnovala a ztrácela na prestiži mezi obyvatelstvem.

Teprve od počátku 70. let se postupně docházelo k poznání, že ani neomezený rozvoj automobilismu není schopen plně uspokojit všechny přepravní potřeby obyvatel, a navíc má pro města obecně známé negativní důsledky: kongesce, hluk, exhalace a stále méně místa pro chodce.

Toto poznání se pak začalo odrážet i ve změnách priorit dopravní politiky, ve zkratce vyjádřených sloganem: místo „měst pro automobily“ více „města pro lidi“ (statt „autogerechte Städte“ mehr „menschengerechte Städte“). Podstatnou součástí této nové dopravní politiky byla rehabilitace a modernizace MHD a jedním z nástrojů této rehabilitace se stala preference MHD před ostatní dopravou na komunikační síti. Vzhledem k výše uvedenému se jako významný potenciál preference a zrychlování MHD ukázalo řízení dopravy světelnou signalizací.

Maximální preference MHD světelnou signalizací se stala jedním ze základních dopravně politických principů již v 70. letech ve Švýcarsku a Nizozemsku, kde je

Mnichov, síť S-Bahn, metra a tramvají, stav 9/2001.



náročnost provozu MHD. Vliv SSZ na MHD se projevuje v nadprůměrné míře obzvláště v centru města, kde je síť řízených křižovatek nejhustší, a dále na koordinovaných tazích, které vytvářejí „zelenou vlnu“ pro automobilovou dopravu, ale při tradičním schématu řízení většinou pro MHD znamenají „červenou vlnu“.

Každým zastávkovým pobytem se totiž vozidlo MHD vyřadí ze zelené vlny a při příjezdu k následující řízené křižovatce musí zastavit a čekat na signál volno až do příštího cyklu řízení. Pro koordinované tahy v Mnichově (ale i v dalších německých i zahraničních městech, včetně českých) tak vznikl charakteristický jev, kdy se jízda tramvají a autobusů změnila na popojíždění hustým sledem SSZ s nuceným zdržením desítek cestujících, často i před křižovatkami zcela nevýznamných obslužných komunikací nebo před přechody pro chodce. Někteří němečtí dopravní odborníci tento stav dokonce charakterizovali jako „signalizace nepřátelsky nastavená proti tramvajím nebo autobusům“ (Strassenbahnfeindliche oder Busfeindliche Ampelschaltung).

Tato situace byla důsledkem dopravní politiky poválečného období, kdy byla zaváděna opatření především v zájmu zrychlení a zkapacitování automobilové dopravy (zvýšování počtu jízdních pruhů, rozšiřování křižovatek výstavbou dalších řadičích pruhů, zjednosměřování ulic, koordinace SSZ do zelených vln pro automobily, zřizování parkovišť a parkovacích garáží, výstavba kapacitních autodráhových komunikací), za-

od té doby systematicky uskutečňována. V průběhu 80. let se pak postupně začala prosazovat i v dalších zemích a městech, především v západní Evropě, ale i v některých městech v zámoří. Vysokého stupně komplexnosti v tomto směru dosáhli zejména v řadě měst v Německu, kde se obzvláště od 2. poloviny 80. let stala tato preference dopravně politickým „boomem“.

Ve srovnání s tím se v Mnichově pro preferenci MHD světelnou signalizací rozhodli poměrně pozdě, až počátkem 90. let.

## Zahájení programu zrychlení: zavedení preference tramvají světelnou signalizací na lince 20 Moosach – Effnerplatz v roce 1994

Jako první byla v rámci tohoto programu zrychlena v roce 1994 tramvajová linka číslo 20, která tehdy jezdila z Moosach na Effnerplatz. (**Poznámka: Jak je patrné z připojeného schématu sítě, linka 20 byla při pozdější úpravě linkového vedení zkrácena na úsek Moosach – Hauptbahnhof.**)

Základní data linky: délka 12,3 km, 29 zastávek, průměrná vzdálenost zastávek 440 m, 43 světelných signalizací, průměrně 3,50 SSZ na 1 km, původní cestovní doba z konečné na konečnou před zrychlením 51 minut, původní cestovní rychlost 14,5 km/h.

Analýza původního stavu ukázala, že z celkové cestovní doby činilo zdržení světelnou signalizací 21 %, tj. průměrně 52 sekund na 1 km jízdy, respektive 10 minut 40 sekund při jízdě z konečné na konečnou, jak ukazuje následující tabulka.



Linka 20 Moosach – Effnerplatz		
Analyza cestovní doby – původní stav před preferencí	min' vteřin	%
Čistá jízdní doba	27' 30	54
Zastávkové pobyty	9' 10	18
Zdržení před světelnou signalizací	10' 40	21
Ostatní zdržení (automobily na kolejích a podobně)	3' 40	7
Celková cestovní doba	51' 00	100

Přednostní volba a prodlužování signálu volno jedoucimi tramvajemi byly zavedeny na všech 43 SSZ na lince. Dále byly v rámci programu provedeny drobné i větší úpravy (mimo světelnou signalizaci) na 16 křižovatkách, bylo rozšířeno 8 nástupních ostrůvků zastávek, doplněno 39 přístřešků na zastávky, upraveno nebo zmodernizováno 36 výhybek a přestavěna křivolaká trať v Montgelasstrasse, kde byly zvětšeny poloměry oblouků pro zvýšení jízdní rychlosti z 20 na 40 km/h. U všech zastávek bez nástupních ostrůvků byla zřízena zvláštní světelná signalizace v funkci tzv. „časových ostrůvků“.

Celkové náklady dosáhly výše 12,4 milionu eur, z toho náklady na úpravy, doplnění a modernizaci světelné signalizace pro možnost preference MHD činily 8,5 milionu eur.

Pro nás je zajímavé, že z 8,5 milionu eur na preferenci světelnou signalizaci poskytl stát a spolková země Bavorsko podle Zákona o financování dopravy v obcích (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) dotaci městu ve výši 69 % (5,9 milionu eur) a pouze zbytek (2,6 milionu eur) byl financován z městského rozpočtu.

**Poznámka:** vzhledem k tomu, že od ledna 2002 platí v Německu eura, jsou pro lepší názornost všechny finanční částky uváděny v přepočtu na eura, i když původně byly vydávány v německých markách (DM).

## Dosažené výsledky

**Uskutečněním programu zrychlení se na lince 20 dosáhlo:**

- zkrácení průměrné cestovní doby na 1 km o 39 sekund,
- celkové zkrácení cestovní doby z konečné na konečnou o 8 minut (- 16 %),
- zvýšení cestovní rychlosti z původních 14,5 km/h na 17,2 km/h (+ 19 %),
- významného omezení nepravidelností a odchylek od jízdního řádu a zlepšení pravidelnosti provozu,
- úspory tří tramvajových vlaků na lince 20 a dalších dvou vlaků na jiných linkách, které využívají část zrychleného úseku, tzn. celkové úspory pěti tramvajových vlaků,
- zvýšení počtu cestujících na lince 20 po zavedení preference o 6,4 %.

Kromě zlepšení provozu tramvajů je popsán případ pro město efektivní i z ekonomického hlediska. Úsporou pěti tramvajových vlaků se snížily provozní náklady dopravního podniku – a tudíž i města, které provoz MHD dotuje – o 1,66 milionu eur za rok, takže vynaložené náklady se poměrně rychle vrátí. Samo město však zdůrazňuje, že hlavní motivací pro zavádění preference nebylo snížení provozních nákladů, nýbrž především atraktivnější MHD pro cestující.

## Pokračování programu zrychlení v letech 1995 – 2000

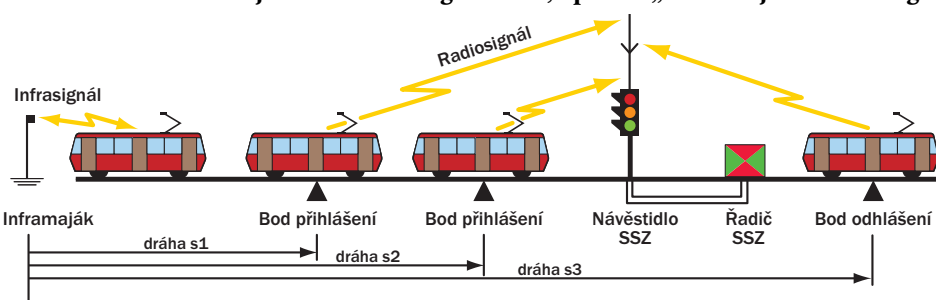
V tomto období byla preference tramvajů světelnou signalizací – jako stěžejní část celého programu zrychlení – zavedena na dalších 6 úsecích, takže koncem roku 2000 byl již provoz tramvajů zrychlen na tratích o celkové délce 47 km, což představuje 2/3 z celkové délky tramvajové sítě 71 km.

Náklady na tato opatření – stejně jako v prvním případě linky 20 – byly z větší části dotovány ze státního a zemského rozpočtu.

Preferenci tramvajů se podařilo jejich zdržení před světelnou signalizací na všech řešených úsecích podstatně zkrátit. Tím se dosáhlo významného zkrácení cestovních dob (v průměru o 15 až 20 %) a odpovídajícího zvýšení cestovní rychlosti.

Preferenci tramvajů na SSZ se podstatně snížil i rozptyl jednotlivých zdržení před SSZ a zároveň byla minimalizována především delší zdržení, což má

## Aktivní detekce tramvajů na světelné signalizaci, způsob „inframajak – radiosignál“.



příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu. Omezením zastavování před signálem stůj na trati mimo zastávky se provoz tramvajů stal plynulejší a tím pro řidiče příjemnější a pro cestující atraktivnější.

Základní údaje a dosažené efekty této preference jsou uvedeny v připojené tabulce.

**V cílovém stavu má být zrychlen provoz tramvajů a zavedena jejich preference světelnou signalizací na celé síti.**

## Přehled úseků se zavedenou preferencí tramvajů světelnou signalizací v Mnichově v letech 1994 – 2000 a dosažené výsledky

Úsek	délka (km)	počet SSZ	cest. rychlost (km/h)			cestovní doba (min)				úspora vlaků	náklady (mil.eur)
			bez prefer.	při prefer.	rozdíl (%)	bez prefer.	při prefer.	rozdíl (min)	rozdíl (%)		
Moosach – Effnerplatz (linka 20)	12,3	43	14,5	17,2	+ 19	51	43	- 8	- 16	5	8,5
Effnerplatz – Hauptbahnhof Süd	3,7	16	14,8	19,3	+ 30	15	11,5	- 3,5	- 30	1	3,93
Frauenhofer Str.–Schwanseestr.	3,9	11	15,6	19,5	+ 25	15	12	- 3	- 20	1	2,21
Ottostrasse – Petuelring	5,0	?	15,4	19,4	+ 26	19,5	15,5	- 4	- 21	1	5,6
Ostfriedhof – Grünwald	7,0	?	21,5	25,5	+ 19	19,5	16,5	- 3	- 15	(*)	1,1
Gondrellpark – Westendstr. a Siglstr. – Hauptbahnhof	7,9	?	16,3	19,7	+ 21	29	24	- 5	- 17	2	4,5
Hauptbahnhof – St. Veit Strasse	7,1	?	16,7	19,8	+ 19	25,5	21,5	- 4	- 16	1	4,5
<b>Celkem</b>	<b>46,9</b>		<b>16,1</b>	<b>19,6</b>	<b>+ 22</b>	<b>174,5</b>	<b>144</b>	<b>- 30,5</b>	<b>- 17</b>	<b>11</b>	<b>30,34</b>

(\*) = po zavedení preference byla provedena změna linkového vedení autobusů v dotčené oblasti, provoz tramvajů byl posílen o 2 vlaky a v souvislosti s tím byl snížen počet vypravovaných autobusů o 12 vozů.

## Preference autobusů MHD světelnou signalizací

Současně s programem zrychlování tramvajů bylo započato i se zrychlováním autobusů MHD a s jejich preferencí světelnou signalizací. Do konce roku 2000 byl proveden první úsek Hauptbahnhof – Wettersteinplatz na autobusové lince 58, kde byly autobusy nadměrně zdržovány světelnou signalizací i hustým provozem automobilů. Jedná se o vnitroměstskou linku tangující na západní straně městské centrum. V rámci zrychlení byla zavedena preference autobusů na 20 SSZ, změněna organizace dopravy na některých místech a křižovatkách (zákazy stání a zastavení, základy odbočování vlevo) a zřízeny nové vyhrazené jízdní nebo řadičské autobusové pruhy.

U některých SSZ byla navíc doplněna předem nastavená světelná signalizace ve vzdálenostech do přibližně 50 m před křižovatkami se zvláštními signály pro autobusy, tzv. „autobusová propust“ (Bus-Schleuse). Tato předem nastavená signalizace zadržuje kolony automobilů před začátkem řadičských pruhů křižovatek, umožňuje autobusům MHD ve vyhrazených BUS-pruzích tyto kolony efektivně předjet a poté se zařadit do příslušných řadičských pruhů. (Poznámka: Obdobná předem nastavená signalizace kvůli autobusům MHD byla zřízena na jaře 2002 v Praze v Čimické ulici před křižovatkou Kobyliské náměstí.)

Způsob detekce autobusů na SSZ je stejný jako u tramvajů – viz dále. V preferovaném úseku se zkrátily jízdní doby autobusů o 3 až 4 minuty a podstatně se snížil především rozptyl jízdních dob, s příznivým vlivem na pravidelnost provozu.

V příštích letech má být zrychlován a preferován provoz autobusů na dalších úsecích.

## Detekce vozidel MHD na světelné signalizaci

Základním technickým předpokladem pro možnost zavádění preference jsou mikropročítačové řadiče (ovládací přístroje světelné signalizace), které je možné naprogramovat tak, aby uměly reagovat na požadavky vozidel MHD v reálném čase a podle těchto požadavků měnit průběh řízení ve prospěch plynulejšího průjezdu

MHD. Tento předpoklad v Mnichově splňují moderní řadiče firem Signalbau Huber a Siemens.

Druhým technickým předpokladem pro možnost zavádění preference je možnost přihlašování a odhlásování požadavků vozidel MHD na signál volno, tzv. detekce.

K uplatňování preferenčních nároků je v Mnichově použita progresivní aktivní detekce, tzv. způsob „inframajak – radiosignál“.

- Tramvaje i autobusy jsou pro tento účel kromě palubních počítačů IBIS vybaveny i infravysílači/přijímači a vysílači radiosignálů,
- v dostatečných vzdálenostech před křižovatkami jsou instalovány pasivní inframajáky,
- v řadičích SSZ jsou doplněny přijímače radiosignálů.

Vozidlový infravysílač při jízdě trvale vysílá aktivací infrasinál. Při průjezdu kolem inframajáku je tento signál inframajákem zachycen, tím dojde k aktivaci inframajáku a ten vyšle do vozidla zpětný infrasinál s datovým telegramem, obsahujícím kód příslušného inframajáku a zadané vzdálenosti od inframajáku k tzv. bodům přihlášení a odhlášení. Vzhledem k tomu, že se inframajak uvádí do činnosti pouze při odezvě na aktivací vozidlový infrasinál, spotřebuje tak málo energie, že k jeho provozu stačí jedna baterie až na několik let.

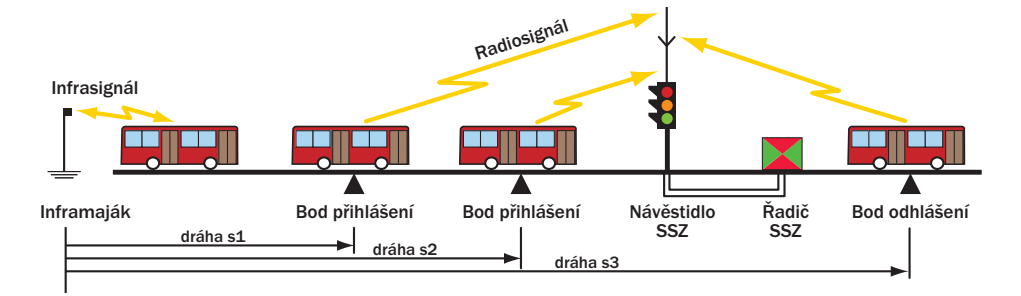
Palubní počítač nepřetržitě registruje ujetou dráhu vozidla. Po ujetí dráhy od inframajáku k bodu přihlášení vyšle palubní počítač z vozidla do řadiče SSZ radiosignál s datovým telegramem pro přihlášení preferenčního nároku, po ujetí dráhy k bodu odhlášení pak radiosignál s datovým telegramem pro odhlášení preferenčního nároku. (Poznámka: Na připojeném obrázku je bod odhlášení nakreslen schematicky až za návěstidlem, ve skutečnosti se body odhlášení obvykle definují na úrovni stopčáry.) Body přihlášení a odhlášení tak nahrazují polohy indukčních smyček nebo trolejových kontaktů při klasickém způsobu detekce, bodů přihlášení může být zadáno i více (například vzdálený a blízký). Výhodou tohoto způsobu aktivní detekce je, že vzhledem k přenosu informací pouze infrasinály a radiosinály nevyžaduje žádnou kabeláž a polohy bodů přihlášení a odhlášení je v případě potřeby možné měnit pouze softwarově, změnou zadaných parametrů.

## Prosazování a podpora preference

Obdobně jako v jiných městech se myšlenky na preferenci MHD před automobilovou dopravou ani v Mnichově neprosazovaly jednoduše a lehce. Již při přípravě preference se vyskytly u některých dopravních



Aktivní detekce autobusů na světelné signalizaci, způsob „inframajak – radiosignál“.



odborníků, úředníků, politiků i zástupců veřejnosti názory, že preferování tramvají na světelné signalizaci je nevhodné nebo dokonce nemožné, protože bude brzdit automobily, výrazně zhorší dopravní poměry ve městě nebo že dokonce způsobí dopravní kolaps.

Proto byla přípravě preferenčních opatření věnována velká pozornost. Na radnici byla ustavena pracovní skupina za účasti zástupců všech dotčených stran, jednotlivá opatření byla opakovaně projednávána a diskutována tak, aby bylo vždy nalezeno optimální řešení. Po delších diskusích se dopravním odborníkům – zastáncům preference podařilo přesvědčit alespoň většinu ostatních zúčastněných o užitečnosti a realnosti preference.

Masivní kritika odpůrců preference nečekaně přinesla i jeden pozitivní efekt: díky ní se seznámila se záměry a problematikou preference široká veřejnost a preference u ní našla podporu (jak ukázaly průzkumy firmy Socialdata). Podpora preference veřejností byla v místních poměrech – při výrazné fixaci obyvatelstva na osobní automobily a v situaci, kdy je MHD používána jen menšinou obyvatelstva – považována za významný úspěch.

**Dělba přepravní práce v Mnichově a její porovnání s Prahou (pracovní den, 0 – 24 h):**

	Mnichov 2000	Praha 2000
Individuální automobilová doprava	55 %	43 %
Městská hromadná doprava	45 %	57 %
Celkem	100 %	100 %

Po zavedení preference se obavy ani předpovědi odpůrců preference nepotvrdily. Dopravní poměry ve městě se ani výrazně nezhoršily, ani nenastal předpokládaný dopravní kolaps. Zkušenosti z křižovatek se zavedenou preferencí ukázaly, že při vhodném návrhu řídicí logiky nemá ani vysoká míra preference obecně významnější negativní vliv na plynulost ostatního provozu, neboť preferenční zásahy do světelného řízení mohou být následně kompenzovány prodlužováním

zelených signálů podle potřeb automobilové dopravy. Pokud v důsledku preference tramvají někde došlo k částečnému zhoršení plynulosti provozu automobilů, město to považuje z dopravně politických důvodů za přijatelné, neboť:

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

Preferenční opatření zaštitil svou autoritou i sám primátor města pan Christian Ude, který například na tiskové konferenci dne 13. července 1995, svolané při příležitosti prvního výročí zrychlení linky 20, mj. uvedl:

*„Po ročních zkušenostech se zrychlením linky 20 můžeme prohlásit, že jsme to dokázali. Linka 20 jezdí přesněji, rychleji a hospodárněji. Předpovědi kritiků se nepotvrdily. Program zrychlení je úspěšný.“*

*Nasazení moderní řídicí techniky pomohlo korigovat minulý vývoj nepříznivý vůči MHD. Zatímco v minulých desetiletích ztrácely tramvaje půdu pod nohama kvůli upřednostňování automobilů, díky preferenci získávají nyní ztracený terén zpět. Tramvaje budou i nadále preferovány před automobily a budou tak rychlejší a atraktivnější.*

*Nutnost a užitečnost upřednostňování tramvají a autobusů mezitím uznalo a podporuje mnoho Mnichovanů a Mnichovčanek. A co nás obzvláště těší, je skutečnost, že preferenci považují za správnou a užitečnou nejen samotní cestující MHD, nýbrž i většina ostatních „neuživatelů“ (Nicht-Nutzer) MHD.*

*Ve srovnání s automobily jsou tramvaje již řadu let vysoce hodnoceny jako příznivější pro dopravní poměry*

*ve městě, ohleduplnější k městskému prostředí a odlehčující vnitřní město od přetížení automobily.*

*Jsmo na správné cestě a v nastoupeném trendu budeme v příštích letech pokračovat. Naším cílem je, aby atraktivní MHD motivovala obyvatele k jejímu vyššímu používání místo osobních automobilů.“*

*Program zrychlení provozu tramvají v Mnichově je zajímavý zejména z následujících hledisek (obzvláště ve srovnání s našimi poměry):*

- Ukazuje, že komplexním přístupem zahrnujícím všechny stránky provozu je možné významně zrychlit a zlepšit tramvajový provoz i na pouličních tratích a v souběhu s intenzivní automobilovou dopravou.
- Dále ukazuje, že největší možnosti pro zrychlování provozu jsou v preferenci MHD světelnou signalizací, a proto je tato preference těžištěm a nejvýznamnější součástí celého programu.
- Míra preference je záležitost především dopravně politická. Nejvíce záleží na vůli a rozhodování města, do jaké míry chce provoz MHD preferovat.
- Preference MHD světelnou signalizací v Mnichově je prioritním zájmem radnice i provozovatele MHD.
- Tato preference je řešena koncepčně.
- Obecný zájem na preferenci (deklarovaný například zásadami dopravní politiky města) je konkretizován do programů jmenovitých opatření, zahrnujících výstavbu nových SSZ s preferencí, úpravy a rekonstrukce stávajících SSZ pro preferenci, úpravy řídicí logiky a optimalizaci řízení, vybavování vozidel MHD zařízeními pro aktivní detekci a podobně.
- Garantem těchto programů je radnice, která zároveň kontroluje průběžně jejich plnění.
- Tempo zavádění preference je velmi vysoké (v letech 1994 – 2000 byla preference zavedena na 47 km tramvajové sítě, tj. průměrně ročně na 6,7 km tratí).
- Preference MHD světelnou signalizací také něco stojí. V podmínkách Mnichova se náklady na zavádění této preference (bez stavebních úprav a dalších souvisejících opatření) pohybovaly v 90. letech v rozmezí přibližně 0,5 až 1 milionu eur na 1 km tratě.
- Financování preferenčních opatření je zajištěno účelově přidělováním částkami z městského rozpočtu.
- Tyto částky mají v rozpočtu města vysokou prioritu a v rámci prostředků na dopravu mohou být nadřazeny i financím na novou dopravní výstavbu.
- Popsaný případ rovněž dokumentuje, že opatření ve prospěch MHD nejsou v Německu věcí pouze dotčeného města, nýbrž že jsou i součástí státní dopravní politiky. Ta se pak v praxi projevuje tím, že investice pro zlepšování provozu MHD jsou výrazně dotovány státem a spolkovými zeměmi.

Ing. Jan Adámek

# Preference tramvají? Ano, existuje, ale...

Se zájmem jsem si v červencovém DP-KONTAKTU přečetl článek na straně 8 o preferenci tramvajové dopravy. A bohužel musím potvrdit, že obecně deklarovaný zájem o preferenci zůstává jen obecně deklarovaným zájmem. Jako student doktorského studia na dopravní fakultě provádím s dalšími studenty fakulty měření na různých místech Prahy a docházíme až k neuvěřitelným výsledkům.

V loňském roce (8. listopadu) jsme například měřili zdržení tramvají na křižovatce Ohrada. Měření připadlo na den, kdy byla z důvodu opravy tratě vyloučena křižovatka Moráň, a tak řada tramvajových vlaků jela po objížděné trase kolem Národního divadla. Zde docházelo k jejich zpoždování a sjíždění. Tato situace se prokreslovala i na druhém konci města na již zmíněné křižovatce Ohrada. Tím, že zde nebyla zavedena preference, **neuměla křižovatka reagovat na změny dopravních poměrů** (upřednostnit zpožděné tramvajové vlaky, které přijely v krátkém časovém intervalu za sebou a naopak nenárokovat zbytečně volno tramvají na křižovatce na úkor ostatních účastníků silničního provozu v době, kdy ke křižovatce žádná tramvaj nepřijížděla). Výsledkem byly kolony až pěti tramvajových souprav s až devítiminutovým(!) zpožděním tramvají, a to včetně linky 1, jejíž trasa vede zcela mimo centrum města.

Podobně zajímavé výsledky přinášelo nečekaně za-

pnutí dvouminutového cyklu na křižovatce Sokolovská/Ke Štvanici v neděli 24. února před devátou hodinou ranní (zdržení tramvají až 1,5 minuty, když za tuto dobu projelo ulicí Ke Štvanici i méně než 5 osobních automobilů), zatímco v úterý 26. února byl odpoledne cyklus křižovatky pro změnu osmdesátisekundový.

Samostatnou kapitolou je křižovatka Plzeňská/Tomáškova, kde velmi frekventovanou tramvajovou trať (za hodinu zde projede 75 tramvajových vlaků) kříží nepříliš významný směr automobilový. V den měření (22. listopadu 2001) zde ve špičce projelo 76 automobilů za hodinu, které využívaly kapacitu svého vjezdu do křižovatky asi z 15 procent. I přesto je na této křižovatce již několik let preference tramvají vypnutá. Přítom zástupci policie je obvykle deklarováno, že preference tramvají byla vypnuta jen na křižovatkách se složitými dopravními poměry, kde by hrozilo výrazné zhoršení dopravní situace v širokém okolí. Co však brání **zapnutí preference například na celém Smíchově alespoň o víkend, ve večerních a v nočních hodinách**, to jsem svým studentům vysvětlit nedokázal.

Nechci těmito příklady zpochybňovat někdy těžce vybojovaná místa, na kterých preference tramvají funguje. Nechci znevažovat úspěchy, které přináší zřízení podélných betonových prahů. Faktem však zůstává, že v posledních letech se čím dál tím více zrekonstru-

ovaných světelně řízených křižovatek, umožňujících reagovat na příjezd tramvaje, ponechává s pevným cyklem, a to nejen v době zvýšených přepravních nároků. Kromě toho byla dříve zapnutá preference na několika místech vypnuta, a navíc na řadě míst (Evropská, M. Horákové/Badeniho,...) jsou nyní křižovatky bez tramvajové preference zapnuty celodenně.

Miroslav Penc







S rozšiřujícím se provozem na letišti Ruzyně vyvstala potřeba zlepšení nabídky spojení tohoto leteckého terminálu i s dalšími městskými částmi. Doposud funguje jako hlavní spoj MHD mezi Prahou 6 a Ruzyní kapacitní autobusová linka č. 119, která jezdí ve špičkovém období v kloubových vozech s intervalem 7 minut. Signály

od cestujících nás upozornily na potřebu rozšíření spojení s letištěm ještě z jiné části Prahy, než jen od stanice metra linky A z Dejvic, po velmi frekventované Evropské třídě.

Volba proto padla na spojení Ruzyně s další tratí metra - a to na konečnou stanici linky B ve Zličíně. Po nezbytných organizačních - provozních přípravách byla navržena trasa linky ve stopě: Zličín - Řevnická - Roz-

## Nová autobusová linka

vadovská spojka - Pražský okruh - K letišti - Aviatická - ukončení před přiletovou halou letiště Ruzyně. Délka trasy nové linky je 11 600 metrů a doba jízdy v jednom směru 12 minut.

Linka byla vzhledem ke specifičnosti provozu a určité preferenci nabídky označena číslem 100.

Rada zastupitelstva MHMP vyslovila s návrhem jejího provozu souhlas včetně finančního zabezpečení. Provoz linky č. 100 byl zahájen v pondělí 8. července 2002 v celotýdenním režimu s tím, že ve špičkových obdobích bude interval 15 minut, v přepravním sedle, o sobotách a nedělích bude linka provozována ve 30minutovém intervalu. Rozsah provozu je stanoven od 5.45 do 23.35 hodin.

Na linku jsou nasazovány čtyři nízkopodlažní autobusy Karosa se speciální úpravou pro vyšší rychlost nad 70 km/hod. pro úsek Rozvadovské spojky a s vnitřním uspořádáním odlišným od standardního provedení zvětšením

prostoru pro zavazadla na úkor sedadel. Po jejich dodání z Vysokého Mýta, které se uskutečnilo až před zahájením provozu, seznámíme čtenáře podrobněji s jejich provedením a jízdními vlastnostmi.



## Autoškola spolupracuje s učilištěm

Jedním z důležitých kroků v činnosti Autoškoly o. z. Autobusy bylo obnovení spolupráce s SPŠ, SOU a U, a. s., jež začala již začátkem školního roku 2001/2002, kdy bylo do výuky v oboru automechanik opět zařazeno získání řidičského oprávnění.

Diskutovaný zákon č. 247/2000 Sb. však neumožňuje přímé získání řidičského oprávnění skupiny C. Nejdříve je nutno získat řidičské oprávnění skupiny B, a to následně teprve rozšířit na skupinu C. Vše ale nelze časově zvládnout v jednom školním roce. Z těchto důvodů žáci realizují v autoškolě pouze první krok - získání řidičského oprávnění skupiny B - na osobní automobil.

Domníváme se, že i cena je pro posluchače zajímavá, neboť Autoškola o. z. Autobusy poskytla množstevní slevu a učiliště žákům učebního oboru automechanik

přispělo další částkou.

Po prvních zkouškách, které průběžně probíhají, je zřejmé, že učňům nedělají problémy jízdy, ale především testy. Bohužel, není to vždy vina testů. Příčinou je často i vlastní, laxní přístup některých žáků. Ukazuje se však, že ten se postupně mění. Žáci si začínají uvědomovat nutnost zodpovědného přístupu k vlastní přípravě na závěrečné zkoušky a věříme, že se výsledky budou lepší.

Jednotliví zájemci museli být zařazováni do kurzů postupně, podle data narození. K závěrečným zkouškám mohou být totiž žáci předvedeni až den po dovršení osmnácti let věku. Pouze žáci škol, kterým byla vydána registrace k provozování autoškoly, u nichž je získání řidičského oprávnění součástí výuky jako kvalifikační předpoklad výkonu povolání, mají možnost

absolvovat závěrečné zkoušky dříve. Navíc, novela č. 478/2001 Sb. těmto autoškolám umožnila provádět sdružený výcvik i s přidružením skupiny C. Toto, bohužel, nemohou provádět autoškoly, které pro tyto školy výcvik pouze zajišťují. Možná některá další novela to přístě umožní.

Je sice pravda, že většina autoškol pravděpodobně nemá tak kvalitní vybavení jako autoškoly odborných škol, avšak to se jim nedá říci o Autoškolě o. z. Autobusy, neboť jejímu materiálnímu vybavení byla v posledních letech věnována značná pozornost.

V příštím roce bude naše autoškola přestěhována do nových prostor v areálu DOZ Hostivař. Spojení nových učeben, vybavených kvalitními didaktickými pomůckami, s dlouholetými zkušenostmi učitelů bude základem pro jednu z nejlepších autoškol.

Věříme, že se zde novým žákům i řidičům při zdomácnění odborné způsobilosti bude líbit.

Miroslav Goiš,  
Autoškola o. z. Autobusy

Vzhledem k tomu, že nám skončilo první pololetí roku 2002, chceme seznámit zaměstnance s některými údaji, které se týkají provozu Technické knihovny.

Pracovnice knihovny zodpověděly stovky dotazů na téma dopravní problematiky, složení knižního fondu naší knihovny a vyhledaly instituce, které mohly poskytnout tazatelům knižní i periodické prameny, které náš fond neobsahuje.

Knihovnu navštívilo celkem 120 čtenářů. Kromě odborníků z oblasti dopravy to byli také studenti středních a vysokých škol, kteří hledali materiály ke svým seminářním a diplomovým pracím. Často u nás objevili materiály, které žádná jiná knihovna nemá ve svých fondech nebo jsou pro uživatele pouze prezenční nebo nedosažitelné. Zvláště cizojazyčná periodika a jejich starší ročníky jsou velmi těžko dostupné. V přípa-

## Ústřední technická knihovna informuje

dě potřeby pak pracovnice zajistily požadované tituly meziknihovní výpůjční službou buď přímo v konkrétní knihovně nebo zprostředkovaně.

Kromě toho mají zaměstnanci možnost denně se seznamovat s veškerým denním tiskem a periodiky, které knihovna obstarává do svého fondu a půjčit si je až na čtrnáct dnů.

Velmi využívaná je možnost nahlédnout do Sbírek zákonů.

Na závěr uvádíme seznam publikací s tematikou městské hromadné dopravy, které knihovna vlastní: Mariánské Lázně: Sto let městské dopravy,

- Sto let elektrické tramvaje v Ostravě,
- Trolejbusy uprostřed století. 50 let trolejbusů v Ostravě,
- Historie městské hromadné dopravy v Praze,
- Sto let ve službách města,
- Autobusy pražské městské hromadné dopravy,
- Tramvaje v České a Slovenské republice,
- Atlas tramvají,
- Vozidla pražské tramvajové dopravy,
- Průvodce muzeem pražské hromadné dopravy,
- Sto dvacet let městské hromadné dopravy v Brně,
- Historie městské hromadné dopravy v Praze (1995).

PhDr. Marcela Stegurová

## Problematika používání zádržných systémů v motorových vozidlech

Povinnost používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů v motorových vozidlech stanoví Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, kde je v § 6 uvedeno:

1. Řidič motorového vozidla je kromě povinností uvedených v § 4 a 5 dále povinen:

- připoutat se za jízdy bezpečnostním pásem na sedadle, které je povinně vybaveno bezpečnostním pásem podle zvláštního právního předpisu,
- přepřevážet osobu mladší 12 let nebo osobu mladší 18 let a menší než 150 cm na sedadle vedle řidiče pouze za použití zádržného systému; za sedadlo vedle řidiče

se nepovažuje místo v postranním vozíku motocyklu, c. přepřevážet při jízdě po dálnici nebo po silnici pro motorová vozidla osoby mladší 18 let a menší než 150 cm na sedadle jiném než uvedeném v písmenu b), které je vybaveno bezpečnostním pásem, pouze za použití zádržného systému; toto neplatí pro osoby, u kterých jejich zdravotní stav nebo tělesná dispozice použití zádržného systému neumožňuje.

Z uvedené dikce zákona nevyplývá jednoznačně povinnost uvedená v odstavci c) i pro autobusy, neboť ustanovení o použití zádržného systému je vztahováno na sedadla vybavená bezpečnostním pásem, kdy zádržný systém (zařízení pro zajištění zvláštní bez-

pečnosti přepravovaných osob, například dvoubodový bezpečnostní pás nebo dětská autosedačka, schválené podle zvláštního právního předpisu, nahrazující funkci bezpečnostního pásu - viz § 2 odst. ii) zákona) je použit jako náhrada bezpečnostního pásu. Pokud vozidlo (autobus) bezpečnostním pásem vybaveno není, není třeba jej nahrazovat zádržným systémem.

Přední sedadlo pro cestující v pravé řadě není u nízkopodlažních autobusů považováno za sedadlo vedle řidiče ve smyslu odst. b) uvedeného paragrafu.

Podrobnější informace a výklad podá Autoškola o. z. Autobusy

Mgr. Antonín Ježek, dopravní úsek ředitelství



## Pobyt v cizině a zdravotní pojištění od 1. července 2002

Ve smyslu právních předpisů v oblasti zdravotního pojištění se za dlouhodobý pobyt v cizině považuje nepřetržitý pobyt delší šesti měsíců.

Do konce června 2002 platilo, že po dobu pobytu v cizině není občan povinen platit zdravotní pojištění, za podmínky, že učiní před odjezdem do ciziny u své zdravotní pojišťovny písemné prohlášení, kterým se odhlásí z placení pojistného. Musí být ale v cizině zdravotně pojištěn nebo je mu v cizině poskytována zdravotní péče bez přímé úhrady na základě mezinárodních smluv.

Po návratu z ciziny musí občan předložit zdravotní pojišťovně doklad o uzavřeném zdravotním pojištění

v cizině a jeho délce. (Pojištěním musí být pokryto celé období pobytu v cizině.) Pokud pojištěnec tento doklad nepředloží, je povinen doplatit dlužné pojistné včetně penále.

Bylo-li v cizině poskytnuto zdravotní ošetření bez přímé úhrady podle mezinárodních smluv, doklad o zdravotním pojištění v cizině se nemusel předkládat. To už neplatí.

**Nové je od 1. července 2002 zavedena povinnost předložit doklad o uzavřeném zdravotním pojištění v cizině pro všechny osoby, na které se vztahuje příslušné ustanovení o dlouhodobém pobytu v zahraničí.**

Doklad o uzavřeném zdravotním pojištění v cizině budou předkládat tedy i ty osoby, které pobývaly v zemi, kde jim byla poskytnuta lékařská péče bez přímé úhrady na základě mezinárodních smluv.

Novela zákona (č. 176/2002 Sb.) neřeší situaci, kdy občan podal písemné prohlášení u své zdravotní

pojišťovny a vycestoval na dlouhodobý pobyt ještě za doby platnosti staré právní úpravy a z ciziny se vrátí až po 1. červenci 2002. Dle publikovaných názorů by na těchto občanech neměl být vyžadován doklad o zdravotním pojištění v cizině, protože před odjezdem do ciziny nebyli na postup podle novely prokazatelně upozorněni.

Novela rovněž nerespektuje skutečnost, že v některých zemích (například Velká Británie) neexistuje možnost zdravotní pojištění uzavřít. Jak postupovat? V tomto případě má občan dvě možnosti. Buď bude po celou dobu pobytu v cizině platit v ČR pojistné jako osoba bez zdanitelných příjmů nyní (770 Kč měsíčně), nebo uzavře některou z forem komerčního zdravotního pojištění (např. pro cesty a pobyt v zahraničí).

**Ing. Alena Vaňková,**  
odbor financování ředitelství

## Vážený pane řediteli,

osobně Vám děkuji za poskytnutí autobusu Vašeho dopravního podniku v sobotu 25. května letošního roku pro demonstraci povelové soupravy pro nevidomé a dalších úprav pro zpřístupnění dopravy handicapovaných cestujících účastníkům 6. pracovního zasedání komise pro mobilitu a vodičí psy Evropské unie nevidomých (EBU). Toto zasedání se konalo na přání členů komise v Praze. Rovněž mi dovoluji, abych Vám tlumočil díky i od předsedkyně této komise paní Jill Allen Kingové z Velké Británie a paní Francis Fortuin z Nizozemí, členky řídicího výboru EBU.

Poděkujte prosím, i všem Vaším kolegům, kteří na této akci spolupracovali, včetně řidiče pana Jaroslava Kováře. Vše proběhlo v naprostém pořádku. Demon-

## DOŠLO DO REDAKCE

strace autobusu přispěla k propagaci opatření pro samostatnost a bezpečnost zrakově handicapovaných cestujících v pražské městské dopravě. Účinnost a hlavně účinnost povelové soupravy nevidomí členové komise vysoce hodnotili. Jedním ze závěrů pražského zasedání komise je iniciování zavádění stejných nebo podobných opatření i v jiných evropských zemích.

Ještě jednou děkuji a těším se na další plodnou spolupráci.

Zdraví Viktor Dudr, středisko odstraňování bariér SONS

## Vážená redakce,

od roku 1967 jsem pracovala u odštěpného závodu Elektrické dráhy a po více než třiceti letech, v roce 1998, jsem odešla do starobního důchodu. Od té doby dostávám pozvání na všechny akce od odborové organizace správy podniku. 20. června letošního roku jsem oslavila šedesáté narozeniny a velice mě potěšilo, že jsem dostala také gratulaci od odborové organizace.

Proto bych chtěla všem poděkovat, jmenovitě paní Kuldové a jejím kolegyním. Gratulace mi udělala velkou radost.

O dění v podniku mě i nadále informuje DP-KONTAKT, neboť manžel mé dcery pracuje také

v odštěpném závodu Elektrické dráhy.

Díky, díky moc.

**Marie Procházková,**  
bývalá zaměstnankyně o. z. Elektrické dráhy

## Dobrý den,

chtěla bych Vám poděkovat za zavedení nové linky č. 100 na letiště. Pracuji na letišti již přes 5 let a tento autobus zde opravdu chyběl. Po celém světě existují tyto „airport busy“ a lidé jsou na ně zvyklí. Když vidím tady v Praze často zmatené turisty, kteří se snaží dostat do přeplněné linky č. 119 i se zavazadly, případně když se dohadují s taxikáři (kteří je v 99,9 % případů okradou) o ceně za jízdu do centra, tak jsem za tuto linku moc ráda. Často se nás cestující ptají, jak se dostanou do centra, a chtějí vždy vědět, odkud jezdí „airport bus“. Vždy jsme je posílali na linku č. 119, ale často bývali zmateni, že tento autobus nejede non-stop k metru, ale staví na více zastávkách.

Další dobrý nápad je namluvení zastávek v anglickém jazyce, toto je opravdu důležité, a také tato služba chyběla.

I já osobně jako zaměstnanec letiště jsem novou linkou nadšena, jelikož bydlím na Lužinách, dříve mi cesta do práce trvala hodinu, přes Nové Butovice a autobusem č. 179, dnes jsem si to změnila, od vyjití z domu do příchodu do kanceláře to trvalo přesně 25 minut!!!

Děkuji ještě jednou a věřím, že si cestující na nový autobus brzy zvyknou.

**Jiřina Borková**

## Úsměvy s DP-KONTAKTEM



To víte, teta, chce jít jednou k Dopravnímu podniku, a tak musí už od mládí trénovat...

## KINO

Ze srpnových premiér v našich kinech vybíráme:

### Stroj času

Již počtvrté se dostává na plátna kin adaptace klasického sci-fi díla Válka světů legendárního autora tohoto žánru H.G.Wellse, které napsal již v roce 1859. Poprvé byla novela zfilmována v roce 1949, poté začátkem 60. a pak koncem 70. let. Na nejnovějším filmovém přepisu osvědčené látky je pikantní i fakt, že je pod snímkem jako režisér podepsán Wellsův vnuk Simon.

Vědec a vynálezce Alexander Hartdegen (Guy Pearce) je pevně rozhodnut dokázat, že cestování časem je možné. Je touto myšlenkou doslova posedlý a navíc se v jeho osobním životě odehraje tragédie, která ho přinutí vývoj stroje maximálně urychlit. Jeho velká láska umírá při nehodě a tak se rozhodne, že se vrátí do minulosti a pokusí se této tragické události předejít. Jenže při testování svého stroje se omylem dostane 800 000 let do budoucnosti. Svět vypadá zcela jinak a lidstvo se za tu dobu dostatečně změnilo. Platí zde jediný zákon a Alexander si teď svoji roli musí vybrat sám, buď se stane lovcem, nebo kořistí.

Americký film s Guyem Pearcem, Samanthou Mumba, Jeremy Ironsem a dalšími by se měl v našich kinech objevit od 1. srpna.

### Česká spojka

Napětí a humor se mísí v dynamickém akčním snímku Bad Company (distribuovaným pod titulem Česká spojka), který vznikl pod režijní taktovkou Joela Schumachera, v americké produkci a v českém prostředí. Děj je totiž situován do Prahy, kde má proběhnout nebezpečný obchod s nukleární zbraní. Vedle pražských zákoutí a mnohdy k nepoznání přetvořených interiérů známých pražských budov mohou diváci v rolích malých i větších postřehnout české herce (například Marek Vašut) a perličkou pro tuzemské publikum je i populární píseň Oh, Pretty Woman v podání Karla Gotta, která podkresluje jednu z důležitých scén filmu.

V kinech od 8. srpna.

## HUDBA

I v srpnu pokračujeme v tipech na mimopražské letní hudební festivaly:

### Trutnov Open Air 16. až 18. srpna

Další ročník již tradičního festivalu by měl posluhačům představit brazilskou metalovou Sepulturu, americké Sick Of It All či kanadské The Real McKenzies, z domácích interpretů by se na pódiu měli mimo

jiných objevit třeba Iva Bittová, Načeva, Tata Bojs, Hypnotix, Jiří Schmitzer, Hudba Praha, Waldemar Matuška nebo Vladimír Mšík. Celý program budou uvádět Zdeněk Suchý a Radomil Uhlíř. Dojde i na básně přednesené Ivanem „Magorem“ Jirousem.

Více na [www.trutnov.openair.cz](http://www.trutnov.openair.cz)

### Setkání 2002 - Konopiště 24. srpna

Poslední ze série letních festivalů časopisu FOLK & COUNTRY a jeden z největších folkových festivalů je jakousi inventurou právě končícího festivalového léta. V areálu přírodního amfiteátru na Konopišti se představí kromě jiných Nezmaři, Žalman a spol., Kvokál, Jablkoň nebo Fleret s Jarmilou Šulákovou.

Více na [www.folkcountry.cz/setkani.htm](http://www.folkcountry.cz/setkani.htm)

### Táborská rocková mapa 30. až 31. srpna

Symbolickou tečkou za prázdninami by mohl být například festival v táborském lesoparku Pintovka, který představuje zejména regionální kapely, ale i zajímavé hosty. Těmi jsou letos skupiny Dolmen, Tichá dohoda a Lenka Dusilová & Secretion. Z „domácích táborských“ stojí určitě za poslech Jumbo Splash, alternativní Sabot nebo rozverná skupina Peshata.

Více na [www.rockovamapa.cz](http://www.rockovamapa.cz)

-mis-

## KULTURNÍ TIPY NA SRPEN



Slovo *krč* kdysi znamenalo *pařež*. Jméno takto pojmenované části hlavního města Prahy tedy označuje ves, která vznikla na vykáceném místě. Krč zahrnuje poměrně velké území (520,8 ha) dosahující od pankrácké pláně až k Zeleným domkům a přetnuté příčně údolím Kunratického potoka. Jméno Krč je doloženo poprvé v roce 1222, kdy ves patřila vyšehradské kapitule. Dnes patří jen místní vědi, že zde existovaly vesnice dvě. **Horní Krč** se rozprostírala na jižním svahu pankrácké pláně na zemské stezce do Jílového a Bechyně, ze které se později vyvinula významná silnice do Tábora, Českých Budějovic a rakouského Lince. Jádrem Horní Krče bychom našli podél dnešní ulice Hornokrčské. **Dolní Krč** ležela v údolí, přibližně v dnešním prostoru

Jižní spojky před nádražím a zdejší tvrz patřila proboštovi u sv. Víta. V obou vsích se vystřídali různí majitelé, společným mezníkem v jejich historii byl rok 1621, kdy byly původním vlastníkům zkonfiskovány. Horní Krč pak připadla klášteru sv. Bartoloměje a Dolní Krč staroměstskému klášteru sv. Havla, po jehož zrušení ji od roku 1786 spravoval náboženský fond. Každá ze vsí byla samostatnou katastrální obcí (katastrálním územím), ale od roku 1850 tvořily jednu politickou obec Horní Krč. Ku Praze byla obec připojena v roce 1922 už jen pod jménem Krč. Dvě katastrální území ale přetrvávala asi do konce čtyřicátých let 20. století, přesný rok vzniku jednotného katastrálního území Krč zatím neznáme. Podrobné plány Prahy z roku 1948 ještě vykazují obě. Ze starších obytných souborů nespíme opomenout Jalový dvůr, který vznikl v první čtvrtině 19. století na nejjižnějším okraji hornokrčského katastru. V 19. století vznikla i známá usedlost Ryšánka.

Krč se v závěru 19. století stala vyhledávaným rekreačním cílem Pražanů. Hojně navštěvovaným místem bylo krčské lesní divadlo, kde se poprvé hrálo v roce 1912. Zaniklo v roce 1951 a dnes ho připomíná jméno ulice a také pár zbytků v terénu. Kolem roku 1911 vznikl návrh patrně prvního pražského zahradního města. Domky se začaly stavět na pankrácké stráni a také v prostoru ulic Pod višňovkou a U Společenské zahrady. Z velkorysého projektu nakonec zůstalo jen poměrně malé torzo. Zahušťování vilové zástavby na obou svazích údolí ve 20. a 30. letech se odehrávalo už podle jiných regulačních plánů.

Velmi významným urbanistickým počinem meziválečného období se v Krči stala výstavba rozlehlého areálu Masarykových domovů Ústředního sociálního ústavu hl. města Prahy. První obyvatelé se sem stěhovali v roce 1928. Dobová literatura areál označuje za téměř samostatné sociální město, kde našlo svůj domov 3 256 lidí. Za druhé světové války si zde nacisté zřídili sanatorium a lazaret a po válce byl areál přeměněn na nemocnici. Pojmenování Thomayerova nemocnice bylo zavedeno v roce 1954.

V polovině třicátých let 20. století vznikl z iniciativy Ústřední sociální pojišťovny soubor městských činžovních domů na Zelené Lišce v sousedství Pankráce jako první náznak urbanistického splynutí Krče s velkoměstem. S budováním dalších domů v této části Krče se pokračovalo až v 50. letech. V letech 1957 – 1964 vzniklo jedno z prvních panelových sídlišť pro 3 720 obyvatel, pojmenované na pražské zvyklosti poměrně neobvykle podle spisovatele Antala Staška. V dalších letech se panelovou zástavbou zastavovaly další rozlehlé volné plochy a na krčském katastru vznikla sídliště Pankráč I (1 933 bytů pro 6 195 obyvatel) a jižně od údolí sídliště Krč (pro 12 200 obyvatel).

Jako jedině připomínky staré Dolní Krče dnes zbývají v blízkosti nádraží romanticky upravený zámek a také nedaleká kaplička sv. Anny z roku 1859 (dnes patří Československé církvi husitské). Stavby církevního charakteru doplňují moderní kostel sv. Františka z Assisi dokončený v roce 1941. Ze zajímavých krčských budov je vhodné zmínit také secesní budovu někdejšího Šimsova sanatoria pro nervově choré z roku 1901, kde je nyní Kojenecký ústav.

Bývalá obec Krč se stala po připojení k hlavnímu městu součástí Prahy XIV, v roce 1949 byla část připojena ku Praze XV a v roce 1960 se celá Krč stala částí obvodu Praha 4. Dnes je katastrální území Krč součástí městské části Praha 4.

Jak již bylo naznačeno, přes krčské území vedla důležitá silnice do Lince (dnešní ulice Budějovická a Vídeňská). Další silnice a cesty spojovaly Krč především s Michlí, Braníkem a Hodkovičkami. Do Prahy se dlouho jezdilo přes Pankrác a Vyšehrad skrz trojici bran tamní citadely, která byla součástí barokní fortifikace Prahy.

První významné spojení veřejnou dopravou představovala železniční trať Nusle – Modřany, kterou 1. března 1882 uvedly do provozu České obchodní dráhy. Od 1. července 1885 přešla do správy Rakouské společnosti místních drah a v roce 1894 byla zestátněna. V Krči byla postavena železniční stanice, ale staniční budova byla východněji než dnes a na jižní straně kolejí. V závěru 19. století tudy jezdily dva páry vlaků ve všední dny a další tři o nedělích. Postupně počet spojů přibýval a například v roce 1924 trvala cesta vlakem z krčského nádraží na Wilsonovo nádraží, tedy až do centra Prahy, pouhých 26 minut se zastavením v Michli, Vršovicích a na Vinohradech. Krčský úsek bývalé lokálky doznal zásadních změn v 60. letech a na počátku let sedmdesátých. Trať byla přeložena a napřímena, nádraží rozšířeno a v roce 1964 byla dána do užívání dnešní staniční budova, která je asi 400 metrů západněji než původní. Do krčského nádraží byla v roce 1971 zapojena i vlečka kačerovského depa metra. Právě sem byly v říjnu 1973 dovezeny první vagony pražského metra.

Velmi brzy na krčské teritorium pronikla autobusová doprava. Zavedla ji od 2. března 1920 Československá pošta v trase Praha – Jesenice – Kamenice u Strančic. Pro Krč měla význam jen zastávka Krč-poštovní úřad Praha 70 (krčské nádraží). Počet spojů do Prahy nebyl nijak velký, jen čtyři. Jízda na nuselské Riegrovo náměstí (bratří Synků), kde bylo možné přestoupit na tramvaj, trvala 19 minut a platily se 2 koruny. Kdo chtěl, mohl pokračovat na vršovické Čechovo náměstí.

Zavést autobusovou dopravu do Krče chtěly také Elektrické podniky hlavního města Prahy. Musely však uzavřít dohodu se Správou poštovní automobilové dopravy, aby si oba podniky zbytečně nekonkurovaly. Od 4. října 1925 začala jezdit autobusová linka B od nové konečné stanice tramvaje na Pankráci do Kunratic, která na budějovické silnici pokrývala svými stanicemi krčské území podstatně lépe než linka poštovní správy. Kromě toho byl i počet spojů podstatně vyšší jízdné – ze zastávky Krč-nádraží na Pankrác se platily 2,50 Kč.

Zajímavé spojení chtěl nabídnout podnikatel František Jiroušek, který 21. března 1929 získal koncesi na autobusovou linku Braník – Hodkovičky, hotel Zátíší – Krč, Sociální ústav. V úseku Hodkovičky – Krč nakonec nezačal provozovat, údajně pro špatný stav vozovky.

Severní část Krče byla od 29. května 1930 obsluhována tramvajovou tratí prodlouženou na Kačerov, kam byla přeložena i konečná stanice autobusové linky B. Na Kačerově tak vznikl důležitý přestupní uzel, kde byla od roku 1935 ukončena i další větev linky B do Libuše. Krátce zde jezdila i třetí větev na Lhotku. Nejstarší, kunratická větev byla označena písmenem U. Změnou označení autobusových linek v roce 1951 vznikly zdejší typické linky č. 113 a 114. (Na tomto místě ještě doplníme, že v nejkritičtějším období autobusové dopravy během druhé světové války, od července

1944 do května 1945, byly obě krčské autobusové linky dočasně zrušeny, ale protože bylo nezbytné zachovat obsluhu sociálních ústavů v Krči, byla zřízena alespoň krátká autobusová linka P.)

Na sklonku 30. let byla postavena tramvajová trať na Ryšánku. Do provozu byla uvedena 13. listopadu 1938, tím ale výstavba tramvajových tratí v Krči neměla skončit. Koncem roku 1939 schválilo ministerstvo železnic stavbu tratě z Kačerova k Masarykovým domovům, ale válečný zákaz novostaveb realizaci od sunul. Se stavbou se vážně uvažovalo celá 50. léta, ale pořád byla odkládána. Naposledy se s ní počítalo v roce 1965 v koncepci podpovrchové tramvaje v Praze, kdy v další etapě rozvoje tramvajové sítě měla být prodloužena až na Novodvorskou. Nakonec bylo v roce 1967 rozhodnuto o výstavbě metra, čímž vzala za své nejen stavba nového úseku, ale nakonec to znamenalo zánik veškeré tramvajové dopravy na území Krče. V roce 1970 byl nejdříve zrušen úsek z Budějovického náměstí na Kačerov (důvodem byla výstavba severojižní magistrály a stanice metra). Současně byl pro výstavbu přemostění u budoucí stanice Budějovická dočasně přerušen provoz na Ryšánku, ale ani sem se tramvaje už nikdy nevrátily. Při zahájení provozu metra v roce 1974 byl zastaven provoz i na zbývajícím úseku tramvajové tratě. Ze zvýšeného tělesa někdejších tramvajových tratí se tak nakonec stalo jedno obrovské nevkusné parkoviště uprostřed městských ulic...

Ale vraťme se k autobusové dopravě. Už v 50. letech, tedy ještě v době její celopražské stagnace, právě v Krči došlo k většinou rozvoji tohoto druhu dopravy. V roce 1954 byla linkou č. 121 uskutečněno přímé spojení Braník – Hodkovičky – Lhotka – Kačerov, navrhované už v roce 1929 podnikatelem Jirouškem. O dva roky později vznikla linka č. 118 ze Dvoreckého náměstí v Podolí Jeremenkovic ulic na Zelenou lišku (až do roku 1964 jezdila ulicemi Bartákovou, Pacovskou a Za Zelenou liškou), doplněná v roce 1959 linkou č. 124 vedenou přes Dobešku na Ryšánku. Obě byly v roce 1960 prodlouženy Baarovou ulicí do Michle.

V 60. letech nastal velký rozvoj autobusové dopravy. V roce 1964 získalo sídliště Antala Staška, jinak obslužené tramvají, atraktivní spojení rychlíkovou linkou č. 134, jednou z prvních tzv. překryvné sítě. Autobusovou dopravou byla obslužena i další nová sídliště – Pankrác I (linky č. 138 a 132 od roku 1967). Nové linky vznikaly pro obsluhu sídlišť Tempo, Krč a Jalodvorská, respektive areálu Mikrobiologického ústavu. Obsluhu získala i oblast staré zástavby Dolní Krče (linka č. 121 v roce 1970). Vývoj autobusové dopravy na krčském katastru je velmi pestrý a složitý a závisel i na změnách komunikací v sousedních katastrálních územích (například přerušení Baarovy ulice v Michli v roce 1970).

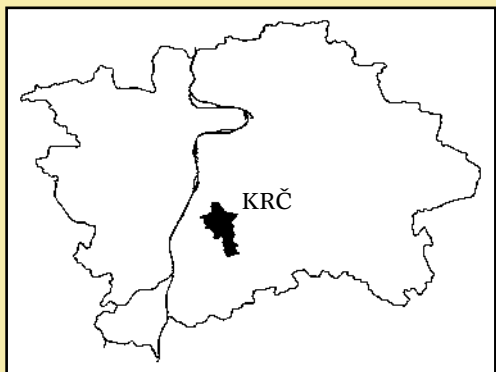


Foto: Petr Malík

Zásadní změnu v dopravní obsluze Krče přineslo zprovoznění metra 9. května 1974, které, kromě již uvedeného zrušení tramvajové dopravy, mělo za následek úpravu tras mnoha autobusových linek i vznik nových. Mezi zcela nové směry, které v té době vznikly, patří například zavedení linky č. 192 krčským údolím do Braníka. Katastrální území Krč je nyní protkáno poměrně hustou sítí autobusových linek, nabízejících přímé spojení i se vzdálenými částmi hlavního města Prahy. Snad není bez zajímavosti, že oblast před Thomayerovou nemocnicí je obsluhována autobusy nepřetržitě už téměř 77 let a patří tak mezi ta místa Prahy, kde tento dopravní prostředek jezdí nejdéle.

Dodejme ještě, že v roce 1979 bylo zbořeno prakticky celé historické jádro Dolní Krče v souvislosti s výstavbou Jižní spojky, která po svém dokončení přivedla na území Krče velké množství automobilů a představuje dnes jednu z nejzatíženějších komunikací hlavního města Prahy.





**Správná odpověď z čísla 6/2002:** Jako obvykle dáme slovo jednomu ze soutěžících, shodou okolností se stal i výhercem červnového kola naší soutěže. „Tramvaj na obrázku jede od zastávky Kotlářka směrem k tehdejší zastávce Podhájí (dnes Poštovka) po Plzeňské ulici. Pod skálou v levé horní části fotografie byla poz-

ději vybudována tramvajová smyčka Kotlářka.“  
Jedno starší rčení praví, že dvakrát nevstoupíš do jedné řeky, ale stejně jako v dubnovém kole soutěže přišlo do uzávěrky soutěže 21 odpovědí, tentokrát byla jedna odpověď špatná. Dvacítka odpovědí byla zařazena do slosování a ve čtvrtek 18. července se štěstí

usmálo na trojici Petr Matějček, Karel Wintr a Michal Babický, kteří obdrželi dvě knihy, druhé vydání Historie městské hromadné dopravy a historickou perličku Pražské metro – čtvrtá dimenze velkoměsta.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Doufáme, že vám letní pohoda nevezme chuť do soutěžení a opět si poradíte s nástrahami nového obrázku. Zcela jistě určité, kde byla srpnová soutěžní fotografie pořízena, neboť pro tři úspěšné řešitele, kterým navíc ukáže svou příznivou tvář štěstěna, máme připraveny zajímavou novinku z pera Stanislava Linerta Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Druhé doplněné vydání knihy v atraktivní grafické úpravě spatří světlo světa několik dní před koncem srpna, zatímco vy své odpovědi můžete posílat do 31. srpna.

Věříme, že už víte nebo alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Příznivci vnitropodnikové pošty necht' na zásilku napí-

š: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Můžete také využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Čas letí, a tak se vás už poosmatřicáté ptáme: Poznáváte místo na fotografii?

-bda-

## NAPSALI O NÁS

**Večerník Praha (16. 7. 2002)**

**V metru selhalo zabezpečení**

Trasa A metra měla včera vážné potíže. Po šestnácté hodině selhalo ve dvou stanicích zabezpečovací zařízení, které řídí dopravu v tunelech. Soupravy tak musely v postiženém úseku jezdit pomalu, aby se nešrazily. Technici dopravního podniku závadu na zabezpečení odstranili po dvou hodinách. „Bylo to hrozné. Jedinou zastávku z Můstku na Muzeum jsme jeli téměř deset minut,“ popsala událost jedna z cestujících.



**MF Dnes (18. 7. 2002)**

**Dopravce změnil pořadí autobusových zastávek**

Lidé si musí dát pozor na novou situaci u autobusových zastávek Dopravního podniku na smíchovském nádraží, která již způsobila nepříjemné chvíle mnoha cestujícím. Ti, kteří přicházeli ke svým zastávkám, zjistili, že čekají na špatném nástupišti. Z míst, odkud odjížděly autobusy do Radotína, jezdí linky na Barrandov a spoje do Modřan jezdí zase z bývalých stanovišť. Podle mluvčí Dopravního podniku Michaelely Kuchařové může za změny rekonstrukce křižovatky Strakonická - Nádražní, která se napojuje na novou trasu městského okruhu.

**MF Dnes (19. 7. 2002)**

**Obětavost zdravotnice zachránila sebevraha**

Pravděpodobně sebevraždou chtěl ukončit život muž, který se včera večer střetl se soupravou metra ve stanici Muzeum. Život mu zachránila obětavost zdravotní sestry, která cestovala v jednom z vagonů. „Pohotově vyskočila z prvního vagonu a začala nešťastníka hledat pod jednotlivými vozy,“ říká s dojetím svědek scény. „Pak instruovala hasiče, jak ho vytáhnout, a okamžitě kontrolovala zranění.“ Muže středních let v teplákové soupravě, který byl zaklíněn mezi pražci kolejiště, se podařilo vyprostit zhruba v 19.30. „Zatím žije,“ řekl dispečer metra krátce poté, co sebevraha odvezla záchranka.

**Vybral ing. Jan Urban**

**VODOROVNĚ:** A. Chňap; javor (botanicky); osudové znamení; útisk; mrštný pohyb. – B. 1. díl tajenky; rámus. – C. Pastýřská píšťala; Indián; příklad; balík (zastarale); značka titanu. – D. Úskalí; arabský kníže; bájný český kníže; druh pečiva; sunutí. – E. Žádná věc; Cupido; vymřelý kočovník; mořská vydra; listnatý strom. – F. Značka argonu; zničená loď; zvykové právo; píchat; islámský pozdrav. – G. Mohutný ješt'ěr; husarský kabát; jméno norských králů; mořský losos; značka vápníku. – H. Praotec; tropická rostlina; sokolský sraz; dámský klobouk; lehký prvek. – I. Losování; stavební kámen; glycerid; severní moře; hromada. – J. Starosumerské město; starořecká pohřební oběť; kovový nástroj; španělský malíř; jasanový cukr. – K. Dobytče; 2. díl tajenky. – L. Sarmat; jinak zvaný; druh buvola; vodní tok; hrdina.

**SVISLE:** 1. Stará zbraň; vyčerpanost; grafit. – 2. Kraslický podnik; radiolokátor; SPZ Olomouce. – 3. Zpěvák; pachatel vraždy; pramáti. – 4. Ben Málík; Sémův syn; Judův syn. – 5. Konec závodu; jméno herce Fialy; staroperský palác. – 6. Inicialy běžce Zátopka; zuřivost; tekutý obvaz. – 7. Dlouhá soubojová zbraň; napadení; SPZ Karviné. – 8. Kouzlo (knižně); jméno herečky Mandlové; jestli. – 9. Balon; spěch; obilnina. – 10. Název písmene; velké dveře; část básně. – 11. Úsudek; říční ryba; osobní zájmeno. – 12. Atak; stopa vozu; spodek nádoby. – 13. Zakavkazský drnkací nástroj; klesat; vrchní ovčák. – 14. Značka lumenu; balkánský strom; tisícikoruna. – 15. Biblická hora; ohrada z kůlů; značka železa. – 16. Motýlí zámotek; šumivé víno; český zpěvák.

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 7: Trpělivost každý chválí, ale málokdo ji má.

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

– 17. Sešití rány; květenství šeríku; parková květina. – 18. Tmel; moc; pevný kryt. – 19. Označení našich letadel; hlupák; tropický savec. – 20. Vrah Ábela; hořké žaludeční léky; sibiřský kozoroh.

**Pomůcka:** Acer, tar, Ur.

**PaedDr. Josef Šach**

# Nový prototyp zastávkového sloupku najdete ve Střešovicích

V úterý 9. července byl na zastávce městské autobusové dopravy Vozovna Střešovice ve směru z centra města osazen nový prototyp zastávkového sloupku od firmy Značky Praha s. r. o. Nový sloupek nahradil na této zastávce starší prototypovou konstrukci, která zde byla ověřována od července 2000.

Nově upravená konstrukce zastávkového sloupku odstraňuje některé nedostatky předchozího prototypu. Jedná se především o:

- novou konstrukci střední skříně, u které jsou název zastávky, čísla linek a jejich cílové zastávky řešeny na samostatných tabulkách, které se zasouvají do vodicích lišt skříně. To samozřejmě zjednodušuje a zlevňuje úpravu informačního systému označníku při změnách provozu na zastávce,
- upravenou konstrukci spodní skříně na jízdní řády, u které bylo odstraněno otevírání boční stěny do strany, čímž docházelo k omezování průchozího profilu podél označníku při výměně informačních materiálů. U nové skříně je otevíráno přední resp. zadní víko, a to vzhůru podle vodorovné osy.

Zastávkový sloupek zachovává významný prvek předchozího prototypu v označování zastavujících linek v tom, že vedle čísla linky je uváděna i cílová zastávka, čímž je naznačováno i její směrové vedení. Střední panel je reflexní a díky tomu se v uličním, převážně osvětleném prostředí, zvyšuje čitelnost nápisů. Barevně je nový prototyp sloupku přizpůsoben současným označovním i autobusům městské hromadné dopravy, tzn. užívá červeno-modro-bílou barevnou kombinaci. Skříň s jízdním řádem je vybavena výměnným informačním štítkem pro nevidomé.

V současném období je nový sloupek zahrnut do ověřování a zkušebního provozu s tím, že bude vyhodnocen s ostatními zkušebními prototypy tohoto zastávkového vybavení. Budeme vděční za vaše názory a připomínky k tomuto novému prototypu zastávkového označníku, které je možné zasílat útvaru 13 1010, nebo na elektronickou adresu HolejsovskyK@aut.dp-

-praha.cz. Tyto náměty rádi využijeme při závěrečném hodnocení.

Ing. Karel Holejšovský,  
dopravní úsek o. z. Autobusy



Ani letní měsíce nejsou na dění v městské hromadné dopravě skoupé, stále se něco děje, a tak ani tato rubrika z poslední strany si nevybírám letní zasloužené volno jako některé jiné, se kterými se pravidelně na stránkách našeho měsíčníku setkáváte.

Tentokrát bych mohl název trochu poopravit, nebudu psát o skutečnosti, kterou jsem viděl, ale slyšel, takže možná protentokrát by bylo vhodnější vlastním ušima, ale na oči také dojde.

Před několika dny jsem se vrátil z krátké dovolené a okamžitě jsem se vrhl na odstraňování všech možných restů, které se vždy za nepřítomnosti vyrojí, vždyť to zcela jistě znáte.

Po několika minutách přišel také na řadu telefonní záznamník asi se šesti záznamy. Několik prvních bylo zcela běžných, ozvěte se, zavolejte atd. Asi při čtvrtém v pořadí se hlas pořádně zvýšil a také zhrubl. Kadence sprostých slov byla až neuvěřitelná, i dobře seřízený samopal sovětské výroby by měl co dělat, aby s autorem stíhal. Společně sedícím kolegyním se náhle zatajil dech a nevěřičně začaly koukat na tu černou skříňku, ze které se linul onen rozhořčený hlas našeho kolegy.

## KRITIKA VLASTNÍMA OČIMA

Na redakci nenechal nit suchou, stejně jako na červencovém DP-KONTAKTU, zejména na článku, který popisoval možnosti občerstvení řidičů autobusů v letním období. Vášně vzbudila zpráva o tom, že prý autobusy jsou vybaveny ledničkou, ve které si řidiči mohou uchovávat chlazené nápoje.

Samozřejmě takové zařízení ve vozech není, ale při pečlivější četbě by dotyčný zjistil, že letošní dodávka autobusů by měla být vybavena tímto zařízením, stejně jako do ostatních by měl být zakoupen přenosný chladič box až na základě výběrového řízení.

Je jen škoda, že se dotyčný stěžovatel nepředstavil, to bývá u každého kritika, kterému jde o dobrou věc, dobrým zvykem alespoň v našich končinách.

Na začátku jsem se zmínil, že i tentokrát dojde na oči, tak teď plním svůj slib. Kolikrát už jsem se v této rubrice zamýšlel nad prázdninovými jízdními řády, dokonce jsem kompetentní vyzval k diskusi...

Kdyby se stav zlepšoval, budu tiše jako pěna, ale bohužel některé kritizované skutečnosti zůstávají stále platné. Není to tak dávno, co jsem psal o nedokonalé návaznosti u Smíchovského nádraží. Tentokrát jsem chtěl jet na Smíchovské nádraží z opačné strany, od Anděla. Říkám si, jezdí zde dvě tramvajové linky, a tak snad budou proloženy tak, abych nemusel čekat patnáct minut. Jaké však bylo moje překvapení, když jsem zjistil, že obě linky jedou za sebou v rozestupu dvou minut a potom třináct minut nic. V tu dobu si vždy vzpomenu na své příbuzné, kteří neochvějně tvrdí, že dva prostředky městské hromadné dopravy jezdí za sebou, aby se nebalý...

Vždy se jim snažím oponovat, že naše jízdní řády jsou perfektně sladěné a jízdu dvou vozů za sebou má na svědomí jen nějaká mimořádná událost.

Tentokrát asi vznikla při tvorbě grafikonu...

Užijte sluníčka a letní pohody.

-bda-

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 2002 slaví 70. narozeniny:

Alois Lukeš – A, garáž Vršovice (23).

V srpnu 2002 slaví 60. narozeniny:

Jan Kyznar – ED, provozovna vrchní stavba (35),

Josef Kuta – ED, provozovna opr. tramvají (30),

Karel Matouš – M, dopravní úsek (24),

Jaroslav Papst – ED, provozovna Střešovice (35),

Václav Zvyhal – A, DOZ Hostivař (37).

V srpnu 2002 slaví 50. narozeniny:

Jiří Branžovský – ED, provozovna Motol (32),

Marie Caisová – M, technický úsek (16),

Vladislav Hudeczek – M, služba staveb a tratí (23),

Karel Huněk – M, služba sděl. a zabezpečovací (28),

Eva Chadrabová – M, sl. sděl. a zabezpečovací (23),

Vítězslav Janků – M, služba staveb a tratí (28),

Josef Novotný – A, garáž Klíčov (21),

Jiří Obitko – M, dopravní úsek (17),

Jiří Pokorný – A, DOZ Hostivař (22),

Jan Rajnošek – M, služba staveb a tratí (24),

Andrzej Skonecki – ED, provozovna Hloubětín (23),

Karel Šimonek – A, DOZ Hostivař (31),

Jaroslav Vavříčka – M, služba staveb a tratí (32),

Ilja Vinařová – M, služba elektrotechnická (20),

Antonín Vršecký – M, sl. technolog. zařízení (25).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtějí být zveřejněni) srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Jan Hrubý – ED, provozovna Kobylysy (32),

Václav Suchý – ED, provozovna Strašnice (44),

Kateřina Václavíková – A, garáž Řepy (20),

Pavel Zavázal – A, garáž Kačerov (5).

Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.