

Postavení Dopravního podniku na konci roku 2005 je uspokojivé

Na sklonku každého roku většina z nás bilancuje. Co znamenal rok 2005 pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost, si povídáme s jeho nejvyšším představitelem, generálním ředitelem ing. Tomášem Jílkem.

DP-K Rok 2005 byl charakteristický transformačním projektem. Co se v tomto směru podařilo a co nikoliv?

Podařilo se udělat vše, co bylo dle harmonogramu naplánováno. To znamená, že byla skutečně dokončena nová organizační struktura podniku. Zmizely divize, jsou nově uspořádány jednotky, které mají na starosti vozidla, správu dopravní cesty, provoz atd. Věřím, že do konce roku se podaří nastavit a spustit nový informační systém, aby zmizely čtyři účetní okruhy, které byly doposud. Vznikne jeden účetní okruh a bude členěn dle nového organizačního uspořádání. Problémem je, že se dostatečně nedaří standardizovat vazby mezi jednotlivými útvary vzhledem k tomu, že se tyto nové vztahy teprve budují. Přesto se lidem, kteří se stavějí k problematice transformace pozitivně, daří efektivně vše skloubit.

DP-K Převládá tedy spíše pozitivní přístup?

Určitě, o tom jsem naprosto přesvědčen. Ovšem jak už to bývá, o těch pozitivních výsledcích, resp. reakcích se příliš nehovoří, naopak ty negativní, zejména v oblasti provozu, jsou slyšet nejvíce.

DP-K Dopravní podnik byl počátkem roku postaven před nelehkou úlohou v oblasti úspor. Daří se to i díky transformaci?

Výsledky hospodaření transformovaných jednotek jsou toho důkazem. Úspora financí je základní cíl transformace, protože Dopravní podnik musí být především schopný konkurovat soukromým dopravcům. Na první pohled by se mohlo zdát, že to souvisí pouze s autobusovou dopravou, ale to je zásadní omyl, do budoucna by



Milé kolegyně, vážení kolegové,

blíží se vánoční čas, kdy každý z nás bilancuje uplynulý rok. Pevně věřím, že se Vám splnila Vaše přání a dosáhli jste cílů, které jste si předsevzali. Chtěl bych Vám i Vaším blízkým popřát jménem představenstva a vedení společnosti, ale i jménem svým, krásné a klidné prožití vánočních svátků a do příštího roku vyplnění nových přání, i těch, která se nepodařilo uskutečnit v tomto roce. K tomu všemu Vám z celého srdce přeji hlavně hodně zdraví, které je ke všem cílům tou nejdůležitější jízdenkou. Celý rok 2006 ať je ve znamení spokojenosti, radosti, osobních i pracovních úspěchů.

Všem, kteří budou i ve svátečních chvílích zajišťovat službu pro naše klienty, upřímně děkuji, neboť v těchto dnech prezentují naši společnost a obětují část svého soukromí pro udržení dobrého jména našeho podniku.

Ing. Tomáš Jílek, generální ředitel

se mohlo jednat i o ostatní druhy dopravy. Pokud bychom nedokázali zbrzdit nárůst nákladů, který nás v posledních letech provázel, tak bychom se mohli dostat do situace, kdy by nás právě soukromí přepravci mohli cenově překonat.

DP-K Málokdo si možná uvědomuje konkurenci...

Od doby, kdy se Česká republika stala členem Evropské unie, je řešena otázka, jakým způsobem mají města zadávat zakázky na zajištění dopravy. Je jasné, že bude muset smlouva na zajištění veřejné zakázky splňovat určité parametry, především cenu, která bude muset být určitým způsobem auditována, aby bylo jasné, že odpovídá nákladům v místě a čase obvyklým. Je potřeba si uvědomit, že zcela logicky ze strany soukromých dopravců bude vyvíjen tlak na to, aby se mohli zúčastňovat výběrového řízení na zadávání těchto zakázek. A tento tlak bude zcela určitě trvalý a bude mít vzrůstající tendenci. O zakázky s veřejnými subjekty je i z důvodu platební schopnosti vždy velký zájem. A samozřejmě si právě města budou vybírat nabídky, které pro ně budou z hlediska financí nejzajímavější. Náklady na dopravu jsou rozhodujícími a významnými položkami městského rozpočtu, a tak si budou pečlivě vybírat své dopravce, ať už se jedná o Prahu či jiná města republiky.

(Pokračování v příloze Transformační projekt)



Tramvaj pro Prahu už jezdí v Plzni

5



Co přinese stavba Nové spojení aneb V roce 2010 na nových tratích

10



Již dva roky jezdíme tramvají na Barrandov

14 a 15



Transformační projekt – 19

Příloha



Emblém (dnes bychom zřejmě řekli logo) UITP z roku 1923. V souvislosti s obnovením činnosti byl název rozšířen o „veřejnou dopravu automobilů“.

Na počátku byl docela obyčejný telefonát jednoho z členů redakční rady DP-KONTAKTU: „Nevíš náhodou, případně nevíš o někom, kdo by věděl, od kdy je Dopravní podnik v UITP?“ Nevěděl jsem, ale protože v tomto čísle časopisu měl být současně uveřejněn krátký příspěvek připomínající 120. výročí vzniku této významné mezinárodní organizace, která sdružuje různé dopravní podniky, řekl jsem si, že uvedený dotaz určitě stojí za další chvíle strávené bádáním v historických pramenech. Původně jsem si myslel, že přes stáří UITP (L'Union Internationale des Transports Publics, Mezinárodní svaz veřejné dopravy) je členství Dopravního podniku hlavního města Prahy moderní záležitostí. Nejenže jsem se mýlil, ale byl jsem získanými údaji překvapen. Věřili byste, že letos na jaře

Od kdy je Dopravní podnik v UITP

Firmy a společnosti, případně další instituce, které měly co do činění s veřejnou dopravou, mohly obdržet přidružené či mimořádné členství. Z rakouských zemí měla takové zastoupení firma Gratzter Wagen & Waggonfabrik Aktien Gesellschaft. Podobně existovalo i přidružené osobní členství pro jednotlivce, jejichž zájmem byla veřejná doprava, ale z nějakých důvodů nespadali do dříve jmenované kategorie řádného osobního členství. Zde byl z Rakouska například dr. Percival, ředitel Vienna Omnibus Company. Členy mezinárodní organizace byly většinou jen podniky z evropských zemí, výjimku tvořily dvě společnosti turecké (resp. v té době osmanské) a především Sociétés anonymes des Tramways du Caire z egyptské Káhiry.

Téměř současně s nabídkou členství přišlo i pozvání francouzského ministerstva obchodu a průmyslu k účasti na „mezinárodním kongresu uličních drah“, který se měl konat od 10. do 13. září 1900 v průběhu

sdužení tramvajů a místních drah. (Český název je dnešní volný překlad podle francouzštiny, německý termín Kleinbahn – „drobná dráha“ v té době podle rakouského zákonodárství znamenal z koncesního hlediska něco jiného než Localbahn – „místní dráha“).

Cíl mezinárodní styky Elektrických podniků trvaly až do roku 1914, kdy činnost sdužení narušila první světová válka. Ještě několik dní před jejím vypuknutím, 25. června 1914, rozeslal sekretariát sdužení svým členům pozvánku na XVIII. mezinárodní kongres tramvajů a místních drah, připravovaný na 6.–14. září 1914 v Budapešti, ale tím zatím informace končí. Nevíme ani, zda se ještě kongres uskutečnil. Jen z pozdějších informací víme, že činnost sdužení po okupaci Belgie, v jejímž hlavním městě mělo své sídlo, ustala.

Činnost mezinárodní organizace sdružující městské dopravní podniky byla obnovena až mnoho měsíců po skončení války. V roce 1919 se hlavní sekretariát Mezinárodního sdužení tramvajů a místních drah obrátil na své bývalé členy, s nabídkou opětovného vstupu do této organizace. Pro svoji činnost organizace ale potřebovala určitý základní kapitál, proto požádala jednotlivé dopravní podniky, aby v případě zájmu o členství uhradily i členské příspěvky za léta 1918 a 1919, přičemž příspěvky za předchozí válečná léta se nepožadovaly.

Ředitel pražských elektrických drah ing. Svoboda ve zprávě správní radě z 22. dubna 1920 navrhl, aby se Elektrické podniky „vzhledem k technickému a mezinárodnímu významu jmenovaného Svazu“ opět přihlášily za „činné členy“ s členským příspěvkem 300 franků ročně. S návrhem souhlasila správní rada Elektrických podniků už 23. dubna 1920.

S ohledem na skutečnost, že v mnoha městech se po první světové válce začala významným způsobem rozvíjet městská autobusová doprava, byl i název sdužení během 1. valného shromáždění, uskutečněného 18. února 1922 v Bruselu, upraven na Union Internationale de Tramways, de Chemins de fer d'Inretet Local et de Transports Publics Automobiles (Mezinárodní svaz tramvajů, místních drah a veřejné automobilové dopravy). Zdá se, že na tomto valném shromáždění nebyl zástupce Elektrických podniků přítomen. V seznamu 82 členů (společností i fyzických osob) nejsou Elektrické podniky uvedeny.

Z finančního hlediska se důležitou změnou stala úprava placení členských příspěvků. Stanovy byly změněny tak, že každý činný člen sdužení bude platit členské příspěvky úměrně k hrubému příjmu z podnikání. Pražským Elektrickým podnikům byl proto za rok 1922 vyměřen příspěvek ve výši 950 belgických franků. Druhy členství zůstaly zachovány jako před válkou.

Tak i Elektrické podniky, podobně jako četné jiné evropské dopravní podniky, obnovily – nebo říkajme raději potvrdily – své členství v této významné mezinárodní organizaci.

Ještě připomeňme závěr dopisu kanceláře EP správní radě z 29. ledna 1900, kde se uvádí: „K tomu se připomíná, že bývalá společnost Pražské tramwaye byla členem spolku tohoto.“ Takže fakticky je historie zástoupení pražské městské hromadné dopravy v UITP ještě starší. O tom jsem, bohužel, již žádné dokumenty v archivu (zatím) nenašel.

Mgr. Pavel Fojtík



Tímto dopisem to pro pražský Dopravní podnik zřejmě všechno začalo.

už od chvíle, kdy pražský Dopravní podnik vstoupil do UITP, uplynulo 105 let?

V lednu 1900 obdržela kancelář Elektrických podniků královského hlavního města Prahy, které vznikly 1. září 1897, dopis od Internationaler Permanenter Strassenbahn-Verein (resp. Union Internationale Permanente de Tramways – Stálého mezinárodního sdužení pouličních drah; tak se UITP na počátku 20. století jmenovalo) s nabídkou členství v této organizaci. K dopisu byly přiloženy i stanovy. Kancelář EP předložila 29. ledna 1900 správní radě stanovisko, že „Vzhledem k důležitosti spolku ve příčině řešení praktických otázek při drahách se vyskytnuvších, navrhuje podepsaná kancelář, aby Elektrické podniky královského hlavního města Prahy dle článku 2/1 přistoupily za členu. Zároveň uloženo budíž pokladně Elektrických podniků, aby vždy v lednu každého roku zaplatila u sekretariátu Spolku v Bruselu roční příspěvek 50 franků.“ O dva dny později, 31. ledna 1900, správní rada návrh schválila.

V té době podle stanov existovalo několik druhů členství ve sdužení. Řádné členství náleželo podnikům provozujícím tramvajovou dopravu, místní dráhy, případně veřejnou autobusovou dopravu. Z tzv. rakouských zemí bylo v roce 1899 zastoupeno devět společností, z toho čtyři vídeňské (Kolomeaer Localbahnen, Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, Wiener Localbahnen a Wiener Tramway-Gesellschaft) a po jedné z Terstu (Triestina Tramway-Gesellschaft), Lince (Tramway Linz-Urfahr), Krakova (Société anonyme des Tramways Autrichiens de Cracovie et extensions), Černovic (Bukowinaer Localbahnen) a také z Brna (Brünner Local-Eisenbahn-Gesellschaft). Řádné osobní (individuální) členství mohli získat významní správci, ředitelé a další funkcionáři dopravních společností. Příkladem může být opět za rakouské země pan Schuster, ředitel Lemberger Tramway-Gesellschaft.

Hned v únoru proto uložila správní rada kanceláři Elektrických podniků, aby se zástupci EP za poplatek 20 franků za osobu tohoto kongresu zúčastnili. Těmi historicky prvními zástupci Elektrických podniků královského hlavního města Prahy na mezinárodních kongresech UITP byli *chefinženýr* (tj. nejvyšší představitel podniku) Ing. František Pelikán a předseda správní rady MUDr. Karel Chudoba. Bohužel se nedochovalo žádné bližší informace o této první účasti.

Mezinárodní styky Elektrických podniků se začaly prohlubovat. Od 30. června do 4. července 1902 se konalo v Londýně dvanácté valné shromáždění (Assemblée générale) UITP, spojené se zahájením mezinárodní tramvajové výstavy. Z této akce se dochovala jen jakási zpráva o zahraniční služební cestě (řeceno dnešními slovy), která je ale věnována spíše jen společenským, nikoliv odborným stykům pražské delegace. A tak se můžeme dočíst, že zástupce EP vyhledal anglický konzul z Prahy W. Forbes a pozval je jménem londýnského starosty na rodinnou snídani. „Členové deputace pražské těšili se obzvláštní pozorností lord-mayora, jeho choti a dcery, jakož i všech účastníků snídani. Při cerklu po té následovavším vyjádřil lord-mayor členům pražské deputace své potěšení z návštěvy Londýna hosty pražskými a ukázal jim staré odznaky důstojnosti lord-mayorské, meč se zlatou rukojetí a pochvou perly vykládanou a zlatý řetěz zdobený dýmanty a safíry.“

A tak jen z jiného úředního dopisu, který byl po skončení zasedání rozeslán členským podnikům, se dovidíme, že název mezinárodního sdužení byl 4. července 1902 změněn na Union internationale de Tramways et Chemins de fer d'interêt local – Internationaler Strassenbahn- und Kleinbahn-Verein, čili Mezinárodní



Toto je jeden z dokladů, kdy se správní rada usnesla, že vstoupí do „spolku“.

vily – nebo říkajme raději potvrdily – své členství v této významné mezinárodní organizaci.

Ještě připomeňme závěr dopisu kanceláře EP správní radě z 29. ledna 1900, kde se uvádí: „K tomu se připomíná, že bývalá společnost Pražské tramwaye byla členem spolku tohoto.“ Takže fakticky je historie zástoupení pražské městské hromadné dopravy v UITP ještě starší. O tom jsem, bohužel, již žádné dokumenty v archivu (zatím) nenašel.

UITP slaví 120. výročí svého založení

Union Internationale des Transports Publics – Mezinárodní unie veřejných doprav slaví v letošním roce 120. výročí svého založení. UITP snad nemusíme ani představovat, vždyť je to největší a neznámější organizace v oblasti veřejné dopravy.

Začátkem srpna 1885 pánové Gustave Michélet z bruselské tramvajové společnosti a Joseph Fisher-Dick z berlínské tramvajové společnosti zaslali dalším provozovatelům tramvajů pozvání na setkání v Bruselu: „Společnosti provozující tramvajovou dopravu mají velmi dobré kontakty s výrobci, ale mají velmi malé kontakty mezi sebou. Řada administrativních a technických otázek je tak různými společnostmi řešena různými způsoby, aniž je možno získat srovnatelné výsledky. Potřeba porovnávat své zkušenosti s kolegy má přítom pro inženýry a specialisty provozovatelů tramvajů nejvyšší důležitost.“

Na základě této výzvy se 17. srpna 1885 sešlo v Bruselu padesát zástupců největších evropských tramvajových dopravců a založilo první mezinárodní organizaci provozovatelů tramvajů. Z této organizace se postupně vyvinula až dnešní podoba UITP.

K založení první mezinárodní platformy pro veřejnou dopravu došlo v klíčovém historickém okamžiku. V tramvajové dopravě se právě v této době prudce rozvíjí mechanický pohon jako náhrada pohonu koň-



ského a prudký rozvoj průmyslu přináší nové možnosti i pro veřejnou dopravu. Na všechny tyto výzvy nově založená organizace okamžitě reagovala.

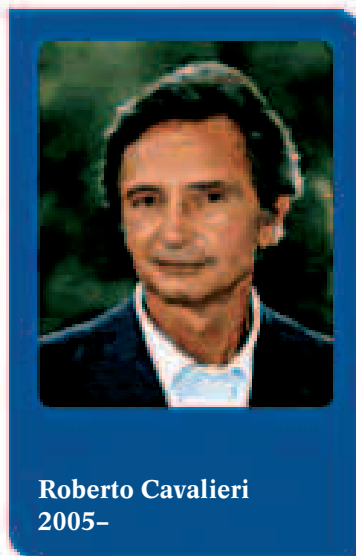
UITP byla založena jako společenství provozovatelů, ale již od začátku úzce spolupracovala i s výrobci vozidel, projekčními firmami a svazy podnikatelů.

Od svého založení urazila UITP dlouhou cestu a dnes sdružuje 2 700 členů z 80 zemí. Člení se na oblastní divize pro Evropu, Severní Ameriku, Afriku, Jižní Ameriku, Střední východ, severní Afriku, Asii a Pacifik. Konkrétní otázky pak řeší pracovní skupiny podle jednotlivých tematických oblastí.

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, přímý předchůdce dnešního Dopravního podniku, se staly členem UITP (tehdy se tato organizace pochopitelně jmenovala jinak) v roce 1900. Po okupaci Belgie v roce 1914 přestala tehdejší UITP vyvíjet činnost. Tu znovu zahájila až v roce 1920, kdy i hlavní pražský do-

prave obnovil své členství a od té doby je již členem podle některých materiálů nepřetržitě.

UITP se vždy zabývala budoucími možnostmi a řešeními dalšího vývoje veřejné dopravy. Také na posledním 56. kongresu v Římě v letošním roce přijala strategii dalšího rozvoje s názvem Veřejná doprava v roce 2020 – akční vize. V roce 2020 chce UITP sdružovat většinu účastníků veřejné dopravy, to znamená organizační autority, provozovatele, dodavatele zařízení a systémů, poskytovatele služeb, správce infrastruktury i akademickou obec. UITP se zaměří zejména na kvalitu služeb pro cestující, využití moderních technologií a dostupnou dopravu pro regiony a města ve 21. století. **-jau-**



Roberto Cavalieri
2005–



Gustave Michélet
1885–1897

Podzim na lanovce Petřín

V roce 1981 bylo po rozsáhlých sanacích petřínského svahu a několika odborných expertizách rozhodnuto o zahájení rekonstrukce tolik vyhledávané atrakce hlavního města Prahy, lanovky na Petřín. Směrově se na trati vlastně vůbec nic nezměnilo. Sesutá střední část trati byla nahrazena monolitickou mostní konstrukcí, uloženou na mikropilotech, které dosahovaly až na úroveň nezvětralé horniny petřínského svahu. Strojní poháněcí zařízení lanovky bylo díky úsilí bývalých zaměstnanců, kteří chodili zařízení pravidelně kontrolovat a udržovat v naději, že se jednou dočká své rekonstrukce, ve skvělém stavu a po pečlivé kontrole bylo i po dvacetileté pauze použitelné k dalšímu provozu. Na podzimní Petřín jsem se vypravila za vedoucím lanovky, panem Stanislavem Laněm.

DP-K Jaké vozy zde po obnově lanovky jezdí?

Nové vozy vyrobila podle návrhu Výzkumného ústavu kolejových vozidel Praha Vagónka Studénka, ale byl využit původní podvozek včetně zařízení bezpečnostní brzdy.

DP-K Nyní je lanovka po pravidelné podzimní výluce. V čem spočívala revize zařízení?

Především jsme se zaměřili na odstranění rekla-

mace průniku oleje do převodovky firmou Škoda Gear Plzeň. Dále následovalo zajištění nových kluzných ložisek bez zátěže a následně i s osmitunovou zátěží, která se rovná plně naloženému vozu. Na to navazovaly pravidelné plánované prohlídky, kontroly a zkoušky celé lanové dráhy. Jejich součástí byla i strojní revize, která se provádí na podzim pravidelně každý rok. Zároveň byly provedeny bezpečnostní brzdové zkoušky. Další prací většího rozsahu byla i výměna kabeláže pro poháněcí motor, napájený z úsporných důvodů polovodičovým měničem. Proběhlo přezkoušení původního, dnes již náhradního, zdroje 500 V soustrojí Ward-Leonard.

DP-K Budou vnímat nějakou změnu i cestující?

Naši klienti určitě ocení nové ozvučení vozů, které nám umožní lépe informovat cestující. Především při mimořádném zastavení vozů mimo stanice z nějakého technického důvodu můžeme okamžitě podat vyčerpávající informace a zamezit tak případné panice. Původní zařízení bylo již zastaralé a neplnilo svoji funkci na požadované úrovni.

DP-K Máte zde ale také světový unikát ...

Máte jistě na mysli původní bezpečnostní brzdu z roku 1932. Ta je v dnešní době opravdu velkým unikátem. Systém brzdných lan Pohlig působí pouze při přetření tažného lana nebo při nouzovém zastavení lanové dráhy. Princip je výjimečný tím, že se nebrzdí na kolejnici nebo kolo, ale vůz se zachytí na svoje brzdné lano. Kontrola této bezpečnostní brzdy proběhla také v rámci pravidelné podzimní údržby, jinak se toto zařízení pravidelně kontroluje v průběhu celého roku.

DP-K Když vyjedeme na trať lanovky, v čem spočívá její údržba?

Na trati proběhla výměna opotřebovaných travových kladek, kontrola rozchodu kolejí, geodetická měření tratí a svahu. V současném podzimním období nás trápí především listí, které je potřeba z trati pravidelně odklízet.



DP-K Všimla jsem si pomalovaných lavic ve vozech. Je i tady problém s vandalizmem?

To je problém trvalého rázu. V minulém jarní výluce jsme provedli kompletní nátěr vozů lanové dráhy, a to jak venkovní, tak vnitřní. Bohužel sprejři nyní používají novou barvu, na kterou nereagují dosavadní čisticí prostředky. Hledáme v současné době technologii, která by umožnila graffiti odstranit, protože natírat každou výluku nově veškerá vybavení je pracné i finančně velmi náročné. To je momentálně věc, která nás na lanovce trápí nejvíce.

DP-K Jsme na sklonku starého roku. Co byste popřál lanovce do toho příštího?

Ať nám toto atypické zařízení vydrží co nejdéle, a aby byla i nadále lanovka na Petřín nedílnou součástí života Pražanů a cílem turistů z celého světa.

Text a foto: Daniela Tůmová



Na základě dohody z kolektivního vyjednávání roku 2005 předložila strana odborů návrh kolektivní smlouvy na rok 2006. Návrh převzala strana zaměstnavatele 5. října letošního roku.

Na společné schůzce zástupců zaměstnavatele a odborových organizací ve středu 12. října byl dohodnut postup pro kolektivní vyjednávání.

Na výjezdním kolektivním jednání dnech 18. až 19. října bylo zástupcům odborových organizací předáno ve smyslu dohody ze dne 12. října písemné vyjádření zaměstnavatele k předloženému návrhu Kolektivní smlouvy na rok 2006, byl dohodnut způsob informování o průběhu kolektivních jednání. Byly projednávány připomínky a návrhy zaměstnavatele k předloženému návrhu pracovních vztahů, dopravně provozní oblasti, obecné části mzdové oblasti a sociální oblasti.

Na kolektivním vyjednávání ve středu 2. listopadu byl předložen sjednocující návrh zaměstnavatele na řešení odchylné pracovní doby řidičů MHD. Na návrh odborových organizací a souhlasného stanoviska zástupců dopravního úseku bylo dohodnuto, že se zaměstnavatel vrátí k původnímu modelu roku 2005 a na dalším jednání předloží připomínky k předloženému návrhu odborových organizací. Došlo k dohodě, že systém, který nastaví sjednocení odchylné pracovní doby řidičů MHD jednotně v Dopravním podniku bude připravován v průběhu roku 2006 pro kolektivní smlouvu roku 2007.

Zástupcům odborových organizací byly předány připomínky a návrhy k příloze kolektivní smlouvy – Mzdový předpis – Pravidla pro odměňování zaměst-

Jednání o kolektivní smlouvě na rok 2006

nanců Dopravního podniku. Zaměstnavatel vysvětlil vývoj situace ve mzdách a uvedl, že v předložené variantě mezd roku 2006 vychází z očekávané skutečnosti roku 2005 a navrhuje ponechat tarifní mzdy na úrovni roku 2005, navýšit pobídkovou složku mzdy – kolektivní výkonnostní odměny na 10 %, u strojvedoucích, kde nedochází k navýšení výkonnostních odměn, zapracovat osobní ohodnocení do tarifní mzdy, snížit příplatek podle délky odborné praxe v Dopravním podniku. Dále zaměstnavatel informoval o záměru postupného snižování váhovitosti příplatku za praxi z důvodu vyrovnání hladin mezi zaměstnanci a o návrhu zrušení některých příplatků z důvodu jejich principiální nesprávnosti.

V průběhu jednání došlo ke shodě a přiblížení v některých projednávaných státech. Byl odsouhlasen návrh zaměstnavatele zrušit přílohu kolektivní smlouvy – Tarifní zásady pro poskytování jízdnek MHD zaměstnancům Dopravního podniku a podstatné části zapracovat do textu kolektivní smlouvy a ostatní náležitosti vydat vnitřní normou. Byl odsouhlasen návrh zaměstnavatele zrušit přílohu kolektivní smlouvy – Přehled nápojových automatů na pracovištích Dopravního podniku, který se stane součástí vnitřní normy. Bylo odsouhlaseno znění přílohy Zásady organizování dětské rekreace

a poskytování příspěvku na dětskou rekreaci pořádanou jinými organizacemi pro děti zaměstnanců.

Na kolektivním jednání ve středu 16. listopadu proběhla rozsáhlá diskuse ke mzdovému návrhu odborových organizací a připomínkám zaměstnavatele. Především bylo diskutováno o úrovni tarifních mezd, navýšení pobídkové složky mzdy a snížení příplatku podle délky odborné praxe. Došlo k dalšímu posunu v jednání, neboť zaměstnavatelem byl navržen 3 až 3,5% nárůst mezd s tím, že otázkou dalších diskusí bude, do jakých složek mzdy a jakým způsobem se uvažovaný nárůst promítne. Závěrem byl dohodnut následující postup při kolektivním vyjednávání.

Odborové organizace povedou další kolektivní vyjednávání z důvodu předložení návrhu kolektivní smlouvy 2006. V oblasti odchylné pracovní doby a odměňování revizorů jsou vytvořeny odborné pracovní skupiny z řad zaměstnavatele a odborových organizací, které předložené materiály urychleně posoudí a dopracují. Zaměstnavatel v co nejkratší době zapracuje do předloženého návrhu přílohy Pravidel pro odměňování své připomínky a uvažovaný mzdový nárůst tak, aby se mohlo v jednáních dále konstruktivně pokračovat.

Za personální úsek zpracovala Helena Fliegelová

Foto: Personální úsek



Seznam odborových organizací v DP

Vzhledem k probíhajícímu kolektivnímu vyjednávání představujeme odborové organizace, které se ho účastní.

OO DP - Ř

Základní odborová organizace Odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství /DOSIA/ Čech a Moravy Dopravního podniku Praha, a.s. – ředitelství, ing. Smolařová Eva – předseda, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

OO DP - M

Odborová organizace Dopravního podniku – Metro Jiří Obitko – předseda, Sliačská 1, 141 41 Praha 4

OS DP - Metro - strojvedoucí

Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku – Metro – strojvedoucí

David Philipp – předseda,
Sliačská 1, 141 41 Praha 4

VOM - Všeobecné odbory Metro

ZO OS DOSIA
Ing. Miloš Dubský – předseda,
Na Bojišti 5, 120 00 Praha 2

NOSDDPP

Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství

Čech a Moravy – Nezávislé odbory strojvedoucích, dozorcích dep a provozních pracovníků
Oldřich Schneider – předseda,
Sliačská 1, 141 41 Praha 4

OO DP - ED

Základní organizace odborového svazu pracovníků v dopravě, silničním hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Elektrické dráhy
František Kadlec – předseda,
Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9

OSPEA

Odborové sdružení pracovníků elektrických drah a autobusové dopravy
Ing. Antonín Dub – předseda,
Starostrašnická 55/25, 100 00 Praha 10
FRT je součástí OSPEA
Federace řidičů tramvají, nezávislá odborová organizace

PV OS DP -A

Odborové sdružení základních organizací Dopravního podniku Autobusy Praha, o. z.
Jiří Čada, pověřený předseda,
U Vozovny 6, 108 56 Praha 10

PV OS DOSIA

Podnikový výbor odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku Praha – Autobusy

Josef Buriánek – předseda,
Letňanská 24, 190 00 Praha 9 – Klíčová

UPD

Unie pracovníků v dopravě
Vratislav Nováček – předseda,
Loretánské nám. 108/2, 118 00 Praha 1

Závodní výbor

Odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy Dopravního podniku Praha, a. s. – PJA – dispečink
Mgr. Jiří Havel – předseda,
Na Bojišti 5, 120 00 Praha 2

ZO OSD Motol

Základní organizace Odborového svazu dopravy Motol
Jiří Zabloužil – předseda,
Plzeňská 101 /217, 150 00 Praha 5

NO POPIS

Základní organizace odborového svazu pracovníků dopravy, silničního hospodářství a autoopravárenství Čech a Moravy – Nezávislé odbory pracovníků odboru provoz informačních systémů
Jindřich Brož DiS – předseda,
Sliačská 1, 141 00 Praha 4

ODP

Odbory Dopravního podniku
Jiří Toušek, Dobřešovická 568/3, 142 00 Praha 4

Tramvaj pro Prahu už jezdí v Plzni



Od roku 2004 vzniká ve výrobních halách Škoda Transportation nová tramvaj pro Prahu 14T. Zájem o tento typ tramvaje je dnes již za hranicemi České republiky a pět jejích souprav bude vyrobeno také pro polské město Wrocław. V těchto dnech probíhají zkušební jízdy tolik očekávané nové tramvaje pro Prahu právě na domácí půdě v Plzni. Když bude všechno v naprostém pořádku, mohli by ji Pražané vidět v ulicích našeho hlavního města již na konci tohoto roku.

Nové vozidlo bude především pro řidiče významnou novinkou. Ovládání je jednodušší, navíc si řidič musí zvyknout, že tramvaj bude dělat něco sama za něj. Obloukem již nebude možné projet větší rychlostí, než je povolena, neboť řídicí systém bude vyhodnocovat polohu, sklon a rychlost vozidla a samozřejmě bude také záležet na nastaveném provozním systému. Podle vedoucího projektu Pavla Taranta je „čtrnáctka“ živým vozidlem, které je vybaveno dostatečným výkonem a dodává, že co se týče výkonu, je nová tramvaj nejlepším vozidlem v Evropě.

-datum-



Výluka tramvajové trati na Bubenském nábřeží

V termínu od 1. září 2005 probíhá výluka tramvajové tratě v úseku Vltavská – Dělnická. Jejím hlavním důvodem je oprava povodňivě zasažené části Bubenského nábřeží. Investorem akce je odbor městského investora. Kromě opravy tramvajové tratě v úseku od křižovatky Bubenské nábřeží/Argentinská po křižovatku Bubenské nábřeží/Komunardů probíhá souběžná rekon-

strukce vozovek a chodníků a dále instalace základů protipovodňových bariér. Prostor pod tramvajovou tratí byl zajišťován injektáží, poté byla zahájena obnova podkladních asfaltových vrstev a následně pokládka BKV panelů v původní stopě. Požadavek na zachování plynulého provozu v Argentinské ulici si vyžaduje etapové provádění prací na tomto extrémně zatíženém

křížení tramvajové trati s vozovkou. Současně během výluky proběhla oprava tramvajové tratě v ulici Komunardů. Snímek vlevo zobrazuje „les“ injektážních trubek poblíž zastávky Pražská tržnice, snímek vpravo stav prací k 10. listopadu 2005. Práce mají být podle plánu ukončeny 15. prosince 2005.

Ing. Miroslav Penc, technický úsek



V továrnách už odpískali, v kasárnách odtroubili, pravil básník a na město padla dlouhá zimní noc. Mířili jsme do Kobylis, do míst, kam chodí tramvaje spát. Ty denní, pochopitelně, noční naopak vyjíždějí. Pod kopcem mihotavě zářilo velkoměsto se svými divadly, hospodami, bary i temnými uličkami, plnými velmi podivných existencí.

Pantografy jiskřily pod trolejovým vedením. Prázdňá souprava elektrické dráhy zastavila, řidič Miloslav Šíma popadl tašku, kabát a desky s jízdními řády. Směna mu končila. Většinu z těch posledních deseti let, které strávil u Dopravního podniku, to bylo naopak. Začátkem noci totiž do práce zpravidla nastupuje. Statistice najetých kilometrů. Stovky zážitků.

„Noční šichty mám rád. Město je prázdné, docela jiné než ve dne. Práce má takovou skoro pohádkovou atmosféru. Jednou jsem, trochu jako pokus, položil na panel před přední okno videokameru a cestu napříč Prahou jsem si natočil. Řeklo by se naprostá nuda, ale známí, kterým jsem záznam promítal, se na to koukali jako na nějaký předem připravený a promyšlený film.“

Zářící noční město

byli na každou tramvajovou soupravu nejméně tři lidé a možné kritické situace se řešily snadno.

Dnes je řidič sám. Pomáhá mu však technika, tramvaje jsou vybaveny počítači, vysílačkami, dispečeri na operačním středisku mají průběžný přehled o každé soupravě. V případě nějakého nebezpečí stačí stisknout nouzové tlačítko. Ani hlásit se nic nemusí, na dispečinku je okamžitě jasné, kde „elektrika“ je a kam poslat pomoc. Statistika, která zaznamenává mimořádné případy, říká, že od začátku roku do konce října bylo v Praze vypraveno mezi desátou hodinou večer a šestou ráno 49 364 tramvajových vlaků. Napadeno bylo v této době sedm řidičů. To není tak zlé. Dopravní podnik vede desítek brigádníků zaměstnává 1 260 řidičů, zmíněné konflikty se tedy týkaly jen 0,014 procenta všech.

Člověk se časem naučí s lidmi jednat, vyprávěl Miloslav Šíma, a většinu malérů se lze s troškou diplomacie vyhnout. Tohle máte nejlacinější hotel v Praze, za dvacku

Ohrada. Osazenstvo autobusu vystoupilo, z dálky se už blížila noční „elektrika“. Zastavila u nástupního ostrůvku a náhle byly všechny dveře plné.

„Dobrý večer, vážení, kontrola jízdenek.“ Mládenec s fialovým účesem se marně pokusil procat ven, lístek pochopitelně neměl. Slečna přibližně dvacetiletá odevzdaně vytáhla pětistovku, zarostlý chlapík s přečpanou vietnamskou taškou tlumeně sakroval.

Tramvaj pokračovala v jízdě, o tři zastávky dál byly všechny případy vyřešeny. Autobus naložil kontroloři i policisty a vrátil se zpátky. Další spoj, podobné divadlo.

Jak plynul čas, přibývalo opilců a bezdomovců. „Problém lidí bez střechy nad hlavou Dopravní podnik nevyřeší, s tím si musejí poradit jiné instituce. Z našeho hlediska jde o dva typy lidí. První o sebe ještě poměrně dbají. Vzpomínám na jednoho takového



Dramatické zážitky

Těch je spousta. Jednou, například, to byla tuším pětapadesátka, na konečném zůstalo v soupravě tak pět nebo šest pospávajících lidí. Na smyčce ovšem podle předpisů musí být tramvaj prázdná. Procházel jsem vozem, většinou stačí zaklepat klíčkou na kovovou konstrukci sedačky, cestující se probere a vystoupí. Čas od času je nějaký opilec agresivní, trochu se kolem sebe ohání, ale s tím už člověk musí počítat. Poslední pasažér mě zaskočil, zaútočil totiž nohama. Měl na sobě pevné kanady, skopl mě mezi protější sedadla, dost dlouho jsem se nemohl vyhrabat zpátky a následovaly další rány. Když jsem se konečně postavil, útočník se klidně posadil zpátky, jako by nic. Vrátil jsem se do kabiny a zavolal pomoc. Policie, všechna čest, funguje v podobných případech perfektně. Za pár minut tam byli. A ten chlap jím s naprostou drzostí tvrdil, že jsem ho vlastně napadl já, a on si hodlá stěžovat. No nic, sebrali ho, odvezli, časem se ukázalo, že už figuroval v seznamech celostátního pátrání. Já pokračoval v jízdě, myslel jsem, že to půjde, ale bylo mi čím dál tím hůř, vůbec jsem nemohl popadnout dech. Nakonec jsem vysílačkou požádal o vystřídání. V nemocnici Na Bulovce zjistili, že mám vedle podlitin naražená žebra, skoro dva měsíce trvalo, než jsem byl zase fit.“

Signál nouze

Dávno pryč jsou časy, kdy řidič „elektriky“ postával u mohutného reostatu a ovládal soupravu klapající klikou. Šetři proudem, informovala tehdy varovná cedulka na předním okně, jízda s odpory je nevhodná!

Kdo by tenkrát věděl něco o regulátorech spotřeby zvaných tyristory.

Průvodčí ve voze proštípával kleštičkami šedesátihalérové lístky a ve stanici škubal za dlouhou koženou šňůru spojenou se zvonekem. V případě vlečnicku tak

na hodinu, povídá občas bezdomovcům. Když chceš svézt, nekupuj si pivo, ale jízdenku, a můžeš se vesele vozit. A na konečný se zavírá krám, jinak už to halt nejde. Zkrátka, běžně se domluví. Ale i tak vás někdy situace zaskočí. Jednou v sobotu ráno, tak kolem páté hodiny, se mi do otevřených dveří postavila taková slušně vypadající dáma. Pojedeme, říká mi jí, a ona, že ne, že počkáme. Jenže nikde nikdo. Mám jízdní rád, já na to, nastupte si, už nemůžu čekat. A v tom se z křoví vynořil pěkně napitý chlapek, který tam močil. Co si to dovoluješ na mou ženu, řval na mne. To nebylo na debatu, zabouchl jsem kabinu, jenže on mi prázdným pultitrem rozmlátil u dveří sklo, a pak mě ještě praštil do hlavy. Dodnes mám jizvu.

Ale to všechno je výjimečné, jsou i příjemnější příhody. Lidé, co poděkují, když na ně chvíli počkáte, vzpomínám na chlapíka, který mi vnucoval stokrunu, když dohlédnu, aby jeho značně unavená paní vystoupila na Strossmayerově náměstí, na turisty, kterým jsem dělal tramvajového průvodce městem, na muzikanty, co na Silvestra předvedli v „elektrice“ parádní koncert. Celkově je myslím těch příjemných zážitků mnohem víc než špatných.“

Kontroloři

O půlnoci zastavil před areálem Dopravního podniku autobus. Nastoupili kontroloři jízdenek a pracovníci dopravního dozoru.

„Podobně akce děláme průměrně dvakrát měsíčně, jednou jde o autobusy, podruhé o tramvaje. Revize jízdenek, vysazování závadových cestujících, občas se nám dokonce i podaří zadržet osoby, které jsou v celostátním pátrání.“

Autobus se rozjel, u budovy městské policie přibral ještě čtyři uniformované strážníky.

„Snažíme se mapovat město, úseky a linky nejčastěji zneužívané bezdomovci, chceme, aby si černí pasažéři uvědomili, že ani noční provoz nefunguje zdarma.“ pokračoval Tomáš Mandík z dopravního dozoru.

bezdomec, který si dokonce na zimu pořídil tramvajenku, a tu si nechával u řidiče, aby ho ve spánku nikdo neokradl. Druhá sorta je horší. Jsou to lidé v různém stádiu rozpadu, šíří kolem sebe hrozný zápach, někdy je nutné takovou tramvaj odstavit a vydesinfikovat. Ti už nemají lístek nikdy, můžeme je tak akorát vysadit. Případná pokuta je bohužel prakticky nevyhmatatelná.“

Další kontrola. Tramvaj ujížděla ke konečné ve Spojovací, agresivní opilec se chtěl prát. Když si uvědomil, že jsou uniformy v přesile, zklidnil se a už jen prskal sprostě nadávky.

„Víte, revizor nikdy nebývá příliš oblíben,“ poznamenal pan Mandík. „To už je dáno podstatou řemesla. Proto je celkem překvapivé, že poměrně dost lidí si tyhle noční kontroly chválí. A nejde jen o řidiče souprav, ale o obyčejné cestující, kteří se tak cítí trošku bezpečněji.“

Kolem tramvajových oken letěla noc. Autobus odvezl posádku zpátky na Ohradu a od Olšanských hřbitovů se blížil další noční spoj.

Noční uzel Lazarská

Temný přístav nočních tramvajových souprav, hromadná přestupní stanice, dopravní uzel, z něhož se linky rozbíhají do všech částí města. Budova soudu, křižovatka Spálené a Lazarské ulice.

Stálá dispečerská služba sleduje čas, stará se o to, aby cestující z posledního dorazivšího spoje mohli přejít do toho prvního, teprve pak předá elektronický pokyn k další jízdě.

„Co je nového?“

„Nic, klid. Teď už se toho tolik neděje. Když epileptik umřel...“

Město je chudší o jednu svéráznou postavku, která kolem sebe dokázala dělat parádní rozruch. Ten chlapík byl narkoman a alkoholik, z úsporných důvodů a snad taky kvůli razantním účinkům pil Iron, což je prostředek běžně používaný na mytí oken. V téměř



pravidelných intervalech, když zhutované tělo už nemohlo dál, sehrál zpravidla v noční tramvaji epileptický záchvat. Přijela sanitka, odvezla pacienta do nemocnice. Tady ho vykoukali, napojili na nejrůznější infuze a nakrmili. Když se dal trochu do pořádku, sebral se a bez rozloučení zmizel. Nikdy si neplatil

žádnou nemocenskou a dluhy za opakovaně ošetření šly do statisíců, nakonec snad i do milionů korun. Případu si všimla i televize, natočila o pobudovi celý pořad, epileptik prožíval krátké období poměrně slávy. Pak se všechno vrátilo do normálních kolejí a nezřízeně popíjený jed udělal své.

„Tak ten už to má za sebou.“

Jedni ubývají, jiných přibývá. Skupinka lidí cpoucích se do čekacího vozu nebyla tramvajákům neznámá. Dispečer se zvedl a šel udělat pořádek.

Kapsáři jsou čím dál tím drzejší a zákony bohužel nenabízejí žádný účinný postih. Noční řidič Miloslav Šíma má svůj vlastní recept.

„Když vidím, že vlezou do vozu, tak otevřu kabinu a oslovím cestující. Normálním hlasem, to přitáhne větší pozornost než hlášení přes reproduktory. Vážení, povídám, jsou mezi vámi kapsáři, tak si dejte náramný pozor, ať se vám to cestování neprodraží.“

Zloději mají vztek, pochopitelně. Strašně nadávají, vyhrožují, ale většinou odtáhnou o dům dál. A nejspíš okradou někoho jiného...“

Uniforma dispečera zapůsobila. Kapsářská skupinka vystoupila a rozptýlila se ve tmě. Skončilo pěti-minutové čekání a zhoufované tramvaje se rozjely po svých trasách.

Přicházející den se ohlásil pekařskými automobily,

brzy po nich vyrazili popeláři. Záznamové zařízení na dopravním dispečinku registrovalo hlášení jednotlivých řidičů. Drobná havárie v Dejvicích, tramvaj vyvázla bez šrámu a chybně odbočující osobní automobil to odnesl rozbitým blinkrem. Porucha hnačící agregátu na křižovatce U Anděla. Poškozený vůz byl dopraven do vozovny v Motole.

Celkem klidná noc

Jiné bývají dramatičtější. Parta výtržníků v Nuslích se pokoušela vyvolat ve voze rvačku a donutila řidiče, aby projel dvě stanice bez zastavení a zabrzdil teprve před policejním oddělením na Albertově. Muži v uniformách záležitost vyřídili během několika minut.

Vážná dopravní nehoda v Korunní.

Sražená paní v Košířích. Na první pohled to vypadalo hrozně, ale stařence se prakticky nic nestalo. Největší problém byl přemluvit ji, aby se nechala odvézt na prohlídku do nemocnice, neboť tak to nařizuje příslušný předpis.

Pasažér pokousaný psem přepravovaným bez košíku. A tak dál. Běžné každodenní, vlastně spíš každodenní starosti.

Noc zvolna uplynula, kolem sedmé vrcholila ranní dopravní špička. Začalo se rozednívat. **jr**

Foto: Jiří Novák

Vánoční a novoroční doprava

V předvánočním, vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávané poptávky cestujících. V prosinci 2005 a počátkem ledna 2006 dojde na linkách pražské MHD provozovaných Dopravním podnikem k následujícím změnám.

V předvánočním období od 26. listopadu do 18. prosince, o sobotách a nedělích budou na linku č. 4 nasazeny vlaky 2xT, na lince č. 18 budou přibližně od 9.00 do 18.00 hodin zkráceny intervaly na 7 – 8 minut a linky č. 7, 9 a 11 pojedou o nedělích podle sobotních jízdních řádů. Po obnovení provozu na Bubenském nábřeží budou i na lince č. 5 ve dnech 17. a 18. prosince přibližně od 9.00 do 18.00 hodin zkráceny intervaly na 7 – 8 minut.

Ve dnech 19., 20., 21. a 22. prosince pojedou všechny linky MHD podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den.

O vánočních prázdninách od 23. prosince do 2. ledna nebudou v provozu školní autobusové linky.

V pátek 23. prosince pojedou metro podle prázdninových grafikonů, na lince B v ranní špičce pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Nové Butovice – Českomoravská, v dopoledním sedle a v odpolední špičce přibližně do 16.00 hodin pojedou každý druhý vlak pouze v úseku Smíchovské nádraží – Českomoravská. Na tramvajových a autobusových linkách budou platit jízdní řády pro pracovní den, linka č. 143 nebude v provozu.

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

Provoz denních tramvajových linek bude 24. prosince postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 včetně) a ukončen mezi 18.00 a 19.00 hodinou. Na linku č. 4 budou nasazeny vlaky 2xT, na lince č. 19 budou přibližně od 9.00 do 15.00 hodin zkráceny intervaly na 7 – 8 minut. Noční provoz v intervalech 30 minut bude zahájen v 19.00 hodin a ukončen v 7.00 hodin 25. prosince (první přestup v uzlu Lazarská bude v 19.00, poslední v 6.45). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen jízdou v 17.00 hodin.

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

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (40),

103 Ládví – Březiněves (60), 107 Dejvická – Suchdol (20), 118 Dvorce – Roztyly (40), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (40), 139 Želivského – Na Beránku (20), 140 Palmovka – Čakovice (40), 152 Sídliště Čimice – Sídliště Ďáblice (40), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (40), 174 Špejchar – Velká Ohrada (40), 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (40), 187 Ládví – Palmovka (40), 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (40), 207 Florenc – Ohrada (40), 213 Jižní Město – Želivského (40), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (40), 217 Dejvická – Na Knížecí (40), 229 Skalka – Koloděje (80), 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20), 241 Smíchovské nádraží – Lipence (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 247 Chaplinovo náměstí – Pod Lochkovem (60), 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40), 254 Dejvická – Přední Kopanina (60), 259 Českomoravská – Vinohř (60), 267 Háje – Uhřetěves (40), 268 Skalka – Nedvězí (120), 271 Skalka – Háje (40), 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (40), 351 Českomoravská – Hovorčovice – Měšice, Agropodnik – Čakovičky – Libiš, Spolana 4 (90-120).

Přibližně od 1.30 hodin budou v provozu tyto linky:

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

Linky č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512, 513 a 514 pojedou podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 510 bude v provozu od 19.00 h v intervalech 60 minut.

V neděli a v pondělí 25. a 26. prosince pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude v provozu. Provoz denních tramvajových linek bude v neděli 25. prosince zahájen v 7.00 hodin.

Ve dnech 27., 28., 29. a 30. prosince pojedou metro podle prázdninových jízdních řádů jako v pátek 23. prosince, na tramvajových linkách budou rovněž platit prázdninové jízdní řády. Autobusové linky pojedou podle jízdních řádů pro pracovní den, na některých linkách budou prodlouženy intervaly v přepravních špičkách o 1 až 3 minuty, linky č. 122, 170, 176, 182, 183, 189, 203, 212 a 218 pojedou podle zvláštních jízdních řádů. Linky č. 13, 143, 145, 168, 201, 242, 274 a 277 nebudou v provozu.

V sobotu 31. prosince pojedou všechny denní linky MHD podle sobotních jízdních řádů. Na všech linkách metra bude od 20.00 provoz v intervalech 20 minut prodloužen přibližně do 1.00 hodin 1. ledna 2006.

Tramvaje pojedou 31. prosince podle pravidelných sobotních jízdních řádů, na všechny noční linky budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz bude

zahájen podle pravidelných jízdních řádů od 0.30 h a ukončen v 7.00 hodin 1. ledna (první přestup v uzlu Lazarská bude v 0.30 hodin, poslední v 6.45 hodin). Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen jízdou v 18.00 hodin.

Autobusové linky pojedou 31. prosince podle sobotních jízdních řádů. Denní provoz městských i příměstských linek (vyjma linek níže uvedených) bude ukončen mezi 20.00 a 21.00 hodinou (do 20.30 včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Přibližně do 2.00 hodin 1. ledna budou v provozu tyto linky (v závorce jsou uvedeny intervaly):

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (20), 103 Ládví – Březiněves (60), 107 Dejvická – Suchdol (20), 114 Kačerov – Šeberák (40), 118 Dvorce – Roztyly (40), 131 Hradčanská – Bořislavka (40), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (40), 139 Želivského – Na Beránku (20), 140 Palmovka – Čakovice (20), 152 Sídliště Čimice – Sídliště Ďáblice (20), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (20), 174 Špejchar – Velká Ohrada (20), 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (20), 187 Ládví – Palmovka (20), 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (20), 207 Florenc – Ohrada (40), 213 Jižní Město – Želivského (20), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (20), 217 Dejvická – Na Knížecí (40), 229 Skalka – Koloděje (80), 230 Sídliště Stodůlky – Řeporyjské náměstí (40), 235 Nové Butovice – Velká Ohrada – Nad Malou Ohradou – Nové Butovice (20), 241 Smíchovské nádraží – Lipence (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 247 Chaplinovo náměstí – Pod Lochkovem (60), 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40), 254 Dejvická – Přední Kopanina (60), 259 Českomoravská – Vinohř (60), 267 Háje – Uhřetěves (40), 268 Skalka – Nedvězí (120), 271 Skalka – Háje (20), 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (40), 351 Českomoravská – Hovorčovice – Měšice, Agropodnik – Čakovičky – Libiš, Spolana 4 (90-120).

Provoz nočních linek č. 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 511, 512, 513 a 514 bude zahájen cca v 1.30 1. ledna 2006, intervaly linek č. 505 a 511 budou zkráceny na 10 až 20 minut, linka č. 508 pojedou v intervalech 15 minut a linky č. 509 a 513 v intervalech 20 až 40 minut. Linka č. 510 bude v provozu od 21.00 v intervalech 60 minut.

V neděli 1. ledna 2006 pojedou linky MHD podle nedělních jízdních řádů, denní tramvajové linky zahájí provoz v 7.00 hodin.

V pondělí 2. ledna bude na všech linkách MHD provoz podle pravidelných jízdních řádů pro pracovní den.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek

Rekonstrukce a výstavba sociálních zařízení pokračuje



1



2

Tak jako v minulých letech pokračuje i v tomto roce odbor staveb v rekonstrukcích sociálních zařízení a ve výstavbě nových v dalších lokalitách podle požadavku jednotky Dopravní cesta Tramvaje. V letošním roce bylo postaveno nové sociální zařízení ve smyčce **Kubánské náměstí** (foto č. 1).

Původní sociální zařízení, které je situováno při vjezdu do smyčky v ulici Vladivostocké, nemohli vzhledem k značné vzdálenosti od standardní pozice tramvaj ve smyčce řidiči pravidelně používat, zejména v dopravních špičkách. Jeho stav neodpovídal ani současným hygienickým předpisům. Toto zařízení prošlo rekonstrukcí a je nyní využíváno jako zázemí pracovníků pohotovosti Vrchní stavby.

Pro příští rok máme legislativně připravenou rekonstrukci sociálního zařízení ve smyčce **Lehovec** a výstavbu dvou přenosných sociálních zařízení typu

„Náměstí OSN“ na obratišti **Palmovka** a na **Náměstí Bratří Syнкů**. Získání stavebního povolení pro jednotlivá sociální zařízení je měsíc od měsíce těžší vzhledem k požadavkům stavebních úřadů. Stavební povolení pro Náměstí Bratří Syнкů, ke kterému byl nutný souhlas odboru dopravy MČ Praha 4, bylo opravdu „tvrdým oříškem“. Rádi bychom také realizovali rekonstrukci sociálního zařízení ve smyčce **Vypich**, kde se čeká na vypracování smlouvy o smlouvě budoucí o věcném břemenu (vedení trasy vodovodní a kanalizační přípojky) s Odborem správy majetku MHMP.

Projekčně se připravuje konečná verze rekonstrukce sociálního zařízení na smyčkách **Černokostecká** a **Bílá Hora**, jak bylo stanoveno na závěrečném výrobním výboru v říjnu letošního roku. Počítáme rovněž s výstavbou „mobilního“ sociálního zařízení ve smyčce **Výstaviště**, kde probíhají velmi složitá jednání s odborem zeleně, kultury, památkové péče a cestovního ruchu Magistrátu hl. m. Prahy. Z tohoto důvodu předpokládáme zahájení výstavby v roce 2007.

Na konečných autobusů se v současné době vyměňují vzhledem k platným hygienickým předpisům starší sociální zařízení za nová. Jsou z monolitického betonu s kvalitní povrchovou úpravou ve větším provedení s kuchyňkou, předsíní, WC a technickou místností nebo menší s chemickým nebo klasickým WC. Záleží na možnosti napojení na vodu a kanalizaci. V každém případě jsou tato WC připojena na elektrický proud, aby v zimním období nemohlo dojít k zamrznutí vody.

V letošním roce bylo předáno do užívání velké sociální zařízení **Rohožník** (foto č. 2) a malá **Otakarova**, **Lochkov**, **Centrum Zahrádní Město** (foto č. 4). Připravená ke kolaudaci jsou sociální zařízení **Škvorec** a **Kolovraty**.

Nezúčastnění si neuvědomují složitosti při vyřizování všech povolení, vyjádření, stanovisek a posudků nutných k vydání stavebního povolení pro výstavbu či rekonstrukci sociálního zařízení, nehledě na finanční náročnost. O to víc nás potom mrzí, že se neustále setkáváme s devastací nových WC a přitom se jedná o zařízení sloužící výhradně řidičům. Naskytá se otázka smyslu této devastace. Proč si řidiči ničí to, co slouží výhradně jejich potřebám? Proč bylo zařízení na úpravu studené a vařící vody, které téměř každý řidič rád použije na přípravu kávy, ve smyčce **Červený Vrch** zničeno a rozbito? Proč bylo v mísách a v umyvadlech nasypáno kamení (foto č. 3)? Proč na Olšanech musel

být neustále systematicky ničen kódový zámek u nového WC, až bylo rozhodnuto nahradit ho čtyřhranem a totéž nyní bude provedeno i ve smyčce **Kubánské náměstí**, kde je zámek také neustále ničen. A proč například v **Braníku**, na **Barrandově** a na **Královce** je vše dlouhodobě v bezvadném pořádku? Vše je v lidech a svědčí to o jejich úrovni a kulturnosti. Závěrem si můžeme položit otázku, zda má smysl pokračovat v zahájeném trendu modernizace a zvyšování kulturnosti sociálních zařízení, nebo se navrátit k úrovni, která byla v této oblasti před 20 lety.

Text a foto: Oddělení pozemních staveb technického úseku



3



4

Recertifikace dle normy ČSN ISO 9001 jednotky Zásobování bez neshod

Téměř všechny certifikační organizace pracují v podstatě stejně. Pomyslná firma pracuje na sobě dlouho, předlouho tak, aby byla schopná požádat o certifikaci systému managementu dle normy ISO 9001.



Když si již myslí, že je dostatečně připravená, přijde den s velkým D. Firma s certifikační organizací uzavře smlouvu, domluví termín a externí auditoři se přijdou podívat na dostatečnost dokumentace. Pokud shledají vše v pořádku, což nebývá často, domluví termín auditu a potom firmu náležitě prověří. To se většinou neobejde bez neshod. Ty bývají první a druhé kategorie. Druhá je dobrá – tam se stanovuje termín k odstranění neshody. První je špatná – tam mohou externí auditoři odejít a počkat, až si vše firma dá do pořádku a vše může začít od začátku.

Auditoři naší certifikační organizace DNV mají ještě další hodnocení, a tím je příležitost pro zlepšování a tzv. pozorování. Tyto záležitosti mají firmě pomoci k vlastnímu zlepšování systému. Externí auditoři najdou nějaké neshody druhé kategorie a pracuje se na jejich odstranění. Většinou se ověřují interním auditem. Odstranění neshod se oznamuje certifikační organizaci, která má právo přesvědčit se o pravdivosti informací. Po roce se domluví firma s certifikační organizací o prvním periodickém auditu. Při něm se již neprověřuje vše, ale jsou stanoveny oblasti normy,

kteř se budou prověřovat. Po dalším roce to probíhá podobně a prověřují se zbylé oblasti normy, které se neprověřovaly před rokem. Další rok musí proběhnout tzv. recertifikační audit. Při tomto auditu se prověřuje vše jako na začátku. A tak to jde stále dokola.

Rok 2005 se stal pro jednotku Zásobování (bývalý odbor obchodně-zásobovací) zlomovým, neboť přišla na řadu dlouho očekávaná recertifikace. Na recertifikaci jsme se připravili, ale říkat, že jsme se připravili dobře a že jsme vše předvíдали, je dosti odvážné tvrzení. Před rokem byl sice systémový audit, ale externí auditoři se rozhodli, že se zaměří na ekologii. Rok 2005 je opět systémový audit, ale na co se zaměří letos, nikdo neví. Takže velká neznámá. To, co platilo před rokem, se mohlo změnit (vyhlášky, normy, zákony apod.), mohou se změnit i auditoři a je známo, že každý auditor má malinko odlišný přístup k dané problematice. Program, který byl dodatečně schválen představitelům managementu, připravili externí auditoři. Byl rozvržen na dva dny pro dva auditory.

1. listopadu 2005 v devět hodin se dostavili externí auditoři. Dalo by se říci staří známí, protože tu stejní



Druhý sklad – Všeobecný. Systém v pořádku. Auditorům je předvedena tzv. temnice, což je vybudovaný sklad pro uskladnění pryžových produktů dle normy ČSN 630001. Auditóři chtějí vidět novinku – knihu žebříků a knihu regálů. Knihy jsou jim předloženy a auditóři velmi chválí vytvořenou knihu žebříků.

Končí první den jeho shrnutí a dílčí vyhodnocením.

Druhý den. Opět odjezd do areálu Hostivař.

Třetí sklad – Chemický a technických plynů.

Systém v pořádku. Opět ne vše okolo bezpečnosti je správné.

Čtvrtý sklad – NCS sklad ND. Systém v pořádku.

Ovšem vykládací a nakládací rampa musí mít alespoň řetězkové zábrany. Auditorům je předveden zakladač a jsou seznámeni s řízením skladu.

Pátý sklad – Oděvní a OOPP. Systém v pořádku. Auditóři jsou seznámeni s průběhem vystrojování a s problémy reklamací.

Vstupní kontrola – Systém v pořádku. Seznámení, jak probíhá vstupní kontrola, kontrolní listy a metodika vstupní kontroly. Způsoby uplatňování a vyřizování reklamací, záznamy o reklamacích.

Řízení programu interního auditu – Systém v pořádku. Upozornění na změněné podmínky k auditu. Od roku 2006 bude v jednotce Zásobování probíhat jinak. Předvedení záznamů a dokumentů auditu a následně probíhá závěrečné jednání.

Auditóři děkují za vstřícnost a neformální vztah. Audit byl zhodnocen tak, že nebyly shledány žádné neshody. Byly zaznamenány čtyři příležitosti pro zlepšování a osm pozorování. Tyto záležitosti nemusi být brány na zřetel a stanovována k nim jakákoliv nápravná opatření.

Ovšem auditování by byli hloupí, kdyby nevyužili pozorování ve svůj prospěch. Takže na každé pozorování se stanoví způsoby odstranění nebo alespoň další postup.

Recertifikační audit skončil úspěchem. Může si vedení jednotky Zásobování přát více? V oblasti systému managementu jakosti v tuto chvíli asi těžko.

Jednotce Zásobování byl opět udělen certifikát systému managementu jakosti s platností do 11/2008. Udělením tohoto certifikátu se potvrzuje, že systém managementu jakosti v jednotce Zásobování byl shledán shodným s požadavky normy pro systém jakosti ČSN ISO 9001.

Ale již v příštím roce v listopadu, proběhne standardní periodický audit, a tak nezbývá než i nadále provádět další opatření pro zlepšování celého systému SMJ v jednotce Zásobování.

Ing. Josef Dalešický, Lumír Vopálenský,
jednotka Zásobování

Foto: Jednotka zásobování

byli v roce 2003. Tím lépe – oni i my víme, jak se asi bude audit odvíjet.

Z jejich strany nebude žádná záludnost a od nás již vůbec ne. Opět se začíná přezkoumáním dokumentace. Víme, že se transformací mění spousta věcí, hlavně v systémové dokumentaci, která bude muset být zrevidována. Na tuto problematiku byli auditóři upozorněni.

Po přezkoumání dokumentace se odjíždí do areálu Hostivař, kde jsou hlavní sklady jednotky Zásobování.

První sklad – Hutní. Systém v pořádku, ale nedostatečně vedené záznamy o revizích elektrických spotřebičů (nejen v hutním skladě). Lékárna nemá vytištěný seznam léků.

Zajímavý dárek nabízejí i Střediska dopravních informací!

Pět středisek dopravních informací Dopravního podniku (**Muzeum, Anděl, Můstek, Nádraží Holešovice a Letiště Ruzyně**) nenabízí jen aktuální informace o celém systému Pražské integrované dopravy, ale také zajímavé publikace z produkce Dopravního podniku, které mohou být hodnotným a zajímavým dárkem nejen pod vánočním stromčkem!

S koncem roku se na pultech různých obchůdků vynoří řada kalendářů. Ve střediscích si můžete zakoupit dva typy. Stolní kalendář na rok 2006 mapuje svět jízdenek a zaplatíte za něj **79 korun**. Pokud chcete vědět, jakou jízdenku obdrželi cestující na koňce či v jiných dopravních prostředcích, neváhejte a zakupte si stolní kalendář.

Reprezentativní nástěnný kalendář srovnává Prahu před osmdesáti až sto lety s tou současnou. Pokud chcete srovnávat staré s novým, zakupte si nástěnný kalendář za **250 Kč**.

Zájemci o vývoj vozového parku městské hromadné dopravy v Praze zcela jistě ocení rozsáhlou novinku pod názvem **Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy**, kterou připravili Stanislav Linert, Pavel Fojtík a Ivo Mahel. Kniha má 374 stran a je rozdělena do čtyř základních tematických kapitol. Bohatou fotografickou dokumentací hlavních kapitol doplňuje rozsáhlý soubor barevných kreslených vyobrazení všech základních typů pražských kolejových vozidel a jejich úprav. S ohledem na charakter vyobrazení má publikace netradiční formát A4 „naležato“ a zaplatíte za ni **620 Kč**.

Zájemci o kompletní historii městské hromadné dopravy zcela jistě ocení třetí vydání jedné z nejpřesvědčivějších publikací ve svém oboru, **Historie městské hromadné dopravy v Praze**, autorů Pavla Fojtíka, Stanislava Linerta a Františka Proška. Má 368 stran se 414 vyobrazeními. Proti předchozímu vydání byla v hlavním textu stručně aktualizována o události z let 2000 až 2005 a přijde vás na **460 korun**.

Knihy o metru a tramvajích formátu A5 vydané v minulém roce doplnila uprostřed roku publikace s jednoznačným názvem **Pražské autobusy 1925 – 2005**, opět od autorů Pavla Fojtíka a Františka Proška. Kniha je k dispozici za **195 Kč**. Příznivci pražského metra si mohou zakoupit poslední výtisky publikace **30 let pražského metra**, která je druhým a výrazně rozšířeným vydáním publikace (Nejen) čtvrtstoletí pražského metra, která byla vydána v roce 1999. Kniha vás přijde na **125 korun**.

Koho zajímá nejen historie pražské dopravy, ale i jejích městských částí, tomu jsou určeny třetí a čtvrtý díl **Pražského dopravního zeměpisu** připravený autory Pavlem Fojtíkem a Františkem Proškem. Ve třetím díle se na 200 stránkách můžete seznámit s historií dopravní obsluhy obcí připojených k našemu hlavnímu městu v roce 1922. Publikace je k dostání za **120 Kč**. Poslední, čtvrtý díl vás seznámí s tím, které obce tvořily Prahu před rokem 1922 a zaplatíte za něj **70 Kč**.

Zajímavým tipem na případný dárek mohou být také zapaspartované kreslené obrázky historických



vozidel autorky Evy Štindlové za **320 Kč**.

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

Velmi žádanou a užitečnou pomůckou pro cestování Prahou je **Atlas Pražské integrované dopravy (PID)**. Výhodou atlasu je zobrazení vedení linek MHD nad mapovým podkladem jako určitá „nadstavba“ na průsvitných papírech. Jeho zatím poslední verze vydaná na jaře 2005 je k dispozici za sníženou cenu **99 Kč**.

Dalším vyhledávaným informačním materiálem je i **Mapa Prahy se zakreslenou sítí MHD** se stavem červen 2005, která se prodává za **39 Kč**.

Novinkou jsou sady **propagačních ilustrovaných táčků**. Jedno balení (5 kusů) je ve střediscích dopravních informací k dostání za **29 Kč**.

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

Na závěr můžeme ještě dodat, že v prosinci by se, stejně jako v loňském roce, v prodeji měly objevit i aktualizované Knižní jízdní řády a Jízdní řády na CD.

Upozornění: Některé publikace jsou k dostání pouze v omezeném počtu!



Rozmach individuální automobilové dopravy na konci minulého století a jeho neblahé následky potvrdily význam výstavby rychlostních tranzitních železničních koridorů v České republice, které přispívají ke zvýšení rychlosti a pohodlnosti hromadné přepravy osob. Expandující pražská aglomerace a středočeský region vyžadují zkvalitnění páteřní městské a příměstské železniční dopravy.

Zvyšující se význam České republiky a Prahy v celoevropském měřítku klade důraz na kvalitní tranzitní železniční napojení. S touto skutečností kontrastuje stávající stav železničních tratí zaústěných do Prahy od severu k východu republiky. V současnosti vyhovuje kapacitně a částečně i technicky pouze dvoukolejné propojení mezi Libní a Masarykovým nádražím. Mezi Hlavním nádražím, Vysočany, Holešovicemi a Libní existuje v současnosti jednokolejné spojení tzv. vítkovskou tratí. Od Libně je pak spojení možné ještě po jednokolejné hrabovské spojení. Obě tato spojení jsou nekapacitní a technicky nevyhovující. Důkazem toho je v současnosti provozovaná rychlost. Obě trati jsou pojižděny rychlostí 50 km/h, s omezeními 30 km/h. Na hrabovské spojení jsou navíc z důvodu náročných sklonových poměrů vyloučeny jízdy některých rychlíkových souprav. Mezi Vysočany a Masarykovým nádražím přímé spojení dosud neexistuje.

Řešením jsou tři nové úseky

Z výše uvedených důvodů je nutno mezi železničními stanicemi Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží na jedné straně, a odbočkou Balabenska a železniční stanicí Praha Libeň na druhé straně, vybudovat nová traťová spojení v rychlostních parametrech 80–100 km/h. Obsahem stavby jsou tři nové úseky dvoukolejných tratí.

První je Praha – Turnov v úseku Hlavní nádraží – Balabenska, společně pro směr Hlavní nádraží – Holešovice, druhým úsekem je Hlavní nádraží – Libeň a Česká Třebová – Praha v úseku Balabenska – Sluncová a traťová spojka tratí Praha – Turnov a Praha – Česká Třebová v oblasti Balabenska – Sluncová. Řešení stavby je v souladu s koncepcí modernizace vybraných železničních tratí na území České republiky, neboť spojuje první, třetí a čtvrtý národní železniční koridor. Takto vybudované kapacitní železniční spojení umožní také začlenění železniční dopravy do systému integrované hromadné dopravy hlavního města Prahy a jeho okolí a vytvoří předpoklady pro omezení individuální automobilové dopravy v centru města.

Co přinese stavba Nové spojení aneb V roce 2010 na nových tratích

V rámci stavby bude vybudován nově dvoukolejný úsek tratí Praha – Turnov km 0,400–4,800 (Hlavní nádraží – odbočka Balabenska) včetně nového zapojení ze směru od Holešovic v oblasti mimoúrovňového křížení Balabenska. Bude upraveno směrové vedení dvoukolejné trati Česká Třebová – Praha km 405,600–408,200 včetně jejího zapojení do železniční stanice Praha-Libeň. Nově bude postavena trať Praha-Libeň – Hlavní nádraží a traťové spojky propojující tratě Praha – Turnov a Česká Třebová – Praha. V rámci kolejové části bude postaveno i nové severní zhlaví železniční stanice Hlavní nádraží, které vyhoví konfiguraci kolejí této železniční stanice ve stávajícím stavu i stavu po modernizaci. Trati jsou navrženy na rychlost 80–100 km/h, zhlaví železniční stanice Hlavní nádraží na 50 km/h. Celková délka kolejí je přibližně 27 km.

Nově bude zřízeno mimoúrovňové křížení železničních tratí v úseku Novovysočanská – Pod Plynojemem včetně nových napojení přílehlých areálů. Upraveno bude směrové a šířkové uspořádání Husitské ulice v úseku pod novou železniční estakádou. Pro příjezd požárních vozidel budou upraveny příjezdové komunikace k novým portálům tunelu. V rámci konečných úprav budou postaveny komunikace pro pěší, doplněné sadovou výsadbou, čímž dojde k rozšíření zelených ploch zejména v oblasti Krejčárek – Sluncová ve východním předportálu. Po opuštění stávající vítkovské trati dojde na jejím místě k vybudování cesty pro pěší a cyklostezky s návazností na pěší a parkové komunikace hory Vítkov.

Nové spojení splňuje přísná kritéria

Na základě dokumentace o posouzení vlivu stavby na životní prostředí z roku 1996 bylo rozhodnuto vést trati Libeň – Hlavní nádraží a Praha – Turnov v úseku mezi Trocnovskou ulicí a oblastí Sluncová vrchem Vítkov dvěma dvojkolejnými tunely. Důvodem řešení je minimalizace dopadu železniční dopravy na obyvatelstvo a urbanizovanou krajinu. Oba dvojkolejné tunely budou ražené, s hloubenými úseky v blízkosti portálů. Délka ražených částí činí 2 401 metrů, délka hloubených částí je 280 metrů. Odvoz veškeré vytěžené rubaniny bude proveden po železnici tak, aby nedocházelo k nadměrnému zatěžování pražských komunikací nákladní automobilovou dopravou.

Pro umístění technologických zařízení tratí nového spojení bude v rámci stavby postaven bezobslužný objekt v lokalitě Balabenska. V blízkosti východního



Mosty, tunely a tunelové mosty

Pro mimoúrovňová křížení tratí s komunikací je navrženo celkem deset železničních a dva silniční mosty, doplněné jedenácti propustky, celková délka přemostění činí asi 1 290 metrů. Mezi rozhodující mostní stavby lze zařadit čtyřkolejnou železniční estakádu přes Masarykovo nádraží z předpjatého betonu délky přibližně 450 metrů, sloužící k překlenutí tratí Libeň – Hlavní nádraží a Praha – Turnov přes komunikace Husitské a Trocnovské ulice a prostoru mezi Masarykovým nádražím a západními portály tunelů. Na trati Libeň – Hlavní nádraží bude z předpjatého betonu vybudována dvojkolejná estakáda Sluncová délky 322 metrů navazující na východní portál severního tunelu.

Na trati Praha – Turnov bude v km 3,319 tzv. tunelový most tvořen dvěma kotvenými stěnami s vetknutou deskou délky přibližně 130 metrů a v km 4,354 bude nový železniční most spřažený ocelobetonové konstrukce délky 44 metrů umožňující mimoúrovňové křížení této trati s tratěmi Libeň – Hlavní nádraží a Česká Třebová – Praha. Mezi dominující objekty lze zařadit i silniční estakádu Krejčárek – Palmovka délky asi 285 metrů odstraňující stávající úrovňové křížení trati Praha – Turnov v ulici Pod Plynojemem. Pro nová železniční a silniční tělesa jsou v řadě míst navrženy opěrné a zárubní zdi s přihlédnutím na místní poměry pro dosažení požadovaných prostorových poměrů. Celková délka těchto zdí činí 2 615 metrů.

portálu bude zřízena trafostanice pro elektrický ohřev výměn, osvětlení a vystrojení tunelu, sloužící jako jeden z nezávislých zdrojů napájení osvětlení a větrání v tunelech. Pro dodržení limitních hodnot hladiny hluku ze železniční dopravy na obyvatelstvo jsou na tratích navržena protihluková opatření v podobě protihlukových stěn v celkové délce 2 807 metrů a individuální protihluková opatření u pozemních objektů v ulicích Příběnická, Řehořova a V Mezihoří. Veškeré nově budované trati a traťové spojky budou elektrifikovány i vzhledem k ekologii železničního provozu v městské zástavbě. Nosné prvky trakčního zařízení (stožary) budou v centrální oblasti z architektonických důvodů částečně řešeny atypickými konstrukcemi.

Výstavba si vyžádala demolici vybraných objektů. Většinou se jednalo o dnes již nevyužívané a opuštěné stavby. Je rovněž doprovázena sadovými úpravami, které uvedou stavbou narušenou zeď do původního stavu a navíc dojde k rozšíření zelených ploch. Nedílnou součástí technického řešení jednotlivých stavebních objektů, zejména umělých staveb, je i jejich architektonické ztvárnění, které klade důraz na začlenění stavby do urbanizované krajiny a uplatnění stavby z pohledové významných a veřejnosti navštěvovaných míst hlavního města Prahy. Na tento prvek byl s ohledem na umístění stavby do intravilánu města kladen mimořádný důraz.

Daniela Tůmová
s použitím odborných podkladů
Foto: Daniela Tůmová



Vlak Pendolino vyjíždí 11. prosince

Od 11. prosince, kdy bude zahájen provoz vlaků SC Pendolino, můžete díky memorandu, které uzavřely společnosti ČD a ČSA, cestovat s jízdenkou, resp. letenkou pro trasu Olomouc – New York nebo Toronto – Pardubice. Dále si můžete vybrat z kombinací 6 x SC Pendolino a z přibližně sto osmdesáti spojení ČSA denně. To vše s cestovními doklady ČSA. Pokud chcete cestovat jen z Ostravy do Prahy, stačí doklady Českých drah. Vlaky luxusního provedení vyjedou na své trati již příští týden! Vlaky SC Pendolino se staly tzv. společnými spoji Českých drah a Českých aerolinií. Obdobná spolupráce je známa v zemích jako jsou Belgie, Francie, SRN nebo Švýcarsko. Všechny vlaky SC Pendolino budou označeny nejen kódem Českých drah, ale i kódem ČSA, např. SC500 / OK4001.

Všichni letečtí cestující budou přepraveni ve vozech první třídy s tím, že jejich místa budou označena nápisem REZERVACE ČSA. Samozřejmostí je občerstvení během jízdy zdarma, nabídka denního tisku, možnost poslechu některého ze tří hudebních kanálů či přípojka na 230 V umožňující například práci s notebookem během cesty. V případě delšího čekání na odjezd vlaku SC Pendolino budou mít cestující volný přístup do čekárenských zón pro cestující první třídy vlaků kategorie SC Pendolino, EuroCity a InterCity – tzv. ČD Lounge. Ty budou otevřeny od prosince v jednotlivých stanicích s provozem vlaku SC Pendolino. Další novinkou společného provozu vlaků SC Pendolino je, že se z nich stává první plně nekuřácký vlak v České republice.

Všechny vlaky SC Pendolino spojující Ostravu, Olomouc, Pardubice a Prahu se od 11. prosince 2005 stanou tzv. codesharovými spoji Českých drah a Českých aerolinií. Spojení SC Pendolino doplní současnou

- nabídku leteckého spojení provozovaného ČSA mezi Ostravou a Prahou a na mapu ČSA přibudou dvě zcela nové destinace s pravidelně provozovaným spojením Olomouc a Pardubice.
- V rámci rezervace letenky získá cestující také nárok na bezplatnou přepravu autobusem AIRPORT EXPRESS mezi nádražím Praha-Holešovice a letištěm v Ruzyni, kterou bude provozovat Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost.

-datum-



Foto: České dráhy

Končí váš syn nebo dcera základní školu?

Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., je jednou z největších škol v Praze, jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Má za sebou více než padesát let své existence.

V současnosti má škola dva subjekty, a to Střední průmyslovou školu dopravní s kapacitou 395 žáků a Střední odborné učiliště s kapacitou 1 350 žáků.

Střední průmyslová škola dopravní – obory středního vzdělání zakončené maturitní zkouškou

Zaměřením školy je výchova středního managementu v oblasti konstrukce a provozu elektronických počítačových systémů, elektrotechniky, provozu a ekonomiky dopravy.

Škola je vybavena pěti počítačovými učebnami, odbornými učebnami pro elektrická měření a elektroniku, učebnou fyziky, učebnou pro techniku, administrativu a jazykovou učebnou.

Ve školním roce 2006/07 budou otevřeny následující obory:

Elektronické počítačové systémy

Absolventi mají možnost uplatnit se v průmyslové a podnikatelské sféře.

Získají dovednosti a vědomosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, o programovacích jazycích, operačních systémech i aplikačních programech v oblasti výroby, instalace a obsluhy počítačových i návazných slaboproudých elektronických zařízení.

Elektrotechnika se zaměřením na zabezpečovací techniku a technickou kybernetiku

Absolventi mají široké uplatnění v oblasti realizace malých počítačových systémů, zabezpečení pevných i pohyblivých objektů založených na mikroprocesorové technice, včetně kolejové dopravy. Uplatní zde vědomosti z programování, konstrukce

počítačů a mikropočítačů, elektrotechniky a zabezpečovací techniky.

Provoz a ekonomika dopravy

Příprava v tomto studijním oboru vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy světa a zvládnutí odborné terminologie typické pro jednotlivé druhy dopravy. Absolvent umí používat výpočetní techniku a sdělovací prostředky. Dovede zabezpečovat odbornou, správní a ekonomickou problematiku, kde může využít i znalosti dvou světových jazyků.

Kde se dozvíte více?

- Na Dnech otevřených dveří, které se konají v budově školy Praha 5, Plzeňská 102/219 (stanice tramvaj Vozovna Motol) ve středu 18. ledna 2006 od 14.30 do 17.00 hodin a v sobotu 7. ledna 2006 od 9.00 do 14.00 hodin.

- Na studijním oddělení školy: telefon 222 317 992 a 222 326 365.

- Na internetových stránkách školy: <http://www.sps-sou.cz>.

Střední odborné učiliště – čtyřleté obory středního vzdělání ukončeny maturitní zkouškou, tříleté obory středního vzdělání ukončeny výučním listem a nástavbové studium denní i dálkové formy středního vzdělání s maturitní zkouškou

Škola je vybavena počítačovou učebnou, odbornými učebnami pro elektrická měření a učebnami pro výuku dalších odborných předmětů.

V SOU je možné od příštího školního roku studovat ve čtyřech oborech středního vzdělání s maturitní zkouškou a v sedmi oborech středního vzdělání s výučním listem.

Dále v denní formě i dálkové formě výuky budou otevřeny 3, respektive 2 obory pro získání maturitní zkoušky v nástavbovém studiu.

Ve školním roce 2006/07 budou otevřeny tyto čtyřleté obory středního vzdělání – ukončeno maturitou:

Autotronik

Absolvent dovede řešit problémové situace spojené s provozem, diagnostikovaním a prováděním oprav motorových vozidel. Zná význam, funkci a způsoby použití montážních přípravků, měřidel a automatizačních obvodů, bloků, regulačních přístrojů a ovládá jejich obsluhu při využívání v autoopravenství.

Během studia získá řidičské oprávnění skupiny C.

Operátor provozu a ekonomiky dopravy

Absolventi se uplatní ve funkcích provozní dispečer, traťový dispečer regionální dopravy, výpravčí z depa či vozovny a dozorcí stanice. Rovněž najdou uplatnění v organizacích zabývajících se individuální nebo hromadnou dopravou osob nebo ve spedičních firmách zabezpečujících přepravu nákladů a zboží.

Během studia získají řidičské oprávnění skupiny B.

Obchodník se zaměřením na propagaci a prodej dopravních služeb

Absolventi se uplatní v organizacích zabezpečujících dopravní služby, propagaci a marketing. Přípravují a vedou obchodní aktivity. Využívají prostředků informačních technologií a vedou i cizojazyčnou korespondenci. Orientují se v právních normách. Umí navrhovat a realizovat prodejní a propagační akce, zejména veletrhy a výstavy.

Mechanik elektronik se zaměřením na informační technologie

Absolventi mají vědomosti z oblasti hardware i software výpočetní techniky. Ovládají běžný provoz počítačových sítí různých typů, naučí se údržbě informačních systémů, zajišťování bezpečnosti a ochrany dat. Zároveň se naučí základům programování, komunikaci v systémech internet, intranet, digitálních komunikačních sítí, základům počítačové grafiky a multimédií včetně komunikačních systémů obytných budov a průmyslových objektů.

11 Další možností jsou tříleté obory středního vzdělání s výučním listem:

Mechanik elektronických zařízení

Výroba, oprava a montáž celků zařízení spotřební a investiční elektroniky včetně znalosti použití integrovaných obvodů, elektronických zařízení a číslicových systémů. Získané znalosti žáci uplatňují při údržbě, montáži a opravách výpočetní techniky včetně komunikačních systémů obytných budov a průmyslových objektů.

Elektrikář pro silnoproud

Absolventi ovládají veškeré elektromontážní práce při opravách bytových a průmyslových objektů, umí zapojovat nejrůznější spotřebiče. Znají seřizování a zkoušení elektrických částí strojů a přístrojů včetně elektrické výzbroje kolejových dopravních prostředků. Mají potřebné vědomosti o aplikačních programech s využitím výpočetní techniky.

Automechanik

Oprava silničních motorových vozidel a jejich funkčních celků. Provádění funkční kontroly po provedené opravě. Používání a obsluha diagnostických zařízení pro kontrolu technického stavu vozidel a jejich částí.

Součástí vzdělání absolventa je získání řídičského oprávnění skupiny C.

Autoelektrikář

Žáci se připravují pro údržbu, seřizování a opravy elektrického a elektronického příslušenství silničních motorových vozidel. Orientují se v číslicové technice a jsou seznámeni s PC a možnostmi jejich uplatnění v automobilové technice. Během studia získají řídičské oprávnění skupiny B.

Klempíř pro strojírenskou výrobu

Žáci se seznamují s ručním a strojním zpracováním plechů, dělením, tvarováním, spojováním a s opravami a sestavováním jednotlivých dílů karoserií. Umí svařovat plamenem a elektrickým obloukem v ochranné atmosféře CO₂. Samostatně realizují dílčí opravy karoserií.

Během studia získají řídičské oprávnění skupiny B.



Foto: SOU

Aranžér

Aranžování výloh a výstavních prostor za účelem nabídky a propagace zboží a služeb. Výzdoba interiérů, úprava ploch, malba písma a výroba prostorových aranžovacích doplňků a expozice.

Lakýrník

Žáci jsou schopni provádět povrchovou úpravu automobilů, autobusů i tramvají. Získávají znalosti písmomalářských a dekorátérských prací, míchání a tónování barev, oprav hotových lakovaných výrobků i provádění nápisů. Absolventi nacházejí uplatnění jak v lakovnách při opravách karoserií, tak při ostatních lakýrnických pracích.

Nástavbové studium

Denní forma – dvouleté studium – obory: dopravní provoz, provozní elektrotechnika a propagace
Dálková forma – tříleté studium – obory dopravní provoz a provozní elektrotechnika

Dále škola nabízí:
Svářečské kurzy kovů

Kurzy a zkoušky z Vyhl. 50/78 Sb. pro obory elektro
Kurzy pro řidiče motorových vozíků
Kurzy bezpečnosti práce a požární ochrany
Kurzy pro obsluhu kotlů a tlakových nádob
Kurzy jeřábníků

Kde se dozvíte více?

- Na Dnech otevřených dveří, které se konají v budově školy Praha 8, Pobřežní 37/619(Karlín, stanice metra B – Křižkova), a to ve dnech 17. ledna a 31. ledna vždy od 14.30 do 17.00 hodin.
- V sobotu 7. ledna od 9.00 do 14.00 hodin budou přístupná všechna pracoviště školy Plzeňská 102/219 Praha 5, Motol; Moravská 3, Praha 2; Pobřežní 37, Praha 8 a pracoviště odborného výcviku Na Valentince 4, Praha 5, Smíchov (autoobory), Plzeňská 137, Praha 5, Košíře (autoobory včetně lakýrníků), Na Třebešíně 161, Praha 10 (elektroobory) a Praha 8, Pobřežní 37 (aranžéři).
- Na studijním oddělení školy: telefon 222 317 992 a 222 326 365.
- Na internetových stránkách školy: <http://www.sps-sou.cz>

ŠKOLNÍ STRÍPKY



Spolupráce se slovenskou školou

Na základě pozvání slovenské strany se ve dnech 17. až 20. října 2005 uskutečnila návštěva střední školy v Bardejově.

Prvního kontaktu se zástupci školy se zúčastnil ředitel Ing. Šilhan a jeho zástupci Mgr. Bareš, Ing. Novotný a Dr. Šindler. Jedná se o školu obdobného zaměření, její název je SOU strojírenské Juraja Henischa. Zajímavostí pro nás bylo, že součástí školy je i čtyřleté

gymnázium, zaměřené na výuku výpočetní techniky. Přijetí ředitelem ing. Hudákem a jeho zástupci bylo velmi přátelské, což umožnilo hned v úvodu navodit velice příjemnou atmosféru jednání.

Úvodem jsme projednali obecnou školní problematiku, která je přibližně v obou zemích stejná a týká se především organizace výuky v teoretické i praktické oblasti, vybavení tříd a dílen přístrojovou, technologickou i didaktickou technikou i učebními plány či osnovami. Po získání těchto informací jsme zjistili, že další spolupráce v této oblasti by mohla být prospěšná pro obě strany, a proto jsme zástupce slovenské školy pozvali k návštěvě naší školy v průběhu druhého čtvrtletí roku 2006.

Pro další případnou spolupráci připravíme náměty, které se budou týkat především zkušeností nejen z vlastního výukového procesu, ale i z oblasti vzájemné výměny pedagogů či žáků u shodně vyučovaných oborů včetně rozšíření aktivit i v kulturní a sportovní oblasti.

Motoristická výstava Rychlá kola v Lysé nad Labem

Ve dnech 3. až 6. listopadu se konala výstava s motoristickou náplní ve městě Lysá nad Labem, s názvem Rychlá kola. V rámci této výstavy se v letošním roce naše škola současně se školami z Nymburka a Mladé

Boleslavi podílela na organizaci soutěže žáků automechaniků.

Ve velmi příjemném prostředí a za podpory vedení výstaviště se utkalo osmnáct soutěžících z devíti učilišť ve dvou rozdělených částech. V první, poznávací, byl úkol určit účel a funkci různých dílů automobilu a ve druhé, hlavní, měli žáci provést konkrétní praktickou činnost.

I po této soutěži lze potvrdit neustále se zlepšující úroveň žáků všech zainteresovaných škol, takže je velmi potěšitelná skutečnost, že na druhém místě se umístil žák naší školy Jiří Tůma. Také umístění dalšího druhého soutěžícího Pavla Jirase na jedenáctém místě zaslouží pochvalu. Věříme, že pro nastávající semifinálové kolo pražského regionu, které se bude konat v dubnu příštího roku na PVA v Letňanech, to byl dobrý trénink, a že stejný úspěch zopakují i tam. Pochvalu zaslouží též všichni pedagogičtí pracovníci, kteří se podíleli na přípravě žáků do soutěže a její organizaci.

Text a foto: -sou-



Střípky z Pobaltí III – Litva

V Litvě nalezneme dvě města s trolejbusovou dopravou, a to hlavní město Vilnius a nedaleký Kaunas. Tramvaje v Litvě vůbec nejezdí. Hlavní město Vilnius provozuje trolejbusy od roku 1956, tradičně s českými trolejbusy Škoda. Provoz je velmi intenzivní, vidět v jízdě současně 6 trolejbusů není v českých poměrech příliš obvyklé. Rozhodujícím typem trolejbusů je Škoda 14Tr (foto č. 3 a 4). V poslední době

byla zahájena masivní obnova vozového parku trolejbusů, a to patnáctimetrovým třinápravovým Solarisem Trollino (foto č. 5). Elektrická výzbroj je do polských vozidel montována v Dopravním podniku Ostrava, takže alespoň částečně jsou nové trolejbusy ve Vilniusu české. Trollino již mohutně zasahují do pravidelného provozu, k vidění jsou na mnoha linkách. Kromě toho byl v ulicích k vidění jeden trolejbus Jelcz. Ve Vilniusu jsou dvě vozovny. Trať za posledních 10 let přibylly, např. k univerzitě a k jednomu z supermarketů, jiné naopak ubýly, jako Valakampiai a jedna z tratí v centru.

Jízdenky se kupují v předprodejích, ve vozech převažují mechanické znehodnocovače. Denní jízdenka existuje v provedení na 24 hodin, čas platnosti se počítá od koupě jízdenky, protože prodavač na ní otiskne datum a čas. Stojí 4,00 LIT (1 LIT = cca 8,30 Kč). Trolejbusový pro-

končinách velmi složité a pro mnoho čtenářů také asi neznámou kapitolou evropské historie.

Na rozdíl od Vilniusu (ale i Rigy) je obnova vozového parku v Kaunasu zatím v plenkách. Výjimkou je několik Solarisů (autobusů) a jeden spatřený nízkopodlažní trolejbus Jelcz. Z těchto důvodů upoutají českého návštěvníka trolejbusy Škoda 9Tr, které jezdí (napočítáno 5 ks) na šejdrových pořadích několika linek. Opravdovým skvostem je dvoudveřový trolejbus Škoda 9Tr, číslo 149, který byl vyroben již v roce 1974!!! V době naší návštěvy se pravidelně vyskytoval na lince 10 (foto č. 1 a 2). Téměř všechny výkony tak jsou zajištěny vozy Škoda 14Tr.

I v Kaunasu je provoz velmi intenzivní. Vozy jsou vybaveny elektronickými označovači jízdenek, pouze ve vozech 9Tr jsou označovače mechanické. Denní ani týdenní jízdenky neexistují. Vzhledem k nepřístupnému tarifu je linkové vedení trolejbusů značně nepřehledné. V provozu je i několik polokružních linek. I v Kaunasu jsou dvě trolejbusové vozovny. Žádná trať v poslední době nezanikla, naopak přibýly tři nové tratě. Autobusový vozový park by také zaujal leckterého zájemce o MHD. Jezdí zde mnoho starých Ika-



1



2



3

voz působí dobře, s jasnou snahou modernizovat vozový park. Bídna je však situace na úseku preference, v tomto ohledu lze říci, že ve Vilniusu ještě téměř nezačali. Automobilový provoz však je i ve Vilniusu velmi silný a trolejbusy se ve špičkách v některých místech téměř nemohou hnout z místa. I ve Vilniusu se setkáme s velkým množstvím „maršrutek“, nicméně využití trolejbusů je i tak poměrně značné.

Rozhodně je nutné zmínit i autobusový provoz. Kromě klasických Ikarusů 280 zde nalezneme i množství Karos B831 i B841 nejen v modrozlutom nátěru, ale i v klasickém červenobílém. Z generace nízkopodlažních autobusů se zde vyskytují Solarisy a Volva.

Druhým trolejbusovým městem, a to od roku 1965, je Kaunas. Mezi dvěma světovými válkami plnil roli hlavního města Litvy, protože Vilnius byl v té době součástí Polska. Územní přesuny jsou v těchto



4



5

KALINŲ MIESTO VISUOMENINIO TRANSPORTO
VIENKARTINIS BILJETAS

90ct

P-03

Nr. 264622

NEPAŽYMĖTAS AN KONTROLIŲ IR NETŲ PRŪDOMŲ REKALGIA

rusů (článkových i standardních), letité Scanie (opět článkové i standardní), nalezneme i Karosy a již zmíněné Solarisy. Provoz „maršrutek“ je taktéž velmi intenzivní. Zajímavým dopravním prostředkem jsou i dvě velmi krátké pozemní lanovky, jediné v Litvě, které pocházejí ze 30. let 20. století. Zajímavostí je, že lanovka z Putvinského ulice jezdí od 7.00 do 19.00 podle potřeby. Jízdné 0,50 LIT vybírá průvodčí přímo ve voze.

Kaunas není tak bohatý jako hlavní město. Historické centrum je však lákavé a proto má město velký turistický potenciál. Snaha rozvíjet trolejbusový provoz je patrná i v Kaunasu, a tak přejme oběma litevským městům mnoho úspěchů i štěstí.

Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph. D.





Čas neúprosně letí a přitom to nejsou ani tři roky...

Na přelomu listopadu a prosince jsme oslavili již dva roky od zahájení provozu tramvajové trati na Barrandov. Smělá stavba, které dominují dva mosty a dva tunely, po dlouholetém odkládání a rozsáhlých přípravách vznikla velmi rychle. Jen pro připomenutí: základní kámen byl „poklepán“ ve středu 24. října 2001, slavnostní zahájení provozu pak proběhlo v pátek 28. listopadu 2003 a pravidelný provoz vypuknul druhý den, tj. v sobotu 29. listopadu 2003.

Již během výstavby převažovaly kladné reakce od místních občanů, kteří v nové tramvajové trati oprávněně viděli šanci pro výrazné zlepšení kvality dopravy. Na počtu přepravených osob je skvěle vidět, že nová tramvajová trať se stala přepravně velmi úspěšnou. Před zavedením tramvajové dopravy na Barrandov cestovalo autobusovými linkami č. 126, 128, 246, 247 a 248 v ranní maximální hodině cca 2 900 osob/hod. při nabídce cca 3 100 osob/hod. V lednu 2004 ve stejné maximální ranní hodině, tj. již v tramvajích, vzrostl počet přepravených osob na 3 520 osob/hod. při nabízené kapacitě tramvajů 3 150 os/hod. A to nepočítáme, že někteří cestující nadále používají autobusové linky 246 a 248.

Při zahájení provozu byly na Barrandov vedeny tramvajové linky 12, 14, 20 a v noci 54. Zejména linka 20 byla pro leckoho velkým překvapením, ale s odstupem můžeme říci, že to byl velmi úspěšný počín. Poměrně rychlé tangenciální spojení Prahy 5 s Prahou 6 do té doby v tramvajové dopravě nikdy neexistovalo, poněkud těžkopádně a za hranic svých možností jej suplovala autobusová linka 217. Pro výše uvedené značné vytížení, resp. přetížení stávajících tramvajových linek vznikla dodatečně od 1. září 2004 posilová linka 13 v trase Sídliště Barrandov – Smíchovské nádraží, která je v provozu pouze v ranní špičce pracovního dne. Jako jediná z denních barrandovských linek je vedena v sestavě 1xT, která zvýšila nabízenou kapacitu o dalších 525 osob/hod. a pokrývala tak rozdíl zjištěný průzkumem. Oproti původní autobusové lince 501 také značně vzrostl zájem o dopravu v noci. Zároveň se zahájením provozu tramvajů na Barrandov došlo, formou přípoje od linky 54, k zavedení noční dopravní obsluhy Lochkova a Černošic, což byla první noční linka PID mimo Prahu.

V zastávkách tramvajové trati Hlubočepy – Sídliště Barrandov byl instalován zastávkový informační systém pro cestující. Cestující tak má možnost nejen získat informace o plánovaných spojích MHD prostřednictvím dotykových obrazovek, ale především dostane aktuální informaci o času zbývajícím do odjezdu nejbližšího spoje každé linky. Každý panel obsahuje čtyři řádky, na kterých se v časové posloupnosti, zbývající do odjezdu vlaku, zobrazují jednotlivé spoje. Panely zobrazují číslo linky, směr jízdy (konečné zastávky, do které spoj jede) a čas zbývajícím do odjezdu spoje. V případě potřeby je možné odeslat na tyto panely informaci pro cestující formou běžícího textu.

Již během stavby tramvajové trati na Barrandov byly prověřovány možné mimořádné události (MU) zejména s ohledem na specifické zvláštnosti tratě. V tomto ohledu se současně prověřovaly možnosti likvidace a zavedení náhradní autobusové dopravy. Přímý střet s ostatními účastníky provozu je v podstatě omezen pouze na dvě křižování s pozemní komunikací – s ulicí Sliveneckou a s ulicí Do Klukovic. Obě úrovně křižování jsou osazena světelnou signalizací s nepřetržitým provozem. Přesto na těchto přejezdech došlo za dobu provozu ke 3 střetům (2 x s osobním automobilem na křižování se Sliveneckou, 1 x se Zdravotní záchrannou službou na křižování s ulicí Do Klukovic). Ve všech případech byla signalizace v činnosti a dle předběžného zjištění řidiči osobních automobilů a Zdravotní záchranné služby tuto signalizaci nerespektovali.

Tramvajová trať je atypická dvěma mostními estakádami a dvěma poměrně dlouhými podjezdy. Bylo tedy nutné brát v úvahu možnost vzniku MU právě v těchto úsecích.

Již dva roky jezdíme tramvají na Barrandov



Konkrétně tyto úseky byly podrobeny analýze všech možností, protože kromě samotné likvidace vzniká i nutnost evakuace cestujících z tramvaje. Byl vytvořen soubor možných MU, mezi které patří například střet tramvaje s chodcem, technická závada vlaku, nevolnost cestujících, vykolejení nebo poškození traťové součásti. Na základě těchto možností a místa vzniku MU byl sestaven postup samotné likvidace, který obsahuje jednotlivé rozfázování likvidace: převzetí MU, prvotní kroky dle okamžitého zhodnocení situace (zastavení provozu, žádost o zásah složek Záchranného integrovaného systému, zavedení NAD, informování cestujících), zdokumentování situace, obnovení provozu. V postupu nechybí ani jednotlivé přístupové cesty pro příjezd likvidačních složek. Pro zastavení provozu v jednotlivých úsecích nebo na celé trati má provozní dispečink k dispozici technické zařízení umožňující zastavení provozu na dálku. Do

Linka č. 13 pomáhá v ranní špičce. V zimě se s denním světlem téměř nepotká.





15. listopadu 2005 bylo na Barrandovské trati zaznamenáno celkem 44 mimořádných událostí. Do tohoto data nedošlo k MU, při které by bylo nutné evakuovat cestující z tramvaje ve ztíženém úseku, tj. na estakádě nebo v podjezdu. Postupy k likvidaci zmíněných MU jsou však připraveny a praktickým nácvikem i ověřeny.

Již dlouho se mluví o prodloužení trati směrem k Holyni. Smyčka Sídliště Barrandov byla vždy prezentována jako dočasná do roku 2010, protože na jejím místě mají být postaveny další byty. Jaká je situace nyní? Na základě výsledků studie z letošního roku, kde bylo předmětné prodloužení TT prověřeno ve 4 variantách (2 krátké – se smyčkou jihovýchodně od Holyně – dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy a 2 dlouhé, s novým umístěním smyčky jihozápadně od Holyně, pro vytvoření vazby na Slivenec), je připravována změna ÚP SÚ hl. m. Prahy, kterou má být potvrzena prodloužená varianta tramvajové trati.

Je toho ještě hodně, co by se dalo o trati na Barrandov napsat, něco je však třeba si nechat i do příštích čísel našeho měsíčníku. **jaš-**

Zimní změny v Pražské integrované dopravě

1. prosince

Od 1. prosince 2005 došlo na území Prahy k následujícím změnám autobusových linek Pražské integrované dopravy (PID).

Pro zajištění narůstajících přepravních vazeb ve východní části Prahy byla od 1. prosince 2005 zavedena nová autobusová linka č. 240 v trase Háje – Sídliště Petrovice – Sídliště Horní Měcholupy – Dubeč – Nádraží Běchovice – Černý Most (dopravce Hotliner s. r. o.). Uvedená linka bude v provozu pouze v pracovní dny přibližně od 5.30 do 20.00 hodin, v přepravních špičkách v intervalu 30 minut, v dopoledním období v intervalu 60 minut. Jízdní doba mezi konečnými zastávkami Háje a Černý Most je 34 minut. V souvislosti se zavedením linky č. 240 bude ve směru ze zastávky Skalka zkrácena linka č. 111 (Skalka – Pitkovice) pouze do zastávky Dolní Měcholupy. Pro zajištění dopravy dětí z Křeslic a Pitkovic do Petrovic budou namísto zkrácené linky č. 111 prodlouženy vybrané spoje školní linky č. 570 (Sídliště Petrovice – Picassova) do trasy Pitkovice – Sídliště Petrovice – Picassova. Pro zkrácení dostupnosti stanice metra Háje a zlepšení přestupní vazby na autobusové linky ve směru Spořilov, Vrsovice pro cestující z Pitkovic a Křeslic bude upravena trasa linky č. 232 (Nádraží Uhřetěves – Háje) v oblasti Jižního Města. Linka pojedí ve směru z Křeslic přes zastávky Horčičkova a Háje do obřatiště Jižní Město. Provoz této linky bude v přepravních špičkách mírně posílen.

V oblasti Prahy 9 byl od 1. prosince 2005 v souvislosti s pokračující výstavbou a osidlováním oblasti Českolipské ulice rozšířen provoz linky č. 156 (Ládví – Avia Letňany – Ládví). Tato linka bude nově v provozu v dopoledním období pracovního dne v intervalu 30 minut tzn., že z oblasti Českolipské ulice ve směru ke stanici metra Ládví bude v dopoledním období souhrnný interval 15 minut (s linkou č. 186). V období přepravních špiček bude tento úsek dále posílen linkou č. 145 (Ládví – Jesenická), která pojedí v úseku Prosek – Liberecká přes zastávky Nový Prosek a Českolipská. Touto změnou získá tato oblast rovněž dopravní spojení s linkou B metra v zastávce Vysočanská.

Na území Prahy 14 došlo na základě výsledků přepravních průzkumů od 1. prosince v ranní přepravní špičce ke zkrácení intervalu linek č. 141 (Černý Most – Černý Most) a 273 (Hloubětínská – Ve Žlfbku) z deseti na osm minut. Vzhledem ke zjištěné přepravní poptávce bude na lince č. 141 zaveden pouze jednosměrný provoz po trase Černý Most – Hejtmanská – Generála Janouška – Brejččetlova – Černý Most. Navíc bude tato linka v provozu pouze do 20.00 hodin.

Zároveň se změnil dopravce u linek č. 222 Černý Most – VÚ Běchovice, 223 Černý Most – Horní Počernice, 251 Nádraží Klánovice – Sídliště Rohožník, 269 Avia Letňany – Sídliště Rohožník, 562 Sídliště Rohožník – Horní Počernice a 564 Sídliště Rohožník

– Hulická / Polesná, tyto linky provozuje od 1. prosince firma Hotliner s. r. o.

Od noci z 1. na 2. prosince je na lince č. 511 Florenc – Nádraží Hostivař zřízena zastávka Pankrác (jen ve směru zpět).

11. prosince

V souvislosti s celostátním termínem změn jízdních řádů 11. prosince dojde v systému Pražské integrované dopravy (PID) k následujícím trvalým změnám.

V neděli 11. prosince vstupuje v platnost nový grafikon vlakové dopravy, jehož platnost končí 9. prosince 2006. V rámci nového grafikonu dochází ke změnám časových poloh vlaků na většině železničních tratí zapojených do systému PID.

Na území Prahy bude od výše uvedeného data pro zlepšení dopravní obsluhy Újezdu nad Lesy rozšířen provoz linky č. 251 (Nádraží Klánovice – Sídliště Rohožník). Tato linka bude nově v provozu v dopoledním období pracovního dne a večer do 21.00 hodin. Všechny spoje budou navazovat v železniční stanici Nádraží Klánovice na vlaky ČD ve směru z/do stanice Praha Masarykovo nádraží.

Na území Středočeského kraje dojde od 11. prosince k následujícím trvalým změnám.

V oblasti Hostivice bude pro zlepšení dopravního spojení mezi Hostivicemi a Rudnou prodloužena celotýdenně linka č. 347 (Motol – Hostivice, Staré Litovice) ve směru od Bílé Hory z Hostovic přes zastávky Hostivice, Běve, Chýně a Chrášťany ke stanici metra Zličín. Současně budou v sobotu a v neděli prodlouženy spoje ukončené v zastávce Bílá Hora do zastávky Motol. V souvislosti s prodloužením linky č. 347 bude zrušen provoz linek č. 358 (Zličín – Chýně) a 457 (Chýně – Hostivice, Staré Litovice) a změněno ukončení spojů linky č. 306 v Hostivicích ze zastávky Hostivice, Ve Vilkách do zastávky Hostivice, Staré Litovice.

Ve východní části Středočeského kraje budou z důvodu bytové výstavby v obcích Mukařov a Louňovice prodlouženy v přepravních špičkách pracovního dne vybrané spoje linky č. 385 ze zastávky Mukařov do obce Louňovice. Pro zlepšení dopravního spojení Českého Brodu a jeho okolí s přestupním bodem v Mukařově dojde k celotýdennímu prodloužení linky č. 491 (Kostelec n. Č. Lesy – Doubravčice – Mukařov) do trasy Mukařov – Štůhlce – Doubravčice – Mrzky – Tismice – Český Brod, sídliště – Český Brod, žel. st. Zároveň bude zkrácena linka č. 423 (Český Brod, žel. st. – Doubravčice – Úvaly, žel. st.) ve směru od Úval pouze do zastávky Doubravčice a budou na ni převedeny spoje linky č. 424 (Úvaly, žel. st. – Škvorec, Třebohostice), která bude zrušena. Linky č. 423 a 491 budou navazovat v zastávkách Úvaly, žel. st. resp. Český Brod, žel. st. na vlaky ČD ve směru z/do stanice Praha Masarykovo nádraží.

V oblasti Českého Brodu dojde rovněž od 11. prosince pro zlepšení dostupnosti města z okolních obcí ke spojení linek č. 412 (Český Brod, žel. st. – Čelá-

kovice, nám.) a 442 (Český Brod, žel. st. – Kouřim). Linka č. 412 bude ve směru z Čelákovice prodloužena ze stávající konečné zastávky Český Brod, žel. st. po trase č. 442 do Kouřimi, jejíž provoz se ruší.

Od 2. ledna 2006 bude zahájen provoz na nové lince PID č. 456 v trase Kralupy n. Vlt., žel. st. – Holubice. Tato linka bude v provozu v pracovní dny od 5.00 do 16.30 hodin a její spoje budou v zastávce Kralupy n. Vlt., žel. st. navazovat na vlaky ČD z/do stanice Praha Masarykovo nádraží.

Zřízení nových zastávek

Od 11. prosince 2005 rovněž dojde z důvodu zlepšení dopravní obsluhy některých lokalit ke zřízení nových zastávek, resp. ke změnám jejich současných názvů.

Davle, Sloup, U Jeřábu nová zastávka pro linku č. 314 (pouze pro směr Bratřínov)

Dobřichovice, rozc. Karlík
nově pro vybrané spoje linky č. 448

Mníšek p. Brdý, závod
nově pouze pro vybraný spoj linky č. 488

Mořina, Trněný Újezd
nově pouze pro vybraný spoj linky č. 313

Roblín, hájovna nová zastávka pro linky č. 313, 414

Změny názvů zastávek

Mělník, cukrovar, záv.	Mělník, cukrovar
Řehenice, Čakovice, U rybníka	Řehenice, Čakovice
Říčany, cihelna	Říčany, Kuřičko
Říčany, Industriální zóna I	Říčany, prům.
	zóna Zdebrady
Říčany, prům. areál	Říčany, prům. areál
	Černokostelecká

Vzhledem ke změně grafikonu vlakové dopravy dochází od 11. prosince k úpravám většiny jízdních řádů návazných autobusových linek. Další úpravy v jízdních řádech vyplývají z průběžného sledování provozu linek PID, připomínke měst, obcí a cestujících.

listopad

Již v listopadu došlo k některým změnám autobusových linek. Od 1. listopadu 2005 byla zrušena linka č. 357 Zličín – Hostivice, Staré Litovice – Chýně a její kapacitu nahradila posílená linka č. 306 Zličín – Jeneč, vysílací středisko. Tuto linku provozuje ČSAD BUS Kladno a. s. Důvodem změny je přestěhování pracoviště řízení letového provozu z Ruzyně do Jenče.

V souvislosti s otevřením obchodního centra u stanice metra Chodov požádala městská část Praha 11- Jižní Město o posílení autobusové dopravy v této oblasti. Od 10. listopadu byla prodloužena linka č. 136 ze sídliště Spořilov přes Roztyly a Chodov do zastávky Koleje Jižní Město. Do zastávky Sídliště Spořilov linka zajíždí pouze ve směru na Jižní Město, v ranní přepravní špičce jede každý druhý spoj jen v úseku Sídliště Dáblice – Roztyly. Současně byla zkrácena linka č. 118 do trasy Dvorce – Roztyly a linka č. 121 do trasy Nádraží Braník – Sídliště Spořilov.

Podle dodaných materiálů - datum-



Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, disponuje díky spolupráci pana dr. ing. Petra Merežka, ředitele odboru strukturovaného financování Živnostenské banky, a. s. disertační prací, kterou vypracoval na Katedře financování a ekonomie provozu Fakulty dopravní ČVUT v Praze pod vedením prof. Skůrovce pod názvem **Analyza financování rozvoje hromadné dopravy a metodika jedné z alternativ – spolupráce veřejného a soukromého sektoru – PPP**. Pan ředitel v odpovědi z března tohoto roku na gratulaci k jeho úspěšné obhajobě dává své svolení k upozornění na jeho práci v DP-KONTAKTU a zároveň dodává, že by některé její pasáže již napsal trochu jinak.

I když se záležitosti rychle vyvíjejí, je i nyní práce pana ředitele zajímavá pro představitele českých dopravních podniků, a to nejen pro vlastní téma, ale i vzhledem k úvodní kapitole **Techniky financování dopravních podniků jako poskytovatelů místních přepravních služeb a příloze s názvem Hospodaření vybraných dopravních podniků v České republice**. Pohled významného představitele nejstabilnější české

PPP – disertační práce dr. ing. Petra Merežka

... systémů budována a provozována soukromým sektorem. Teprve následně, když požadavky privátního sektoru učinily tyto systémy nedostupnými pro široké vrstvy, dostaly se pod kontrolu veřejného sektoru. V minulých letech se na platbách za poskytování přepravních služeb výrazně podílel státní nebo místní rozpočet. Protože jde o zakázky ve veřejném zájmu, je srozumitelné, že komerční výnos nepokryje komerční náklady takové služby. Tento rozdíl finančně pokrývá veřejný sektor. Limitem zmíněného trendu je kapacita veřejných rozpočtů financovat tyto potřeby a kapacita představitelů veřejného zájmu zajišťovat přepravní služby.

Zejména ve druhé polovině dvacátého století státy zajišťovaly přepravní služby a povýšily je v mnoha případech na veřejný nárok. Význam místní dopravy pak posílil tím, že tyto státy výrazně dotovaly jízdné. Vzhledem k rostoucím požadavkům na zajišťování kvalitní přepravy je třeba poznamenat, že možnosti místních rozpočtů, jako významných zdrojů financování přepravních služeb, jsou omezené.

Jak z toho ven? Na tuto otázku není jednoznačná odpověď. Avšak je možné otevřít diskusi o alternativních způsobech financování, včetně zapojení soukromých zdrojů a obchodní odpovědnosti do poskytování přepravních služeb.

Základní myšlenkou při úvaze o spolupráci soukromého a veřejného sektoru je rozdělení a definování soukromých a veřejných zájmů. Aktivita veřejného sektoru má být cílena do strategického plánování, zajištění společenské poptávky po přepravních službách a výběru vhodných partnerů. Komplexní odpovědnost za vlastní poskytnutí přepravních služeb, včetně zajištění přepravních prostředků, však může být úkolem partnerů s dostatečnou podnikatelskou zkušeností a kulturou.

Filozofií takového projektu je rozdělení souvisejících činností mezi jednotlivé partnery v duchu dělej, co umíš. Spoluprací soukromého a veřejného sektoru je možné realizovat více projektů výstavby a zajišťování provozuschopnosti dopravní infrastruktury v limitovaném čase. Tímto přístupem lze dosáhnout rovnoměrnějšího rozdělení rizik mezi zúčastněné partnery, to znamená mezi podnikatele privátního sektoru, investiční a provozní dodavatele, představitele veřejného zájmu, tj. zástupce společenské poptávky po přepravních službách, finančníky. Jasné rozdělení odpovědnosti rovněž umožňuje transparentní sledování projektu v průběhu jeho života.

Realizace jakéhokoli podnikatelského nebo veřejného zájmu je podmíněna výběrem optimální metody financování, a proto výrazným prvkem, který se v disertační práci objevuje, je kritérium finanční realizovatelnosti. Z toho důvodu jsou zde rozebírány současné techniky financování poskytovatelů přepravních služeb, zejména vazby mezi jednotlivými druhy aktiv společností a jejich zdroji financování.

Kapitola 3 analyzuje přístup veřejných orgánů k zajištění dopravní obslužnosti za rozumnou cenu. Tato analýza je doplněna porovnáním s Evropskou unií.

Vývoj evropského regulačního prostředí je považován za základnu budoucího směřování českého prostředí poskytování přepravních služeb. Tato kapitola rovněž rozebírá systémové nedostatky současného systému zajišťování přepravních služeb, které způsobují nehospodárnost v provozní a investiční činnosti dopravců.

„Evropské státy již delší dobu hledají způsob zefektivnění poskytování přepravních služeb. Prioritou se ukazuje otevření konkurenčního prostředí a rozvoj soutěže i v oblasti místní dopravy.“

Řešení zvýšení efektivity spočívá ve spolupráci soukromého a veřejného sektoru na základě definování soukromých a veřejných zájmů a rozdělení zodpovědnosti na související rizika při poskytování přepravních služeb.

Ve čtvrté kapitole je popisována metodika pro řešení úkolů, které je rozděleno do fází, kterými orgán veřejného sektoru prochází, rozhodne-li se pro PPP.

Začíná fáze **iniciační**, následuje **fáze přípravná** zdůrazňující nezbytnost výběru vhodných expertů. Též srovnává hodnotu za peníze, kterou metoda PPP přináší, s cenou, kterou orgán veřejného sektoru platí při standardním postupu. Další je **fáze strukturační** s následnou **fází negociační** a **dokumentační** (popis typů smluv). V části **fáze realizační** jsou zmíněny úkoly, které před partnery stojí po podpisu smluvní dokumentace.

V závěru autor disertační práce dr. ing. Merežko konstatuje:

„Z výsledků analýz je patrné, že existuje široká nabídka finančních instrumentů. Většina z nich je dostupná i českým dopravcům.“

Ze zkoumání vybraných společností je však patrné, že finanční řízení v nich není pevně zakotveno. Chybí kontury systému sledování efektivity nákladů a optimalizace financování podniků. Z výročních zpráv vybraných dopravců je patrná orientace na přírodní výkony. Vzhledem k vlastnické struktuře a monopolnímu postavení těchto dopravců je obtížné do těchto společností prosadit standardní prvky ekonomického a finančního řízení.

Možnou cestou k zefektivnění dopravců je otevření trhu soukromým dopravcům a podpora regulované konkurence.

Přestože se privátně financované a provozované projekty mohou jevit na první pohled jako dražší než projekty realizované veřejným sektorem, nemusí tomu tak být. Podstatným přínosem spolupráce veřejného sektoru se soukromými dopravci je převedení podstatné části rizik na soukromého dopravce.

Úspěšnější zapojení soukromých dopravců do plnění veřejné dopravní zakázky vyžaduje dlouhodobou přípravu veřejného sektoru a úpravu v myšlení.

Veřejnému sektoru bude ku prospěchu:

- bude-li spoluprací se soukromým sektorem realizovat projekty, o jejichž realizaci je veřejnost přesvědčena
- bude-li chápat hodnotu, kterou přidává – přináší soukromý partner
- bude-li si vybírat privátní partnery ve veřejném výběrovém řízení
- bude-li schopen připravit jasné podmínky výběrového řízení a transparentní kritéria výběru
- bude-li realisticky oceňovat, rozdělovat a řídit rizika a bude-li i nadále odpovědný za ta rizika, která má pod kontrolou
- bude-li ochoten platit soukromému sektoru odpovídající tržní cenu za rizika, která soukromý partner převeze
- bude-li schopen nastavit efektivní systém řízení spolupráce (kontroly, dohody úprav a změn, řešení sporů).

Panu řediteli Merežkovi děkujeme za možnost otisknout stručnou informaci o jeho průkopnické disertační práci.

Ing. Zdeněk Došek,
oddělení Oborové vztahy

2nd UITP International Conference on PUBLIC TRANSPORT FINANCING

The finance dilemma: Growing requirements versus declining funds

Public transport needs to:

- Find alternative ways to finance investment and operation;
- Increase incomes and diversify sources of revenue; and
- Reduce costs of financing, operation and maintenance.

The 2nd UITP conference edition on financing public transport aims to present and discuss:

- Latest developments and key issues
- Current issues of cities/regions
- Involvement of the private sector
- Innovative ways of financing services and supplementary revenues
- Strategies and methods for reducing costs

Mark your agenda and register for the event!

Barcelona, Spain • 16-18 February 2005

Hosted by TMB

Transports Metropolitans de Barcelona

Full details of the conference programme are already available on-line in English, French, German and Spanish.

www.uitp.com

With the kind support of ERM

banky na problémy městské veřejné dopravy má stěžejní význam, protože se seriózně zabývá tématem, který je v naší zemi zatím pouze sporadicky zmiňován.

Informujeme při této příležitosti, že díky členství ve výboru EU UITP je v Dopravním podniku k dispozici **Zelená kniha Evropské komise z 30. dubna 2004 o spolupráci veřejného a soukromého sektoru a legislativě Společenství o veřejných zakázkách a o koncesích**.

Z práce ředitele dr. ing. Merežka citujeme některé pasáže z kapitoly 1. Úvod, stejně jako z 6. kapitoly Závěr.

„Rozvoj přepravních služeb je významným předpokladem ekonomického rozvoje každé společnosti, a to je patrné i z historie. V počátcích byla většina dopravních

PPP – spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti veřejné dopravy

Tramvaj ve Florencii

O mechanismu financování veřejné dopravy v Itálii jsme přinesli informaci v článku 56. Světový kongres UITP ve Věčném městě (9/2005 DP-KONTAKT). *Obnova vozového parku a příklady realizace dopravní infrastruktury ukazují, že trpělivá zákonná vlna z 90. let minulého století se v průběhu času začíná vyplácet.*

Že italské zákony vytvářejí příznivé prostředí i pro další, alternativní způsoby financování rozvoje veřejné dopravy, ukazuje i projekt výstavby tramvaje v perle italské renesance na řece Arno.

Časopis **Ville & Transport (Město & Doprava)** v reportáži o nových inovativních projektech v evropských městech přináší zprávu o rozhodnutí hlavního města Toskánska urychlit výstavbu linek 2 a 3, včetně způsobu, jak toho chce dosáhnout.

Přestože Medicejští a další bankéřské rody byli v době renesance významnými finančními institucemi v evropském měřítku, tramvajový projekt pravděpodobně městu Florencii přerostl přes hlavu z hlediska finančního, i vzhledem ke zpoždování prací na stavbě linky 1.

Jako investor ambiciózního programu kolejové sítě v celkové délce třiceti kilometrů, zahájeného ve spolupráci s městským dopravním podnikem ATAF, se město rozhodlo urychlit výstavbu linek 2 a 3 v rámci PPP – projektu spolupráce veřejného a soukromého sektoru, který díky ustanovením zákona Objectivo umožňuje rozdělení rizik mezi veřejné a soukromé partnery. Na vypsání výběrové řízení odpovědělo v roce 2003 uskupení tvořené RATP – Rozvoj, ATAF, průmyslovými výrobci Ansaldo a Alstom a specializovanými stavebními podniky. Nabídka zněla na výstavbu linek 2 a 3 a provozování tří linek (včetně linky 1) s dobou účinnosti 30 let. Konkurenční, čistě italské uskupení, upustilo od záměru stát se vyzývatelem a hodilo ručník do ringu.

3. prosince 2004 město Florencie podepsalo udělení koncese vytvářejícímu se uskupení, jehož koncesionářský kapitál je rozdělen následovně:

- RATP – Rozvoj 25 %
- ATAF 25 %
- Ansaldo a Alstom 25 %
- stavební podniky 25 %

Zbývalo dotáhnout právní a finanční podmínky, aby koncesionářské společenství mohlo být utvořeno. Za spolupráce expertů a právních poradců byly dohodnuty termíny, garantované ceny, dodávky vozového parku a vybavení.

Finanční montáž byla uskutečněna s **Crédit Agricole (Zemědělská úvěrová)** a **Indosuez**. Cena pro-



jektu dosahuje výše **266 milionů €**, z čehož bankovní úvěr činí 142 milionů, 113 milionů pochází z veřejných financí a vlastní fondy koncesionářské společnosti a půjčky koncesionářů představují 11 milionů €.

Hlavní diskuse se vedly o rozdělení rizik. Město bude mít na starosti především vyvlastnění pozemků a převedení sítě, a též bude rozhodovat o výši tarifů. Koncesionář bude vlastníkem vozového parku a infrastruktury, samozřejmě při logické existenci příslušných paragrafů ve smlouvě o modalitách jejich navrácení do vlastnictví města.

Provozní společnost pod názvem Gest (od slova gestionnaire – správce, řídicí orgán) bude vlastněna ve výši 51 % RATP – Rozvoj a ze 49 % ATAFem. Uvedení linky 1 do provozu je plánováno v lednu 2008 (práce byly již zahájeny pod vedením ATAFu) a linek 2 a 3 o dva roky později.

Pověřený generální ředitel RATP – Rozvoj pan Serge Dassonville v rozhovoru pro **Město & Doprava** na otázku, jak se jeho společnosti podařilo získat smlouvu ve Florencii, odpovídá: „...RATP byl v Itálii přítomen

• skrze svou inženýrskou společnost Systra především ve vazbě na projekt automatického metra VAL v Turínu, ale i díky našemu působení v Janově, Rimini, Catánii a dalších městech, takže naše reputace už byla dobrá. Dále na základě smlouvy o technické asistenci florentskému dopravnímu podniku jsme lépe poznali město a současného provozovatele (ATAF), což posílilo naši důvěryhodnost. **Vítězným receptem bylo: seriózní reputace experta a kvalita návrhu projektu koncese.**“



Odpovědí na otázku, zda jim byl příznivý legislativní rámec, pan Dassonville odpovídá: „*Italský zákon umožňuje realizovat postupně projekty s vyváženými riziky. PPP se tak nachází v dosti úspěšné pozici, protože rozdělení rizik uspokojuje současně veřejné i soukromé partnery. To ale nestačí: následně je třeba stabilizovat projekty kvalitními zárukami mezi dodavateli vozového parku a vybavení, provozovateli a stavebníky. Teprve za těchto podmínek mohou být projektům infrastruktury a provozu přiděleny veřejné fondy.*“

Ing. Zdeněk Došek, oddělení Oborové vztahy



Je to již více než rok, co DP-KONTAKT přinesl poslední informace o činnosti Sdružení dopravních podniků České republiky (SDP ČR). Za tuto dobu se v životě této profesní organizace odehrála řada věcí.

Po organizační stránce došlo tak jako všude jinde k zeštíhlení. Redukoval se počet odborných skupin z deseti na osm a jejich zaměření se specializuje na největší problémy, které trápí obecně všechny provozovatele MHD. Jako příklady můžeme uvést standardy kvality v MHD, odbavování cestujících a výběr jízdného, normotvorbu činnosti na úseku určených technických zařízení, svařování na tramvajových tratích a drážních vozidlech, zásobování náhradními díly, tvorbu databáze vzájemně dohodnutých údajů a mnoho dalších. Sdružení se podílí na tvorbě a připomínkování legislativy týkající se MHD, účastní se rozhodování o určení státní dotace na podporu obnovy vozového parku, spolupracuje se všemi organizacemi, které dodávají jakékoliv výrobky či služby potřebné pro MHD.

Nezbytnou součástí činnosti je i kontakt s asociacemi podobného charakteru v sousedních zemích. Tradiční je úzká spolupráce se slovenským Združením prevádzkovateľov verejnej dopravy osob, ale v posledním roce se také daří velmi dobré spolupráci s UITP a německým VDV. Výměna odborných informací, ale zejména vzájemná spolupráce při připomínkování evropské dopravní legislativy, která prochází zásadními změnami, je velmi účinná.

V letošním roce proběhly po dvou letech podle stanov rovněž volby předsednictva SDP ČR. Předsednictví obhájil Ing. Miloslav Kulich, ředitel Dopravního podniku města Hradce Králové, novými místopředsedy byli zvoleni Ing. Bedřich Prokeš,



Foto: Petr Malík

7 tramvajových systémů, 13 trolejbusových a jeden systém metra. Ve všech městech je provozována rovněž městská autobusová doprava. Tyto systémy obsluhují celkem 3,5 milionu obyvatel, pro které vozidla MHD ujela v roce 2004 více než 320 milionů vozových kilometrů a více než 34,5 miliardy místových kilometrů. Přepraveno bylo 2,2 miliardy cestujících, kteří zaplatili jízdné ve výši 5,7 miliardy Kč. Celkové náklady na provoz činí více než 21 miliard Kč.

V MHD je provozováno celkem 1 876 tramvajů, z nichž je varujících 50 % starších dvaceti let. Všechny dopravní podniky však prodlužují životnost rekonstrukcemi a modernizacemi. Pouze 4 % tramvajů jsou nízkopodlažní.

Z činnosti Sdružení dopravních podniků ČR

generální ředitel Dopravního podniku Brno a Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy.

Nezbytnou součástí činnosti SDP ČR je sledování základních souhrnných ukazatelů, charakterizujících stav MHD a její trendy. A protože některé údaje v DP-KONTAKTU zveřejňujeme každoročně, neučiníme výjimku ani tentokrát. Údaje se vztahují ke konci roku 2004.

Sdružení dopravních podniků České republiky soustřeďuje celkem 19 provozovatelů městské hromadné dopravy v největších městech ČR, kteří provozují

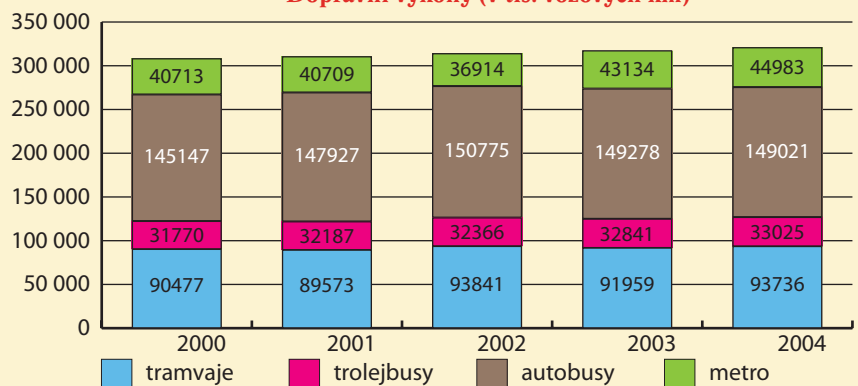
Trolejbusů je provozováno 668, jejich průměrné stáří je 9,7 roku a 17,7 % z nich je starších patnácti let.

Z celkového počtu 3 073 autobusů je 826 alespoň částečně nízkopodlažních, což je 27 %. Jejich průměrné stáří je 7,2 roku.

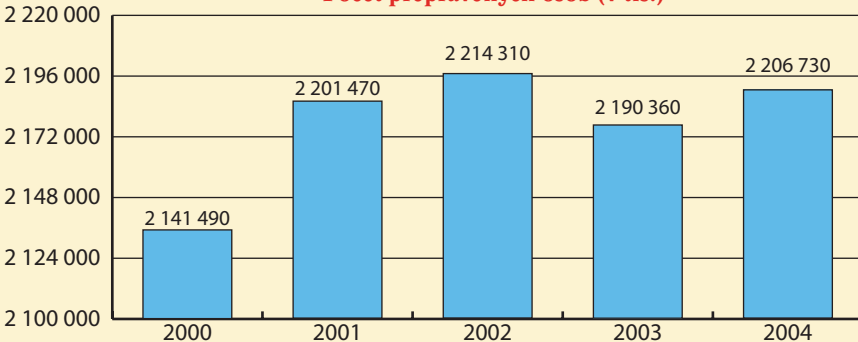
Několik dalších důležitých ukazatelů je obsaženo v grafech.

Velmi důležitým faktorem, ovlivňujícím kvalitu MHD, je schopnost jednotlivých dopravních podniků obnovovat vozový park. Z tohoto pohledu je velmi významný program podpory obnovy vozidel MHD státním rozpočtem. Usnesením vlády ČR č. 550/2003 bylo rozhodnuto o pokračování tohoto programu. Jeho účinnost má však stále klesající trend a jestliže v roce 2000 bylo dotováno celkem 81 % nakupovaných vozidel, v roce 2004 to bylo již pouhých 22 %.

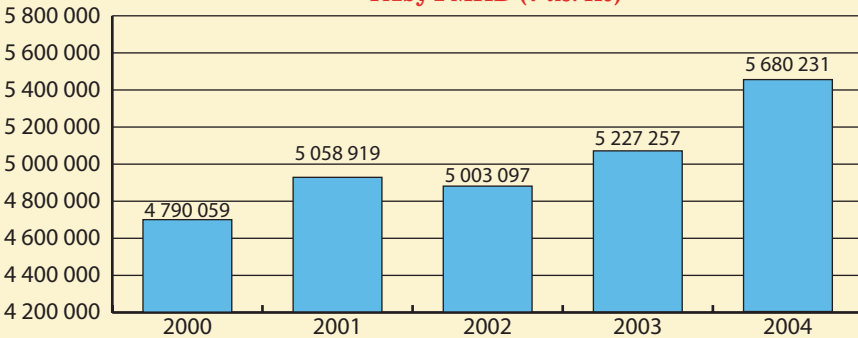
Dopravní výkony (v tis. vozových km)



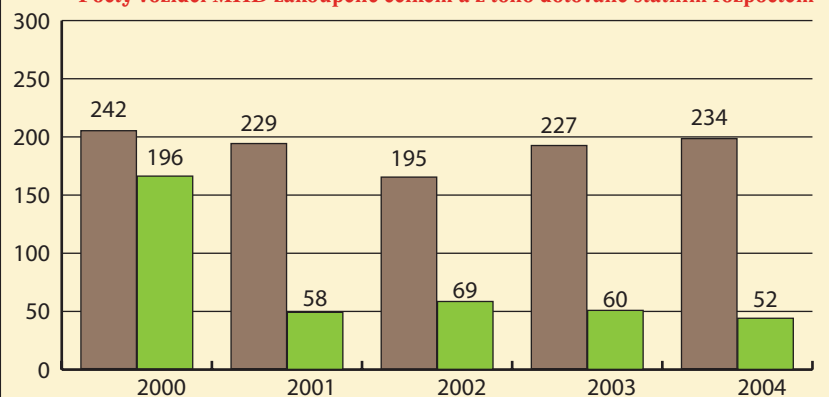
Počet přepravených osob (v tis.)



Tržby z MHD (v tis. Kč)



Počty vozidel MHD zakoupené celkem a z toho dotované státním rozpočtem

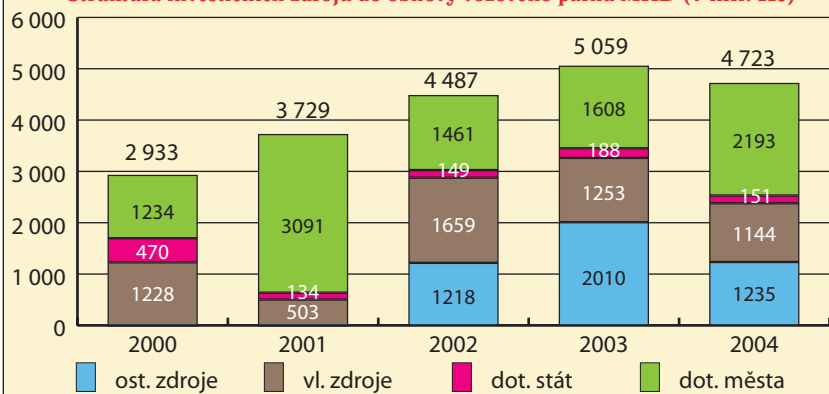


Jak dále plyne z posledního grafu, hlavní tíha investice do vozového parku stojí zejména na vlastních zdrojích dopravních podniků (odpisy) a na městských rozpočtech. Počet obnovených vozidel prozatím sice neklesá, zejména díky tomu, že od roku 2002 byly zapojeny ještě další investiční zdroje (zejména úvěry). Je nepochybné, že podniky ve snaze zachovat alespoň nejnужnější reprodukci věnují prakticky veškeré investiční prostředky na nákup vozidel. Tato situace se nepříznivě projevuje na výrazném zpomalení obnovy ostatního majetku. Nedochází tak k významnějšímu rozšiřování služeb ani modernizaci technického a opravárenského zázemí. Rovněž je zřetelný trend nákupu více kusů levnějších autobusů a zaostávání obnovy investičně náročnějších vozidel elektrické trakce, zejména tramvajů. Do budoucna lze očekávat, že se bude snižovat i podíl městských dotací.

Více se o činnosti SDP ČR můžete dozvědět na www.sdp-cr.cz.

Ing. Antonín Macháček, výkonný ředitel SDP ČR

Struktura investičních zdrojů do obnovy vozového parku MHD (v mil. Kč)



V Rakousku je tramvajová doprava provozována v celkem pěti městech a trolejbusová ve třech městech. Kromě Vídně jsou tramvaje k vidění ještě v Grazu (Štýrský Hradec), Linci, Gmundenu a v Innsbrucku. Trolejbusy jsou v provozu v Linci, Innsbrucku a v Salzburgu. Vůbec první elektrickou dráhou v Rakousku, přepravující cestující, byla meziměstská dráha Mödling – Hinterbrühl (jižně od Vídně). Zde byl zahájen provoz 17. října 1883. Data zahájení provozu dnes provozovaných systémů jsou uvedena v tabulkách:

	Zahájení provozu tramvajů	Zahájení elektrického provozu
Vídeň	4. 10. 1865 (koňka), 27. 10. 1883 (parní tramvaj)	28. 1. 1897
Linec	1. 7. 1880 (koňka)	31. 7. 1897
Gmunden	13. 8. 1894 (elektrická tramvaj)	
Graz	8. 6. 1878 (koňka)	15. 6. 1899
Innsbruck	1. 6. 1891 (parní tramvaj)	15. 7. 1905

Zahájení provozu trolejbusů		
Linec	15. 5. 1944	
Innsbruck	8. 4. 1944 (provoz zrušen 29. 2. 1976) 18. 12. 1988	
Salzburg	1. 10. 1940	

Vídeň

Hlavnímu městu Rakouska se DP-KONTAKT věnuje často, a tak se omezím jen na naprosté minimum o zdejších tramvajovém provozu. Tramvajová síť zde měří přibližně 170 km. I když si odmyslíme meziměstskou trať do Badenu, která je provozována samostatně, je vídeňská tramvajová síť (po polských Katovicích a italském Milánu) třetí největší tramvajovou sítí v Evropské unii. Co do počtu vypravovaných vlaků nemá Vídeň se svými 447 vypravovanými vlaky v rámci Evropské unie konkurenci.



Linec: Západ slunce nad konečnou Hillerstrasse a Cityrunner ev. č. 013.

Linec

Město leží jižně od Českých Budějovic a ačkoliv jeho vzdálenost od hranic ČR je zhruba stejná, jako v případě Vídně, informace z Lince jsou nepoměrně vzácnější. Linec má v současné době přibližně 183 000 obyvatel a je třetím největším rakouským městem. Tramvajová síť zde měří 21,1 km a doprava je zajišťována na celkem 3 linkách. Od počátku provozu zde tramvaje zajišťují dopravu především v severojižním směru. V této trase došlo v souvislosti s přestavbou prostoru před hlavním nádražím k převedení dopravy (linky č. 1 a 2) do nového tunelového úseku, vedeného pod hlavním nádražím. Linka č. 3, která odbočovala z hlavní tratě a zajížděla před hlavní nádraží po povrchu, je také převedena do tunelu a ukončena v podzemní tramvajové smyčce. Linka č. 2, která je od roku 2002 znovu v provozu, má většinu trasy společnou s linkou č. 1, od které se odpojuje poblíž vozovny Kleinnünchen a dále vede po nové trati v jižní části města. Po dočasném ukončení ve smyčce Hillerstrasse byla v září 2005 linka č. 2 prodloužena do konečné solarCity, čímž dosáhla tramvajová síť největšího rozsahu v historii.

Všechny tři tramvajové linky mají v ranní špičce interval 7,5 minuty, po 20. hodině večer jezdí tramvaje po 30 minutách. Pro doplnění vozového parku se zdejší netypickým rozchodem 900 mm bylo v posledních letech zakoupeno 21 nízkopodlažních tramvajů Cityrunner.

Na severozápadním konci města se nachází samostatná místní dráha (Pöstlingbergbahn), která vede k poutnímu místu na vrchu Pöstlingberg. Dráha je jednokolejná, se třemi výhybnami a celkovou délkou 2,9 km. Rozchod činí 1 000 mm



Linec: Trolejbus na nejdelší trolejbusové lince (43) míří k městskému hřbitovu.

Za rakouským a trol

a v pravidelném provozu jsou dvounápravové tramvajové vozy. Propagační materiály dráhu prezentují jako tramvaj s největším adhezním stoupáním (bez použití ozubnice) v Evropě – sklon trati činí až 105 promile. Pro bezpečný provoz jsou vozy vybaveny kleštinovou brzdou, což si vyžádalo atypickou konstrukci výhybek (s vlečnými jazyky a otočným kusem kolejnice místo srdcovky).

Trolejbusová síť v Linci měří 18,7 km a sestává ze čtyř linek, které směřují zhruba z východní části centra jihozápadním směrem. Linky jsou provozovány na dvou provozně oddělených ramenech, na jednom jezdí linky č. 41 a 43 a na druhém linky č. 45 a 46. Vozový park trolejbusů byl nedávno zcela obměněn, kloubové nízkopodlažní trolejbusy s pomocným dieslovým agregátem opanovaly veškerý provoz. Na některých pořadích linky č. 46 se však objevují autobusy.

Gmunden

Lázeňské městečko, ležící na severním břehu jezera Traunsee, je vyhledávaným turistickým cílem, a to jak pro jezero samotné, tak i pro okolní přírodu. Městečko s přibližně 13 000 obyvateli se nachází zhruba na půli cesty mezi Lincem a Salzburgem. Tramvajová trať zde vznikla pro spojení nádraží s centrem města a svou délkou 2,3 km (od počátku provozu do roku 1975 měla délku 2,5 km) je nejspíše nejmenším provozem na světě. Trať je jednokolejná, se dvěma výhybnami, rozchod kolejí je 1 000 mm a maximální stoupání 100 promile. Tramvaje navazují na všechny vlakové spoje, dva vypravované čtyřnápravové vozy zajišťují interval 15 až 30 minut.



Linec: Vůz ev. č. XV na Pöstlingbergbahn.

Salzburg

Z pohledu západoevropana je Salzburg trolejbusový ráj, neboť na území původní evropské „patnáctky“ najdeme jen několik nepříliš rozsáhlých trolejbusových systémů. Čtvrté největší město Rakouska má asi 130 000 obyvatel. Trolejbusy zde v roce 1940 nahradily městskou tramvaj a s výjimkou 60. let 20. století se provoz trvale rozvíjí a modernizuje. V současné době je v provozu 8 trolejbusových linek (č. 1 – 8) s jednotným intervalem 10 minut v pracovní dny. Vozový park čítá 81 trolejbusů, z toho 80 kloubo-



Gmunden: Vůz ev. č. 10 se proplétá městskou uličkou poblíž zastávky Kuferzeile.

i tramvajemi ejbusy



Innsbruck: Tramvaj a Alpy, to je StubaitalBahn.

vých, od roku 2000 je obnovován nízkopodlažními vozy Van Hool. Při příležitosti 65. výročí zahájení trolejbusové dopravy ve městě byl slavnostně zahájen provoz na prodloužení linky č. 1 do čtvrti Kleßheim.

Innsbruck

Se svými 113 000 obyvateli je olympijské město Innsbruck pátým největším v Rakousku. Město obklopené ze všech stran horami se rozkládá podél řeky Inn. Na rozdíl od většiny měst se první tramvajové koleje v ulicích města (byť protly celé město od severu k jihu) vyhnuly oběma nádražím a patřily meziměstské dráze do Hall im Tirol. Dalším kolejovým spojením byla místní dráha do obce Igls, ležící jihovýchodně od města na vysokém pahorku. Původně parní dráha byla později elektrifikována, prodloužena do ulic města a dnes jezdí pod číslem 6. Mezitím zahájily provoz i městské tramvaje. Po zrušení trati do Hall im Tirol (1974), zdůvodněné přestavbou komunikací před blížícími se olympijskými hrami, a několika vnitroměstských úseků zůstaly v provozu dvě městské linky (č. 1 a 3). Do města, po změně napájecí soustavy z původní střídavé na stejnosměrnou, zajíždí i vlaky dráhy StubaitalBahn, která je označena pro nás nechvalně známou zkratkou STB. Tato dráha vede jihozápadním směrem a překonává značný výškový rozdíl. Město Innsbruck opouští v nadmořské výšce 590 metrů, nejvyšší bod dráhy leží v nadmořské výšce 1 006 metrů. Všechny zmíněné dráhy měly od počátku rozchod 1 000 mm, který tramvajím zůstal dodnes. Vozový park je tvořen šesti a osminápravovými článkovými vozy z let 1957–67, většinu tvoří ojeté vozy z německého Bielefeldu a Hagenu. Nákup nových tramvajů se připravuje.

Trolejbusy se v Innsbrucku poprvé objevily v roce 1944. Tento systém nepřelí omezování elektrické trakce v 70. letech a byl v roce 1976 zlikvidován. Po dvanácti letech – v roce 1988 byl však znovu obnoven, byť zcela jinými směry. V 90. letech



Innsbruck: Trolejbus ev. č. 824 odpočívá na konečné Allerheiligen.

20. století dosáhl tento druhý trolejbusový provoz svého maxima, dvě linky (označené O a R) obsluhovaly 6 koncových úseků. Počátkem 21. století bylo rozhodnuto trolejbusový provoz opět zrušit – tentokrát má však být nahrazen novými tramvajovými tratěmi.

Graz

Hlavní město Štýrska má přibližně 226 000 obyvatel. Dnešní tramvajová síť má, po redukci ze 2. poloviny 20. století, délku téměř 30 km. Prvním elektrickým dopravním prostředkem ve městě byla předměstská dráha do Maria Trost o rozchodu 1 000 mm, která zahájila provoz 29. ledna 1898. Tato trať byla v letech 1939–41 přestavěna na normální rozchod a začleněna do městské tramvajové sítě. Je v provozu dodnes a i díky tomu, že je ve většině své délky jednokolejná, si zachovává příměstský ráz.

Ve městě je v provozu 6 denních tramvajových linek (č. 1, 3 – 7), večer je linka č. 4 v části trasy nahrazena linkou č. 13. Všechny tramvajové linky jsou v centru města vedeny po společném úseku mezi zastávkami Hauptplatz a Jakominiplatz (po pěší zóně), kde v ranní špičce činí následný interval 1,2 minuty. Zajímavým vývojem prošel současný vozový park. Nejstaršími vozy v provozu jsou šestnápravové článkové vozy ev. č. 261-283 (licence Düwag) z let 1963–65, jejichž ruční řízení bylo později nahrazeno pedály. Z části této série byly v letech 1995–97, za využití článků vyřazených osminápravových vozů z let 1954–60, postaveny osminápravové vozy ev. č. 581-584. Modernější šestnápravové vozy ev. č. 601-612 (opět licence Düwag), vyrobené v letech 1986–87, obdržely v roce 1999 čtvrtý podvozek a střední nízkopodlažní článek. Sestavu doplňují ojeté osminápravové vozy z Duisburgu (ev. č. 521-537), vyrobené v letech 1971–73, série osminápravových vozů ev. č. 501-510 z roku 1978 a konečně osmnáct šestičlánkových nízkopodlažních vozů Cityrunner (ev. č. 651-668), dodaných v letech 2000–01.

Text a foto: Miroslav Penc, technický úsek

Graz: Vůz ev. č. 530 na lince 1 míří ke konečné Maria Trost.

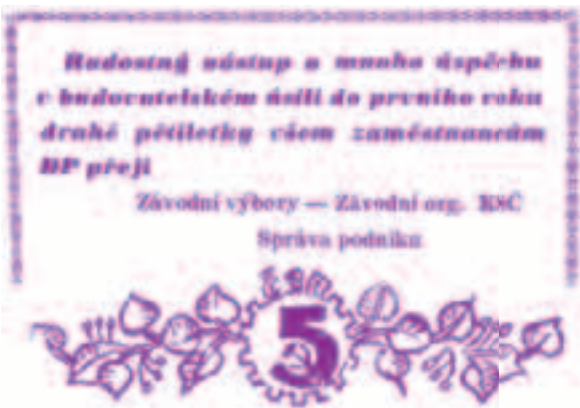


Dva zcela protichůdné dny. V kalendáři jsou na začátku a na konci roku, a přitom jsou vlastně vedle sebe. Jeden den se veselíme, ve druhém jsme o něco vážnější a dáváme si, alespoň někteří, různá předsevzetí. Podívejme se stručně, jak si příchod nového roku připomínali v podnikovém časopisu dříve. Připomeňme, že původně vycházel v novinovém formátu pod jménem Elektrikář, později jako Pražský dopravák.

Když bude každý vlastenec mít na mysli nás všechny, nebude třeba říci mu: uhní, člověče z cesty! [Elektrikář č. 12, 13. prosince 1953]

Heslo v záhlaví: *Vykočme směle do boje za splnění a překračování hospodářského plánu v městské dopravě na rok 1954!* [Elektrikář č. 1, 1. ledna 1954]

V novém roce do boje za Rudý prapor. ...Přidáme letos trochu ve svém pracovním a organizačním úsilí – a musí to být ctízádností všech nás pražských dopraváků, – aby právě v jubilejním roce našeho osvobození, v roce velké spartakiády byl Rudý prapor ministerstva a Svazu zaměstnanců v dopravě také v Praze. A to v držení našeho podniku. [Elektrikář č. 1, 4. ledna 1955]



Přesně před padesáti lety psal v úvodníku ředitel František Pommer zaměstnancům:

Slibme si proto, soudružky a soudruzi, na prahu nového roku, že budeme v tomto roce důsledněji bojovat za bezpodmínečné splnění úkolů daných nám stranou a vládou. Slibme si, že budeme vzorem v udržování vysoké a uvědomělé kázně, že budeme bojovat i nadále a houževnatěji za soustavné zvyšování produktivity práce a snižování vlastních nákladů. Slibme si, že budeme všichni soustavně a systematicky organisovat a rozvíjet socialistické soutěžení, které musíme oprostít od jakékoliv formálnosti. ... Blahopřejí všem pracovníkům k novému roku a v další práci přeji mnoho úspěchů. [Elektrikář č. 17, 24. prosince 1955]

Do roku 1961 vstupoval podnikový časopis pod novým názvem Pražský dopravák.

Náš budoucí časopis Pražský dopravák jako orgán všech zaměstnanců Dopravního podniku hlavního města Prahy, nositele Řádu práce, bude pokračovat v revoluční tradici svého předchůdce Elektrikáře a redakční rada věří, že jej budou naši zaměstnanci nadále rádi číst a s ním spolupracovat. [Pražský dopravák č. 1, 10. ledna 1961]

Poslední číslo tétož ročníku vyšlo 21. prosince 1961 a přineslo poprvé silvestrovskou stránku s několika kreslenými vtipy, dále s fejetonem Bůh Zepop, já a trolejbus a především pak doporučení zdravotní sestry závodního lékaře. Z něho vyjímáme:

Ponevadž bych nerada, milé soudružky a milí soudruzi, aby se váš zdravotní stav přes svátky a Silvestra zhoršil, vypisuji vám zde alespoň hlavní dietní zásady, ať již trpíte čímkoliv.

- Nejezte mnoho ani o svátcích, ani po nich. Staré české přísloví říká: „Dobrého pomálu“.

- Nemastíte mnoho a nejezte mastnou pečení, jako je kachna a husa.

- Pozor na sladkosti, hlavně na ořechy a šlehačku..

- Když vánočku, tak teprve třetí den, a jen pokud snášíte kynuté pečivo.

Novým rokem – svižným krokem aneb Jak se před léty připomínal v podnikovém časopise příchod nového roku

*- Neholdujte alkoholu! Ani na Silvestra!
- Obzvláště se vyhýbejte salátům s cibulí a majonézou.*

- Hospodyně, připravujte jídla pokud možno čerstvá. Zvláště ryby se snadno kazí a studená jídla škodí všem, kteří musí zachovávat dietní režim.

Doufám, že jsem vás těmito radami, pokud je ovšem poslechnete, ostříhala od dietních poklesků, ke kterým se chystáte, a že jsem vám tím umožnila, abyste strávili svátky nejen v radosti, ale také při plném zdraví.

Pokud vám už nic neříká jméno Zepop, tak připomínáme, že to býval patron tramvají a autobusů. A jak vzniklo jeho jméno? Za první republiky vycházel časopis Zprávy Elektrických Podniků Obce Pražské. Jméno Zepop je vlastně pěknou zkratkou, které naši předkové použili pro svého fiktivního patrona. Ačkoliv, proč fiktivního. O jedenáct roků později si v posledním čísle Pražského dopraváka z roku 1972 mohli čtenáři přečíst legendu o již zmíněném Zepopovi, převzatou z knížky V. Rady a J. Žáka Nové pověsti české. Někdy by možná nebylo bez zajímavosti přetisknout ji znovu. Problémem jsou ale autorská práva.

Před čtyřiceti lety, v roce 1965 popřála redakce opět silvestrovskou stránkou s kreslenými vtipy – alespoň jednu kresbu přetiskujeme.



*Vstupujeme do jubilejního roku
Vstupujeme do významného období. V tomto roce oslavíme 50 let vzniku naší republiky. ... Jubilejní rok 1968 bude významný i tím, že půjdeme opět k volebním urnám a dáme svůj hlas socialismu, svobodě a míru.* [Pražský dopravák č. 1, 4. ledna 1968]

Jak rok 1968 skončil, to dobře víme. Přes vážnou politickou situaci v zemi se redakční rada rozhodla vydat v jiném formátu jeden list zvláštního silvestrovského vydání Pražského dopraváka. V jeho záhlaví bylo následující přání: *V těchto dnech se k vám slétají blahopřání do nového roku 1969. S gratulací přicházíme i my a přejeme vám všem hodně zdraví, úspěchů a elánu * volně křižovatky * jízdu bez nehod * mírnou zimu a ohleduplnější přátele. Vaše redakce s redakční radou.*

Redakci Pražského dopraváka došlo v minulých dnech jedno z nejmilejších blahopřání k novému roku od redakce časopisu Střední skupiny vojsk Sovětský voják. Drazí přátelé! Novináři časopisu Sovětský voják

si Vám dovoluji blahopřát v novém roce 1975. Srdečně Vám přejeme další tvůrčí úspěchy, pevné zdraví a mnoho štěstí. Nechť se upevňuje a vzkvétá bratrská družba mezi sovětskými a československými novináři. Redakce časopisu Sovětský voják, plukovník Morozov. [Pražský dopravák č. 1, 23. 1. 1975]



[Pražský dopravák č. 24, 22. prosince 1976]

Únorové vítězství pracujícího lidu v roce 1948, jehož 30. výročí letos oslavíme, se stalo podnětem k rozmachu tvůrčího úsilí na všech pracovištích. Svůj odraz našla tato iniciativa především v četných socialistických závacích, jejichž splněním chtějí pracující našeho koncernu přispět k zabezpečení náročných úkolů roku 1978. [Pražský dopravák č. 1, leden 1978]

Poslední číslo roku 1978 mělo opět silvestrovskou stránku. A tak se podívejme alespoň na jeden kreslený vtip. Odráží radost nad další linkou pražského metra. Autora neznáme.



A co se psalo před dvaceti lety? Poslední číslo roku 1985 přineslo stránku nazvanou Smějeme se s Pražským dopravákem. Několik kreslených vtipů od známých autorů dnes nelze s ohledem na autorská práva reprodukovat. Tak si připomeňme alespoň výňatek z článku Pravdy:

Jaký je rozdíl mezi školou a kanceláří? Ve škole je každý v té třídě, kam patří.

Chcete-li v době automatizace něco vyřídit, vhodte do příslušného referenta patřičný peníz.

Byl nenápadný, protože ho nikdy nic nenapadlo. Všichni se chtěli podílet na řízení, ale nikdo si nechtěl sednout za volant.

Tvrdě se stavěl proti starým chybám, a tak vymýšlel nově.

Jakmile získal osobní zodpovědnost, rozdělil ji mezi své podřízené.

[Pražský dopravník č. 25-26 z 29. 12. 1985]



[Pražský dopravník č. 26 z 28. 12. 1988]

Redakce

Vánoční koncerty ve stanicích metra

Nadchází vánoční čas. Vnímáme jej jako svátky klidu, pohody a vzájemné blízkosti. Pro mnohé z nás je však doba před Vánocemi trochu hektická, nakupování vánočních dárků, pečení voňavých dobrot, předvánoční úklid a podobně. Dopravní podnik hlavního města Prahy pro vás připravil malou oázu klidu v podobě vánočních koncertů.

Přijďte se zaposlouchat do hezkých melodií a nasát poklidnou vánoční atmosféru do stanic metra Muzeum a Florenc ve dnech 20. a 22. prosince od 16 do 18 hodin.



Pomůcka: adenom, kind, vlok	České město	První díl tajenky	Číslo zraku	Rolety		Krytý džbán	Značka lutecia	Zlý skřítek	Moře na měsíci		Malé dítě	Značka azimutu	Epidemie	Slonová kost	Americký herec	Třetí díl tajenky	Mentor
Pře					Faleš					Hrubíán							
Tak (zast.)					Promoční síň Značka vysavačů					Izolinie tlaku vzduchu Kyselka							
Kozlík lékařský							Značka hodinek Vlídne					Hluk Česká řeč					
Název písmene			Část molekuly Žena Chaplina					Antický úředník Krátké kabáty					Slovní pomoc Spojovací zákop				
Notace malé rodády				Posvátný býk Římský politik					Ben Málik Dilenský stůl					Zasévat Pobřežní hráz			
Velká sněhová vločka (řídce)					Asijský sokolík Pět tuctů					Ambaláž Druhý díl tajenky					Předložka Slušnost		
Jinak (slovensky) Uhlovodík						Vědro u studny Dareba					Výstelka Gogolův pseudonym						
Mužské jméno							Ženské jméno Opuštěné						Praotec Tisíc kilogramů				Pádová otázka
Popěvek			Hudební dílo Indický pták					Střelná zbraň Padouch						Zasklený otvor Domácky Ludmila			
Citoslovce plašení ptactva				Zeyerův hrdina Dvoukolák					Palec Pouzdro na šípy						Proud Mořský losos		
Útok					Odpůrce Dítě (německy)											SPZ Hodonina Ibsenovo drama	
Němý člověk (řídce)						Mravní základ Tekutý obvaz											
Odrůda brambor Cizí směnka							Severské písmo Souhlas						A sice Pobídka			Čtvrtý díl tajenky	Soubor map
SPZ Třebíče			Kanadský zpěvák Maminka (expres.)					Listnatý strom Předzvěst záchvatu						Noemův koráb Stupeň kambria			
Ozdoba verše				Písečný přesyp Na toto místo					Vestibul Oděv						Úrad (zastar.) Stovky		
Saharská antilopa					Puk Předložka					Tvrký bonbon Nuže					Název písmene SPZ Ilavy		
Vrchol							Časná						Husarský kabát				
Živočich (knižně)							Karetní trumf										Peněžní tiseň

Libeňský most

Z Holešovic do Libně se cestovalo dlouho poměrně snadně. Nepočítáme-li Negrelliho viadukt, byl posledním mostem pražské aglomerace po proudu řeky Hlávkův most. Nejbližší přívoz v oblasti tzv. holešovického meandru Vltavy vedl mezi Karlínem a Holešovicemi východně od Štvanice, další pak byl až nedaleko ústí holešovického přístavu. Obyvatelé Libně, připojené k Praze v roce 1901, proto právem volali po zajištění vhodného spojení. Když po zprovoznění nového kamenného mostu u Národního divadla (dnešního mostu Legií) ztratilo význam tamní dřevěné provizorium, zrodila se ekonomická myšlenka jeho přenesení právě do Libně. Vltava na počátku 20. století tekla v této části Prahy úplně jinde než dnes. Kromě toho tu existovalo několik ostrovů, z nichž největším byl Libeňský. S ohledem na zdejší terénní podmínky tak most musel vlastně překonat řeku hned třikrát. Kromě toho bylo nutné respektovat potřebu poměrně intenzivní lodní dopravy. To bylo důvodem, proč dosavadní konstrukce nestačila délkou, a proto bylo nutné k sedmnácti vřadlovým polím

ještě na libeňské straně přes tehdejší hlavní rameno řeky vybudovat ze dřeva dvě nová pole – jedno tuhé obloukové konstrukce o rozpětí 40 m a jedno tzv. vřadlové vzpěradlo o rozponu třiceti metrů. Na holešovické straně přibyla také dvě nová pole, vřadlové konstrukce po osmnácti metrech. Tím dosáhl provizorní most z Holešovic do Libně celkové délky 450 m a 21 mostních polí. Do této délky se nezapočítává mohutný železobetonový propustek (most) o světlosti 17 m a vzpětí 3,8 m na holešovické straně, který byl první klenutou železobetonovou konstrukcí u nás. Šířka mostu byla pochopitelně stejná jako u Národního divadla – 7,3 metru, z toho 4,9 metru připadlo na vozovku a 1,2 metru na dva chodníky. Most byl předán

přes vodu jen tři východní oblouky a zhruba polovina čtvrtého. Šlo o pět klenbových polí o třech kloubech o rozpětí ve směru od Holešovic 28 m – 38,5 m – 42,8 m – 42,8 m – 38,5 m. V roce 1927 bylo vybudováno osm rámových konstrukcí ve spojení s opěrami na holešovickém břehu, které mimo jiné překonávaly dvě koleje holešovické přístavní dráhy. Na terénně značně upraveném Libeňském ostrově byla postavena rámová konstrukce o světlosti 13,7 metrů nad dvoukolejnou vlečkou a budoval se vysoký násep, jehož částí bylo několik dalších samostatných mostů. Tyto části byly dokončeny až v roce 1928. Byly to dvě spolu sousedící rámové konstrukce (12,6 m + 12 m), z nichž pod západní vedla vlečka, přibližně uprostřed Libeňského ostrova byl v náspu postaven most pro další vlečku (vetknutá klenba s opěrami o světlosti 6,2 m), u konce náspu pak rámová konstrukce (12 m) přes místní komunikaci, rám o čtyřech polích (celkem 25,42 m), z nichž jedno bylo určeno k překonání dvoukolejné vlečky, další pole byla uzavřena a sloužila zřejmě od počátku k různým skladovým účelům. Následovala klenba o třech kloubech

6. ČÁST

přes původní rameno Vltavy, které dále vedlo směrem ke karlínskému přístavu. Předpokládalo se vybudování nového přístavu na Maninách. Za obloukem byla vybudována opět rámová konstrukce o třech polích (15,7 m – 13,45 m – 12,9 m), z nichž jedno bylo uzavřeno. Nutno dodat, že některá pole rámových konstrukcí stavebně zasahovala i na klenby. Celkem, včetně náspu, dosáhla stavba mostu délky 780 m, bez náspu se obvykle uvádí 370 m. Uprostřed náspu byly zřízeny čtyři rampy, které umožňovaly sjezd na Libeňský ostrov.

Most byl uveden do provozu 29. října 1928 a od počátku nesl jméno Libeňský. V letech 1938–40 a 1945–52 měl pojmenování Baxův most, podle významného meziválečného pražského primátora, a v letech 1952–62 měl jméno Stalingradský most.

dřevěná mostní konstrukce přes Voctářovu ulici, ale vázlo vyvlastnění dalších pozemků potřebných pro novou ulici. Teprve 28. září 1931 byl zahájen provoz po novém úseku tramvajové tratě k Palmovce, vedeném po náspu vysokém přes 7 metrů. Tím získal most definitivně svůj velký význam pro tramvajovou dopravu, protože umožnil vyloučit z pravidelného provozu komunikačně nepříznivé úrovňové křížení s železniční tratí na Palmovce, kde často spouštěné závory způsobovaly nepříjemná zdržení. Dřevěná konstrukce nadjezdu přes Voctářovu ulici přinášela četné problémy. Most musel být několikrát opravován, a proto byl v roce 1937 nahrazen novým betonovým mostem. Betonovou rámovou konstrukce probíhalo bez přerušení provozu tramvajů! od 25. září do 11. prosince 1937. Přesto tu zbyla ještě část dřevěného provizoria lichoběžníkového půdorysu. Toto provizorium muselo být v roce 1942 opět zesíleno a teprve v roce 1946 bylo po částech nahrazeno betonovou konstrukcí. Práce probíhaly opět bez přerušení provozu tramvajů během jednokolejného provozu od října do prosince 1946.

Jako nevýhodná se později ukázala v době výstavby netradiční šířka mostu 21 metrů. Most se vymanol se zažitého zvyku, že silniční pražské mosty byly široké zpravidla 16 metrů. Na vozovku, včetně tramvajové tratě, připadalo 14,5 m a na chodníky 2 x 3,5 m, ale pro jeden jízdní pruh podél tratě na každé straně byl most zbytečně široký, pro dva pruhy naopak příliš úzký.

V letech 1969–70 bylo vybudováno nové přemostění přes Voctářovu ulici. Tentokrát byly práce spojeny s rekonstrukcí tramvajové tratě a dalšími úpravami libeňského předmostí, resp. s rozšířením ulice. Doprava tu byla vyloučena od 21. července 1969 do 16. června 1970. Komunikace v úseku Voctářova – Palmovka byla rozšířena, protože vůči Libeňskému mostu byla mnohem užší – jen 14 metrů, z čehož na vozovku s tratí připadalo 11 metrů.

Vlastní Libeňský most zůstává zatím bez zásadní změny. V padesátých letech 20. století bylo definitivně zasypáno původní rameno Vltavy, takže už jen osamocený mostní oblouk na východní straně Libeňského ostrova připomíná, kudy kdysi řeka tekla. Zanikly už také všechny železniční vlečky a zcela zarostla a neuzívá se ani jihozápadní sjezdovka a rampa na Libeňský ostrov. Východní rampy byly rozšířeny a rekonstruovány a dnes umožňují prostřednictvím Štorchovy ulice důležité silniční spojení do Voctářovy ulice. Z úseku Voctářova – Palmovka je po přestavbě uzlu Palmovka, vyvolané stavbou metra, silniční doprava zcela vyloučena.

Železniční most pod Bulovkou

V souvislosti s přestavbou Pražského železničního uzlu vzniklo v Praze čtvrté místo, kde železnice přechází po mostě Vltavu. Nový most navazuje na jinou mostní konstrukci, kterou železnice mimoúrovňově křížuje Argentinskou ulici v sousedství železniční stanice Praha-Holešovice, a kterou zde nepopisujeme. Železniční most pod Bulovkou, jak bývá tato stavba někdy nazývána, byl vybudován vůči řece šikmo v úhlu 45 stupňů. Z tohoto důvodu byly návodní pilíře vybudovány jako kruhové, s průměrem v základech 20 metrů. Most byl budován metodou letmé betonáže, takže nebylo zapotřebí zásadnějším způsobem omezit lodní dopravu nad ústím holešovického přístavu. Má pět rámových polí po 77,5 metru na šikmých stojkách a podjezdovou výšku 9,5 metru. Celková délka mostu 387,5 a šířka 10 metrů umožňuje vedení dvoukolejné elektrifikované železniční tratě. Na pravém břehu řeky na most navazuje 331 m dlouhý tunel pod Bílou skálou. Zatěžkávací zkouška mostu proběhla v říjnu 1975, kolaudace se uskutečnila v prosinci 1976, ale protože pokračovala stavba dalších úseků holešovické přeložky, teprve 23. prosince 1980 zde byl zahájen pravidelný provoz. Podobně jako Negrelliho viadukt, ani most pod Bulovkou není určen pro pěší, takže jeho význam pro dopravní obsluhu města je poměrně malý. Teprve od 19. dubna 2004 po něm jezdí zvláštní železniční linka Praha-Libeň – Roztoky.

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík



do užívání 20. dubna 1903. Někdy i odborná literatura o mostech uvádí, že zde vedla dvoukolejná trať elektrické dráhy. To ale není pravda. Skutečností však zůstává, že se už v roce 1902 Elektrické podniky vážně zabývaly myšlenkou postavit na mostě tramvajovou trať, zvažovala se i myšlenka, že z úsporných důvodů by tudy mohla jezdit koňka. Ukázalo se, že most je příliš úzký a také jednokolejná trať by přinášela problémy, nehledě na skutečnost, že stavba by si vyžádala neekonomický zásah do mostní konstrukce. Několikaměsíční jednání skončilo neúspěšně.

V souvislosti s regulací Vltavy v oblasti Manin, která probíhala od roku 1923, byl jižně od provizorního mostu ve vzdálenosti 28 metrů podle osy postaven nový betonový most. Jedná se vlastně o poměrně komplikovaný soubor několika mostů i různých typů mostních konstrukcí. Už v roce 1925 bylo postaveno pět oblouků přes nový tok Vltavy. Za normálního stavu šly

Nový most byl označován jako impozantní, ale hned po dokončení mu byla vyčítána z hlediska městské dopravy problematická absence pokračování komunikace z mostu kolem libeňského dolního nádraží k železničnímu přejezdu na Palmovce. Násep i s dvoukolejnou tramvajovou tratí byl ukončen před Voctářovou ulicí. Silniční doprava pak sjížděla na severní straně dodnes existující rampou, která původně vedla k provizornímu mostu, do Voctářovy ulice. Zajímavé je, že na nové komunikaci byla vydlážděna vozovka jen v prostoru tramvajové tratě na mostě přes hlavní řečiště. Postranní pruhy byly opatřeny povrchovým nátěrem a část na náspu na libeňském ostrově měla vozovku pouze šterkovou! Důvodem byla skutečnost, že se čekalo sesednutí náspů. Teprve v roce 1933 dostaly vozovky definitivní povrch – na mostě kroužkovou dlažbu, na rampách asfalt.

V roce 1929 byla v předstihu postavena provizorní

Správná odpověď z čísla 10/2005: Na obrázku je jižní část Bubenské ulice, v podstatě naproti budově, kterou mnozí Pražané stále z tradice nazývají Dopravní podniky, ti dříve narození možná i Elektrické podniky. Vůz číslo 500, už jako historický a s pantografovým sběračem, jede směrem od Antonínské k Hlávkovému mostu. Dnes je v těchto místech mimoúrovňová křižovatka u stanice metra Vltavská.

Opět jsme použili slova z dopisu jednoho z výherců minulého kola naší soutěže. Ani říjnový záběr vás nezaskočil, i když úkol to nebyl určitě lehký. Najít totiž porovnatelný záběr bylo velmi těžké, protože některé fotografie zachycují už jen osamocené rohový dům na nábřeží. Nakonec ale záhadu rozluštilo 38 z vás, pouze dvě odpovědi byly chybné. Správné odpovědi se daly do osudí a na jednání redakční rady dne 10. listopadu byly slosovány. Štěstí se tentokrát usmálo na Pavla Duška, Vlastu Korandovou a Richarda Holečka. Výherci získají dvě krásné knížky. První je publikace autorů Stanislava Linerta, Pavla Fojtíka a Ivo Mahela s názvem Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy a druhá Pražské autobusy 1925–2005.

Všem soutěžícím děkujeme za zájem a zaslání odpovědí a třem výhercům srdečně blahopřejeme!

Prosinec je měsícem splněných přání. Pokud máte chuť a najdete si v předvánočním období čas soutěžit s naším časopisem, můžete si svým postřehem a zkoumáním udělat radost i po Vánocích pěkným dárkem. Na výherce tentokrát čeká nástěnný kalendář protínající historii a současnost pražské městské hromadné dopravy a tolik žádaná kniha Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy. Na vaše odpovědi čekáme opět do konce měsíce, to je do 31. prosince 2005, ale pozor! Přestěhovali jsme naši redakci do budovy Centrálního dispečinku! Své odpovědi proto pošlete na novou adresu DP KONTAKT (90124), Na Bojišti 5, Praha 2. S touto soutěží se s koncem roku zároveň loučíme, tak si nenechte ujít poslední šanci zkusit štěstí.

Poslední možnost k soutěžení je zároveň osmapadesátou příležitostí k položení otázky – poznáváte místo na fotografii? **-datum-**



NAPSALI O NÁS

MF Dnes (18. 11. 2005)
Bát se v Praze revizorů?
Není proč, nepotkáte je

Každé dvě minuty zjistí revizoři v pražské hromadné dopravě cestujícího bez jízdenky. To znamená přes sedm set denně. Podle odhadů Dopravního podniku metropolí za čtyřicet hodin projede dvěstě tisíc černých pasažérů. A ti tvrdí: Riskovat se nám vyplácí. Revizorů je v Praze 125 a při porovnání se srovnatelnými městy je toto číslo podle jejich šéfa Josefa Hocka optimální. „Ideální by bylo, kdyby byl cestující kontrolován dvakrát až třikrát za měsíc, aby se mu nevyplatilo jezdit bez jízdního dokladu,“ řekl Hocek. Z ankety mezi třiceti cestujícími přitom vyplývá, že cestující jezdící denně MHD na revizora narazí dvakrát až čtyřikrát do roka. V minulých dnech se proto v tramvajích, metru a autobusech stali revizoři hledanou „kořistí“ redaktorů MF Dnes. Cílem bylo zjistit, jakou má člověk bez jízdenky šanci, že bude dopaden. Při 128 jízdách se odehrálo pět setkání s revizory, kvůli jejich zane-

prázdnění jinými cestujícími však proběhly pouze dvě kontroly. Pražan, který použije MHD čtyřikrát denně, by zmíněný počet jízdy zvládl za jeden měsíc. Za dvě pokuty by zaplatil tisícovku, měsíční kupon přitom vyjde na 460 korun.

MF Dnes (21. 11. 2005)

Tramvajím od Porsche začaly ostré testy

Nejpozději za měsíc by mohli Pražané v ulicích hlavního města začít vídat nové nízkopodlažní tramvaje s designem od výrobce aut Porsche. Zatím dvě tramvaje vyrobila pro metropolí Škoda Plzeň. Časem by cestující měli jezdit minimálně ve dvacet. Radní pro dopravu Šteiner dokonce nevyklučuje, že nových tramvajů bude nakonec až šedesát. „V současné době proběhly na zkušební trati v Plzni první zkušební jízdy, které dopadly výborně,“ řekl radní. Až se vozy dostanou do Prahy, budou muset najezdit na tratích mnoho zkušebních kilometrů bez cestujících. „O tom, kdy začnou vozit cestující, rozhodne Drážní úřad. První tramvaj zřejmě

vyjede na trase linky číslo tři,“ dodal radní s tím, že by to mělo být příští rok.

Právo (21. 11. 2005)
Změny v autobusové dopravě

Pražany čekají některé změny v městské autobusové dopravě. Budou zavedeny od prosince a týkají se východu metropole a Prahy 9 a 14, sdělila společnost ROPID, která ve městě a jeho okolí hromadnou dopravu organizuje. Nová autobusová linka číslo 240 pojedje po trase Háje, Sídlíště Petrovice, Sídlíště Horní Měcholupy, Dubč, Nádraží Běchovice a Černý Most. Autobus bude jezdit ve špičkách po půlhodině, jindy bude mít hodinový interval. Po nové trase bude jezdit také autobus číslo 232, ve směru z Křeslic bude veden přes zastávky Horčičkova a Háje do obratiště Jižní Město. V Praze 9 se v souvislosti s novou výstavbou u Českolipské ulice rozšíří provoz linky číslo 156. Dopoludne pojedje po půlhodině. Ve špičkách bude tato oblast posílena autobusem číslo 145, který bude jezdit mezi Prosekem a Libereckou přes zastávky Nový Prosek a Českolipská.

Vybral ing. Jan Urban

Rekord lanovky v ZOO Praha

Letošní sezóna lanové dráhy v zoologické zahradě v Praze navázala na loňskou velice úspěšnou sezónu. Vlivem chladného počasí se sice zahájení provozu zdrželo, ale příznivé říjnové počasí tuto ztrátu napravilo. Od roku 1981, kdy se jejím provozovatelem stal Dopravní podnik hl. m. Prahy, přepravila lanová dráha více než 4 miliony cestujících.

Historie lanové dráhy v zoologické zahradě ale začala již před rokem 1981. Záměr zatraktivnit trojskou zoologickou zahradu výstavbou lanové dráhy se zrodil již v roce 1966 a v roce 1972 začala její stavba. Lanovou

dráhu začal provozovat Středočeský park kultury a oddechu, ale jen do srpna 1978, kdy byl provoz zastaven. Státní odborný technický dozor tehdejšího Federálního ministerstva dopravy při namátkové kontrole zjistil závady v kvalifikaci obsluhy, výkonu činnosti a vedení dokumentace. Národní výbor hlavního města Prahy proto požádal Dopravní podnik, aby pomohl vlastníkovu lanové dráhy ZOO Praha ji opět uvést do provozu. Psal se duben 1981 a na technickém zařízení se tato odставка projevila. Pracovníci chrudimské Transporty, respektive jejího závodu Tramontáž, do poloviny

roku vyměnili dopravní lano a odstranili všechny další závady, aby byla potvrzena způsobilost k provozu pro veřejnost.

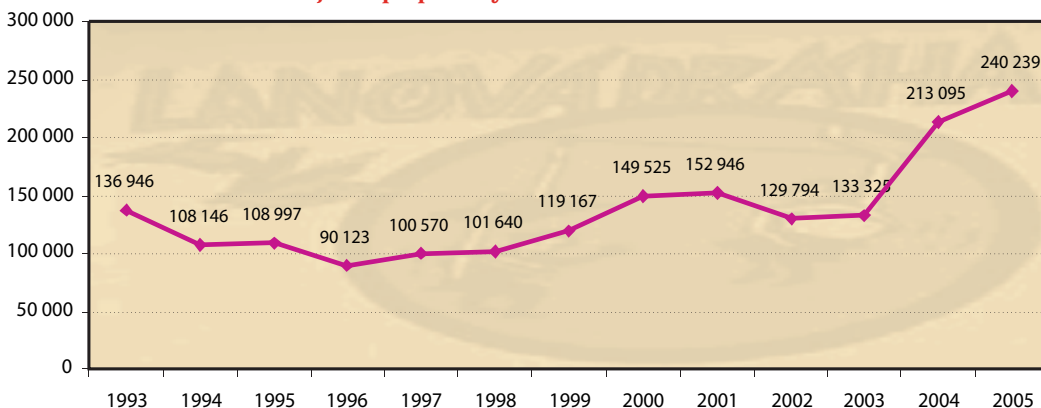
1. července 1981 se cestující opět mohli rozhlédnout po okolí ze sedaček lanové dráhy. Po vydání souhlasu odboru dopravy Národního výboru hlavního města Prahy k trvalému provozu v roce 1982 byla lanová dráha v březnu 1983 převedena do majetku Dopravního podniku hlavního města Prahy – Metro, koncernový podnik. Od té doby, s výjimkou konce sezóny 2002, kdy ji postihla ničivá povodeň, přepravovala návštěvníky ZOO každou sezónu bez přerušení.

Počínaje rokem 2003 došlo k nárůstu zájmu návštěvníků ZOO o přepravu lanovou dráhou. Tento trend pokračoval i v letech 2004 a 2005. V letošní sezóně přepravila od 30. dubna do 30. října 240 239 cestujících. Snahou všech zainteresovaných zaměstnanců služby Dopravního zařízení je navázat na tento úspěšný vývoj i v příští sezóně.

Po ukončení provozu jsou postupně prováděny kontroly celého zařízení. Po prohlídce převodovky byla provedena defektoskopická kontrola dopravního lana před další sezónou. Do jarního zahájení provozu musí být také provedeny další stanovené kontroly, revize, prohlídky a zkoušky, na jejichž základě je možné lanovou dráhu pro veřejnost provozovat.

Karel Raba,
služba Dopravního zařízení

Počet cestujících přepravených lanovou dráhou v ZOO Praha



Předprodej na rok 2006 byl již zahájen

hodnocení ze strany médií počátkem nového roku. Navíc jsme pro zákazníky připravili lákadlo v podobě dvou dárek. Pokud si zakoupí roční jízdenku do 17. prosince, dostane každý propisovací tužku, a prvních tisíc cestujících, kteří si zakoupí roční kupon ve středisku dopravních informací, získá balíček rozinek. Přijít včas se určitě vyplatí!

Prodej celého sortimentu časových jízdenek na rok 2006 (roční, lednové, 1. čtvrtletí) byl zahájen v celé distribuční síti Dopravního podniku v pondělí 28. listopadu. Stejně jako v minulosti nabízejí prodej kuponů i trafiky, které pravidelně sortiment jízdních dokladů prodávají. Pokud cestující hledají prodejní místo i v blízkosti svého bydliště, mohou využít pobočky České pošty na území hl. m. Prahy. Pošta a trafiky nabízejí všechny typy kuponů s výjimkou studentských. Seznam vybraných trafik na území hl. m. Prahy najdete i na internetových stránkách Dopravního podniku hl. m. Prahy www.dpp.cz v části Tarify a ceny – Prodej jízdenek – Trafiky.

V souvislosti se zahájením předprodeje se rozšířil i počet míst, kde mohou kupující platit platebními kartami. Od 28. listopadu je možno provádět platby prostřednictvím platebních ka-

ret u pěti prodejních přepážek v budově Centrálního dispečinku, u čtyř přepážek ve stanicích metra Roztyly a platit platebními kartami je možné i ve střediscích dopravních informací (Muzeum, Můstek, Anděl, Nádraží Holešovice).

Prodejní doba v předprodejní síti firmy Šoch, v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti a ve střediscích dopravních informací Muzeum, Můstek, Anděl a Nádraží Holešovice v období od 28. listopadu 2005 do 6. ledna 2006 je následující:

Pondělí – pátek 6.30 – 19.00 hodin

Sobota 7.30 – 15.00 hodin

Předprodejní místa budou uzavřena v neděli, o svátcích a v sobotu 31. prosince.

V souvislosti se zahájením předprodeje na rok 2006 byly v jednotlivých prodejních místech firmy Šoch upraveny a sjednoceny polední přestávky následovně:

Polední přestávku od 11.00 do 12.00 mají tato předprodejní místa: Na lince A Dejvická, Můstek, Želivského a Skalka, na lince B Luka, Hůrka, Anděl – Na Knížecí, Můstek, Palmovka, Hloubětín, Černý Most a na lince C Kačerov, I.P. Pavlova, Ládví a Nádraží Holešovice, polední pauzu v době od 12.00 do 13.00 na lince A Hradčanská, Náměstí Míru, Strašnická, na lince B Lužiny, Smíchovské nádraží, Karlovo náměstí, Florenc, Vysočanská a Rajská zahrada a na lince C Háje, Vyšehrad, Florenc, Kobylisy a Hlavní nádraží.

Předprodejní místa Centrálního dispečinku a Roztyly mají provoz bez polední přestávky.

Odbor jízdních dokladů a tržeb

PŘEDPRODEJ KUPONŮ NA ROK 2006 JIŽ OD 28. LISTOPADU

Prodej celého sortimentu časových jízdenek na rok 2006 (roční, lednové, 1. čtvrtletí) byl zahájen v celé distribuční síti Dopravního podniku v pondělí 28. listopadu.

Prodej celého sortimentu časových jízdenek na rok 2006 (roční, lednové, 1. čtvrtletí) byl zahájen v celé distribuční síti Dopravního podniku v pondělí 28. listopadu. Stejně jako v minulosti nabízejí prodej kuponů i trafiky, které pravidelně sortiment jízdních dokladů prodávají. Pokud cestující hledají prodejní místo i v blízkosti svého bydliště, mohou využít pobočky České pošty na území hl. m. Prahy. Pošta a trafiky nabízejí všechny typy kuponů s výjimkou studentských. Seznam vybraných trafik na území hl. m. Prahy najdete i na internetových stránkách Dopravního podniku hl. m. Prahy www.dpp.cz v části Tarify a ceny – Prodej jízdenek – Trafiky.

Letos byl prodej časových kuponů zahájen již 28. listopadu, a tak pevně věříme, že se podaří předejít dlouhým frontám a následně tak negativnímu

Brzy ráno zadrmčel v naší kanceláři telefon. Hlas na druhém konci aparátu reagoval na článek uveřejněný v posledním DP-KONTAKTu, kde autor mapoval dopravní situaci u našich sousedů v Rakousku, konkrétně v Mozartově městě Salzburgu. Pěkně jsem to s panem řidičem z garáže Řepy probírala a ujistila ho, že jsme určitě nechtěli zpochybnit profesionalitu pražských řidičů. Položila jsem sluchátko a začala se pozorně do článku. Ne proto, že bych snad nevěděla, co připravujeme do časopisu. Důvod je prostý – nastoupila jsem k Dopravnímu podniku na místo redaktorky DP-KONTAKTu před týdnem!

Na úvod musím říci, že příspěvky ze světa jsou z mého pohledu ty nejzajímavější. I tento článek mezi ně patří. V Salzburgu jsem několikrát byla, opravdu je tam doprava řešena jinak, ale je to tím, že je tam řešen jinak celý systém, předpisy jsou odlišné. Zatímco u nás by se řidič vybavující se s cestujícími dopustil přestupku, v Salzburgu si to dovolit může. Jízda Prahou znamená v poslední době pro řidiče městské hromadné dopravy spíše dobrodružství založené na okamžitých reakcích. Nedovedu si dost dobře představit, že by něco takového jako v Salzburgu mohlo fungovat u nás, protože ohleduplnost ostatních účastníků silničního provozu je na velmi nízké úrovni, a tak se ani na moment nelze nevě-

novat v plné míře řízení. Zatímco cizinec v automobilu nás na přechodech pro chodce pustí okamžitě, třicet našinců ze sta to neudělá. Někdy je docela zajímavé pozorovat ty pány v autech! Když máme krátkou sukni a vysoké podpatky zabrzdí před přechodem vždy, když jsme obtěžkány nákupními taškami a od hlavy až k patě zahalené, sotva si všimnou, že hodláme přejít ulici...

Z článku rozhodně nevyplyvá, že by pražský dopravák nebyl profesionál. Ale že jsme v Evropské unii, ještě neznamená, že lze srovnávat nesrovnatelné. Proč je v Rakousku například zcela běžné, že koupíte noviny volně na chodnicích a nikdo se nebojí, že by nepoctivý zákazník nezapltil do kasičky určený obnos peněz? Všude za městem jsou plantáže s květinami. Každý si je může volně natrhat a zaplatit rovněž do pokladny umístěné u silnice. Myslíte si, že by to u nás fungovalo? Že by tam devět lidí z deseti ty peníze opravdu dalo nehlédě na to, jak by nehládná pole s květinami vypadalo? A mohli bychom snad narhnut květinářku, že není dobrá obchodnice, když nenechá své zboží volně přístupné na ulici? Co zcela bez problému funguje v cizině, nemusí automaticky fungovat u nás,

protože většina lidí v naší republice nemá disciplínu. A za volantem to platí dvojnásob. Když jedu po dálnici podle předpisů, začnou mě předjíždět téměř kamióny! A proč není disciplína? Protože nejsou postihy. Lidé jsou agresivnější a drzejší než v cizině, protože při incidentu vyvolaném v autobuse jim hrozí maximálně nějaký přestupek. K smíchu! Je to začarovaný kruh, protože když už se podaří dopadnout nějaké vandaly ničící veřejný majetek či ohrožující zdraví nebo život našich spoluobčanů, mnohdy se posuzuje zásah policie jako neadekvátní. A nemyslím si, že by se takoví lidé měli litovat, kdo v tu chvíli lituje řidiče, pro kterého se cesta stává s bandou vandálů utrpením? Myslím si, že uzavřená kabina řidiče je správné řešení. Zvláště v nočních hodinách je minimální izolace od cestujících na místě, mnohdy bych se zavřela nejrady do kabiny také. I když je to ochrana více méně psychologická, proč ji řidičům neposkytnout... Jak říkávaly už naše babičky, jiný mrav – jiný mrav. Třeba se jednou bude podávat kromě vyčerpávajících informací v autobuse i občerstvení. Ale řidiče nechme řídit, dělají to dobře...

Daniela Tůmová

ŘIDIČI VLASTNÍMA OČIMA

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V prosinci 2005 oslavují 65. narozeniny:

Pavel Moc – DcM, sl. elektrotechnická (47),
Pavel Veselý – DcM, sl. elektrotechnická (32).

V prosinci 2005 oslavují 60. narozeniny:

Zdenka Čápová – P, odbor soc. péče a KV (10),
Jan Ferdan – DcM, sl. elektrotechnická (14),
Jaroslav Hradecký – DcT, odbor zastávky (13),
Slavia Krejčová – SvA, provozovna Klíčov (30),
Josef Kytka – SvA, provozovna Kačerov (28),
Miroslav Ličman – SvA, provozovna Kačerov (20),
Jaroslav Pazdera – PA, provozovna Klíčov (11),
Zdeněk Vadinský – DcM, sl. elektrotechnická (41),
Jiří Verfl – SvT, prov. Opravna tramvají (39).

V prosinci 2005 oslavují 50. narozeniny:

Jan Dohnálek – PA, provozovna Kačerov (19),

Jaroslav Duda – PA, provozovna Kačerov (14),
Jiří Exner – DcM, služba Stavby a tratě (26),
Marie Fišerová – E, odbor financování (11),
Vlastimil Chvalovský – SvA, provozovna Klíčov (12),
Jiří Kapoun – SvT, provozovna Pankrác (23),
Jaroslav Mach – PM, provoz Obsluha vozidel A (27),
Václav Němec – DcM, sl. elektrotechnická (31),
Richard Novák – PA, dispečink (22),
Jaroslav Raška – SvA, provozovna Hostivař (25),
Miroslav Salmon – PT, provozovna Strašnice (18),
Michal Seidl – DcT, provozovna Měňírny (13),
Jan Síla – DcM, sl. sděl. a zabezpečovací (16),
Petr Štoček – PA, provozovna Vršovice (12),
Milan Šťastný – PT, provozovna Pankrác (10),
Luboš Typl – SvA, provozovna Klíčov (31),
Tomáš Veber – PA, provoz Obsluha vozidel B (19).

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

Do starobního důchodu odešla:

Lenka Čermáková – PA, provozovna Klíčov (28).

Do invalidního důchodu odešli:

Antonín Frencl – PT, provozovna Pankrác (33),
Petr Očásek – PA, provozovna Klíčov (20),
Karel Pech – SvT, provozovna Motol (36).
Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

1. října nás ve věku 64 let opustil pan Ivan Fremund – DcT, provozovna Měňírny, který v DP pracoval 36 let.