

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

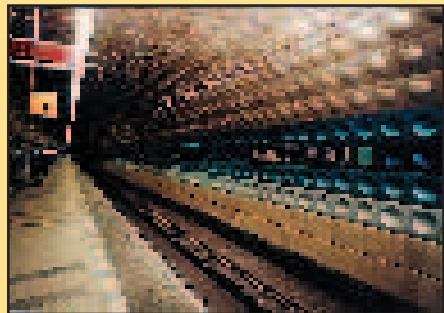
Jak hodnotíte rok 1999 z pohledu Dopravního podniku a MHD

Několik dní po začátku nového roku jsme oslovili členy vedení našeho podniku a ředitele dvou společností s kapitálovou účastí Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciovou společností, aby zhodnotili nedávno uplynulých 365 dní. Všem jsem položili otázku **Jak hodnotíte rok 1999 z pohledu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a městské hromadné dopravy?**

Ing. Milan Houfek,
předseda představenstva
a generální ředitel

Máme za sebou rok, ve kterém se nám podařilo udělat několik kroků k tomu, aby městská hromadná doprava byla zase o něco kvalitnější a atraktivnější, a tím i přitažlivější pro Pražany a návštěvníky města.

Na prvním místě bych se chtěl zmínit o preferenčních opatřeních. Stále více tramvajových tratí vedených v úrovni vozovky je odděleno od pruhů pro automobily betonovými dělicími prvky, čímž dochází k výraznému zrychlení provozu tramvají. V oblasti autobusů je nejvýznamnější preferenční akcí



V pátek 23. dubna loňského roku začala po téměř desetiměsíční výluce sloužit cestujícím stanice Náměstí Míru na trati A. Foto: Petr Malík

otevření vyhrazeného jízdního pruhu ve Vrchlického ulici v ranní a odpolední špičce pracovního dne. Dříve mnohaminutové zpoždění bylo odstraněno, pravidelnost dopravy se výrazně zlepšila. Budování preference městské dopravy je pro nás prioritou i v následujících obdobích.

Se smíšenými pocity byl v roce 1997 přijímán Program kvality služby. I minulý rok však potvrdil, že námi nastoupený směr byl správný. Mnoho do té doby zanedbávaných problémů jsme vyřešili, další úkoly stojí před námi a při jejich řešení musí spojit síly všechny složky společnosti. Metro, tramvaje a autobusy jezdí pravidelněji, než tomu bylo v minulosti. Odštěpný závod Autobusy na podzim změnil interní normu ve prospěch našich zákazníků tím, že vyhovující jsou spoje jedoucí přesně nebo maximálně 2 minuty zpožděné. Bylo tak z předpisů odstraněno povolené nadjíždění. Zlepšila se také ústrojová kázeň, stejně jako úroveň přijetí nebo informování. Je vidět, že provozní pracovníci si začínají uvědomovat, komu je určena naše služba. Nikoli jen

přečkat pracovní dobu, ale poskytnout kvalitní službu zákazníkům je naším posláním.

Do optimálního stavu nám ještě něco chybí, ale jsme na správné cestě. Jen nesmíme slevit ze svých nároků, neboť naši zákazníci vyžadují stále lepší a kvalitnější služby. Musíme jim jít naproti i proto, aby městská hromadná doprava byla stále dobrou alternativou k individuálnímu automobilismu.

Chtěl bych se zde zmínit o tramvajových výlukách. Z mnoha stran jsem slyšel k tomuto tématu nářky. Naším cílem musí být, aby se čas určený na přerušení dopravy stoprocentně využil na rekonstrukci a obnovu všech slabých míst ve vyloučeném úseku. Lepší koordinace a vyšší produktivita práce z naší strany přinese spokojenost cestujících na straně druhé.

První rok fungování má za sebou ekonomický informační systém SAP, přinášející potřebný pokrok ve sledování finančních toků v naší společnosti. Na vedoucí pracovníky je vyvíjen větší ekonomický tlak, neboť hospodaření všech jednotek je průběžně sledováno a kontrolováno.

Ve vztazích k našemu okolí můžeme být dlouhodobě spokojeni s poklesem nehodovosti v povrchové dopravě, zejména v kontextu se stále stoupajícím počtem nehod na našich silnicích.

Rok 1999 přinesl také rozhodnutí o zahájení několika staveb, které během několika let výrazně ovlivní městskou hromadnou dopravu. V letošním

roce bude zahájena výstavba IV. provozního úseku trati C na severní terasu, která zůstává jedním z posledních velkých obytných celků bez rychlé a kapacitní dopravy, jakou metro bezesporu představuje. Pro obyvatele sídliště Barrandov je jistě potěš



Tři měsíce byl uzavřen výstup ze stanice Anděl ke stejnojmenné křižovatce. 1. září byl v nové podobě otevřen společně s novým střediskem dopravních informací, nahrazujícím středisko na Palackého náměstí.

Foto: Petr Malík

telná zpráva, že v letošním roce bude zahájena výstavba tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, která by měla mít parametry dopravní stavby světové úrovně.

(Pokračování na straně 10)

Kolektivní vyjednávání o mzdovém vývoji v roce 2000

V současné době probíhá na všech odštěpných závodech a ředitelství naší akciové společnosti kolektivní vyjednávání v souladu se zákonem o kolektivním vyjednávání č. 2/1992 Sb. a směrnicí GŘ č. 14/96 o kolektivním vyjednávání v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti. Výsledkem těchto jednání budou uzavřené kolektivní smlouvy jednotlivých odštěpných závodů a ředitelství pro rok 2000 jako smluvní právní dokument dvou sociálních partnerů – zaměstnavatele a zaměstnanců, zastoupených příslušnou odborovou organizací.

Tomu, aby mohly být jednotlivé kolektivní smlouvy v naší společnosti zdárně uzavřeny, předchází, jako každý rok, podepsání **dohody o mzdovém vývoji v roce 2000**. Na jejím úspěšném uzavření probíhají již od 11. listopadu 1999 do dnešních dnů náročná jednání mezi vedením Dopravního podniku hl. m. Prahy a Radou předsedů závodních výborů odborových organizací našeho podniku.

Obě vyjednávací strany se při svých jednáních o mzdovém vývoji v roce 2000 snaží svými, prozatím protichůdnými návrhy na vývoj mezd, přiblížit uzavření vzájemné dohody. Vedení společnosti musí při svém návrhu na vývoj mezd v roce 2000 vycházet z rozhodnutí hlavního města Prahy, tak aby jako ostatní organizace řízené hlavním městem Prahou, udrželo objem osobních nákladů, tedy i mezd v naší společnosti v roce 2000, na úrovni schváleného finančního plánu roku předchozího, tedy roku

1999. Rada předsedů odborových organizací při jednání o mzdovém vývoji požaduje, ze svého pohledu jako optimální, mzdové pokrytí očekávaného nárůstu inflace v roce 2000 ve výši kolem 4 % a zachování reálné hodnoty mzdy v Dopravním podniku ve srovnání s minulým rokem.

Po několika jednáních mezi vyjednávacími stranami během měsíce prosince 1999 a ledna 2000 se podařilo vytvořit určitý konkrétnější návrh znění budoucí dohody o mzdovém vývoji v roce 2000, který zástupci odborů chtějí důkladně posoudit na svých jednáních s odborovými složkami na jednotlivých odštěpných závodech naší společnosti. Z toho důvodu byly prozatím, pro plynulý chod naší společnosti ve prospěch cestujících veřejnosti v našem hlavním městě Praze, na všech odštěpných závodech a ředitelství prodlouženy stávající kolektivní smlouvy do 31. března 2000.

Další jednání, již osmé v pořadí, a věřme, že snad poslední a úspěšné, proběhne 17. března 2000 v zasedací místnosti v Drahoňovské ulici za účasti všech vyjednávacích stran. Do této doby by měly být též známy výsledky hospodaření naší společnosti a případné finanční možnosti hlavního města Prahy za měsíc leden a únor 2000 a tyto údaje budou využity při tomto jednání. O výsledku tohoto a případně dalších jednání pro uzavření dohody o mzdovém vývoji v roce 2000 v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, vás budeme informovat.

Ing. Pavel Pitra

Tramvaj versus železnice aneb Pozor vlak!

V nedávné době se řidiči tramvají rozloučili se dvěma známými křižovatkami tramvaje se železnicí – v ulicích Plzeňské a Plynární, a tak dnes si tramvajové vozy ještě na podobných přejezdech zadržují už jen u smíchovského lihovaru (alespoň tomu tak bylo v době uzávěrky tohoto čísla) a spíš jen symbolicky také v ulici Za ženskými domovy. Podobných míst, která pro řidiče městské hromadné dopravy znamenala jistě větší soustředění, však v průběhu jednoho a čtvrt století, co tramvaje jezdí pražskými ulicemi, bylo mnohem více. Některá si už pamatuje jen starší generace, proto možná neuškodí, když si připomeneme, kde všude v Praze hrozil tramvajím střet s vlakem.

První křižovátku zažila dokonce už koňka. Z nádraží Státní dráhy (dnešní Masarykovo nádraží) byla vyvedena první železniční vlečka na území Prahy, která vedla přes dnešní Havlíčkovu ulici do areálu c. k. celního úřadu, kde byl také tabákový sklad. Koněspřežná tramvaj tudy jezdila od roku 1883 a křižovatka s vlečkou byla zajímavá tím, že v historii pražských tramvají šlo o jediný případ, kdy jejich dvoukolejná trať křižovala dvoukolejnou železnicí. Křížení s ní zdedila v roce 1900 také elektrická tramvaj a „užívala“ si ho poměrně dlouho. Od roku 1911 byla vlečka jen jednokolejná a zrušena byla až v roce 1938.

Také první elektrické tramvaje se brzy dostaly do střetu s dráhou. Když František Křížík uvedl v roce 1896 do provozu trať z Palmovky Primátorskou třídou k Libuškáku, musel překřížit kolej Severozápadní dráhy, která vedla dnešní ulicí Na Žertvách. Pochopitelně to nebylo pro tramvaj výhodné a křižovatka se stala příčinou mnoha zdržen. Každý tramvajový vůz musel před přejezdem zastavit a průvodčí byl povinen dojit se osobně zeptat hlídače křižovatky „*je-li trať volná, aby mohl motorový vůz přes ni jeti*“. Takové bezpečnostní opatření bylo do jisté míry přehnané, protože křižovatka byla zajištěna závorami. Kdy bylo toto opatření zrušeno, není známo.



Stejně místo v roce 1885. Přejezd i závozy stále existovaly, i když vlaky tudy už nejezdily.

Foto: Ing. I. Mahel

Křížení tramvaje a železnice na Palmovce zůstalo vždy jednokolejné. Elektrické podniky netrpělivě čekaly na dokončení komunikace propojující přímo nový Libeňský most s Primátorskou třídou, což by umožnilo jezdit do staré Libně a do Kobylis přes Holešovice. V té době jezdily přes železniční přejezd už dvě tramvajové linky. Dlouho očekávaná stavba byla uvedena do provozu v roce 1931 a od té doby byl krátký úsek přes železniční přejezd používán výlučně jen k manipulačním jízdám při vyjíždění a zatahování. V některých případech bylo dokonce nařízeno, že zde musí být přítomen autojeřáb, který by v případě vykolčení tramvaje mohl okamžitě zasáhnout s minimálním vlivem na železniční dopravu. Od 1. července 1972 byla na zdejší železniční trati zrušena osobní doprava a také nákladní byla poměrně omezená. Připomeňme si v této souvislosti, že právě díky této železniční trati bylo možné i vlečkové napojení ústředních dílen DP v Rustonce. Od 29. srpna 1980 byla tramvajová trať na Palmovce zdvoukolejněna a po několika desítkách let začaly přes železniční přejezd (stále zajištěný závorami) opět jezdit pravidelné tramvajové linky. Definitivní tečku za zdejší křižovatkou s železniční tratí udělalo zastavení nákladní dopravy na dráze 3. červ-

na 1984. Fyzicky ale křižovatka železničních a tramvajových kolejí přežila až do roku 1986, kdy byl na tramvajové trati s postupující výstavbou metra dlouhodobě zastaven provoz.



Tak vypadala nejfrekventovanější křižovatka tramvaje a železnice na Palmovce na přelomu 19. a 20. století. Jako jediná byla zabezpečena závorami.

Foto: Sbirka autora

Vlečka přes Plzeňskou třídu do někdejší Ringhofferovy vagonky se stala v roce 1897 překážkou pro Hlaváčkovu elektrickou dráhu ze Smíchova na Klamovku. Býval zde poměrně živý provoz, což si ostatně ještě většina z nás dobře pamatuje. Vlečkový areál vagonky byl poměrně rozsáhlý a křížení na Plzeňské nebylo jediným, které narušovalo tramvajový provoz. Když byla v roce 1913 uvedena do provozu nová trať v Radlické ulici, křižovala také ona jednu větev vlečky vedené Klicperovou ulicí. Zatím nevíme, kdy křižovatka zanikla, jisté je, že neexistovala v říjnu 1967, ale kolej v Klicperově ulici ležela vč. napojení beze změn až do počátku 80. let. V roce 1938 byla zřízena manipulační trať v dnešní ulici Za ženskými domovy, také ona křižovala (jednokolejně) Ringhofferovu vlečku, jen o pár desítek metrů dál bylo ještě jedno křížení – s vlečkou do skladů smíchovského pivovaru, které byly v místech dnešního autobusového terminálu. Křižovatka existovala beze změn až do roku 1980, kdy se tu uskutečnila velké změny v souvislosti s výstavbou metra a zdvoukolejněním tramvajové tratě. Pivovarská vlečka tehdy definitivně zanikla, vlečka vagonky měla být částečně přeložena, a proto bylo do tramvajové tratě vloženo dokonce dvojitě kolejevé křížení, což je ostatně patrné dodnes. Nikdy ale nebylo možné jezdit po dvou vlečkových kolejích, polohy křižovatek nám dnes jen připomínají původní a novější polohu vlečky. Po ukončení výroby tramvají ve smíchovském historickém závodě ČKD Tatra v polovině 90. let ztratila existuje v Soupeřnického ulici smysl, fyzicky však vydrží dosud. Jen křižovatka v Plzeňské byla odstraněna v létě 1998.

Další vlečka vznikla v roce 1908 pro potřeby Jubilejní výstavy Obchodní a živnostenské komory do areálu holešovického výstaviště. Křižovala tramvajovou trať v ulici U královské obory a ze všech železničních křižovatek byla téměř určitě nejméně frekventovaná, což umožnilo několikrát vyjmutí vlastního křížení. Používala se jen výjimečně při větších akcích na výstavišti. Kolejová křižovatka byla naposledy vyměněna v roce 1951 a zrušena byla asi v roce 1957, když ještě předchozího roku byl její zbytek využit k přepravě vozů koňky a T1 do výstavního areálu (viz příloha DP-KONTAKTu č. 9 z roku 1997).

Další křižovatka vznikla v Plynární ulici, kterou musela překročit v roce 1910 nová železniční trať z bubenského nádraží do holešovického obchodního přístavu, známá nejvíce pod názvem Holešovická přístavní dráha. Tato trať sloužila výlučně nákladní dopravě a kromě přístavu na ni byla napojena celá řada dalších vleček zdejších závodů. Také tato křižovatka byla poměrně frekventovaná. V prvních letech jí střežil vždy pracovník dráhy, který buď praporkem nebo za špatné viditelnosti světlem zastavoval pouliční provoz včetně tramvaje. Ačkoliv měl vlak přednost před tramvají, musel i on před křižovatkou zastavit. Tramvaje překřížily přístavní dráhu ještě jednou v roce 1936, když byla postavena nová trať v Argentinské ulici, a to za stejných bez-

pečnostních podmínek. Ve čtyřicátých letech museli obě křižovatky střežit dokonce dva zaměstnanci dráhy. Teprve ve druhé polovině 60. let byly křižovatky vybaveny světelnou signalizací.

Křižovatka s tramvají v Argentinské zanikla při zrušení tramvajové tratě v roce 1975, ale ještě mnoho let znepříjemňovala dopravu ze (do) Severního města, a to i v době, kdy byla uvedena do provozu zdejší část severojižní magistrály. Tento úsek přístavní dráhy se prakticky přestal používat až po vybudování nového propojení do nového holešovického nádraží v roce 1986. Přesto koleje napříč Argentinskou leží dodnes a křížení s tramvají v Plynární bylo po několika odkladech zrušeno teprve v létě 1998.

V roce 1917 vzniklo křížení jednokolejné nákladní tramvajové tratě přes dnešní Hlavní nádraží s kolejí k lokomotivní remíze. Křižovatka byla tedy mimo veřejnou komunikaci a přednost měl pochopitelně vlak. Křižovatka zanikla po zastavení provozu na tramvajové trati, snad v roce 1924.

Od roku 1922 tramvaje křižovaly železniční vlečku podolské cementárny v dnešní Podolské ulici. Tady tramvajové koleje křižovaly také úzkorozhodnou drážku cementárny. Tramvaj měla před drážkou přednost, naproti tomu normálně rozchodná vlečka měla přednost před tramvají. Když byla v roce 1933 tramvajová trať prodloužena až k branickým ledárnám, křižovala vlečka ještě jednou u branických lomů. Vlečka ztratila smysl po zrušení cementárny. Křížení u vlastního závodu bylo zrušeno asi v roce 1947, křižovatka u lomů v roce 1952 při výstavbě první části přeložky pravoběžní komunikace.



Tramvaj dává přednost nákladnímu vlaku přístavní dráhy v Argentinské ulici v roce 1974.

Foto J. Čermák

V roce 1925 vznikly téměř současně čtyři křižovatky tramvajových tratí a železničních vleček. Tři z nich křížily Českomoravskou třídu v Libni a obsluhovaly ČKD, dále továrnu Landsmann a třetí menší chemickou továrnu. Na tuto kolej se pak napojilo několik dalších vleček, včetně vysočanské spalovny. Provoz na této trojici vleček tu byl velmi živý. Landsmannova vlečka zanikla v roce 1941, zbylé dvě přežily až do druhé poloviny 60. let, kdy je nahradila nová železniční vlečka křížující hlavní komunikace mimoúrovňově u Hloubětína a v Klímově (dnes Freyově) ulici.

Čtvrtá křižovatka z roku 1925 vznikla u smíchovského lihovaru a existuje (od 10. února 2000 je v úseku Smíchovské nádraží - Hlubočepy dlouhodobá výluka) dodnes, i když se používá už jen ojedinelé.

Poslední, patrně nejméně známá křižovatka tramvaje s vlečnou dráhou vznikla v roce 1933 u veleslavinského nádraží. Vlečka vedla do šamotky firmy Dietz a existovala až do roku 1954.

Všechny křižovatky tramvaje a železnice byly považovány za nebezpečné a ne nadarmo. Několikrát došlo skutečně i ke srážkám, i když jich nebylo mnoho. Nehody byly například na vlečce ČKD v Libni a zřejmě poslední se odehrála 27. června 1972 v Argentinské ulici, kdy lokomotiva narazila do „krasiny“ projíždějící soupravy linky č. 26. Kromě toho představovaly vlastní kolejové křižovatky vždy náročné místo i z hlediska údržby. Pokud někdo ze čtenářů může k této problematice poskytnout další údaje či osobní vzpomínky, pochopitelně je uvítáme.

Mgr. Pavel Fojtík

Přehled plánovaných akcí služby technologických zařízení pro rok 2000

Plánované akce služby technologických zařízení, které mají dopad na omezení přepravy cestujících, jsou především generální opravy a výměny pohyblivých schodů v příslušných stanicích metra.

Generální opravy pohyblivých schodů

V roce 2000 bude provedeno celkem 21 generálních oprav pohyblivých schodů v následujících termínech:

ev.č. stanice	typ	termín v roce 2000
123 Flora	ET-4P	6. 12. 1999 – 3. 3. 2000
308 Palmovka	PSTN	3. 1. – 28. 1. 2000
303 Invalidovna	ET-4P	3. 1. – 3. 3.
313 Palmovka	PSTN	31. 1. – 25. 2.
306 Palmovka	PSTV	28. 2. – 24. 3.
304 Invalidovna	ET-4P	6. 3. – 12. 5.
120 Jiřího z Poděbrad	ET-3	6. 3. – 30. 6.
307 Palmovka	PSTV	27. 3. – 21. 4.
314 Palmovka	PSTV	25. 4. – 26. 5.
084 Můstek A	PSTV	15. 5. – 9. 6.
315 Palmovka	PSTV	29. 5. – 23. 6.
088 Můstek A	PSTV	12. 6. – 14. 7.
255 Karlovo náměstí	PSTV	26. 6. – 1. 8.
126 Želivského	ET-4P	31. 7. – 27. 10.
278 Anděl	PSTV	21. 8. – 22. 9.
129 Želivského	PSTV	4. 9. – 29. 9.
277 Anděl	PSTV	25. 9. – 27. 10.
305 Invalidovna	ET-4P	2. 10. – 1. 12.
311 Palmovka	PSTN	30. 10. – 24. 11.
128 Želivského	ET-4P	30. 10. 2000 – 2. 2. 2001
309 Palmovka	PSTN	27. 11. – 22. 12. 2000

Termín provedení generální opravy vychází v první řadě ze stanovených hodinových průběhů jednotlivých typů pohyblivých schodů, následně jsou určeny stupně náročnosti opravy dané celkovou dobou od uvedení do provozu. Pro typy PSTV(N) jsou tři stupně, pro typy ET dva stupně náročnosti generální opravy. Věcný obsah prováděných prací a z ní vycházející finanční náročnosti, kapacitního zajištění, celkové doby opravy a podobně, je stanoven z technologických postupů a celkového technického stavu stroje. Pro běžného pozorovatele se jeví celková doba opravy velmi dlouhá, ale je nutné si uvědomit, že na viditelné části stroje z pohledu

cestujících se provádí pouze část prací, další probíhají na částech ve spodní části stroje a ve strojně. Velký objem činností na demontovaném schodovém pásma a dalších komponentech stroje probíhá v dílně oprav v depu Kačerov.

Mezi nejnáročnější práce z hlediska objemu a manipulace patří kompletní demontáž schodové



Foto: Jan Aster

ho pásma, tj. jednotlivé stupně (schody), tažné řetězy a další komponenty. Tyto díly jsou odvezeny do dílny oprav a nahrazeny díly novými nebo renovovanými, připravovanými v předstihu pro jednotlivé opravy, část dílů je opravena v průběhu generální opravy a vrácena zpět na stroj. Pro představu lze uvést, že hmotnost pouze schodového pásma u typu ET činí více než 40 tun a vše je nutné demontovat, vyvézt ze stanice do dílny oprav a poté znovu namontovat zpět.

Souběžně probíhají další práce ve stanici, zejména oprava nebo výměna dráhového systému na konstrukci stroje, oprava převodové skříně, madlového ústrojí, hlavního a vratného hřídele, kompletní oprava elektrické instalace včetně rozváděče, aj. Nezbytnou součástí generální opravy je geodetické zaměření a seřízení dráhového systému, revize strojní a elektrické části a záběh stroje bez cestujících. Tento neúplný výčet činností naznačuje náročnost prací a z toho plynoucí celkovou dobu generální opravy.

Výluky provozu pohyblivých schodů při generálních opravách nebo výměnách mají vždy dopad na kvalitu a komfort přepravy cestujících veřejnosti a je snahou všech zainteresovaných pracovníků tyto negativní vlivy omezit na minimum.

Výměny pohyblivých schodů, které jsou dále plánovány pro rok 2000:

ev.č.	stanice
019	Hlavní nádraží
020	Hlavní nádraží
028	I.P. Pavlova
029	I.P. Pavlova
173	Budějovická
174	Budějovická
175	Budějovická

Přesné termíny výměn a nové typy pohyblivých schodů jsou v současné době předmětem výběrového řízení s jednotlivými dodavateli. Na těchto akcích se zaměstnanci služby technologických zařízení odstěpného závodu Metro podílejí zejména v přípravné části a v přejímkovém řízení, samotná činnost je prováděna dodavatelskými organizacemi.

Ing. Miloslav Černý

V minulém roce byl v našem podniku poprvé bez zbytku uplatněn bodový systém při výdeji stejnokrojových součástí. Po vyhodnocení působnosti tohoto systému můžeme konstatovat, že se neobjevily závažnější problémy, jak z hlediska zaměstnanců, tak i odpovědných pracovníků celé akciové společnosti.

V roce 1999 bylo celkem v oděvním skladu o. z. Elektrické dráhy odbaveno 5107 zaměstnanců, kteří si odebrali jednotlivé součástky oděvního stejno- kroje ve finanční výši 30 820 000 korun.

Rok 1999 je za námi a všichni již soustřeďujeme pozornost na bodový systém roku 2000. V letošním roce byly na základě fondu pracovní doby a v závislosti na vynášecích dobách jednotlivých součástí stanoveny následující koeficienty:

skupina „A“ – 3,51 bodu za 1 odpracovanou hodinu, skupina „B“ – 2,43 bodu za 1 odpracovanou hodinu. pro ženy v o. z. Metro: skupina „A“ – 3,20 bodu za 1 odpracovanou hodinu, skupina „B“ – 2,13 bodu za 1 odpracovanou hodinu.

Druhý rok bodového systému

V současné době má již každý pracovník stanovenou svoji výši bodů pro rok 2000 na základě koeficientu a odpracovaných hodin v roce 1999. Podle této individuální výše bodů je v roce 2000 možno čerpat následující oděvní součástky:

stejnokrojová součástka	počet bodů
sukně	470
sako oblekové	1 600
kalhoty oblekové letní	670
kalhoty oblekové zimní	730
plášť do deště	1 590
bunda Parker	2 100
bunda pasová	1 850
kalhoty pracovní zimní	670
kalhoty pracovní letní	620
kalhoty pracovní krátké	500
košile krátký rukáv	270
košile dlouhý rukáv	280
vesta	500
svetr	550
vázanka	81
šála	75
čepice letuška	195
čepice baseball	160
čepice dispečer	410
čepice zimní	260
polobotky	620
boty zimní	700
rukavice řidičské	100
sluneční brýle UV filtr	170
ponožky letní	30
ponožky zimní	32

Rádi bychom připravili bodovému systému v druhém roce jeho působnosti ještě méně problémů než v minulém roce. Přijeme si co nejvíce spokojených zaměstnanců při využívání tohoto systému v roce 2000.

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

Jak jsme se vyrovnali s Y2K

V lednu 1999 byly zahájeny práce na zajištění fenomenomu Y2K v odstěpném závodě Elektrické dráhy, jak v oblasti aplikačního softwarového vybavení, tak v oblasti hardwarové základny. Realizace přechodu IT na rok 2000 probíhala v následujících krocích:

– V lednu 1999 proběhlo otestování všech stanic a serverů (celkem 607 zařízení) z hlediska jejich technických parametrů, na základě výsledků tohoto šetření byl stanoven harmonogram repasí a obměny stanic i serverů.

– V průběhu období únor až listopad minulého roku bylo postupně repasováno 169 stanic, které nevyhovely podmínkám roku 2000. Současně v tomto období bylo obměněno 11 serverů pro správu sítě. Ve třetí dekádě prosince bylo dodáno dalších 11 serverů, které byly instalovány do konce loňského roku.

– V lednu 1999 bylo otestováno aplikační softwarové vybavení (ASW), s ohledem na výsledky testů byl stanoven harmonogram úprav ASW pro rok 2000, upravený ASW byl postupně do konce roku instalován.

– V období únor až srpen byl proveden update systému na všech serverech pro správu sítě. V posledním kvartálu byl proveden na všech stanicích update Windows 95, MS Office 97 a klientů systému SAP R/3. V důsledku pozdní dodávky serverů byl koncem roku proveden update NT serverů (doménový, backupovací, poštovní, servery pro aplikace SQL).

Ing. Romana Šmejkalová, vedoucí oddělení ASŘ v o. z. ED

Slušnost stále mezi námi

Dne 6. ledna 2000 jsme obdrželi poděkování od paní ing. Markéty Dvořákové, zaměstnankyně obchodně-zásobovacího odboru o. z. Elektrické dráhy paní Naděždy Klubalové:

„...Chtěla bych poděkovat za to, že zaměstnáváte tak obětavé lidi jako paní Naděždu Klubalovou. V pondělí 3. 1. 2000 večer jsem si kupovala ve středisku dopravních informací Muzeum čtvrtletní kupon a nedopatřením jsem tam zapomněla peněženku. Ještě dříve, než jsem ztrátu zjistila, jmenovaná paní Klubalová moji peněženku našla. V peněžence nebyl žádný kontakt na mne, kromě pěti tisíc korun tam byla také moje platební karta a karta do Makra. Paní Klubalová duchapřítomně zavo-

lala do Makra a do banky, aby zjistila moje telefonní číslo a zavolala mi, kde a kdy si můžu peněženku vyzvednout. Tím mi ušetřila nejen pět tisíc korun, ale také mnoho nepříjemností spojených s vyřizováním nových karet.

Prosím, abyste tuto pochvalu a poděkování předali jejím nadřízeným.“

I my se připojujeme k poděkování za uvedený skutek a doufáme, že bude inspirací i pro všechny ostatní zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, aby se celý náš dopravní kolektiv mohl chlubit pouze poděkováním a uznáním.

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

Preference tramvají světelnou signa

Ve všech městech s rozvinutým automobilismem je provoz vozidel městské hromadné dopravy, která sdílí společné dopravní cesty s ostatní dopravou, více či méně ovlivňován a rušen intenzivním automobilovým provozem, a to v zásadě čtyřmi způsoby:

- nutností jízdy vozidel městské hromadné dopravy v kolonách automobilů,
- nutností dávat přednost automobilům při vyjíždění z vedlejších vjezdů neřízených křižovatek,
- nelegálním parkováním automobilů v místech, kde to provozu městské hromadné dopravy vadí,
- zastavováním a zdržováním se před světelnou signalizací.

Tato charakteristika platí beze zbytku i pro poměry v Praze, přičemž v důsledku explozivního nárůstu automobilové dopravy v 90. letech se podmínky pro provoz povrchové městské hromadné dopravy rok od roku zhoršují.

Jedním z nejvýznamnějších zdrojů rušení pro vozidla MHD je právě hustá síť světelných signálních zařízení (SSZ), neboť zdržení před SSZ snižuje cestovní rychlost MHD, rozptýlí zdržení při jednotlivých jízdách pak negativně ovlivňuje pravidelnost dopravy. Zastavování před SSZ na signál **Stůj** mimo zastávky navíc zvyšuje energetickou náročnost provozu MHD. Jízda tramvají i autobusů se často mění na popojíždění hustým sledem SSZ s nuceným zdržováním desítek cestujících, často i před křižovatkami nevýznamných obslužných komunikací nebo před přechody pro chodce.

Podle reprezentativního celosíťového průzkumu, provedeného Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy počátkem 90. let (před zaváděním preference), činilo průměrné zdržení tramvají před světelnou signalizací 24 sekund na 1 km jízdy, tzn. v průměru téměř 6 minut při jízdě z konečné na konečnou při tehdejší průměrné délce linky 14,4 km. Rozptýlí zdržení před SSZ při jednotlivých jízdách pak na některých linkách dosahoval až 4 minuty, což znamenalo, že i za předpokladu zcela pravidelných jízdnicích dob i zastávkových pobytů a neexistence jiného zdržení by kvůli světelné signalizaci nemohla být dodržena pravidelnost provozu do 2 minut od jízdnicího řádu.

Proto je významným preferenčním opatřením upřednostňování vozidel MHD na světelně řízených křižovatkách.

V Praze je preference MHD před dopravou automobilovou, jmenovitě preference městské hromadné dopravy světelnou signalizací, stanovena jako dopravně politický princip v Zásadách dopravní politiky hlavního města Prahy, schválených Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. ledna 1996. Uplatňování preference MHD vůči automobilové dopravě v řízení dopravy v Praze bylo dále odsouhlaseno usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy číslo 747 ze dne 25. června 1996.

Preference tramvají světelnou signalizací je v Praze postupně zaváděna od roku 1993. K datu 31. prosince 1999 dosáhl počet SSZ s možností preference tramvají 57 míst, což představuje 30 % z celkového počtu 189 SSZ na pražské tramvajové síti. Na 24 křižovatkách s jednoduššími dopravními poměry je tzv. preference absolutní, na ostatních místech tzv. preference podmíněná. Preference tramvají je součástí dynamického řízení křižovatek světelnou signalizací. Postup zavádění preference je uveden v následujícím přehledu.

Rok	Celkem SSZ (stav k 31.12.)	Z toho počet SSZ s preferencí tramvají	%
1993	183	2	1
1994	183	11	6
1995	186	20	11
1996	186	31	17
1997	187	39	21
1998	189	51	27
1999	189	57	30

● **Dynamické řízení** je takové řízení světelnou signalizací, které podle dopravních nároků v reálném čase, zjišťovaných dopravními detektory, bez

prostředně reaguje na průběh dopravy a podle okamžité poptávky mění délky zelených signálů a střídá fáze řízení. Tím může snížit zdržení a zastavování vozidel před SSZ a celkově zvýšit plynulost provozu ve srovnání s klasickým řízením pevnými signálními programy.

● **Preference MHD světelnou signalizací znamená možnost přednostní volby signálu Volno jedoucimi vozidly městské hromadné dopravy.** Jejím cílem je návštěvit Volno vozidlům MHD tak, aby mohla projet křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením.

● **Absolutní preference** znamená takový způsob řízení, který v běžném provozu umožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce bez



jakéhokoliv zastavování a zdržení před signálem **Stůj** všem vozidlům MHD (s výjimkou pouze mimořádných situací, například při současném přjezdu více vozidel MHD za sebou a v takových časových polohách, že by při absolutním preferování všech vozidel MHD došlo k nadměrnému prodloužení červených signálů pro automobilovou dopravu, cyklisty nebo chodce).

● **Podmíněná preference** znamená takový způsob řízení, který sice neumožní zcela plynulý průjezd na světelně řízené křižovatce všem vozidlům MHD (některá vozidla budou zastavena a zdržena signálem **Stůj**), ale umožní alespoň výrazný pokles zdržení a počtu zastavení vozidel MHD před SSZ ve srovnání s řízením bez preference. Míra podmíněné preference (respektive míra jejího přiblížení absolutní preferenci) pak závisí na konkrétním řešení a způsobu řízení dané křižovatky.

Technické předpoklady pro preference: řadiče a detekce

Základním technickým předpokladem pro možnost zavádění preference jsou mikropočítačové řadiče (ovládací přístroje světelné signalizace), které je možné naprogramovat tak, aby uměly reagovat na požadavky vozidel MHD v reálném čase a podle těchto požadavků měnit průběh řízení ve prospěch plynulejšího průjezdu MHD. Tento předpoklad splňují moderní řadiče firem Bosch-Signalbau Huber a Eltodo, které jsou v Praze instalovány od roku 1993. Na řadičích starších typů, kterých je doposud v Praze většina, nelze preference zavádět. Rozšiřování preference je tak závislé na postupu výměny řadičů na křižovatkách.

Druhým technickým předpokladem pro preference je přihlašování a odhlašování požadavků vozidel městské hromadné dopravy na signál **Volno**, tzv. detekce. Podmínkou účinné preference je do

statečný časový předstih nároků vozidel MHD před přjezdem ke stopčáře, aby řadič stačil na nároky vhodně zareagovat. Zkušenosti ukazují, že optimální časový předstih přihlášení je 25 až 30 sekund. Z toho vyplývá nutnost umístit přihlašovací detektor ve větších vzdálenostech před stopčárami, na volné trati až 300 až 350 metrů před křižovatkami. U zastávek MHD situovaných těsně před křižovatkami se potřebného časového předstihu nároku může výhodně dosáhnout zastávkovými pobytů, takže přihlašovací detektory mohou být umístěny před vjezdy do zastávek. Pokud z prostorových nebo jiných důvodů nelze umístit přihlašovací detektor v potřebné vzdálenosti před křižovatkou a musí být situován blíže, je pak účinnost preference nižší.

V Praze se k detekci tramvají používají:

- trolejové kontakty,
- kontaktní zámkové – pro nouzové ruční nárokování signálu **Volno** v místech, kde je tento signál zařazovaný do signálního programu pouze při nárocích tramvají (na výzvu tramvají),
- v místech s kolejovým rozvětvením se trolejové kontakty kombinují s elektrickým ovládáním výhybek, z něhož je odvozována tzv. směrová detekce tramvají – rozlišení směru jízdy tramvají podle postavení výhybky.

K 31. prosinci 1999 bylo na 57 křižovatkách s preferencí tramvají instalováno přibližně 320 trolejových kontaktů. Původně byly používány jednoduché pružinové kontakty (tzv. „brnkačky“), v posledních letech se instalují trolejové kontakty typu PTK1 s pryžovými kontaktními pásky. Podle dosažitelných zkušeností lze jako vhodný spolehlivý typ kontaktu doporučit pouze typ PTK1, nejlépe v kombinaci s tramvajovým detektorem typu TD2 nebo TD3, obojí od výrobce AŽD Praha.

Optimálním cílovým řešením by byla tzv. aktivní detekce, která se obejde bez zranitelných mechanických prvků na troleji, to znamená aktivní vysílání požadavků na preferenci přímo z jedoucích vozidel. Podmínkou aktivní detekce je však vybavení všech vozidel MHD zařízením, které dokáže v požadovaných místech na trase (s přesností na metry) vysílat prostřednictvím radiosignálů nebo infrasinálů požadavky na signál **Volno** z jedoucích vozidel městské hromadné dopravy do řadičů světelné signalizace. Tato detekce se již řadu let úspěšně používá v zahraničí. V Praze by mohla aktivní detekce nahradit u tramvají nyní používané trolejové kontakty. U autobusů je aktivní detekce základní podmínkou, bez které nelze preferenci autobusů na SSZ vůbec zavádět, neboť jinak než vysíláním požadavků na preferenci přímo z jedoucích autobusů nelze v řadičích rozlišit autobusy od ostatních vozidel v dopravním proudu.

Poznámka: neexistence aktivní detekce v Praze je důvodem, proč se preference na SSZ musela dosud omezit pouze na tramvaje, kde je možné použít trolejové kontakty. Preference autobusů na SSZ tak zůstává stále neřešeným problémem, ačkoliv by přednostní volba signálu **Volno jedoucimi autobusy byla nanejvýš žádoucí. Náléhavost tohoto problému je o to větší, že automobilový provoz roste nejrychleji právě ve středním pásmu a v okrajových částech města, kde je těžiště autobusové dopravy a kde jsou autobusy stále více zdržovány popojížděním v kolonách automobilů.**

Způsoby preference

Z dopravně inženýrského hlediska je preference městské hromadné dopravy světelnou signalizací založena na možnosti následujících modifikací průběhu řízení, které probíhají v reálném čase v sekundových krocích, podle aktuálních dopravních nároků na každé křižovatce:

● **prodloužování a zkracování fází:** pokud v okamžiku nároku vozidla MHD preference probíhá vlastní fáze, prodlouží se o čas potřebný k jízdě vozidla městské hromadné dopravy od přihlašovacího detektoru ke stopčáře. Pokud právě probíhá jiná

lizací v Praze – stav k 31. prosinci 1999

– kolizní – fáze, zkrátí se (nebo se ukončí její prodloužení) tak, aby vlastní fáze nastala co nejdříve. Použití je možné na SSZ izolovaných i v koordinaci. Podle konkrétních podmínek může být zadáno buď jen prodloužení nebo jen zkrácení nebo obojí. Efekt pro MHD může být malý až velmi významný a závisí na tom, v jak velké části cyklu řízení je prodloužení nebo zkrácování umožněno.

● **změna pořadí fází:** v případě nároku vozidla MHD v zadaných časových intervalech cyklu řízení se změni pořadí fází tak, aby požadovaná fáze byla zařazena do signálního programu co nejdříve, čímž se změni pravidelný sled fází. Přichází v úvahu u tří- a vícefázových cyklů řízení. Použití je možné na SSZ izolovaných i v koordinaci. Efekt pro MHD může být významný obzvláště v kombinaci s předcházejícím prodloužením a zkrácením fází.

● **vložení fáze navíc v případě výzvy (poptávky):** v případě nároku vozidla MHD se do cyklu řízení zařadí fáze, která se v něm pravidelně neopakuje, a to buď na úkor zkrácení ostatních pravidelných fází nebo na úkor prodloužení délky cyklu řízení. Použití je možné na SSZ izolovaných i v koordinaci, výzvy je možné kombinovat s výše uvedenými způsoby. Použití výzvy je obecně účelné pro ty signální skupiny, u nichž se nárok neobjevuje v každém cyklu (například pro tramvajové oblouky v křižovatkách, pro výjezdy ze smyček, výjezdy ze samostatných drážních těles ležících mimo komunikaci apod.), takže při neexistenci nároku je možné využít ušetřený čas pro ostatní dopravní směry, a tím celkově zvýšit plynulost provozu a účinnost řízení. Naopak v případě pevného zařazování těchto signálních skupin do programu řízení by v některých cyklech byly tyto signály Volno zcela nevyužity.

Efekt preferencí

Na SSZ s preferencí tramvajů se dosahuje celkového průměrného poklesu zdržení tramvajů před světelnou signalizací o 50 až 70 % (z toho na SSZ s absolutní preferencí až o 100 %) ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preferencí.

Na vjezdech, kde se tramvajové tratě větví do více směrů, jsou při dynamickém řízení s preferencí zařazovány signály Volno pro tramvaje jedoucí do různých směrů v tom pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se významně omezilo zdržování tramvajů mezi sebou navzájem, jejich shlukování před křižovatkami a téměř vyloučilo zdržení přesahující délku cyklu – například na křižovatkách Vinohradská – Starostrašnická (Vínice), Svoboda – Na Slupi (Albertov), Palackého náměstí, Národní divadlo, Křižovnická – Kaprova (Staroměstská), Strossmayerovo náměstí nebo Dělnická – Komunardů. (Poznámka: při původním řízení pevnými signálními programy s neměnným pořadím fází totiž docházelo k tomu, že pokud tramvaje jedoucí do různých směrů přijely k SSZ za sebou v opačném pořadí, než byl naprogramovaný pevný sled fází pro různé směry jízdy, kvůli první tramvaji, čekající na svůj signál Volno, nemohla druhá tramvaj využít signál Volno pro svůj směr a musela na něj čekat až do dalšího cyklu).

Zkušenosti z křižovek se zavedenou preferencí pitom ukazují, že při vhodném návrhu řídicí logiky nemá ani vysoká míra preferencí obecně významnější negativní vliv na plynulost ostatního provozu, neboť preferenční zásahy do světelného řízení mohou být následně kompenzovány prodloužením zelených signálů podle potřeb automobilové dopravy.

I při preferenci tramvajů se dynamickým řízením obvykle podaří současně zvýšit i plynulost provozu automobilové dopravy (ve srovnání s původním řízením pevnými signálními programy).

Pokud v důsledku preferencí tramvajů někde dojde k částečnému zhoršení plynulosti provozu automobilů, lze to považovat za dopravně politických důvodů za přijatelné, neboť:

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

V příštích letech se má preference tramvajů rozšiřovat na další světelné signalizace, v závislosti na postupu výměny řadičů na křižovatkách. V cílovém stavu by měla být možností preference tramvajů vybavena všechna SSZ na tramvajové síti. Preference MHD na světelné signalizaci je jedním z významných opatření, kterým lze zvýšit nejen plynulost provozu, ale současně i cestovní rychlost a pravidelnost dopravy, tzn. celkově kvalitu MHD zlepšit.

Poznámky k problematice preferencí na závěr

V poslední době se občas objevují názory, že preferování tramvajů na světelné signalizaci způsobuje na některých místech fronty vozidel a že tudíž zhoršuje dopravní poměry ve městě. K tomu lze s plnou vážností uvést, že příčinou dopravních problémů v Praze není městská hromadná doprava ani její preference (neboť vozidla MHD tvoří jen malý zlomek dopravního proudu všech vozidel), nýbrž automobily, protože jich jezdí stále více, zdržují se stále



Foto: Petr Malík

častěji samy mezi sebou a na komunikační síť – především na křižovatky – se prostě všechny v potřebný čas nevejdou. Důkazem jsou stále četnější a rozsáhlejší dopravní zácpy i v místech, kde není žádná preference městské hromadné dopravy zavedena, a dokonce i na kapacitních rychlostních komunikacích (například na Barrandovském mostě nebo na Jižní spojkě).

Problematika preferencí tramvajů na silně zatížených křižovatkách ve vztahu k provozu automobilové dopravy je ilustrována na následujících čtyřech vybraných příkladech.

Křižovatka Lidická – Zborovská: je dosud řízena starým elektromechanickým řadičem, a tudíž bez možnosti aktivní preferencí tramvajů. V roce 1992 zde Ústav dopravního inženýrství – ve snaze zlepšit průjezdnost tramvajů – alespoň upravil fázování pevného programu ve prospěch tramvajů (rozdělení jednoho delšího volna pro tramvaje na dvě krátká volna v průběhu jednoho cyklu řízení), čímž se průměrné zdržení tramvajů snížilo o 40 % (z původních 25 sekund na 15 sekund). V roce 1998 byla tato úprava zrušena. Výsledek: podstatný nárůst průměrného zdržení tramvajů (o 73 %, z 15 sekund na 26 sekund), ale fronty automobilů stejně zůstaly, neboť dopravní nároky automobilové dopravy jsou vyšší než kapacita křižovatky a celého Smíchova.

Křižovatka Bubenská nábreží – Argentinská a Bubenská nábreží – tramvajová trať: v roce 1998

zde byly rekonstruovány světelné signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvajů. Po důkladném zvážení všech okolností zde Ústav dopravního inženýrství navrhl velmi vysoký stupeň preferencí tramvajů, neboť i při této vysoké preferenci by byla kapacita pro automobilovou dopravu vyšší než kapacita kritických křižovek v okolí. Na požadavek odboru dopravy Magistrátu hl. m. Prahy a Policie ČR však zde musela být od počátku preference podstatně omezena, a to vždy pouze na druhou křižovátku ve směru jízdy tramvaje. Jako důvod bylo uváděno, aby tramvaje nenarušovaly volno pro automobilovou dopravu (!). V roce 1999 byla na požadavek městských orgánů preference dále redukována ve prospěch automobilové dopravy. Výsledek: minimální stupeň preferencí blízký se spíše stavu bez preferencí, v denním období zde většina tramvajů musí při průjezdu dvakrát zastavit, ale fronty automobilů na tahu Bubenské nábreží – Argentinská v obou směrech stejně zůstaly, neboť jsou způsobovány přetížením okolních křižovek.

Křižovatka Jiráskovo náměstí: patří již řadu let k chronicky přetíženým v Praze. V roce 1998 zde byla rekonstruována světelná signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvajů. Tím se dosáhlo významného zlepšení provozu tramvajů – pokles zdržení o přibližně 40 %. Zároveň byla i při preferenci tramvajů zvýšena kapacita kritického automobilového směru z Rašínova nábreží od Výtoně vlevo na Jiráskův most o 20 %. Výsledek: fronty vozidel nebyly odstraněny, neboť nabídnuté zvýšení kapacity bylo okamžitě využito vyšším počtem příjezdících vozidel. Vedlejší negativním efektem jsou delší fronty vozidel na Jiráskově mostě a na navazujících křižovatkách na Smíchově, který je přetížen jako celek.

Křižovatka Palackého náměstí: patří k problematickým pražským křižovatkám. V roce 1985 bylo celé náměstí v souvislosti s výstavbou linky B metra přestavěno a při přestavbě bylo původní téměř přímé vedení tramvajových kolejí z Palackého mostu do ulice Na Moráni změněno na stávající esovité, které je dopravně velmi nevhodné, se sníženou rychlostí jízdy tramvajů na 10 km/h. Důsledkem jsou dlouhé vyklizovací časy tramvajů při průjezdu křižovatkou. V roce 1999 zde byla rekonstruována světelná signalizace a zavedeno dynamické řízení s preferencí tramvajů, čímž se dosáhlo zlepšení provozu tramvajů i automobilové dopravy, a to i při vysokém zatížení tramvajů (ve špičkových obdobích zde projíždí 120 tramvajů za hodinu ve čtyřech různých směrech). Signály Volno pro tramvajové oblouky a pro přímý směr Moráň – Palackého most jsou nyní vybírány pouze při nárocích tramvajů a v takovém pořadí, v jakém tramvaje přijely ke křižovatce. Tím se významně omezilo zdržování tramvajů mezi sebou navzájem a jejich shlukování před křižovatkou. Efekt preferencí je patrný obzvláště na vjezdu od Moráň, kde v dopravních špičkách přijíždí 45 tramvajů za hodinu a kde při původním řízení pevnými programy vznikaly kolony tramvajů se zdržením přesahujícím i 5 minut. Vzhledem k dynamice řízení a k výběru Volna pro většinu tramvajových směrů pouze při nárocích tramvajů se na křižovatce zvýšila kapacita i pro všechny automobilové směry. Například kapacita kritického automobilového směru z Rašínova nábreží od Výtoně vlevo na Palackého most byla zvýšena o 18 %. Výsledek: fronty vozidel nebyly odstraněny, neboť dopravní nároky jsou stále podstatně vyšší než nabídnuté zvýšení kapacity. Vedlejší negativním efektem jsou delší fronty vozidel na Palackého mostě v důsledku omezené kapacity navazujících křižovek na Smíchově.

Výše uvedené příklady dokumentují, že:

- preference tramvajů není příčinou problémů automobilové dopravy, nýbrž že automobilová doprava je příčinou problémů provozu tramvajů,
- i v komplikovaných dopravních poměrech lze dynamickým řízením významně zvýšit alespoň plynulost provozu tramvajů (Jiráskovo náměstí, Palackého náměstí),

(Pokračování na straně 6)

Preference tramvají světelnou signalizací v Praze – stav k 31. prosinci 1999

(Pokračování ze strany 5)

- omezování preference tramvají ve prospěch automobilů plynulost automobilového provozu nezvyšší a fronty vozidel neodstraní ani nezmírní (Lidická – Zborovská, Bubenské nábřeží – Argentinská a Bubenské nábřeží – tramvajová trať),
- dílčí zvýšení kapacity křižovatek nebo některých jejich vjezdů pro automobilovou dopravu, kterého se dosáhne dynamickým řízením nebo úpravou režimu řízení, plynulost automobilového provozu jako celku rovněž nezvyšší a fronty vozidel neodstraní ani nezmírní, neboť v podmínkách přetížení celých městských oblastí je nabídnutá vyšší kapacita okamžitě využita větším počtem přijíždějících vozidel (Jiráskovo náměstí, Palac-

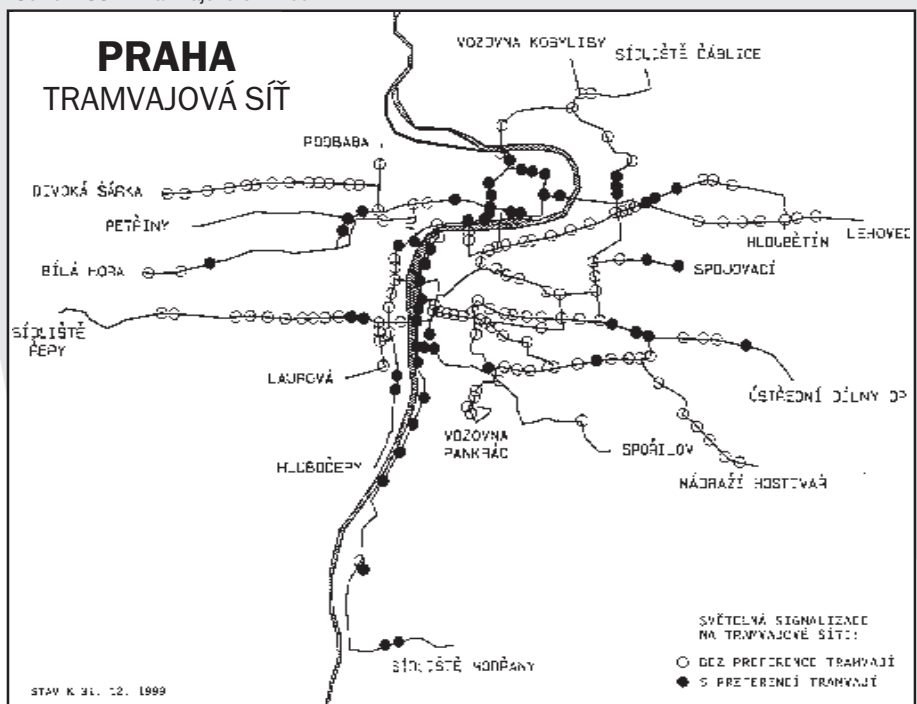
- kého náměstí),
- přestože je upřednostňování MHD před automobilovou dopravou v obecně rovině deklarováno jako jeden ze základních principů dopravní politiky města, při rozhodování o řešení konkrétních situací tomu může být někdy i zcela naopak (Lidická – Zborovská, Bubenské nábřeží – Argentinská a Bubenské nábřeží – tramvajová trať),
- míra preference je záležitost především dopravně politická. Záleží především na rozhodování města, do jaké míry chce provoz MHD preferovat, a na souhlasu Policie ČR s navrhovanými preferenčními opatřeními.

Ing. Jan Adámek, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy

Číslo	Název SSZ	Číslo	Název SSZ
1.010	Národní divadlo	6.122	Bělohorská - Ankerská (Vypich)
1.011	Mánes (Masarykovo nábřeží - Myslíkova)	6.147	M. Horákové - U Brusnice
1.012	Jiráskovo náměstí	6.148	Patočkova - Střešovická
1.035	Křižovnická - Karlova	A 6.149	Patočkova - Myslbekova
1.056	Křižovnická - Kaprova	7.002	nábř. kpt. Jaroše - Letenský tunel
1.106	Malostranské náměstí - Letenská	7.028	nábř. kpt. Jaroše - Dukelských hrdinů
1.156	Klárov - Letenská	A 7.125	Dělnická - Jankovcova
2.013	Palackého náměstí	7.129	Strossmayerovo náměstí
2.020	Rašínovo nábřeží - Libušina	7.130	Dukelských hrdinů - Veletřní
2.021	Výtoň (Rašínovo nábřeží - Svobodova)	7.133	Dukelských hrdinů - U Výstaviště
A 2.022	Svobodova - Vyšehradská	7.135	Bubenské nábřeží - Argentinská
2.023	Svobodova - Na Slupi	7.137	Argentinská - Plynární
A 2.066	Vyšehradská - Benátská	7.141	Dělnická - Komunardů
3.364	Koněvova - Spojovací	A 7.142	Plynární - Komunardů
A 3.374	Koněvova - Na Vrcholu	7.155	Letenské náměstí
A 3.613	Vinohradská - Pod židovskými hřbitovy	7.163	Dukelských hrdinů - Kostelní
4.401	Bělehradská - Otakarova	A 7.172	Plynární - Osadní
A 4.418	Podolské nábřeží - Podolská	A 7.176	Partyzánská - Vrbenského
A 4.419	Podolské nábřeží - Kublov	7.187	Bubenské nábřeží - tramvajová trať
A 4.420	Podolské nábřeží - Jeremenkova	A 8.251	Elznicovo náměstí - Voctářova
A 4.450	Kolarovova - Čs. exilu	A 8.251	Elznicovo náměstí - Kotlaska
A 4.469	Modřanská - Údolní	A 8.251	Zenklova - přechod
A 4.470	Kolarovova - odbočení tramvaje	9.209	Balabanka
A 4.628	Modřanská - Branická	A 9.210	Sokolovská - Na rozcestí
5.514	Plzeňská - Kartouzská	A 9.233	Sokolovská - Na břehu
5.582	Nádražní - Nádraží Smíchov	0.327	Vinohradská - Starostrašnická
5.583	Nádražní - U Královské louky	A 0.342	Vinohradská - Za Strašnickou vozovnou
5.595	Plzeňská - Tomáškova	A 0.359	Vršovická - Užocká
		A 0.632	Černokostelecká - Sazečská

Celkem 57 SSZ, z toho 24 SSZ s absolutní preferencí (A)

Celkem SSZ v tramvajové síti: 189



Po více než dvou letech se opět setkáváme na těchto stránkách u tématu „Sociální zařízení na konečných zastávkách“. Za tu uplynulou dobu se něco změnilo (například počet objektů), mnohé zůstalo stejné. A tak se dostáváme k titulku:

...ale to nebyla obyčejná budka, to bylo sociální zařízení pro řidiče odstěpného závodu Autobusy. A tam se Vám děly věci...

Tak by bylo možno parafrázovat dnes již klasický film. Skutečně, mezi to, co zůstalo stejné, i nadále patří způsob, jakým se někteří uživatelé v těchto objektech chovají. Odhlédneme-li od nepochopitelného, byť pravda nepříliš častého, znečišťování, neustále dochází k odcizování zařizovacích předmětů. Nejnovějším „hitem“ jsou dávkovače očištné emulze z chemických WC, jejichž znečištění degraduje tato moderní zařízení na skutečnou vesnickou „kadibudku“ minulých let, jen to vyřiznuté srdíčko ve dveřích chybí. Mnohým uživatelům pak sociální zařízení slouží jako nevyčerpatelný zdroj náhradních dílů na domácí opravy, někdy vzniká až dojem, že jako zdroj materiálu pro drobné podnikání. Ale, jak jsem si ostatně povzděchl již minule, tato nekonečná práce „pořád dokola“ zřejmě ještě dlouho zůstane údělem péče o sociální zařízení. Leč dosti nářků, stejně nemají valný smysl.

Na konečné stála budka...

Tím, jak doba pokročila a mnohé se zmodernizovalo, vznikli i u nás výrobci chemických WC a tato se stala dosažitelná. Pomohlo to řešit problematiku péče o pracující v mnoha stávajících lokalitách, kde stabilní zděný objekt je pustou utopií. Leč o uha, zmíněným pokrokem doby tu máme i systém Pražské integrované dopravy, linky „třístovky“ a prodej jízdenek řidiči. Tedy i styk s penězi. Očištná emulze, umístěná v chemických WC v dávkovačích, má atest hlavního hygienika na očistu po použití WC, ale na „černé“ ruče od drobných peněz zřejmě nestačí. Navíc nás čeká (asi od 2. čtvrtletí příštího roku) doplňkový prodej jízdenek na všech linkách. A jsou zřizovány nové linky, abych tak řekl „z pole do lesa“, kde instalace chemického WC je jedinou možností. Proto Provozní komise o. z. Autobusy v zápise z říjnového jednání požaduje, aby problematika sociálního zázemí na konečných byla řešena již při projednávání projektu organizace dopravy, což jest do budoucna jediný možný způsob, jak zabránit situacím, že na lince jsou na obou konečných chemická WC nebo – na krátké lince – WC pouze na jedné konečné, a to chemické. Požádala proto ředitelka podniku, aby spolu s generálním ředitelem jednalo o této věci s ROPIDem.

Co však se stávajícím linkovým vedením? Zde se oddělení zastávkové péče snaží zajistit možnost řádné očištné rukou náhradním způsobem. Hledá v dané lokalitě „vodu a ochotu“, tedy někoho, kdo by byl ochoten ve svém zařízení za úplatu umožnit umytí rukou, byť ne v celém rozsahu provozu městské hromadné dopravy. A že takové hledání není jednoduché, to si asi umí každý lehce představit. A že v případě zdatu a následně smlouvy je pak slušné a ohleduplné chování při použití takto získaného umývadla základní podmínkou trvání této smlouvy, je též nasnadě. Zatím se výše uvedené zdařilo u linky číslo 124, vedené trasou Kavkazská – Podolí, Dvorce, kde na obou těchto konečných je chemické WC, na konečné ve Dvorcích v drogerii.

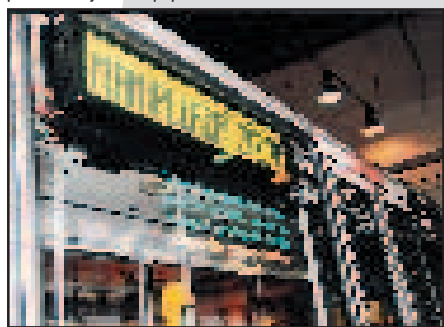
Dalším zlepšováním úrovně sociálních zařízení je investiční výstavba, bohužel však vesměs v lokalitách, kde nové objekty nahradí morálně i fyzicky dožilé buňky. Tyto zděné objekty jsou projektovány tak, že lze oddělit drahá a „zajímavá“ zařízení (ohřev vody, splachovače) do oddělené uzamčené komory a topení je podlahové. V současnosti je již v provozu objekt na konečné v Kolodějích, další dva (Sídliště Libuš, Strnady) jsou ve výstavbě. V příštích letech bude samozřejmě obnova pokračovat v dalších lokalitách.

Závěrem se vrátím k úvodu článku, kde jsem zmínil změnu v počtu sociálních zařízení. Skutečně jich za ty dva roky přibýlo, v celé síti městské hromadné dopravy včetně „třístovkových“ linek užívají naši řidiči celkem 142 těchto objektů. Nárůst byl však vesměs způsoben větším množstvím chemických WC v příměstských lokalitách.

Richard Kukla

100 generálních oprav autobusů Karosa B 732 v DOZ Hostivař

Zajištění prosté reprodukce vozového parku autobusů pro městskou hromadnou dopravu v Praze představuje nákup přibližně 160 vozů ročně. Investice



O tom, že jedete rekonstruovaným autobusem z DOZ Hostivař vás informuje nápis na okně vozidla.

tiční zdroje města jsou však omezené, a proto se hledala alternativní řešení. Jedním z nich je i prodloužení životnosti vozidel. Toho je však možno dosáhnout pouze rozsáhlou opravou, při které bude vyměněna podstatná část dílů za nové nebo za opravené.

O zahájení generálních oprav v DOZ Hostivař bylo rozhodnuto v roce 1996 a v tomto roce byla realizována první generální oprava s výměnou rámu.

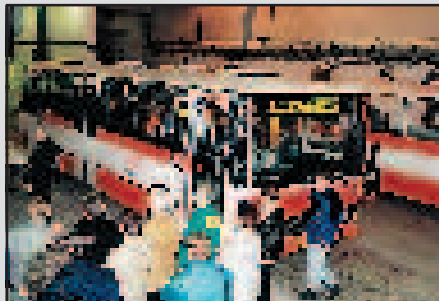
V dalším roce, který byl poznamenán usilovnou



Další z autobusů procházející ozdravnou kúru.

přípravou generálek po stránce organizační, technologické a zásobovací, se podařilo realizovat 20 generálních oprav a přitom vyřešit:

- linkový způsob opravy v 10 krocích, přičemž trvání jednoho kroku je jeden týden,
- zpracování přesných technologických postupů demontáže, opravy a zpětné montáže, včetně kvalitní povrchové úpravy počínající otryskáním skeletu křemičitým pískem až na čistý kov a končící kvalitním akrylátovým lakem,



Stý rekonstruovaný autobus obdivují účastníci slavnostního setkání.

- systém mezioperačních kontrol, které blokují v případě zjištěných a neodstraněných závad další postup, a závěrečné výstupní kontroly, které výrobní proces uzavírají,
- systém zásobování linky agregáty a náhradními díly, kdy dodavatel dílů KAROSA dodává ucelené „pakety“ pro jednotlivé přesně termínové naplánované generální opravy, přičemž „paket“ pro jednu opravu obsahuje přibližně 900 položek.

V průběhu generální opravy je provedena výměna rámu, oprava skříně karoserie včetně protikorozní a protihlukové ochrany, renovace všech agregátů autobusu včetně motoru, který je přestavěn tak, aby splňoval emisní limity Euro 0, nové oplechování skříně a nový akrylátový lak, renovace interiéru vozidla včetně nalepení protiskluzové podlahové krytiny ALTRO. Zároveň probíhá modernizace elektronického vybavení autobusu a instalace systému APEX a BUSE, které slouží zejména ke zlepšení informovanosti cestujících i řidiče. V současné

době je připravována další modernizace, která umožní sledování autobusu v provozu městské hromadné dopravy pomocí satelitního vysílače.

S dostupem více než dvou let se plně potvrdila správnost nastoupené cesty, neboť generálkované autobusy se v provozu pražské MHD plně osvědčily a jsou pořízovány v přibližně poloviční ceně nového autobusu stejného typu, přičemž kvalita je srovnatelná s novým výrobkem.

O kvalitě generálek svědčí to, že:

- počty závad zjištěných útvarem technické kontroly DOZ při závěrečné kontrole klesly z hodnoty 150 v roce 1997 na dnešních přibližně 30 až 40 drobných závad. Závady jsou okamžitě odstraňovány a nadřízený kontrolní orgán, který vůz přebírá spolu se zákazníkem, ve většině případů nezjistí závadu žádnou; zjištění dvou závad je dnes již výjimkou,
- na generální opravu je poskytována roční záruka bez ohledu na kilometrický proběh,
- opravná motorů a kompresorů jsou certifikovány pro systém jakosti dle ISO 9002,
- správkové procento vozů po generální opravě je 7,94 %.

Generální opravy autobusů B 732 jsou v současné době nosným programem DOZ Hostivař a výrobu se podařilo ustálit na počtu 45 kusů ročně. Z celkového počtu rekonstruovaných autobusů by-



Pracovníci opraven předávají zástupcům provozu stý generálkovaný autobus.

lo prvních 50 opraveno za dva a půl roku, zatímco druhá padesátka byla již provedena za jeden a půl roku. Můžeme však konstatovat, že možnosti oprav jsou více než kapacitou pracoviště limitovány finančními možnostmi o. z. Autobusy.

Větší efektivitu linky generálních oprav by přineslo provádění oprav i pro externí zákazníky, o jejichž zájem všemi prostředky usilujeme a věříme, že se nám v budoucnu podaří uspět.

Ing. Slavomír Vlk, ředitel DOZ Hostivař
Foto: Petr Malík

Jak skončily Ikarusy?

Provoz Ikarusů byl v síti autobusů městské hromadné dopravy slavnostně ukončen na lince číslo 215 ve stanici Kačerov dne 1. července 1999. Do této doby byly tyto autobusy nasazovány na linky, kde byla potřeba kloubových, kapacitních vozidel.

Po ukončení provozu zůstalo v inventárním stavu o. z. Autobusy 57 autobusů a odpovídající množství náhradních dílů. Odštěpný závod Autobusy začal neprodleně po ukončení provozu jednat na základě výběrového řízení s vítězem o podmínkách odprodeje. Tato jednání však po několika měsících skončila neúspěchem. V té době se o. z. Autobusy ozval velmi vážný zájemce na koupi všech autobusů a všech náhradních dílů. Koncem roku 1999 byla podepsána kupní smlouva a prvních 10 kusů Ikarusů včetně odpovídajícího množství náhradních dílů bylo za výhodnou cenu do konce prosince 1999 prodáno. Autobusy byly před prodejem částečně na náklady kupujícího opraveny (klempířské opravy, lak, logo nového dopravce a podobně) tak, aby v místě nového působení byl vytvořen dobrý dojem. V současné době o. z. Autobusy na základě uzavřené kupní smlouvy jedná s tímto zájemcem o prodej dalších autobusů a zbývajících náhradních dílů.

Ing. Milan Lacina

Nákup autobusů v roce 2000

Od roku 1993 jsou technickým úsekem ředitelství Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti opakovaně zpracovávány koncepční materiály zabývající se obnovou vozových parků s pěti až desetiletým výhledem. Tyto materiály byly předkládány a projednány jak v rámci vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, tak následně na úrovni hlavního města Prahy.

Obnova vozového parku autobusů patří ke klíčovým, ale zároveň i k finančně nejnáročnějším oblastem městské hromadné dopravy v Praze. Této problematice je věnována maximální pozornost, a proto je průběžně aktualizována ve vazbě na reálnou situaci, především ve finanční oblasti, s cílem nezbytné obnovy vozového parku autobusů.

Ve zprávě o „Obnově vozových parků ve vazbě na rozpočet roku 2000“, projednané představenstvem Dopravního podniku 30. srpna 1999, byl z důvodu technického zajištění Projektu organizace městské hromadné dopravy na rok 2000 zařazen do plánu obnovy vozového parku autobusů nákup 100 kusů nízkopodlažních autobusů Karosa Renault City bus. Dodávka měla být realizována v I. pololetí roku 2000 v počtu 60 kusů a ve II. pololetí roku 2000 v počtu 40 kusů, což odpovídalo v této době návrhu investičního plánu pro rok 2000.

Upřesněním návrhu plánu investic byl z důvodu omezených zdrojů počet autobusů snížen na 80 kusů a na základě rozhodnutí představenstva naší společnosti byla v září 1999 podepsána „Kupní smlouva“ na nákup 60 kusů nízkopodlažních autobusů Karosa Renault City bus, která byla v prosinci 1999 rozšířena o nákup dalších 20 kusů těchto vozidel. Celkový objem dodávky činí 480 milionů korun.



Foto: Petr Malík

Prvních 60 kusů bude dodáno v několika dílčích dodávkách nejpозději do konce května 2000, dalších 20 kusů nejpозději do konce srpna 2000. **Nákupem těchto moderních nízkopodlažních vozidel bude rozšířen jejich celkový počet na 175 kusů**, což přispěje ke zvýšení celkové technické úrovně vozového parku autobusů a v neposlední řadě ke zvýšení komfortu cestování, hlavně pro starší spoluobčany a cestující se sníženou pohyblivostí.

Protože Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl vybrán pro zajištění přepravy účastníků „Výročního zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky“, které se koná v Kongresovém centru v Praze ve dnech 26. až 28. září 2000, budou tato vozidla přednostně nasazena pro zajištění této významné akce.

Ing. Jiří Pavlíček, 90 222

Na tratích metra není klid ani v noci

Pražské ulice jsou téměř prázdné, projíždějící automobily moc na rychlost nehledí, pomalu se zhasínají poslední zářící okna. Většina obyvatel města se uložila k spánku. Stanice metra opustili cestující-

Smíchovské nádraží, kde se rekonstruuje jedna z výhybek.

Třináct pracovních vlaků vyrážejících při naší návštěvě mělo následující cíl své cesty:

dé. Než však zahájí svou činnost v tunelu, musí se všichni bez rozdílu zapsat u „vedoucího stanice“ a potom čekat na vypnutí napájení přírodní kolejnice, což se stane přibližně hodinu po půlnoci.

Uprostřed nástupiště v Nových Butovicích potkáme pěti mužů připravujících se na jízdu pracovním vlakem do stanice Zličín. Cestou budou čistit „truhlíky“ na odpad. Rukama jim projde na tři stovky nádob. Na práci v noci si už zvykli, u podniku už pracují nějaký ten pátek. Nejzkušenější z nich více než dvacet let. „Je to hodně náročné, někde jsme četli, že hodina práce v noci vydá za tři hodiny práce ve dne. Musíte mít také chápavou rodinu. Když rodina odchází do práce, tak my přicházíme a společně máme pouze odpoledne.“ vyjmenovávají spíše stinné stránky svého řemesla. Úkolem těchto mužů je udržovat v čistotě přidělený úsek Nové Butovice – Zličín včetně úrovní pod nástupištěm, odkalovacích jímek, větracích šachet a jiných zákoutí v metru se nacházejících.

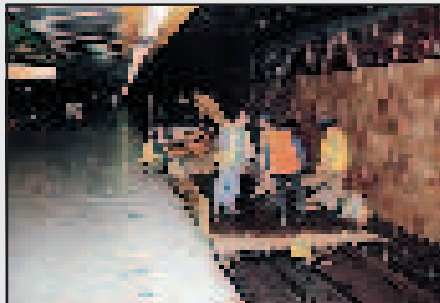
Za několik minut se objevují pracovníci ochranného systému metra, protože právě Nové Butovice dnes v noci čeká komplexní zkouška stanice z hlediska ochranného systému. Tyto testy jsou předepsány a vykonávají se pravidelně v součinnosti



Vlaky metra nocující v Nových Butovicích.

ci, personál zůstal a objevují se pracovníci, jejichž primární starostí je, aby pražská podzemní dráha co nejlépe fungovala. Na povrchu se rozhostilo ticho a klid, ale v podzemí začal závod s časem. Za necelé dvě hodiny je potřeba stihnout vše potřebné tak, aby se krátce po půl páté opět rozjely vlaky a mohly bez problémů přepravovat cestující.

Veškeré údržby, opravy, sanace, prohlídky, kontroly, revize, čištění a podobně, které by svým průběhem omezily plynulost provozu souprav metra s cestujícími nebo ohrožily bezpečnost pracovníků



Pětice mužů nastoupila na plošinu pracovního vlaku, aby se vydala vyčistit jednu z kolejí do Zličína.

vykonávajících předepsanou činnost, se musí provádět v noci během přepravní výluky. Na první noční směnu nastupují zaměstnanci z neděle na pondělí a na poslední ze čtvrtka na pátek, což činí pět nočních směn, které jsou trvale obsazovány technikou a pracovníky. Mimo tyto směny se občas také naskytne nutnost řešení mimořádných a neplánovaných akcí či oprav, které se musí provést během víkendových výluk (například nedávná oprava Nuselského mostu).

Naši cestu po nočních tratích metra začínáme v kačerovském depu, kde se řadí pracovní vlaky před svou poutí na místo určení. Tuto lednovou noc je jich třináct. „Maximální vypravení je šestnáct až sedmáct, záleží na rozpisu prací,“ sděluje Pavel Hausner, strojvedoucí nezávislé traktce o. z. Metro. Všichni netrpělivě čekají na průjezd poslední soupravy obsazené cestujícími ve směru Nádraží Holešovice. Pět minut po odjezdu „osobáku“ už patří koleje pražského metra pracovním vlakům. První soupravy jedou ještě v době, kdy je přírodní kolejnice pod napětím. Poslední se rozjedou vlaky, které mohou projíždět tunelem jen při vypnutém napájení přírodní kolejnice. Cesta na V. provozní úsek tratě B mezi stanicemi Nové Butovice a Zličín je velice dlouhá, a tak se nesmí přijít ani minuta zbytečně nazmar. Cílem jednoho z pracovních vlaků je

A. z Kačerova

1. Hloubětín – Vysočanská,
2. Nové Butovice – Zličín,
3. Smíchovské nádraží,
4. trať B,
5. Chodov – Opatov,
6. Zličín

B. z Hostivaře

1. Radlická – Jinonice
2. Smíchovské nádraží
3. Malostranská
4. Náměstí míru
5. Želivského – Flóra
6. trať A
7. Skalka – Strašnická

Nás při pomýšlení na dlouhé cesty napadá jedině: proč všechny „pracáky“, jak se pracovním vlakům přezdívá, jezdí jen z Kačerova nebo z Hostivaře a nevyužívá se nejmladšího depa na Zličíně. „Z Kačerova vyjíždíme převážně na trať C. Z Hostivaře zase nejvíce na „áčko“ a na „béčko“ jezdíme z obou dep. Depo Zličín nemůžeme využívat, neboť zatím nemá potřebné kapacity. Tím se samozřejmě všechno komplikuje. Cesta ke Zličínu trvá více než půl hodinu, zpátky rovněž. Vyjet můžeme až 15 minut po půlnoci a do čtyř hodin nejspíše musíme být zpátky v depu. Sami vidíte, že moc času na vlastní práci nezbyvá.“ trochu si posteskně Pavel Hausner. Na prvním místě je organizace práce, pokud se udělá chyba, těžko se napravuje. Noční práce a jízdy se plánují vždy ve čtvrtek na další týden dopředu.

Jak se blíží čas plánovaného odjezdu, obsazují pracovní vlaky posádky složené ze strojvedoucího a vedoucího služebního vlaku. Vlaky jsou na přípravné koleji seřazeny podle místa určení a čekají, až jim bude povolen vjezd do tunelu.

Naši další zastávku jsou Nové Butovice. Přicházíme krátce po odjezdu posledního vlaku. Vestibul je už temný, ale dole na nástupišti je živo. Pracovníci se scházejí, aby splnili předepsané úkoly. Stejně jako na všech ostatních stanicích, kde se bude pracovat, nebo v přilehlých úsecích, se shromažďují zaměstnanci odštěpného závodu Metro a ostatních externích firem, zajišťujících servisní činnost. Profesionální složení zaměstnanců pracujících v přepravní výluce je velice různoro-



Potemnělá stanice Smíchovské nádraží.

s pracovníky několika dalších úseků odštěpného závodu Metro. Mimo jiné se při nich prověřuje správná funkce dálkového ovládní tlakových uzávěrů stanice a jejich správná signalizace na elektronických pultech. Uzávěry by byly použity při ohrožení obyvatelstva a jejich úkrytu do metra.

Poslední naší zastávkou té noci bylo Smíchovské nádraží. Při vstupu do vestibulu vidíme, jak čistič mechanismus právě končí svou práci na nástupišti, aby první ranní cestující viděl metro opět nablýskané. Dvojice uklízeček má na starosti v noční době úklid podlah ve stanicích a ve všech přilehlých vestibulech, ve veřejných a služebních prostorách, dále čištění schodů, madel, laviček, světelných nápisů a podobně. Na závěr čeká odstranění „moderního moru, uměleckých výtvarů graffitáků“.

Nejen očistu můžeme sledovat na Smíchovském nádraží, směrem na Radlickou probíhá sanace křížení V3+V4, prováděná specializovanou drážní stavební firmou. Pro pochopení obtížnosti jakékoli

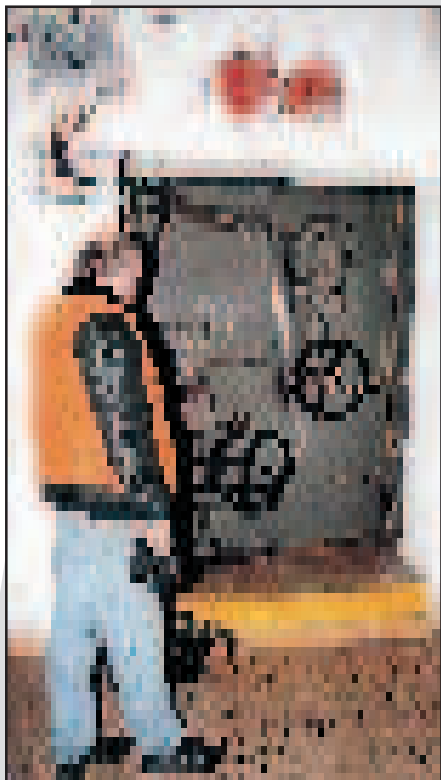


Sanace křížení V3 a V4 ve stanici Smíchovské nádraží.

rekonstrukce si musíme uvědomit, že demontovaná část trati musí být před prvním ranním výjezdem soupravy metra opět plně funkční. Je nemyšlitelné, aby v blízkosti pracovního místa zůstalo nějaké ná-

řadí nebo něco podobného, co se bude určitě za necelých 24 hodin zase hodit. Byla by ohrožena bezpečnost cestujících, a to je nepřipustné. To samé se týká i odpadu, proto vše nepotřebné je ukládáno do pytlů, a ty jsou nakládány na pracovní vlaky, které je odvezou do dep.

Trochu stranou našeho zájmu zůstali provozní zaměstnanci pracující v dvanáctihodinových turnusech. Jsou to dozorců stanic hlídající chod stanice v úrovni nástupiště, samostatní provozní technici řídicí dopravu kolejových vozidel a vedoucí evidenci pracovníků v kolejisti a přepravní manipulanti, kteří hlídají horní část stanice a vypouští dovnitř jen oprávněné osoby.



Právě je zkoušen jeden z tlakových uzávěrů ve stanici Nové Butovice.

Kromě výše uvedených akcí, které jsme viděli na vlastní oči, probíhala onu lednovou noc na různých úsecích jednotlivých tratí metra spousta dalších činností. Pro zajímavost uvádíme například sanaci kolejového oblouku v obou směrech mezi stanicemi Radlická a Jinonice, podbíjení vyhybky na Náměstí Míru, výměnu kabelových propojek na Florenci, prohlídku VKV v úseku Skalka – Strašnická, převoz čtyř 100 metrových pásů kolejnic na speciálních podvozcích za pomoci dvou lokomotiv z Kačerova na Zličín.

Noční hodiny máme ve velké většině spojeny s příjemnějšími činnostmi než je práce. Pro metro to však neplatí. Noc je tím obdobím, které mu dává



Dispečink ochranného systému metra ve stanici Nové Butovice.

tolik potřebnou sílu, aby i v dalších dnech, týdnech, měsících a letech bezpečně a spolehlivě sloužilo všem Pražanům a návštěvníkům města.

Noční dění na tratích pražského metra sledovali Viktor Baier, Marek Kopřiva a Petr Malík

Ohlédnutí po 25 letech aneb Odborná zájmová činnost v o. z. Metro

Minulý rok náš podnik oslavil 25 let své existence. Za tuto dobu přepravil neuvěřitelných více než 8 miliard cestujících.

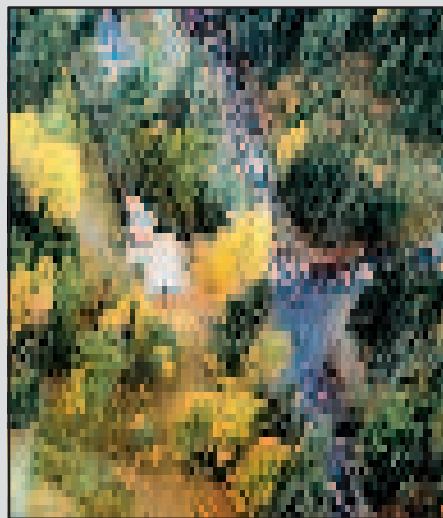
V roce 1999 bilančnovali svoji činnost také Vědecko-technický klub o. z. Metro (VTK), jehož řady v současnosti čítají 361 členů. Ve stejnou dobu, kdy jsme začali sloužit cestující veřejnosti, odstartovala i naše odborná zájmová činnost. Od roku 1974 to bylo na půdě Československé vědecko-technické společnosti – pobočka o. z. Metro.

Výrazným mezníkem v další činnosti byla konference, konaná 21. února 1991. Ta rozhodla o osamostatnění a zároveň požádala o registraci „nového subjektu“ u Ministerstva vnitra s názvem „Vědecko-technický klub DP – Metro“. Po nezbytné schvalovací proceduře působí náš klub v novém od 21. května 1991.

Jak před tímto datem, tak i potom bylo naším cílem rozšiřovat odborné znalosti z vlastního, ale i příbuzných oborů všech členů klubů a ostatních zaměstnanců našeho odštěpného závodu. Slouží k tomu přednášky, účast na odborných seminářích, veletrzích a návštěvách různých podniků, jak z oblasti dopravy, tak i dalších souvisejících odvětví.

Naši členové pak pravidelně provázejí exkurze zájemců o naše provozy a popularizují naši činnost přednáškami pro jiné podniky i laickou veřejnost při pravidelných dnech otevřených dveří v našich depch a opravně. Svoji činnost často provádíme ve spolupráci s podniky podobného zaměření.

Naši dosud bezesporu největší akcí bylo uspořádání mezinárodního symposia „Metro '94“ ve dnech 18. a 19. května 1994 u příležitosti oslav výročí 20 let od zahájení provozu podzemní dráhy v Praze. Tato akce byla pořádána pod záštitou náměstka primátora hl. města Prahy ing. Pavla Holby, ČSC. a za vydatného příspěvního sponzorů. Akce se konala v kulturním domě na Vinohradech za účasti při-

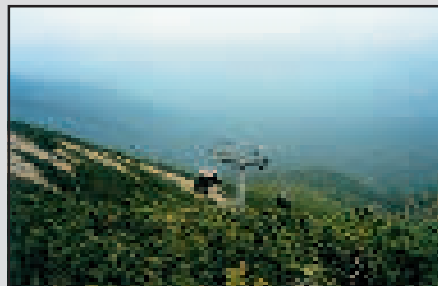


blízně 200 domácích a 30 zahraničních odborníků. Diskuzní příspěvky 23 účastníků symposia jsme s předstihem zpracovali do Sborníku a v počtu 300 výtisků ho vydali vlastním nákladem. Byl samozřejmě k dispozici všem účastníkům, ale i dalším zájemcům z řad odborné i laické veřejnosti.

Pro představu o naší bohaté činnosti v uplynulých letech uvádím některé zajímavé odborné exkurze uskutečněné v České republice: **1991** depo ČSD Praha Masarykovo nádraží, **1992** technické zázemí Stavovského divadla po jeho znovuootevření, **1994** účast na symposiu „Motorové lokomotivy ČKD“, **1995** Škoda Plzeň – rekonstrukce vozů typu 8171 našeho metra, **1996** ABB Trutnov – elektrovýroba, vodní elektrárna Štvanice, ČKD Tatra Zličín, **1997** vodní elektrárna Slapy, Škoda Auto Mladá Boleslav – výroba Felicií, **1998** Škoda Ostrov nad Ohří – výroba trolejbusů, Škoda Auto Mladá Boleslav – výroba Octavií, **1999** ČKD Dopravní systémy Zličín – výroba nových vozů typu M1 pro Prahu, vodní elektrárny na Vydři, technické zázemí Poslanecké

sněmovny, Tatranské železnice a lanovky (Slovensko).

Do roku 1989 jsme za poznáním práce a technického vybavení zahraničních dopravních podniků vyjížděli pouze na východ, tj. do tehdejšího Sovětského svazu a ostatních okolních zemí. Po uvol-



nění možností cestovat i jinam v Evropě jsme začali systematicky poznávat i další země a města.

V průběhu uplynulých 25 let jsme jich postupně navštívili celkem 29 a to: Moskva, Petrohrad, Kyjev, Baku, Taškent, Novosibirsk, Irkutsk, Varšava, Budapešť, Bukurešť, Drážďany a Berlín. Po roce 1989 následovala Vídeň, Hamburk, Frankfurt nad Mohanem, Norimberk, Mnichov, Amsterdam, Kodaň, Brusel, Lyon, Paříž, Athény, Oslo, Řím, Londýn, Helsinky, Stockholm a horské dráhy Švýcarska.

Po celých dvacet pět let naší činnosti jsme nacházeli pochopení a podporu u vedení našeho odštěpného závodu.

Všechny získané poznatky výrazně pomohly všem účastníkům při stálém zlepšování provozu pražského metra. Naši členové všechny nové vědomosti uplatňovali a stále uplatňují v denním provozu, údržbě a opravách všech zařízení potřebných k zajištění plně provozuschopnosti pražského metra. Naše akce a cesty doma či v zahraničí také přispěly ke stmelení kolektivu pracovníků metra různých profesí, které je nezbytné pro naši společnou službu všem Pražanům i návštěvníkům našeho hlavního města.

Do nového roku s magickým číslem 2000 – posledního roku tohoto století – vstupuje náš klub s cílem v této činnosti pokračovat ve prospěch všech našich členů i příznivců, a tím i bezpečně a spolehlivě hromadné dopravy v našem hlavním městě Praze.

Petr Skala, jednatel VTK o. z. Metro

Rekonstrukce Malostranské úspěšně pokračuje

Více než sedm měsíců je uzavřena stanice Malostranská na lince A. V polovině ledna ji navštívili zástupci médií, aby informovali cestující veřejnost o postupujících pracích. Lednový DP-KONTAKT vás informoval o instalaci prvního z trojice eskalátorů firmy Schindler, v době návštěvy již byly na svých místech všechny tři.

Práce ve všech prostorách vstupují do finíše, na stěny ve stanicích se začíná vracet výzdoba typická pro trat A metra. Nepřetržitě se pracuje ve vestibulech a v eskalátorovém tunelu, rekonstrukce v bočních tunelech přicházejí na řadu v nočních hodinách při výlukách metra, kdy probíhá také doprava všeho potřebného materiálu do stanice pomocí pracovních vlaků.

Termín znovuootevření stanice byl stanoven na 1. dubna a podle slov zástupce IPS pana Žáka by mohl termín opravy zkrácen. „V dosavadním průběhu rekonstrukce se neobjevily žádné vážnější problémy, a tak jsme v současné době v mírném předstihu.“

Malostranská je poslední ze stanic na prvním provozním úseku tratě A, která prochází tak zásadní rekonstrukcí. „Komplexní rekonstrukce stanice metra není finančně jednoduchou záležitostí. Obnova Malostranské přijde na 270 milionů korun,“ prozradil technický ředitel ing. Tomáš Jílek. **-bda-**

Jak hodnotíte rok 1999 z pohledu Dopravního podniku a MHD

(Pokračování ze strany 1)

V závěru bych se rád ještě zmínil o jednom z průzkumů veřejného mínění, zabývajícím se službami poskytovanými Dopravním podnikem. Čtyřicet procent respondentů uvedlo, že úroveň městské hromadné dopravy je lepší než před deseti lety, stejný počet je názoru, že úroveň zůstala stejná. Jen něco málo více než deset procent si myslí, že se úroveň naší poskytovaných služeb snížila.

Je to pro nás jistě dobré vysvědčení, ale další náročné zkoušky nás čekají v letošním roce. Objem finančních prostředků z rozpočtu města zůstal v porovnání s loňskem nezměněn, a proto musíme hledat rezervy každý sám u sebe. Na místě je otázka, zda veškeré své síly účelně věnujeme na zajištění spokojenosti našich zákazníků, nebo je to jen naše iluze? Iniciativní a aktivní přístup k řešení nedostatků bohužel stále není běžným jevem.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Minulý rok hodnotím pozitivně. Naší společností se podařilo uspět v poptávkovém řízení Světové banky na zajištění přepravy účastníků při výjezdním zasedání Mezinárodního měnového fondu v našem městě na podzim letošního roku.

Uspěli jsme v rámci výběrového řízení, pořádaného Ministerstvem financí České republiky, když naše nabídka byla Organizačním centrem zasedání Mezinárodního měnového fondu vyhodnocena jako nejlepší a Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost byl vyzván k účasti na přípravě této světové sledované akce. Úspěch ve výběrovém řízení je významným oceněním naší práce ve prospěch našich zákazníků.



V neděli 17. října mohli Pražané poprvé využít služeb stanice Hloubětín na IV. provozním úseku tratě B. Foto: Petr Malík

V současnosti již probíhají pravidelná jednání Organizačního centra, zajišťujícího do detailu přípravu nejvýznamnější tuzemské akce letošního roku. Ve spolupráci se zástupci státních orgánů připravujeme dopravně – inženýrská opatření, technické zajištění vozidel i rozsah informací pro organizátory i účastníky významné akce světových finančních kruhů, která je na programu v závěru září letošního roku v Kongresovém centru v Praze.

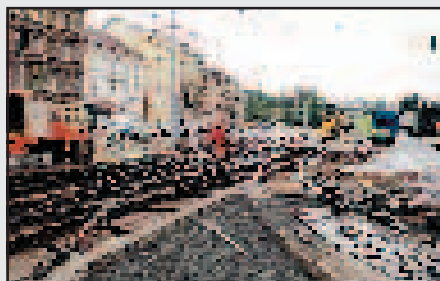
K pozitivům loňského roku patří rovněž preference městské hromadné dopravy. V této oblasti byly realizovány další úseky stanovené projektem „Preference MHD“ pro rok 1999. Rád bych se zmínil například o zvýhodnění autobusové dopravy ve Vrchlického ulici, o instalaci dělicích prahů pro lepší jízdu tramvají v Revoluční ulici v úseku mezi Dlouhou třídou a Náměstím Republiky, preference úspěšně pokračuje rovněž na Rašínově nábřeží.

Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel

Pokud se ohlédneme za minulým rokem z pohledu přípravy a realizace investic bez hlubšího rozboru rozhodujících akcí, zdá se toto období poměrně úspěšné. V předstihu oproti plánu byla uvedena do provozu stanice Hloubětín na IV. provozním úseku tratě B metra, nákupem 50 kloubových autobusů Karosa B 941 se podařilo ukončit provoz morálně i technicky zastaralých Ikarusů 280, významná byla z pohledu cestujících i dodávka 50 nízkopodlažních City-busů, konečně byla posílena fi-

nančně i oblast rekonstrukcí tramvajových tratí, podařilo se uspokojivě doladit zabezpečovací zařízení MATRA na trati C metra, bylo definitivně rozhodnuto o zahájení výstavby tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov a IV. provozního úseku trasy C na severní terasu města v roce 2000 a pokračovat v tomto výčtu bychom mohli řadou dalších více či méně významných akcí. Přesto nemohu být spokojen. Proč?

Vzhledem k obecně známé, neutěšené situaci v ČKD – Dopravní systémy, a s. došlo k dalšímu prohloubení skluzu v dodávkách nových vozů metra.



Nejvýznamnější rekonstrukční akcí na tramvajových tratích byla výměna křižovatky Otakarova. Foto: Petr Malík

Přítom první dva vozy byly představeny v DP – KONTAKTu již v prosinci roku 1997! Pozitivně lze hodnotit pouze tu skutečnost, že zkušební provoz nové prototypové soupravy probíhal celý podzim velmi úspěšně a z hlediska provozních a technických parametrů tento vlak splnil a v některých ohledech snad i předčil očekávání. Samozřejmě se vyskytly drobné „porodní bolesti“, ale v žádném případě nešlo o problémy zásadní, systémové či neodstranitelné. Od letošního ledna probíhá zkušební provoz již s cestujícími a jejich postřehy budou jistě také zajímavé a třeba i inspirativní. Homologaci lze očekávat do konce prvního pololetí. O to větší je škoda, že výroba sériových souprav v roce 1999 příliš nepokročila. Je sice téměř dokončeno 5 vlaků, ale řadu měsíců se ve finálních pracích nepokračuje a také výroba zbývajících souprav (celkem jich má být 22) v podstatě stojí. Výsledkem tohoto neutěšeného stavu je zoufalý nedostatek provozuschopných vozů a z toho vyplývající prodlužování špičkových intervalů v provozu.

Od druhé poloviny roku 1999 sice byly postupně rozebrány rekonstrukce stávajících vozů, respektive souprav v Plzni, ale to je pouze částečné řešení. V průběhu roku 2000 by měla být realizována rekonstrukce 7 souprav, ale s ohledem na dodací lhůty bude pouze první souprava hotova v průběhu dubna, ostatní dodávky spadají až do období druhého pololetí. Mrzí mě, že se nepodařilo sériové rekonstrukce souprav vozů typu 81–71 rozebrat dříve a ve větším počtu. Chtěl bych poděkovat všem pracovníkům o. z. Metro, že se s touto obtížnou situací snaží co nejlépe vyrovnat a věřím, že ve zlomovém roce 2000 dojde i k pozitivnímu obratu v oblasti obnovy vozového parku pražského podzemního dráhy.

Ing. Ladislav Houdek, ředitel o. z. Metro

Metro je nejmladším a nejvýkonnějším hromadným prostředkem osobní dopravy v Praze. Můžeme říct, že metro se stalo páteří městské hromadné dopravy v Praze a bez něj si již Pražané nedovedou život v hlavním městě představit. Pražské metro oslavilo 25 let provozu.

Bilancování roku 1999 nemohu začít jinak než právě tímto významným výročí pražského metra. 9. května 1974 byl zahájen provoz metra na trati C s třívozovými jednotkami obsluhovanými dvoučlennou vlakovou četou. Provoz s třiminutovým intervalem v ranní špičce zajišťovalo 12 souprav. Provoz byl řízen z provizorního vlakového a energetického dispečinku ve stanici I. P. Pavlova a soupravy byly vypravovány z nedostavěného depa Kačerov. První provozní úsek měl 9 stanic, délku 6,6 km, 35 eskalátorů a počet přepravených osob za rok byl 39 miliónů.

Koncem roku 1999 mělo pražské metro 50 sta-

nic, provozní délka je 50 km, počet eskalátorů je 221, 3 depa a opravárenský závod metra, 507 vozů metra, 42 měřičů a distribučních transformoven, za rok přepravíme více než 400 miliónů cestujících, minimální interval zajišťovaný na metru byl 105 sekund, vlaky jsou obsluhovány jednomužně. Metro je spotřebou elektrické energie, přibližně 200 miliónů kWh za rok a dosahováním čtvrtročním maximem 50 MW, největším odběratelem elektrické energie na území Prahy. Z výše uvedených čísel lze posoudit, jak se za 25 let metro rozvíjelo.

25 let ale znamená, že je nutné technologie a technické zařízení metra taky obnovovat nebo modernizovat. Provádíme postupně výměnu eskalátorů, rekonstrukci stanic, dispečinků a stavebních objektů, výměny kabelů za nehořlavé, modernizaci zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, obnovu vozového parku a dalších technologických zařízení. To vše je nutné pro bezpečnější, spolehlivější a finančně méně náročnější zajišťování přepravy cestujících. Investičně zajistit tyto akce je velmi náročné.

V průběhu března loňského roku skončila časově i finančně náročná výměna příčniců roznášečného roštu Nuselského mostu. Ve snaze zvyšovat úroveň cestování a poskytovat přepravu i tělesně postiženým spoluobčanům se uskutečnila výstavba výtahu ve stanici Muzeum, včetně rekonstrukce eskalátorů a stropu stanice. Koncem dubna byl zahájen provoz ve stanici Náměstí Míru, kde proběh-



Foto: Jan Šurovský

la rekonstrukce stanice a výměna eskalátorů. Ve druhé polovině roku byla zahájena obdobná rekonstrukce i ve stanici Malostranská. V listopadu byl zahájen provoz pro cestující ve stanici Hloubětín na trati B. Byl ukončen zkušební provoz modernizované soupravy typu 81.71M. Před vánočními svátky byla ukončena již 2. etapa zkušebního provozu nových vozů metra (jízdy bez cestujících se zátěží). V průběhu 1. pololetí byl po počátečních velkých problémech uveden do provozu na trati C zabezpečovací systém PA 135. Kdybych měl krátce zhodnotit rok 1999, řekl bych, že byl úspěšný s výjimkou nedostatečného počtu vozidel.



Opět přibýly betonové dělicí prahy mezi tramvajovými tratěmi a vozovkou. Preference městské hromadné dopravy dostává zelenou. Foto: Jan Šurovský

Za všemi úspěchy stojí práce lidí. Od projektantů až po strojvedoucí, kteří prodávají naši práci. Všem je nutné poděkovat za odvedenou práci a úsilí, které věnovali pražskému metru. Snaha zaměstnanců pražského metra směřovala vždy k tomu, aby provoz metra byl bezpečný, spolehlivý a pravidelný a náš klient byl s naší prací spokojen. Samozřejmě, že se nám vše nepovedlo, ale vždy jsme se snažili ze všech událostí poučit a přijmout opatření k tomu, aby se nedostatky neopakovaly. Údržba a opravy technologických zařízení vyžadují velké množství finančních prostředků. Naše strategie směřuje k tomu, aby vynaložené investiční prostředky do technologie se v provozu za co nejkratší období vrátily. V roce 1999 jsme se v provozu potýkali se dvěma velkými problémy, a to s graffiti a nedostatkem

provozních vozidel. Nedostatek vozidel řešíme prodloužením intervalů. Tento postup jsme nuceni uplatňovat z důvodu nesplnění dodávek nových vozidel a doufáme, že tento rok konečně přinese obrat v této záležitosti.

Na závěr mi dovoluji ještě jednou poděkovat všem zaměstnancům odštěpného závodu Metro za odvedenou práci, popřát všem zaměstnancům našeho podniku a jejich rodinám hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a vše nejlepší v roce 2000. A našim zákazníkům, tj. cestujícím, bezpečnou, spolehlivou a kvalitní dopravu v našem hlavním městě.

Ing. Milan Pokorný, ředitel o. z. ED

I přes značně nepříznivou finanční situaci v Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti v roce 1999, zejména v investiční oblasti, se podařilo splnit dlouholetá přání pracovníků našeho odštěpného závodu. Byla zahájena a úspěšně dokončena výstavba nové administrativní budovy v provozovně Žižkov. Byla zahájena rekonstrukce obytného domu, který je chráněnou památkou v provozovně Střešovice. Po dlouholetém odkládání byla zahájena postupná rekonstrukce kolejové harfy v provozovně Hloubětín. Jednou z dalších velmi náročných investičních akcí bylo dokončení II. etapy přestavby v provozovně Opravná tramvají a provedení rekonstrukce kolejové křižovatky Otakarova.

V roce 1999 proti minulým letům výrazně stoupla preferenční opatření pro provoz tramvají, a to zejména výstavbou betonových prahů oddělovajících provoz automobilové dopravy. Zároveň byla na řadě křižovatek instalována do světelné signalizace takzvaná dynamická preference, v některých případech absolutní.

V závěru roku 1999 náš odštěpný závod nejenže úspěšně obdržel certifikaci ISO 9000 na vybraných střediscích provozovny 12700, ale podařilo se tuto normu kvality rozšířit na další pracoviště, kterým je středisko 12760 – montážní celky.

Ing. Jiří Machač, ředitel o. z. Autobusy

Ve snaze nezúžit ohlednutí za uplynulým rokem 1999 na výčet výsledků odštěpného závodu Autobusy jsem prolistoval několik časopisů a novin s nadějí, že najdu inspiraci pro zajímavější formu bilancování. Nebyl jsem úspěšný, za což se čtenářům omlouvám, ale přesto jsem si znovu potvrdil, že mediálně zajímavou informací je informace negativní vypovídající o neštěstí jedněch, snad proto, aby ti druzí mohli mít dobrý pocit, že se jich to netýká a že mají štěstí. Krachující podniky, rostoucí nezaměstnanost, stávkující zaměstnanci, kteří nedostávají za svou práci mzdu. To se nás opravdu netýká. Není to jenom tím, že po našich službách je stálá poptáv-



První polovina loňského roku byla poslední s Ikarusy v pražských ulicích. Foto: Jan Aster

ka, to je v tržních podmínkách málo, naše nabídka musí být lepší než nabídka konkurence. Bylo by naivní spoléhat na dominantní postavení Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na trhu veřejné dopravy v Praze a na „slabost“ současné konkurence – nakonec máme zkušenosti z provozování nepravdělné dopravy, z výběrových řízení na nové linky integrovaného dopravního systému, nebo z opravárenských aktivit pro externí zákazníky. Efektivní rozvoj a kvalita za přijatelnou cenou – to je cesta k prosperitě a tedy i ke stabilitě podniku. Výsledky činnosti odštěpného závodu Autobusy v roce 1999 potvrzují, že jsme na této cestě.



Foto: Jan Šurovský

- Smluvní výkony byly splněny při stoprocentním vypravení autobusů do sítě PID. (Vypraveno bylo 545 362 autobusů, výkony v PID činily 62 204 606 km).
- Hospodářský výsledek jsme vykázali v černých číslech – tedy zisk.
- Počet zaměstnanců se proti roku 1998 zvýšil o 2,5 %, to je o 101 osob při nárůstu průměrné mzdy o 6,3 % a poklesu přesčasové práce o téměř 14 %.
- Prostoje z naší viny na 1000 ujetých km v síti PID se snížily z 2,1 minuty v roce 1998 na 1,4 minuty v roce 1999 (V roce 1992 tato hodnota činila 10,3 minuty.)
- Správkové procento vozového parku činí 7,5 %, a to je historické minimum.
- Celkový počet nehod se snížil proti roku 1998 o 14 % a u zaviněných došlo ke snížení počtu o 24 %. Na jednu zaviněnou nehodu ujely autobusy DP v průměru 212 tisíc kilometrů.

Ne všechny výsledky odpracovaných 8 430 902 hodin zaměstnanci o. z. Autobusy v roce 1999 lze vyjádřit pouze čísly. Mezi takové aktivity roku 1999 patří bezesporu perfektní organizace a řízení náhradní dopravy při výlukách na trati C, nebo zapojení dispečerů do smluvního řízení příměstské dopravy. Stovky hodin byly odpracovány při aplikaci nového informačního systému SAP R/3 a při přípravě výpočetní techniky na rok 2000.

V DOZ Hostivař byla dokončena 29. celková oprava tramvaje KT 4 pro DP Gera, byla zahájena práce na sté generální opravě autobusu Karosa B 732, dílna oprav motorů a kompresorů byla certifikována podle ISO 9002, dílna oprav automatických převodovek získala statut záruční opravy pro výrobky firem ZF a Voith.

V dejvické garáži vrcholí zkušební provoz zařízení pro měření úbytku paliva v nádrži, ve Vršovicích průběžně testují životnost pneumatik a protektorů a do zkušebního provozu mají připraven autobus s klimatizací v prostoru řidiče, na Kačerově bylo do rutinního provozu uvedeno zařízení pro centrální vysávání autobusů, z garáže na Klíčově je vypravována převážná část autobusů na linky 300 a smluvní dopravy, které jsme v roce 1999 získali na základě výběrových řízení. Přehled aktivit odštěpného závodu Autobusy v roce 1999 byl představen veřejnosti při dobře organizovaném Dni otevřených dveří v garáži Řepy. V autoškole došlo k úpravě programu povinného poučování řidičů, nově byla zařazena školení pro výpravčí, dispečery a garážmistry. Psychologická laboratoř zabezpečuje od roku 1999 pravidelná psychologická vyšetření řidičů, která se stala součástí povinných lékařských prohlídek.

Každý úsek, každá provozovna má svůj podíl na celkově dobrých výsledcích o. z. Autobusy v uplynulém roce 1999. Děkuji všem zaměstnancům a do nového roku 2000 přeji pevné zdraví a mnoho pracovních úspěchů.

Ing. Ladislav Šilhan, ředitel SPŠD, SOU a U, a. s.

Ve školském systému došlo k výrazným organizačně-ekonomickým změnám. Na státních školách pokračovala optimalizace, u škol zřizovaných jinými subjekty byl přijat zákon č. 306/1999 Sb., který zaručuje stabilizaci jejich financování pro budoucí období.

Konkurence škol v pražském regionu nás donutila zvýšit úsilí v prezentaci naší školy a její bližší napojení na hospodářskou sféru. Proto byly realizovány následující akce:

- získání potřebného počtu učňů a studentů, který je základním předpokladem ekonomického zajištění školy (základní i zvýšená dotace na hlavu žáka),
- vytvoření potřebného materiálního a personálního zázemí všech pracovišť školy,
- zvýšení prezentace školy ve strukturách zřizovatele, v médiích, včetně spolupráce se školskými úřady, úřady práce i pilotními školami (zejména k programu PHARE), Hospodářskou komorou ČR, Akademií řemesel a podobně.,
- neformální spolupráci s renovovanými firmami (ELIT), i získávání informací ze škol obdobného typu (většinou státních), především o učebních oborech auto a elektro,
- v neposlední řadě pak cílenou hospodářskou politikou akciové společnosti, která by měla zajistit stabilitu a vyloučit případné excesy.

Dá se říci, že stanovené cíle byly vesměs splněny, přičemž se především podařilo zastavit úbytek žáků v učňovských oborech, které jsou žádány na trhu práce. Druhým výrazným úspěchem v roce 1999 byl výsledek prověrky České školní inspekce s hodnocením nadprůměrné úrovně.

O všech těchto aktivitách a cílech pro rok 2000 se hovořilo na celopodnikové konferenci 6. prosince 1999 při setkání všech zaměstnanců školy.

Závěrem bych chtěl poděkovat zřizovateli školy Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti za podporu, kterou škole věnuje a popřát všem jeho pracovníkům hodně zdraví a úspěchů v roce 2000.

Co přinesla činnost Inženýringu dopravních staveb (IDS) a. s. v roce 1999 Dopravnímu podniku hl. m. Prahy a MHD, odpovídá Ing. Bohuslav Kvasnička, předseda představenstva a generální ředitel společnosti.

Hodnotím-li činnost naší společnosti v roce 1999 z hlediska jejího přínosu pro Dopravní podnik hl. m. Prahy a městskou hromadnou dopravu obecně, zdá se na první pohled, že uplynulý rok nebyl tak úspěšný, jako léta předchozí. Neuvedli jsme do provozu žádnou velkou liniovou stavbu, která by výraznou měrou ovlivnila provoz městské hromadné dopravy tak, jako byla v minulých letech například stavba metra IV. B.

Přesto však jsem přesvědčen, že činnost naší společnosti v roce 1999 byla pro městskou hromadnou dopravu přínosem. Podařilo se v termínu dokončit stanici metra Hloubětín na trati IV. B metra, která byla zprovozněna 17. října 1999 a přinesla obyvatelům přílehlého sídliště tolik očekávané napojení na metro. Rovněž byla dokončena rekonstrukce stanice metra Náměstí Míru, která probíhala za vyloučení jejího provozu a zahájena rekonstrukce stanice Malostranská, probíhající stejným způsobem a do provozu má být uvedena počátkem II. čtvrtletí roku 2000. Provoz metra ovlivňovala i náročná rekonstrukce Nuselského mostu, kterou se podařilo zvládnout bez větších problémů ve zkráceném termínu.

(Pokračování na straně 12)

Modernizace tramvají, jakou cestou se dát?

Tramvajové vozy se během svého mnohaletého provozu staly nedílnou součástí Prahy a málokdo si asi umí představit naše město se jeho panoramaty bez tramvají typu T3. První vůz tohoto typu vyjel do pražských ulic v roce 1960. Autorem designu byl František Kardaus. V ČKD TATRA bylo vy-



T3 prototyp 6101 rok 1960. Foto: archiv autora

robeno asi čtrnáct tisíc těchto vozidel, které ve své době patřily k těm, které udávaly tón ve výrobě tramvají. Životnost těchto vozidel byla počítána na 24 let. Nyní je v inventárním stavu celkem 951 vozů všech typů v průměrném stáří 20 let.

typ tramvaje	počet kusů
T3	358
T3 SU	289
T3 M	102
KT8 D5	47
T6 A5	151
RT6 N1	4

Vzhledem k počtu a stáří vozů je nezbytné, aby výhled stavu vozového parku nebyl posuzován v horizontu pěti let, ale musíme mít představu, jaké typy vozů a v jakých počtech budou kdy jezdit. Vzhledem k nelehké finanční situaci v naší společnosti není možný nákup nových vozů do roku 2005. Nezbývá, než provádět modernizaci tramvají, aby se životnost vozů prodloužila a byla zajištěna bezpečnost a spolehlivost. Jedná se asi o čtyřicet vozů ročně po dobu šesti let, aby počet modernizovaných vozů dosáhl počtu dvou set čtyřiceti.

V minulých letech bylo modernizováno několik vozů v různém rozsahu, aby bylo možno systémově přistoupit k modernizacím opravou seriózně, te-

dy se znalostí této problematiky nejen v podmínkách naší republiky, ale i v podmínkách například Spolkové republiky Německo.

První modernizaci představila firma ČKD Tatra, vůz má inventární číslo 8200, je vybaven výzbrojí GTO tyristorů TV 8, interiér vozidla nepředstavuje výraznou změnu, čelo vozu je upraveno pro čelní maticový transparent. Za zmínku stojí podvozky, kde byly přepracovány ty stávající pro druhé vypružení při použití ocelogumových prvků POLUSTRA. (Nyní je vůz v hostivařských dílnách, kde je uváděn do stavu, jenž je nezbytný pro provoz s cestujícími a podvozky jsou momentálně zavázány pod vozem 8600).

Další vůz, jenž byl modernizován, má označení 8205, veškeré práce na něm provedl náš Dopravní podnik, potažmo Ústřední dílny Hostivař. Zmíněný vůz je zajímavý především změnou designu, který navrhl ing. arch. Patrik Kotas ve spolupráci s ČKD Tatra. Důvodem k tomuto rozsahu je právě nadčasová karoserie T3. Veškeré úpravy na těchto vozech, které umožnily nasazení moderních informačních systémů a přepracování stanoviště řidiče, dopadly velmi nešťastně a vznikl tedy požadavek na celko-



T6.3 ČKD-DS rok 1999 – 8600. Foto: M. Dyk

vou změnu čela vozu, aby splňovalo současné požadavky. Toto řešení bylo požadováno společně s Dopravním podnikem města Brna. Výsledkem je však řešení, které není možno akceptovat ne z estetických důvodů, ale především proto, že se paradoxně zhoršily podmínky pro práci řidiče. Zhoršil se výhled do zpětného zrcátka a nebylo možno zachovat náporové větrání. Vůz je dále vybaven opět výzbrojí TV 8, dveřmi BODE atd. Po zhodnocení této velmi rozsáhlé modernizace bylo konstatováno, že tento směr modernizace není akceptovatelný.

Třetí zásadní názor na prodloužení životnosti vo-

zů je vůz 8600, což je modernizace s typovým označením T6.3. Jedná se o skříň vozu T6 s výzbrojí IGBT TV 14 s CAN komunikací na podvozích T3, tedy s úpravou skříňové chlázení motorů. K tomuto rozsahu bylo přikročeno proto, že výroba nových skříňů T3 v ČKD v kusových sériích byla finančně velmi náročná, neboť technologie pro výrobu je dožítá a některé komponenty by bylo nutné nahradit. Výsledkem je technicky přijatelná modernizace, jejíž finanční náklady značně převyšují možnosti Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



T3 prototyp ČKD rok 1994 – 8200. Foto: M. Dyk

Z tuzemských i zahraničních zkušeností vyplývá, že má-li mít prodloužení životnosti smysl, je nezbytné zajistit minimálně 16 let provozu. Vozy T3 mají páteřovou konstrukci skříňové a převládá názor, že toto prodloužení je u vozů T3 možné. Pro celkové posouzení skříňové z hlediska její tuhosti a namáhání jednotlivých uzlů, byl zadán tento úkol firmě VKV Praha, kde provedli výpočet tuhosti skříňové, neboť výrobce tyto informace nemá. Ze statických i dynamických namáhání celá skříň vyšla poměrně dobře, ale samozřejmě za předpokladu, že důležité uzly nejsou napadeny rzí a kvalita svarů je v souladu s normou.

Protože modernizace vozů se provádí na minimálně 16 let, je nezbytné provést taková opatření, aby náklady na provoz (cena energie, systém údržby) byly co nejnižší. Proto, jako nezbytné při modernizaci nad rámec opravy skříňové vozu, bude provedena výměna výzbroje. Klasická odporová výzbroj se zrychlovačem bude nahrazena moderní bezkontaktní IGBT výzbrojí, jenž znamená zavedení rekuperace, snížení spotřeby energie nejméně o 25% a zvýšení provozní spolehlivosti, neboť zůstává velmi málo stykačů. Další výrazným prvkem je náhrada motorgenerátoru statickým měničem, který bude umístěn v původním prostoru a chlazení trakčních motorů bude zajištěno ventilátory s asynchronními pohony. Stejně je řešeno chlazení kontejnerů trakční výzbroje, která je umístěna v pro-

Jak hodnotíte rok 1999 z pohledu Dopravního podniku a MHD

(Pokračování ze strany 11)

minu a jejímž dokončením byly odstraněny provozní problémy linky C metra.



Foto: Jan Surovský

Výčet staveb zajišťovaných pro Dopravní podnik by mohl být podstatně delší, zajišťovali jsme i opravy a rekonstrukce různých technologických zařízení metra, vestavby ve stanicích metra, opravy tramvajových tratí i základů všech součástí dopravního podniku. Všechny tyto činnosti přispívají vý-

znamnou měrou ke zlepšení kvality MHD a jejich rozsah je limitován pouze finančními prostředky, které má Dopravní podnik hl.m.Prahy k dispozici jak ze svých zdrojů, tak i z městských, případně i státních prostředků.

Nelze však zapomenout ani na stavby, které byly v roce 1999 připravovány a budou realizovány v následujících letech. Těchto staveb je celá řada, nejzajímavější a nejrozsáhlejší z nich jsou trať metra IV.C1 a tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov. Obě tyto stavby jsou zajišťovány tak, aby jejich realizace mohla být zahájena ve II. pololetí roku 2000, na obě je v současné době zajišťována dokumentace pro stavební povolení a připravován výběr dodavatelů.

Závěrem chci ujistit, že kapacita IDS a. s. je svému akcionáři, tj. Dopravnímu podniku hl. m. Prahy trvale k dispozici v potřebném rozsahu, přičemž hlavním cílem pro nás je předávat zajišťované stavby do provozu včas v plánovaných termínech a v předepsané kvalitě. I proto jsme počátkem roku 1999 požádali o certifikační audit na zavedení systému jakosti podle ČSN EN ISO 9001 a certifikát nám byl po úspěšném splnění všech podmínek udělen dne 18. listopadu 1999.

**Z podkladů jednotlivých ředitelů sestavil
Petr Malík**



T3Re Dopravní podnik Praha rok 1999 – 8205.

Foto: J. Arazim

storu původního zrychlovače. Pro zajištění spolehlivého provozu bude také nutné vyměnit kabelový svazek. Velmi problematickým uzlem vozidla jsou dveře. Jsou zdrojem častých poruch a velmi citlivým místem pro bezpečnost cestujících. Proto probíhají testy na voze 8089, kde firma BAOZA testuje nový pohon dveří. Citlivost proti sevření, tuhost a programovatelnost jsou hlavními parametry, které budou pro nové pohony dveří, užití při modernizaci, standardem. Co se týče interiéru cestujících, dojde pouze k nepatrným úpravám, kabina řidiče bude shodná s kabinou ve vozech T3 M II DVC s tím, že zůstane nožní, upravený řadič.

**Martin Němeček, vedoucí technického
odboru 12 210**

Nová administrativní budova vozovny Žižkov

Vozovna Žižkov byla uvedena do provozu 28. dubna 1912; ve stejný den se začala užívat i vrátnice a výpravná. V následujících letech byla tato stavba prodloužena o další dvě přístavby, které byly vy-



Nová administrativní budova Žižkov.

nuceny potřebami provozu. Tím se rozšířila výpravná a byla zprovozněna kantýna, svoje místo zde měla (až do roku 1987) i ordinace závodního lékaře.

Četné úpravy vnitřních a venkovních prostor původní stavbě na kráse nepřidaly. Neumíme si například představit období, kdy na vozech sloužili průvodčí a provozovna měla přibližně 450 provozních pracovníků. V té době musel být ve výpravně také prostor pro vydávání tramvajových jízdenek, později pro výdej mikrofonů a lékáren, dále úložiště peněz z pokladen a podobně. I když jsou dnešní nároky na prostory vlastní výpravný menší, bylo nutno celou stavbu zrekonstruovat a dát do souladu se současnými potřebami.



Stav žižkovské administrativní budovy až do doby její rekonstrukce v roce 1999.

Proto byl v srpnu 1993 zpracován návrh studie přestavby a modernizace, jehož autorem byl akademický architekt ing. Ivan Lalák. Tento původní návrh byl později přepracován a nová stavba byla pro-

vedena, také s ohledem na finanční situaci podniku, podle projektu ing. arch. Ladislava Olívy a Zdeňka Salveta. Zvětšení užitého prostoru bylo možno provést pouze jediným způsobem – prodloužením stavby směrem k hale vozovny a postavením patrové administrativní budovy. Stavbu prováděla firma Building AGS, a. s. Předání staveniště proběhlo 25. února 1999 a stavba započala demolicí 6. března 1999. Pochopitelně se narazilo na některé problémy, které nikdo nepředpokládal – při výkopech základů narazili stavebníci na kamenné bloky, zalité v původních základech, starou místní kanalizaci apod. Největším problémem však byl rozpad projektové firmy Salveta – Olíva; proto další stavební změny musel řešit dodavatel vlastními silami. Stavba však byla důsledným tlakem všech zainteresovaných složek podniku dotažena ke konci a předána do užívání ve zkráceném termínu k 18. listopadu 1999.



Fotografie z výstavby.

Od 20. listopadu 1999 slouží tedy výpravná a vrátnice provozním zaměstnancům. Zároveň probíhaly přípravné práce na otevření jídelny. Provoz v tomto stravovacím zařízení byl zahájen 3. ledna 2000. V pracovní dny se zde mohou ve velmi slušném prostředí stravovat nejen zaměstnanci, ale i naši důchodci. Občerstvení je také snadno přístupné ze smyčky Vápenka.

Nová administrativní budova (ze zvyku používáme vžitý název – ve skutečnosti se jedná o provozní budovu) splňuje současné nároky na moderní pracoviště. Věřím, že bude dlouho dobře sloužit pracovníkům provozu.

**Václav Havlík, –zjs–
Neoznačená foto: Archiv autora**

Jak dále v podnikovém telefonním systému

Nejdříve, než se zahledíme do blízké či vzdálené budoucnosti, osvětlím současné fungování podnikového telefonního systému.

Základní součástí a páteří je telefonní ústředna systému MD110 od firmy Ericsson. Jedná se o moderní plně digitální systém, který je umístěn v několika lokalitách a přesto, že je rozmístěn na různých místech, představuje jedinou plně kompaktní telefonní ústřednu. Propojení je provedeno optickými vlákny a je plně zálohováno.

Na tuto páteřní síť jsou napojeny jednotlivé menší lokality dopravních a technických provozoven odštěpných závodů Elektrické dráhy a Autobusy. Toto propojení je provedeno pomocí pronajatých okruhů podle velikosti provozovny.

Samostatnou síť tvoří telefonní systém o. z. Metro, avšak oba systémy jsou digitálně propojeny a pro účastníka tvoří jednotlivý celek.

To nejdůležitější pro každého z vás je, jak jsou tvořena telefonní čísla. Jednotlivé lokality mají přiděleny ucelené číselné řady a nejdůležitější čísla v dané lokalitě se liší pouze ve stovkových řádech a poslední dvojčíslí je shodné. Tudiž každý se snad-

no dovolá do výpravný dopravní provozovny, ať už se nachází kdekoli, či do kantýny, vedoucímu provozovny nebo i kotelny.

Čísla technicko–hospodářských pracovišť jsou zřizována, pokud je to možné, v souladu s organizačním řádem a čím vyšší ředitel či vedoucí, tím více nul má ve svém telefonním čísle. Tento systém je dodržován až po vedoucí oddělení a samozřejmě, že každá lokalita má své ucelené číselné řady.

Do konce roku byl proveden převod ústředny MD110 do vyšší verze, která umožnila bezproblémový přechod do roku 2000. Současně došlo i k rozšíření poskytovaných služeb a vězte, že velmi málo z vás používá služby v plném rozsahu, což je velká škoda především pro vás. Dále bude možné použít nejmodernější hardware a software, a tím ušetřit pořizovací a provozní náklady do budoucna.

Technicky i provozně zajímavou akcí bude napojení nové budovy ve Vysočanech a převedení našich zhyčkaných účastníků do nových prostor, při zachování účastnického čísla i všech doposud poskytovaných služeb.

To úplně nové, co chceme realizovat, je plně

Budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti vládli od roku 1996 stavební ruch. Během pěti let bylo investováno velké množství finančních prostředků, které byly využity k obnově následujících celků.

- plášť budovy včetně výměny oken,
- převážná část vzduchotechniky a topení,
- 1. patro budovy,
- dopravní a energetický dispečink,
- elektrické rozvody včetně výměny osvětlovacích těles.

Dále byla pro vylepšení pracovních podmínek a bezpečnosti v budově nově položena dlažba, kanceláře a chodby byly vymalovány.

Stavební ruch Na Bojišti bude pokračovat

Stavební ruch neutichne ani v letošním roce, v průběhu následujících měsíců budou realizovány další plánované akce, které vylepší vzhled a fungování budovy Centrálního dispečinku po stránce technické, ale i co se týče pracovního prostředí. V průběhu celého roku budou pokračovat práce na chladícím systému a vzduchotechnice. Světlo světa spatří stanice na stabilizaci a zlepšení tlakových poměrů ve vodovodním rozvodu (hydroforní stanice). Koncem prvního čtvrtletí budou zahájeny práce na objektu 07, což jsou suterénní prostory. Vznikne zde technické a sociální zázemí pro dispečery odštěpných závodů Elektrické dráhy a Autobusy. Nově rekonstruované prostory budou vybaveny jako záložní dispečerské pracoviště pro případ mimořádných událostí. Dokončení prací se předpokládá v prosinci 2000, nejpozději prvním čtvrtletím roku následujícího. Termín dokončení závisí na finanční situaci naší společnosti. Při rekonstrukci suterénních prostor se uvažuje i s přestavbou kuchyně včetně jejího technologického vybavení.

Jsme si vědomi toho, že v posledních čtyřech letech způsobily prováděné práce určité problémy všem pracovníkům v budově Centrálního dispečinku a chtěli bychom jim proto touto cestou poděkovat za trpělivost, se kterou snášeli přechodné ztížení pracovních podmínek. Zároveň bychom chtěli všechny pracovníky budovy požádat i pro letošní rok o značnou dávku tolerance při všech rekonstrukčních pracích, které budou vyváženy dalším vylepšením pracovního prostředí.

Vladimír Šebek, 90 233

sjednocení se sítí Metra, včetně přenosu všech významných služeb, totéž plánujeme i do veřejné telefonní sítě. Zde je třeba pochválit přístup našeho přípojovatele firmu Dattel, která nás vede jako velmi váženého zákazníka a veškeré novinky v připojení přednostně realizuje pro nás.

K úplné spokojenosti nám chybí připojení dvou dopravních provozoven autobusů, Kačerova a Dejvic. Tato situace je zapříčiněna především ekonomickými důvody, jejich místní ústředny byly příliš nové a nejsou od firmy Ericsson, tudíž připojení do podnikového systému představuje některá technická a především ekonomická úskalí.

Co dodat závěrem. Jednotný podnikový komunikační systém představuje především ohromné ekonomické úspory. Každé účastnické volání je automaticky bez vůle volajícího směrováno vždy tou nejlevnější cestou. Jen do sítí mobilních telefonů představuje měsíční účet úsporu 100 000,- Kč. Dále je zajištěn vysoký standard služeb a málokdo si již vzpomene na dobu, kdy se z jedné kanceláře do sousední volalo přes veřejnou síť. Celý systém je dálkově spravován a sledován, každá závada či přetížení je evidováno a je ihned možno přistoupit k nápravě.

Ing. Jan Doubek

Velmi rychlý rozvoj komunikačních technologií v České republice v uplynulých deseti letech a stále se zvyšující požadavky na objemy přenášených informací se bezprostředně týkají i Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost (dále jen DP). Jednou z nejmodernějších technologií je přenos informací všeho druhu po optických kabelech. Toto přenosové médium při relativně malých rozměrech má velmi velkou přenosovou kapacitu a umožňuje vysoké rychlosti přenosu.

Z hlediska polohy a uložení technologie jsou trasy pražského metra ideálním místem pro vybudování páteřních optických sítí. Z tohoto důvodu se řada organizací a firem zajímá o možnost uložení vlastních optických sítí v metru.

Optické sítě v pražském metru

Do současné doby umožnil DP v prostorách pražského metra instalovat a provozovat dvě páteřní optické sítě.

Výstavba první optické sítě, jejímž provozovatelem je soukromá firma Dattel, spol. s r.o., byla zahájena v roce 1992 pod názvem MetroNet. Jedním z účastníků sdružení, které bylo vytvořeno za účelem výstavby sítě, byl i odštěpný závod Metro. Tento odštěpný závod svou účast ve sdružení ukončil v prosinci 1998 a další obchodní vztahy s firmou Dattel byly definovány v uzavřené „Smlouvě o uložení a provozování optických kabelů v prostorách pražského metra“.

Optická síť firmy Dattel, spol. s r.o. pokrývá následující úseky pražského metra:

- Třať A: Dejvická – depo Hostivař
- Třať B: depo Zličín – Českomoravská
- Třať C: Háje – Nádraží Holešovice

Výstavbu druhé optické sítě realizovala akciová společnost Pragonet, která byla založena hlavním městem Prahou v roce 1995. Hlavním účelem této páteřní optické sítě je především zajištění kvalitní komunikace mezi městskými úřady, státními úřady, organizacemi a firmami řízenými hl. m. Prahou.

Optická síť Pragonet je provozována v těchto úsecích metra:

- Třať A: Dejvická – depo Hostivař
- Třať B: Anděl – Českomoravská
- Třať C: Chodov – Vltavská

Dalším žadatelům o vybudování vlastní optické sítě v metru doporučil DP využít přenosovou kapacitu především městské sítě Pragonet. Řada z nich toto doporučení akceptovala.

V současnosti je na úrovni hlavního města Prahy projednáván požadavek sdružení EuroTel, RadioMobil a Ministerstvo vnitra České republiky o povolení k vybudování třetí páteřní optické sítě v rámci pokrytí veřejných prostor celého metra signálem mobilních telefonů GSM a rádiové sítě Integrovaného záchranného systému České republiky (IZS ČR). Tato optická síť je určena především pro propojení centrálních základnových stanic (CBS) provozovatelů sítí mobilních telefonů, které jsou umístěny v budově Centrálního dispečinku, se základnovými stanicemi (DBS) umístěnými ve sdělovacích místnostech jednotlivých stanic metra a k propojení základnových stanic rádiové sítě IZS ČR s tím, že část kapacity optických vláken bude vyčleněna pro potřeby našeho podniku.

Při trvalém trendu DP ve zkvalitňování dopravy a služeb pro cestující veřejnost budou kladeny stále vyšší požadavky na komunikační technologie především v otázce rychlosti a objemu přenášených informací. To bezesporu povede k rozsáhlejšímu využití optických spojů, než je tomu v DP doposud.

Luboš Čábela

Zahraněční aktivity Pražské strojírny a. s. v roce 1999



Rok 1999 byl pro Pražskou strojírnu a. s., která se zabývá zejména výrobou a montáží kolejových konstrukcí, tramvajových výměn a výhybkových systémů, z hlediska zahraničního obchodu, mimořádně úspěšný. Export do zahraničí se oproti roku 1998 zvýšil čtyřikrát a jeho podíl k celkovému obratu Pražské strojírny a. s. tvoří nyní již přibližně 17%.

Ve společnosti se tedy daří plnit strategické cíle, které si Pražská strojírna a. s. předsevzala a potvrzuje se názor, že pro budoucí prosperitu je významné navazování spolupráce se zahraničními firmami v oblasti výroby i obchodu, která urychluje rozvoj firmy i v oblasti technické a snižuje závislost na omezeném trhu České republiky.

V následující tabulce jsou uvedeny státy, popis vyvážených výrobků a finanční objemy. Dále jsou popsány aktivity Pražské strojírny a. s. v jednotlivých zemích.



Stát	Popis vyvážených výrobků	Finanční objem
Bulharsko	Tramvajové jazyky, tramvajové výměny, výhybkové systémy	3 972 000 Kč
Estonsko	Kolejové konstrukce, tramvajové výměny, výhybkové systémy	3 020 000 Kč
Itálie	Výhybkové systémy	492 000 Kč
Lucembursko	Kolejové konstrukce	770 000 Kč
Polsko	Výhybkové systémy	6 093 000 Kč
Německo	Výhybkové systémy	4 781 000 Kč
Celkem		19 128 000 Kč

Bulharsko:

- navázání kontaktů s obchodní firmou **Transimpex** (Sofie), výrobním podnikem **Transremostroj** (Sofie) a Dopravním podnikem Sofie,
- výroba 54 kusů atypických tramvajových jazyků pro bulharské tramvajové výměny,
- zapůjčení výhybkového systému VS-20 a tramvajové výměny R50-NT1-VJ,
- v jedné z je zapůjčení výhybkového systému VSP-20 a řídicího systému R-92 (společně s pražskou firmou Elektroline s. r. o.),
- v roce 2000 se bude Pražská strojírna a. s. účastnit výběrového řízení na dodávky výhybkových systémů, předpokládá se výroba dalších atypických tramvajových jazyků, připravuje se kooperace pro výrobu tramvajových výměn v Sofii.

Estonsko:

- navázání kontaktů s Dopravním podnikem Tallinn,
- realizace kompletní kolejové konstrukce (výhybky, výměny, systémy) včetně technického dozoru (společně s pražskou firmou Elektroline s.r.o.),
- v roce 2000 se bude Pražská strojírna a. s. účastnit výběrového řízení na další dvě kolejové konstrukce v Tallinnu.

Itálie:

- podepsání smlouvy se zástupcem pro italský trh, kterým je firma **Ansaldo**
- rozšíření kontaktů se společností ATM Torino (DP Torino),
- zapůjčení výhybkového systému VSP-1-K,
- příprava na homologaci výhybkového systému v Itálii,

- v roce 2000 by mělo být rozhodnuto o možném hromadném nasazení systému v Torinu.

Lucembursko:

- prohloubení vztahů s partnerskou organizací KIHN (Rumelange),
- kooperace při výrobě kolejových konstrukcí pro švédský Göteborg,
- spolupráce s firmou KIHN na projektech v České republice a v Estonsku.

Polsko:

- vítězství ve výběrovém řízení ve Varšavě na dodávky výhybkových systémů v letech 1999 až 2001 – 35 kusů (společně s pražskou firmou Elektroline s. r. o.) – obě společnosti jsou na polském trhu zastupovány firmou „Robert Szenk“,
- dodání prvních 7 kusů do Varšavy
- navázání kontaktů s firmou ZUE Radiotech (Krakov) – dodávka 8 kusů výhybkových systémů do Krakova,
- prostřednictvím obchodního zástupce Pražské strojírny a. s. navázala kontakty s dalšími polskými Dopravními podniky (například Lodž, Wrocław, Gdaňsk),
- příprava na homologaci a patentování systému v Polsku.

Německo:

- prohloubení vztahů s firmou BBR Verkehrstechnik Braunschweig, obchodním zástupcem Pražské strojírny a. s. pro německý trh,
- vítězství ve výběrovém řízení ve Frankfurtu nad Mohanem na dodávky výhybkových systémů

- v letech 1999 až 2002 – 56 kusů,
- pravidelné dodávky do Kolína nad Rýnem – 11 kusů.

Maďarsko:

- navázání kontaktů s Dopravním podnikem Budapešť,
- příprava na homologaci systému v Maďarsku (společně s pražskou firmou Elektroline s. r. o.),
- příprava na podepsání smlouvy se zástupcem pro maďarský trh.



Výhybkový a řídicí systém ve Varšavě na podzim minulého roku.
Foto: Archiv Pražské strojírny

V oblasti marketingu a propagace v roce 1999 se Pražská strojírna a. s. prezentovala na výstavě v německém Hannoveru na společném stánku s německou firmou BBR a na výstavě v Lodži.

Závěrem lze tedy konstatovat, že v roce 1999 byly udělány důležité kroky k tomu, aby se Pražská strojírna a. s. dostala do povědomí zákazníků v celé Evropě, snížila dopady tuzemské hospodářské recese a zapojením do evropského trhu zvýšila připravenost na podmínky, které vzniknou při vstupu do Evropské unie.

Pražská strojírna a. s.

Francie a veřejné služby

Článek je převzat z francouzského deníku *Le Monde* ze 16. ledna 1999 a přináší velmi zajímavý pohled na uplatnění veřejného a soukromého sektoru ve veřejných službách a především na potřebu rozdělení pravomocí.

Dnes je manichejská vize vzájemného boje veřejných služeb a trhu překonána. Nikoliv teoreticky. V praxi. A dokonce v samotné Francii! Proti anglosaské ideologii, která usiluje o chválu úplné privatizace staví naše země upřímný pragmatismus. Již před dlouhým časem dokončila systém správy společných statků, který starý antagonismus soukromé – veřejné zbavuje platnosti. Zdá se, že se k tomu stále neznáme, zatímco četné země na světě to objevují a více či méně přijímají.

Výraz „veřejná služba po francouzsku“ ostatně vyjadřuje sám o sobě historický protismysl: francouzský systém je po staletí charakterizován voláním po četných formách spolupráce mezi veřejnou mocí a hospodářskými, velmi často soukromými, činiteli. Na základě této skutečnosti debata o veřejných službách trpí opravdovou nejasností. Mnozí si nadále myslí, že veřejný a soukromý sektor jsou nesmiřitelné. První by měl být místem uplatňování hospodářské mravnosti; druhý poněkud cynickým tržním prostorem. Na jedné straně by měla být garance rovnoprávnosti občanů v přístupu k určitým základním statkům jako je elektrina či železniční doprava; na druhé by měl panovat železný zákon zisku a odměn akcionářů. Skutečnost však nelze redukovat tak jednoduše.

Existují ziskové veřejné podniky (Francouzské elektrárny) a jiné (Francouzské železnice), jejichž miliardové ztráty jsou daleko od toho, aby byly zanedbatelné. Tyto podniky, stále ještě monopolní, nabízejí průmyslové a obchodní služby nazývané „veřejné“. Uspěchanou dedukcí mnoho lidí vyočtuje, že veřejný podnik v pozici monopolu poskytuje nutné veřejné služby. Takovéto uvažování je velmi nebezpečné. Zapomíná, že četné podniky s veřejným kapitálem se nacházejí v konkurenčním prostředí a produkují statky a služby, které nespadají do „veřejných služeb“ (Air France, Renault, Le Crédit lyonnais...). Skrývá dále skutečnost, že veřejný podnik může ztratit svůj monopol, aniž by kvůli tomu přestal plnit poslání „veřejné služby“, tj. specifické státní závazky: to je obzvláště případ France Telecom.

A konečně směřuje „veřejnou službu“ a služby poskytované územním celkům. Avšak ve Francii je 75% distribuce vody, 80% zpracování domovního odpadu, 90% městské a meziměstské dopravy, 87% městského ohřevu, 70% pohřebních služeb, 68% odvozu domácího odpadu a 60% provozu parkovišť realizováno soukromými podniky. Pojem „veřejná služba“ tedy nevyžaduje existenci monopolního podniku s veřejným kapitálem. Je třeba pře-

stat s udržováním nejasností mezi tím, kdo rozhoduje, tím kdo realizuje a tím, kdo je arbitrem.

Na straně rozhodování se nachází územní celek, který musí svým obyvatelům nabídnout služby, a to na úrovni obce, města, regionu, státu či Evropské unie. Na straně provozování se řadí firmy, jejichž právní statut a vlastnictví kapitálu se mohou značně lišit. Vedle sebe se tak nacházejí podniky soukromé a veřejné a společnosti se smíšenou ekonomikou. Regulace je třetím polem. Zařít utkáni svrchované moci a provozovatele předpokládá existenci pevných pravidel, aby bylo možno zajistit realizaci určitých základních principů, obzvláště konkurence.

Tak trochu jako v politickém či institucionálním uspořádání, i hospodářská demokracie se musí opírat o rozdělení pravomocí. Územní celek rozhoduje, provozovatel jedná, regulátor dohlíží. Toto členění jednoznačně určuje hranice mezi jednotlivými protagonisty. Ten, kdo definuje politiku a vydává rozhodnutí v zájmu státu (např. územní plánování) či místním (rozvojová infrastruktura), svěřuje tomu, kdo provozuje péči o jejich realizaci, ale též ukládá povinnost skládat účty. Ten, kdo dohlíží, ověřuje dodržování pravidel a respektování závazku; může jít až k zásahům do určování cen.

Tato trojitá struktura se vtěluje do myšlenky „delegování“: do uspořádání, ve kterém veřejný úřad uděluje určitému podniku (provozovatel) starost o produkování a distribuování služeb územnímu celku. Úřad, který deleguje, má možnost výběru provozovatele, uchovává svoje právo neustálého dohledu a může rozhodnout neobnovit smlouvu při jejím vypršení, není-li spokojen s poskytovanými službami, to znamená nejsou-li spokojeni uživatelé služeb. Tímto je systém z hospodářského hlediska ekvivalentem toho, čím z hlediska politického jsou volby: pluralita kandidatur, udělení exkluzivního práva správy na dobu určitou, kontrola výkonu mandátu, obnovení či neobnovení smlouvy při jejím vypršení.

Hospodářská demokracie se též musí opírat o oddělení pravomocí. Územní celek rozhoduje, provozovatel jedná, regulátor dohlíží.

Zastaralý binární vztah mezi veřejným a soukromým nahrazuje tak vztah nový, trojkolejný. Samozřejmě za podmínky, že je regulace nezávislá jak na moci, která rozhoduje, tak na moci výkonné. Takovéto autority se vyvíjejí tak trochu všude ve světě a ve Francii, kde na příklad projekt zákona o elektřině navrhuje takovouto instituci vytvořit. Toto hnutí svědčí ve skutečnosti o postupujícím oddělování funkcí: jednou věcí je stanovit politické priority (na příklad energetickou nezávislost země), druhou produkovat a distribuovat elektřinu a ještě další pak zajistit dobré konkurenční praktiky.

Tím se naskytla možnost i pro žáky elektrotechnických oborů naší školy získat složením závěrečných zkoušek výuční list (certifikát) vystavený holandskou stranou podle mezinárodních standardů, již dnes platný v zemích Beneluxu, Německu a posléze i v dalších zemích Evropské unie.

Střípky z SOU

Ve školním roce 1998/99 se projektu zúčastnili první 2 žáci naší školy. Oba byli úspěšní napoprvé, jak u zkoušek testových, tak i praktických, které se konají v tzv. „zkušebních centrech“. Pro naše obory je zkušební centrum pro silnoproud ve škole COPTH Praha 9 a pro slaboproudé obory v COP Pardubice. V letošním školním roce se zúčastní zkoušek 5 žáků v oboru MBI (montér elektrických průmyslových instalací) a 11 žáků v oboru MCE (montér spotřební elektroniky). V lednovém termínu se konala první část zkoušky, a sice pro žáky druhých ročníků (1 test) a pro žáky třetích ročníků 3 testy.

Francouzský systém tak představuje starou, velmi často zneuznávanou novinku. Delegovaný výkon správcovství po francouzském způsobu, který byl použit již před velmi dávým časem (jž Colbert, ministr za vlády Ludvíka XIV., používal soukromé podnikatele, aby modernizoval královské válečné loďstvo) přivedl Světovou banku v její výroční zprávě za rok 1994 k tomu, že o něm hovořila jako o „modelovém“. Evropská unie jde dnes čím dál více tímto směrem. Opravdové veřejné služby „po francouzsku“ jsou takové, jež jsou výsledkem shody vyjednané mezi veřejnou mocí (ať jde o jakýkoli stupeň územního celku, vůči kterému se služby vztahují) a provozovatelem (soukromým nebo veřejným a někdy smíšeným), přičemž na úhrn dohlíží regulační úřad. Tato logika se opírá o striktní odstranění značek z veřejného a soukromého, aby nedocházelo k směřování žánrů, jejichž záměna je nejčastěji důvodem korupce. Jistě, aféry mohly očerňovat partnerství soukromého a veřejného sektoru, ale je nutné odsoudit úspěch delegované správy ve jménu boje proti korupci nebo odsoudit korupci ve jménu podpory úspěchu?

Jakkoli je starý, není francouzský systém ještě definitivně stabilizovaný. Je možné jej zlepšovat, aby dosáhl co nejlepší kombinace etiky a efektivnosti. Na to aspiruje, protože svědčí o organizaci vztahů mezi veřejným a soukromým sektorem, která jde mnohem dále než všestranní či všetržní pojetí. Je možná též předobrazem toho, co by mohlo být dobře temperovaným kapitalismem, v kterém by boj mezi veřejným a soukromým sektorem přenechal místo smlouvě.

François Rachline (ekonom IEP–Paříž a univerzita Paříž), překlad Z. Došek

MHD ve světě

LONDÝN (Velká Británie): Automatická rychlodráha v revitalizované oblasti doků je pro omezení hluku opatřována podél trati nízkými dřevěnými, betonovými nebo kovovými zástěnamy ve vzdálenosti 12 cm od obrysu vozidla, sahajícími do výšky podlahy, popřípadě okenního parapetu vozidla, zejména na náspech a mostech. Opatření podstatně omezuje hluk.

□□□

LIMA (Peru): Trať linky 1 metra v délce 26 km, budovaná od roku 1989, má být uvedena do provozu v roce 2005. Na prvních 10 km od Atocongo do Villa El Salvador probíhají od roku 1994 zkušební jízdy 5 šestivozových vlaků dodaných firmami Ansaldo-Breda. Do roku 2010 má být trať prodloužena o dalších 16 km na sever.

□□□

JERUZALÉM (Izrael): Roku 2004 má být otevřena 14 km dlouhá tramvajová rychlodráha od Pisgat Zeev do Yad Vashem. Náklady budou činit 450 milionů US dolarů. –paf–

Holandské závěrečné zkoušky v SOU. Jak již bylo v DP–KONTAKTU zmíněno, je Střední průmyslová škola, Střední odborné učiliště a Učiliště, a s. jednou ze 40 odborných škol v České republice, které se účastní mezinárodního projektu **Inovace kvalifikace**. Tento projekt je výsledkem bilaterálních dohod mezi Ministerstvem hospodářství ČR a Ministerstvem pro hospodářské záležitosti Nizozemí a obsahuje ho podepsaný společný dokument **Memorandum o porozumění**.

Jednou ze stanovených priorit Memoranda je podpora elektronického průmyslu v ČR se zvláštním důrazem na odborný výcvik a výchovu. Počítá se i s návazností zavádění nových technologií do průmyslu a středních podniků. Nosným projektem této priority je právě tento česko-holandský projekt s názvem **Innovation Qualifikation**, který splňuje požadavky kladené oběma stranami a který trvá již od roku 1996. Hlavní cíle projektu jsou následující:

1. Posílení elektronického průmyslu v ČR modernizací profesní přípravy,
2. Prohloubení celoživotní profesní přípravy reagující na potřeby trhu,
3. Vytváření pružnějších vzdělávacích projektů,
4. Prohloubení spolupráce s vybranou strukturou škol.

V dubnovém termínu budou žáci třetích ročníků absolvovat test poslední a po povinné úspěšnosti v těchto testech složí ve zkušebních centrech závěrečnou praktickou část, která sestává z pěti modulů a z pěti dílčích prací. Pokud není žák v některém z testů nebo modulů úspěšný, je možné zkoušku opakovat v dalším stanoveném termínu, přičemž úspěšné testy nebo moduly platí a nemusí se tudíž opakovat.

Výsledky našich žáků:

První test, universální pro oba obory absolvovalo 12 žáků a 10 bylo úspěšných. Druhý test pro žáky 3. ročníků vykonalo 8 žáků, z nichž 7 uspělo. Při třetím testu bylo všech 8 žáků úspěšných.

Dosavadní výsledek testů, v porovnání s úspěšností žáků jiných škol, je zatím velmi dobrý, ale je i zároveň zavazující. Nyní je třeba, aby žáci v době, která jim zbývá jak do závěrečných učňovských zkoušek na naší škole, tak i do dalších zkoušek IQ, naplnili všechny své síly a maximálně se věnovali teoretické i praktické výuce.

Maturitní ples se blíží. Zveme vás na maturitní ples školy, který se koná tradičně v Lucerně v pondělí 21. února 2000. Začátek plesu je v 19.00 hodin a tančit se bude do 1 hodiny po půlnoci. Vstupenky jsou k dispozici ve škole Moravská 3, Praha 2.

Změny v autobusové dopravě od 22. ledna 2000

Předposlední lednový víkend přinesl několik změn v autobusové dopravě. Pro přehlednost přinášíme jejich výčet.

Zavedení nových linek

1. Od neděle 23. ledna 2000 jezdí nová linka č. 344 v trase: **Černý Most – Chvaly – Vojická – Nádraží Horní Počernice – Lukavecká – Votuzská – Na Kovárně – Sychrov – Šestajovice, u školy – Jirny, zámek – Jirny – Jirny, Nové Jirny I – Jirny, Nové Jirny II – Horoušany, Horoušanky – Horoušany – Horoušany, U rybníka**. Provoz na této lince zajišťuje společnost Hotliner, s. r. o.

2. Na základě výsledků přepravních průzkumů a požadavku Městského úřadu Jilové u Prahy byla v pondělí 24. ledna 2000 zavedena linka č. 362, zajišťující v ranní přepravní špičce rychlé spojení Jilového a Prahy. Současně se zavedením linky č. 362 došlo k úpravě jízdního řádu linky č. 332. Nová linka jezdí v trase: **Budějovická – Nemocnice Krč – Jilové u Prahy, Radlák – Jilové u Prahy, Pražská (pouze ve směru tam) – Jilové u Prahy, náměstí**. Dopravcem na této lince je ČSAD Vršovice a. s.

3. V pondělí 24. ledna 2000 poprvé vyjela linka č. 345, nahrazující vybranými spoji na území hl. m. Prahy linku č. 258, na území okresu Praha-východ linku Bořanovice, rozcestí – Brázdim. Linka č. 345 je v provozu pouze v pracovních dnech přibližně do 20 hodin a v trase: **Palmovka – Prosecká – Sídliště Dáblice – Dáblický hřbitov – Květnová – U Spojů – Na Štamberku – Kokořínská – Kostecká – Skládky Dáblice – Březiněves – Bořanovice, rozcestí – Líbeznice, I. – Líbeznice, II. – Líbeznice, škola – Měšice – Mratín – Sluhy, rozcestí Brázdim – Brázdim, rozcestí Velký Brázdim – Brázdim**. V úseku Líbeznice, II. – Brázdim budou v provozu pouze vybrané spoje v přepravních špičkách pracovních dnů. Provoz na lince zajišťuje ČSAD Střední Čechy, spol. s. r. o.

4. Též o dne také poprvé vyjela linka č. 377, nahrazující linku vnější autobusové dopravy s označením 250 503 jezdící v trase Kostelec nad Labem – Praha. Trasa a zastávky linky č. 377 jsou následující: **Českomoravská – Vysočanská – Prosek – Tupolevova – ZPA Čakovice – Veleň, Mirovice – Veleň – Sluhy – Sluhy, rozcestí Brázdim – Mratín – Mratín, cukrovar – Kostelec nad Labem, žel. st. –**

Kostelec nad Labem, Na růžku – Kostelec nad Labem, náměstí. Společnosti zajišťující provoz je ČSAD Střední Čechy, spol. s. r. o.

Změna trasy linky

1. Od neděle 23. ledna 2000 došlo na základě požadavku obcí Strančice, Kunice, Velké Popovice, Petřívok, Sulice a Kamenice k posílení provozu linky č. 361 v úseku Velké Popovice – Strančice, nádraží a k prodloužení vybraných spojů do Kamenice. V současnosti jezdí linka č. 361 v trase: **Kamenice, kulturní dům – Kamenice, Olešovice – Kamenice, Nová Hospoda – Sulice, Želivec – Kamenice, Štířín – Kamenice, Vědobrovice – Petřívok, rozcestí – Velké Popovice, Lojovice – ... – Velké Popovice, rozcestí Brtnice – Velké Popovice, škola – ... – Strančice, nádraží – ... Strančice, Předboř**. **Poznámka:** V určitých úsecích jezdí jen vybrané spoje! Přepravu na této lince zajišťuje ČSAD Praha Vršovice a. s.

Vznik a zrušení zastávek od 22. ledna 2000

1. Pro linky č. 164 a 219 je mezi zastávkami K Fialce a Mototechna (jen ve směru Bavorská, respektive Bílá Hora) zřízena zastávka **K Hájům**.

2. Pro linku č. 167 je mezi zastávkami Klamovka a Kotlářka (jen ve směru Nemocnice Na Homolce) zřízena zastávka **Košířské náměstí**.

3. Pro linku č. 225 je mezi zastávkami Amforová a Nad Malou Ohradou (jen ve směru Nové Butovice) zřízena zastávka **Pišková**.

4. Linka č. 248 je celodenně a celotýdenně vedena přes zastávku Högerova, Chaplinovo náměstí, Sídliště Barrandov a Štěpařská. Zastávka Lamačova je pro linku č. 248 zrušena.

5. Od soboty 23. ledna se změnila poloha nástupní zastávky pro linku č. 158 v Miškovické a nástupní zastávky pro linky č. 365 a 366 tamtéž ve směru na Českomoravskou. Od stejného data byla ve směru Veleň zrušena zastávka Miškovice pro linky č. 365 a 366 a byla zřízena zastávka Tuháňská pro obě linky v obou směrech.

Přejmenování zastávek

1. Zastávka Stavební stroje pro linky č. 164 a 437 byla od 22. ledna 2000 přejmenována na Strojírenská.

Změna rozmištění zastávek

1. Od neděle 23. ledna 2000 došlo ke změně rozmištění nástupních zastávek v autobusovém terminálu Smíchovské nádraží. Spojení link č. 318, 322 a 360 zastavují v prostoru Smíchovského nádraží ve směru Zbraslav u dvou nástupních hran.

Tím došlo ke zřízení společné zastávky těchto linek, respektive linky č. 255 s linkami 129, 241 a 243. Zároveň došlo k přesunu nástupní zastávky linky č. 253 z prostoru před nástupní halou ČD do jižní části terminálu k nástupní hraně přilehlé k Nádražní ulici (stávající zastávka linky č. 126 a 128).

2. Pro linky č. 111 a 220 je od pondělí 24. ledna 2000 zřízena nástupní zastávka Skalka v autobusovém obřadisti, v zastávce linky č. 271.

Změna provozních parametrů linek

1. Na základě vyhodnocení přepravních průzkumů došlo od soboty 22. ledna ke změnám v provozu linek č. 102, 144, 152 a 200 v oblasti Prahy 8 ve víkendovém provozu a večer celotýdenně. Intervaly zmiňovaných linek jsou upraveny celotýdenně večer, v sobotu a v neděli tak, aby byly zajištěny pravidelné návaznosti na metro ve stanicích Nádraží Holešovice.

2. Od neděle 23. ledna 2000 došlo na linkách č. 255 a 360 v obdobích mimo pracovní dny ke zpravidelnění provozu, úpravě nepravidelného intervalu, a tím ke zlepšení koordinace se spoji souběžně vedených linek č. 129, 241 a 243. V pracovních dnech jsou posílány linky č. 317, 318, 322 a 330. Od 24. 4. do 29. 10. bude na lince č. 330 v neděli odpoledne zaveden sezónní posilový provoz.

3. Od pondělí 24. ledna došlo na základě výsledků přepravních průzkumů na lince č. 180 ke změně typu vozidel. Kloubová vozidla byla nahrazena vozidly standardními a současně došlo ke zkrácení intervalu.

Informace o Pražské integrované dopravě

Souběžně s provedenými změnami byla vydána kniha Informace o Pražské integrované dopravě, setkávající se loni s příznivým ohlasem zaměstnanců i cestujících veřejnosti. Oproti prvnímu vydání nabízí jízdní řády metra, tramvají, příměstských, školních a nočních autobusových linek. U městských autobusových linek jsou uvedeny intervaly nebo pokud má linka málo spojů, jsou publikovány odjezdy z konečných. Ostatní kapitoly zůstaly stejné jako v prvním vydání, tedy jízdní řády železničních tratí vedoucích do Prahy, tarif a další podrobnosti, které se mohou hodit každému cestujícímu.

Provozní zaměstnanci publikaci obdrží jako služební pomůcku, aby mohli poskytovat co nejlepší informace našim zákazníkům. Další zájemci se mohou obrátit na Střediska dopravních informací (Muzeum, Jungmannovo náměstí, Anděl, Černý Most a Nádraží Holešovice), kde je kniha k dostání za 65 korun. **-bda-**

Jak vyzrát na nové sedačky?

Po několika letech provozu autobusů s textilními potahy sedaček pro cestující musíme bohužel konstatovat, že údržba těchto sedaček není dosud s konečnou platností vyřešena.

V autobusech provozovaných odštěpným závodem Autobusy byly postupně použity dvě značky textilních sedaček, původně italské značky Ruspa, později C. I. E. B. vyráběné v tuzemsku v licenci firmy Vogel. Starší typ je přitom z hlediska údržby náročnější, protože na rozdíl od typu novějšího neumožňuje snadnou výměnu zašpiněných potahů za čisté a jejich vyčištění mimo autobus. Novější typ je navíc vybaven potahy s hladkým povrchem, který méně zachycuje nečistoty. Čistota obou typů textilních sedaček dále trpí také při dosud používaném zametání podlahy autobusu koštětem.

Nový způsob čištění podlah v autobusech, který mimo jiné i méně znečišťuje sedačky, má úspěšně za sebou zkušební provoz v garáži Kačerov. Byly instalovány dva velké průmyslové vysavače a podlahy autobusů se vysává při denním ošetření vozů. V ostatních garážích bude tento způsob úklidu postupně zaváděn podle finančních a prostorových možností.

Pro běžné čištění samotných sedaček se používají malé přenosné suché vysavače, které obsluha zpravidla nosí na zádech. Pro mokré čištění se stále hledá optimální technologie. Vyčištění mokrým vysavačem ve voze vyžaduje dlouhou dobu odstavení vozu před jeho nasazením na linku. Výměně potahů za čisté a vyčištění mimo vůz brání zejména konstrukce starších sedaček Ruspa. Jako nádejná se nyní jeví nabídka firmy C. I. E. B. na čištění potahů mimo vůz včetně jejich případných oprav, jednání však nejsou dosud uzavřena.

Václav Beránek, o. z. Autobusy



Co zajímavého najdete na internetu



Dnes vychýlíme pomyslné kormidlo řídicí plavbu naší lodi internetovým oceánem zcela jiným směrem, než jsme drželi doposud. Ne že bychom kapitulu o dopravě zcela uzavřeli – to vzhledem k povaze internetové sítě ani není možné –, je však na čase dát prostor i jiným tématům. Internet jich nabízí neščetné množství a k dopravní problematice se bezpochyby ještě mnohokrát dostaneme.

Zatím jsme v našem seriálu věnovali pozornost především konkrétním faktům a případně zajímavým momentům jejich počítačového zpracování. Není proto od věci zaměřit nyní pozornost na samotnou vizuální stránku a na možnosti, které internet v oblasti grafického ztvárnění skýtá. Nepůjde zde tedy o obsah internetových stránek (o čem jsou), ale o formu jejich zpracování (jak vypadají).

Názornou představu o tom, jak rozmanitě, nápaditě a originálně mohou internetové aplikace vypadat, lze získat na stránkách jednoho z nejproslulejších grafických studií specializovaných na internet, Eye4u. Sídli na jednoduché adrese www.eye4u.com a zcela určitě si vaši pozornost získají hned na první pohled. Kombinace rychle se měnících a vzájemně se prolínajících barevných animací, hudby a pohyblivých titulků provází všechny sekce i podseky těchto stránek a i když třeba nevládnete příliš angličtině, rozhodně se nudit nebudete. Ostatně obsahová informace je zde až druhořadá, neboť stránky jsou především živou prezentací grafického a designérského umění firmy.

O kvalitách těchto vizuálních magů se lze pře-

svědčit i na stránkách, které Eye4u zpracovali na základě jiné firmy. Jedněmi z nich jsou stránky německé firmy Peter Hielscher, zabývající se filmovou produkcí. Sídli na adrese www.hielscher.de. Jde o nesmírně nápadité stránky, jež mají na první pohled s grafikou Eye4u pramálo společného. Ústředním bodem stránek je nakreslený psací stůl, na němž je umístěno či se jen tak povaluje mnoho věcí – razítko, pohozené filmové kotouče, staříčké rádio, kupa papírů. Zdá se, že jde jen o pěknou ilustraci v retro stylu, zpřijemňující vzhled stránek. Jaké je však překvapení, když začnete „šmejdít“ myši po tomto stole a jednotlivé předměty vám znenadání odkrývají svá tajemství? Předností těchto animací je skutečnost, že se divák aktivně podílí na odhalování jednotlivých zákoutí internetových stránek a čím tak z prostého potěšení ze hry. Nemusíte být zrovna filmovými fanoušky ani odborníky v oblasti filmové produkce, a přesto se nenáslinou formou o těchto tématech leccos dozvíte. Obdobně působí i další stránky z dílny Eye4u, například www.unimark.ch nebo www.videcom.ch. Každá z těchto švýcarských firem vsadila na zcela odlišnou diváckou notu; v prvním případě se před vašimi očima odvíjí akční komiksový příběh, v případě druhém se vydáváte na procházku vesmírem. Za zmínku stojí rovněž adresy www.ocra.fi a www.herzen.com. Není bez zajímavosti, že grafici z Eye4u se podíleli na zpracování internetových stránek pro věhlasnou automobilku Ford. Výsledek jejich úsilí můžete sami zhodnotit na adrese www.ford.com. **-mš-**

Došlo do redakce Došlo do redakce

Články uveřejněné v této rubrice nevyjadřují stanovisko redakce.

Odpověď na výzvu „ke křížovému“ tažení“

Reakce na dopis čtenáře publikovaný DP-KONTAKTem v prosinci 1999 na straně 17.

Pan Aleš Karlovský se v prosincovém čísle DP-KONTAKTU zamýšlí nad dopravou z hlediska náboženské svobody. Píše: „Nezapomínejme, že svoboda náboženského přesvědčení v sobě nese i protipól, svobodu nebýt obtěžován náboženskou propagandou a možnost se tomuto moru moderní doby účinně bránit.“

Pan Karlovský má nepochybně právo na to, aby nebyl „obtěžován“. Co ho ale obtěžuje? Sám to v článku popisuje. Vadí mu, že někdo v jeho dohledu nabízí časopisy „Strážná věž“ a „Probudte se!“, případně jiné náboženské publikace. Také se cítí obtěžován tím, když se před jeho zrakem objeví v dopravním prostředku náboženský leták.

Co panu Karlovskému poradit? Jestliže se mu nabízené časopisy nelíbí, ať si je nebere. A jestliže ho uráží vyvěšený náboženský leták, ať se dívá jinam.

Pan Karlovský si ale takové jednoduché a bezkonfliktní řešení nepřeje. Proto píše: „Vyzývám ke křížovému“ tažení proti účinkování rozdávačů „Strážných věží“, či plátků „Probudte se!“

Pan Karlovský nenabízí rozumné řešení společenských problémů. Stačí mu vyhlazení (anebo alespoň vyhnání) všech jinověrců, které zároveň obviňuje z „prakticky nepotrestatelného porušování MPR“. Žel, bližší podrobnosti o takovém údajném porušování Městského přepravního řádu se nedozvídáme.

Proto stojí za to připomenout některé vyšší právní normy. Listina základních práv a svobod garantuje „svobodu myšlení, svědomí a náboženského vyznání“. To zahrnuje svobodu „projevovat své náboženství nebo víru buď sám nebo společně s jinými,

soukromě nebo veřejně“. (Článek 15 odstavec 1 a článek 16 odstavec 1) A zákon č. 308/1991 Sb. k tomu dodává: „Každý má právo svobodně šířit svou náboženskou víru nebo své přesvědčení být bez vyznání.“ (§ 1 odstavec 2)

Šíření náboženské víry tedy není ‚morem moderní doby‘, nýbrž základním občanským právem. Toto právo má samozřejmě své meze. Pro toho, „kdo násilím, pohrůzkou násilí nebo pohrůzkou jiné těžké újmy nutí jiného k účasti na náboženském úkonu“, stanoví trestní zákon trest odnětí svobody až na jeden rok. (§ 236 odstavec 1 písmeno a/ trestního zákona).

Pan Karlovský však obětí takového trestného činu zjevně nebyl. Naopak, svým článkem se dopustil nejen urážky (což sám do určité míry přiznává), ale také se přiblížil ke spáchání trestného činu. Trestní zákon totiž sankcionuje stejnou sazbou i toho, kdo nezákonnými metodami, tj. „násilím, pohrůzkou násilí nebo pohrůzkou jiné těžké újmy“, „jinému v užívání svobody vyznání jinak brání“. (tamtéž, písmeno c/).

Pan Karlovský končí svůj článek burcující výzvou: „Pozor, je tu nebezpečí, které je větší, než byl Stalinův model komunismu či Hitlerova vize čisté árijské Evropy.“ Ano, toto nebezpečí tu je. Nejsou jim ale ti, kdo pokojně nabízejí časopisy „Strážná věž“ a „Probudte se!“ (O definitivní vyhlazení těchto lidí se neúspěšně pokoušeli právě dva zmiňovaní pánové.). Tím nebezpečím jsou ti, kteří chtějí šířením náboženské nesnášenlivosti uvrhnout zemi do křížáckých válek.

JUDr. Lubomír Müller, advokát

Vraťte nám boční orientační tabule!

Jsem Pražák rozený, Vltavou křtěný, a pohybuji se výhradně veřejnou dopravou, ze všeho nejraději tramvají. Přesto se mi nejednou stane, že se ocitnu

na nezvyklém místě a najednou nevím, kam daná tramvaj zahne. V tom kritickém momentu volby, **na-stoupit či nenastoupit?**, jsou naprosto nedocenitelné boční tabule, modré na bílém (ano, černé u dočasných tras), na kterých jedním pohledem přehlednu celou trasu. Spoléhám na ně, děkuji za ně. Bohužel na nových typech tramvaje je nahradil světlý nápis, který udává jen příští a konečnou stanici. To je málo platné. Ta příští stanice je často u všech stejná, potřebuji vědět, co bude dál. A konečná je často daleko a nepřilší informativní. Neřekne mi třeba na I. P. Pavlova, kde příští zastávka je v všech Štěpánská, jestli šestka pojedje na Karlově náměstí doprava přes Újezd nebo doleva a přímo k Andělu. Podobně s desítkou. Podobně na Libeznické, kde je příští zastávka u všech Střelnická a pak základní rozhodnutí, vpravo či vlevo. Tak snažně prosím za uživatele veřejné dopravy, **vraťte nám boční cedule**, které nás na jediný pohled seznámí s hlavními zastávkami celé linky!

Já vím, nám Pražákům můžete říct, že máme namemorovat všechny linky. Kdysi jsem je uměl, že jednička protíná Celetnou Staroměstské náměstí, že dvojka je okružní a dál. Jenže tramvají jezdí i tisíce návštěvníků, často zahraničních a od těch to nemůžete očekávat. A tak prosím, **vraťte nám boční tabule**, alespoň ve jménu cestovního ruchu!

Píši to odlehčeně, ale myslím to naprosto vážně. Zvláště v sobotu a v neděli, kdy jsou intervaly dlouhé, je naprosto nezbytné, aby se cestující v méně známé části města mohli jediným pohledem informovat o trase dané soupravy. (Mimořadně, v metru zas dezorientovalo cizince nahrazení barevného kódu červené, zelené a žluté linky stejným bílým čtvercem Praha 2000 – to byl taky nápad! – leč to za rok přejde.)

Děkuji srdečně za možnost ulevit svým starostem uživatele veřejné dopravy. Veřejná doprava v Praze je přece jen fantastická věc! Jen zdražujte parkování, ne jízdné, a bude dobře!

Erazim Kohák

Vy se ptáte, my odpovídáme...

Další zvýšení dávek nemocenského pojištění od 1. ledna 2000

Od 1. října 1999 platí novelizovaný zákon o nemocenském pojištění zaměstnanců (č. 61/1999 Sb.), který stanovil nový způsob výpočtu nemocenských dávek:

– za první 3 dny pracovní neschopnosti náleží pojištění 50% z denního vyměřovacího základu (dále DVZ),

– od čtvrtého dne 69 % DVZ,
– provádí se redukce DVZ, a to tak, že převyšuje-li DVZ částku 360 Kč, pak částka DVZ 360 Kč se započítává v plné výši a z rozdílu 360 Kč a 540 Kč se započte 0%, k částce nad 540 Kč se nepřihlíží.

Mimo jiné bylo do tohoto zákona doplněno ustanovení (§40, odst. 1), které zakotvuje, že vláda bude každoročně k 1. lednu upravovat limity tzv. redukčních hranic pro stanovení DVZ, aby tyto částky nezaostávaly za mzdovým vývojem.

K 1. lednu 2000 podle nařízení vlády č. 247/1999 Sb., se částky pro stanovení DVZ upravují následovně:

– částka 360 Kč se zvyšuje na 400 Kč

– částka 540 Kč se zvyšuje na 590 Kč

Přehled redukčních hranic

	Plně započítatelná částka (Kč)	60% z částky nad – do (Kč)	Maximální DVZ (Kč)
Do 30. 9. 1999	270	–	270
Od 1. 10. do 31. 12.	360	360 až 540	468
Od 1. 1. 2000	400	400 až 590	514

V důsledku nových částek redukčních hranic bude maximální DVZ nyní činit 514 Kč.

Úprava DVZ od 1. ledna 2000 bude tedy následující:

- částka DVZ 400 Kč se bude započítávat v plné výši,
- z rozdílu výše DVZ 400 Kč a 590 Kč se započte 60 %,
- k částce DVZ nad 590 Kč se nebude přihlížet.

Přehled v tabulce:

DVZ po výpočtu	Úprava DVZ
Do 400 Kč	Bez úpravy
Od 401 do 590 Kč	400 Kč +60% z rozdílu vypočteného DVZ a částky 400 Kč
Od 591 Kč	514 Kč

Jak se stanovuje denní vyměřovací základ (DVZ)?

Denní vyměřovací základ se zjišťuje tak, že se vyměřovací základ zjištěný z rozhodného období dělí počtem kalendářních dnů připadajících na rozhodné období. Do tohoto počtu dnů se nezahrnují kalendářní dny omluvené nepřítomnosti zaměstnance v práci, za které nenáleží náhrada příjmu, včetně dnů, za které bylo poskytnuto nemocenské, podpora při ošetřování člena rodiny a peněžité pomoci v mateřství, dny, za které náleží náhrada příjmu při výkonu služby v ozbrojených silách a civilní služby, a kalendářní dny před vstupem do zaměstnání a po skončení zaměstnání.

Příklad:

Zaměstnanec je uznán práce neschopným 18. března 2000. Rozhodným obdobím pro zjištění denního vyměřovacího základu je předcházející kalendářní čtvrtletí, tj. období říjen až prosinec 1999. Mzda za říjen činila 15 400 Kč, za listopad 14 300 Kč a za prosinec 16 100 Kč. Součet (tj. 15 400 + 14 300 + 16 100 Kč) se vydělí počtem kalendářních dnů připadajících na toto období (tj. 92) a vychází DVZ ve výši 497,82 Kč. Tato částka převyšuje první redukční hranici 400 Kč, a proto se provede úprava DVZ. Od částky 497,82 se odečte 400 Kč a výsledek se vynásobí 0,60. Výpočtem vychází 58,69 Kč a po přičtení 400 Kč dostáváme částku 458,69 Kč, tj. zaokrouhleno na celé koruny nahoru je 459 Kč DVZ. Z této částky náleží zaměstnanci první 3 dny pracovní neschopnosti 50% a od čtvrtého dne 69 % nemocenského.

Nová právní úprava znamená, že **maximální nemocenské za první 3 kalendářní dny pracovní neschopnosti činí 257 Kč za den** (tj. 50% z 514 Kč = 257 Kč) a **od čtvrtého kalendářního dne 355 Kč za den** (tj. 69% z 514 Kč = 355 Kč).

Podpora při ošetřování člena rodiny a peněžité pomoci v mateřství činí nejvýše 355 Kč denně již od prvního dne poskytování této dávky.

Maximální výše nemocenského za kalendářní měsíc činí v roce 2000 **11 005 Kč** (tj. 31 x 355 Kč). Těto výše je možné dosáhnout, činí-li měsíční příjem zaměstnanec přibližně 18 200 Kč. (Do konce roku 1999 bylo možné maximální výše nemocenského dosáhnout při příjmu 16 400 Kč).

Nemocenské pojištění osob samostatně výdělečně činných (je dobrovolné) se vypočte obdobným způsobem, neboť nové redukční částky 400 Kč a 590 Kč platí i pro stanovení DVZ u osob samostatně výdělečně činných.

Ing. Alena Vaňková,
ZOŘ, ☎ 96 19 23 59

Pražský dopravní zeměpis II

10. část Kyje

Jméno **Kyje** (též *Keje*) se objevuje v písemných materiálech v roce 1279 a je odvozeno od starého osobního jména *Kyj* – znamená tedy „ves *Kyjovy rodiny*“. V té době ves patřila pražskému biskupství, ale jeden manský dvůr s tvrzí patřil Ješkovi z Kyj. Jednotlivé části vsi v průběhu staletí patřily různým majitelům a vrchol se tu často střídala. V roce 1588 patřily Kyje Zápským ze Záp, ale po bělohorské bitvě jim byly konfiskovány a po čase je odkoupil kníže Karel Eusebius Lichtenštejn a připojil je ke svému uhříněveskému panství. V roce 1849, po vzniku moderního obecního zřízení, vytvořily Kyje samostatnou politickou obec, jejíž součástí se stalo i sousední katastrální území (či jak se tehdy říkalo, katastrální obec) Hostavice. Nejstarší zprávy o **Hostavicích** pocházejí až z roku 1432. Původ názvu se odvozuje od ženského jména *Hostava* a znamená „ves lidí *Hostaviných*“. Moc zpráv o vsi z té doby není. Patřila krátce i císaři Zikmundovi, který ji dal do zástavy Starému Městu. Tomu byly Hostavice konfiskovány a dostaly později stejné majitele jako sousední Kyje. Až do roku 1923 se vedle úředního pojmenování obce, *Kyje*, používal také po staletí vžitý tvar *Keje*. Dokonce se vyskytoval i na obecních razítkách!

Na území *Kyjí* vzniklo postupně několik menších, ale od sebe více či méně izolovaných skupin domů. Vlastní *Kyje* se nacházejí kolem kostela sv. Bartoloměje. V roce 1812 vznikla na protějším břehu *Kyjského rybníka* osada *Aloisov* pojmenovaná podle knížete *Aloise* z *Lichtenštejna*. Další skupinky rodinných domků vznikly později v oblasti *Hutí* (severně od *Poděbradské* i *železnice*) a *Rajské zahrady* (mezi *Poděbradskou* a *železniční* tratí). Další domky byly postaveny severně od starých *Kyjí* směrem k *Černému mostu* (nad *rybníkem*) a jižně od jádra obce, za *kolínskou železniční* trať, vznikla především *Masarykova čtvrt*. K jejímu pojmenování dal souhlas prezident republiky v roce 1934. Kolem roku 1950 byl pro tuto část zaveden název *Jiráskova čtvrt*.

Na *hostavickém katastru*, jižně od *Českokobrodské*, začali v roce 1925 stavět bývalí *českoslovenští legionáři* novou kolonii rodinných domků, *Jahodnici*. V té době se dokonce používal název *Nové Hostavice Na Jahodnici u Dolních Počernic*. Později se území *Jahodnice* rozrostlo a zasáhlo až na katastr *Kyjí*. V *Hostavicích* vznikly později i další domky, které prakticky splynuly se zástavbou sousedních *Dolních Počernic*.

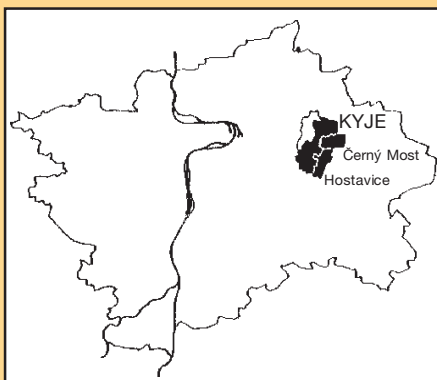
Kyje byly i s *Hostavicemi* ku Praze připojeny 1. ledna 1968. I nadále si však ponechaly vlastní místní národní výbor. I na území *Kyjí* pak pronikla sídlištní výstavba, a to nejříve v podobě sídliště *Lehovců* budovaného od roku 1972 a sídliště *Černý Most I*, jehož výstavba byla zahájena v roce 1976. Protože toto sídliště zasahovalo i na katastr *Hostavic* a *Dolních Počernic* a *Černý Most II* vznikl na katastru *Horních Počernic*, rozhodl Národní výbor hlavního města Prahy, že území sídlišť bude katastrálně sjednoceno. Podle tehdejších zvyklostí (už od roku 1986) sídliště spadala pod správu tehdejšího *Obvodního národního výboru Prahy 9*, a proto se přikročilo k do té doby nezvyklému řešení – od 1. ledna 1988 vzniklo zcela nové katastrální území **Černý Most**. Jméno sídliště i katastrálního území bylo odvozeno od vžitého pomístního názvu *Černý most* (tj. s „malým m“), kterým byla označována oblast kolem starého silnič-

ního mostku vedoucího přes železniční trať do *Hutí*. Most byl nahrazen novým, ale zbytky původního jsou patrné dodnes. K *hloubětínskému katastru* bylo pod správu téhož *ONV* připojeno i sídliště *Lehovců* a územní obvod *MNV Kyje* byl téměř rozdělen na dvě části, které spojoval jen nepatrný pruh území v oblasti křižovatky *Chlumecké* a *Broumarské*.

V roce 1990 byla podle nového zákona o hlavním městě Praze vytvořena z územního obvodu tehdejšího *MNV* městská část *Praha-Kyje*, ke které byla v roce 1994 připojena i větší část *Hloubětína* a katastrální území *Černý Most* a současně bylo zavedeno nové jméno městské části – *Praha 14*.

Nejvýznamnější *kyjskou památkou* se bezesporu stal kostel sv. Bartoloměje, který byl už v roce 1306 uváděn jako farní. Je vzácnou románskou stavbou s barokním vybavením. I *Hostavice* mají alespoň skromnou památku. Ve druhé polovině 19. století tu vznikl přestavbou staršího objektu *honosnější dům* označovaný zdejšími lidmi pro svůj vzhled jako *zámeček*. Po roce 1950 byl přeměněn na základní školu.

Staré *Kyje* ležely přibližně v polovině silničního propojení dvou *erárních silnic*, *poděbradské* a *českokobrodské*. Už od roku 1845 projížděla přímo středem *kyjského katastru* *železnice* a u *rybníka* vznikl známý *kyjský viadukt*. Zastávka tu byla zřízena patrně až v roce 1892, stejně jako v sousedních *Dolních Počernicích*. Tamní zastávka byla výhodnější pro obyvatele *Hostavic*. V době jejich vzniku tu z pěti



V roce 1931 se v *Kyjích* objevily také *autobusové linky* jiných provozovatelů. *ČSD* uvedly do provozu *autobusovou linku č. 932* a z *Lützowovy (Opletalovy) ulice* přes *Hrdlořezy* a *kyjskou křižovatku* do *Jiren*. Jezdilo tu směrem do *Prahy 9* spojů a cesta z *kyjské křižovatky* trvala 25 minut a platily se za ni 4 koruny. O stejné spojení se pokoušel i *soukromník*, ale po roce jeho linka č. 2006 zanikla. Kromě toho existovala i *severní větev linky ČSD, 932b*, jezdící přes *Hloubětín* a *Horní Počernice*. Pro *Kyje* měla význam zastávka u *potravni daně* na *Černém mostě*. Do *Prahy* odtud jezdilo pět spojů za 3 koruny. Tato linka zanikla v roce 1935, zatímco *jižní větev* vydržela až do roku 1940. V roce 1932 začal po *poděbradské silnici* jezdit *soukromník Karel Zitta*. Ačkoliv měl podle *koncese* jezdit v *trase Karlín – Kounice*, fakticky jezdil, v *rozporu s koncesí* jen v *úseku Hloubětín – Horní Počernice*.

O *průjezdnych linkách* jezdících přes *Dolní a Horní Počernice* jsme na stránkách *DP-KONTAKT*u psali už v první části našeho seriálu.

Teprve 1. prosince 1948 vjela až na *kyjský katastr* linka *D* a začala obsluhovat *oblast Masarykovy čtvrtě* a *Jahodnice*. S posledním dnem roku 1951 získalo „*děčko*“ číselné označení – 109. *Městské autobusové dopravy* se nakonec dočkaly i *vlastní (tj. staré) Kyje*. Nejprve vznikla linka č. 110, jezdící od *hloubětínského konečné* tramvaje k *Černému mostu*, kde obracela ve *smyčce* hned za *mostem* ve směru na *Hutě*. Od 6. ledna 1955 jezdila až do *Kyjí*, kde obracela *smyčkou* kolem *kostela*. O deset let později byla *prodloužena* do *Kbel* a na *jižní straně* na *Jahodnici*, *později* do *Hostavic*. Protože v této podobě byla *nevyvážená* a s *komplikovaným jízdním řádem*, kdy řada spojů jezdila jen v *některých úsecích*, byla *formálně rozdělena* na *víc linek*, z nichž pro *Kyje* měly význam linky č. 110 (*Čakovice – Hostavice*) a 184

(*Čakovice, resp. Kbel – Kyje*). Protože další *vývoj linek* obsluhujících *katastr Kyjí, Hostavic a Černého Mostu* je velmi složitý, připomeňme z *velkého množství* změn alespoň ty *nejdůležitější*. (*Vynecháváme průjezdne linky do obcí připojených v roce 1974*). V roce 1973 získala *autobusové spojení* linkou *DP* *oblast Hutí*, o rok později další část *Jiráskovy čtvrtě*, v roce 1979 sídliště *Le-*



projíždějících osobních vlaků v každém směru *zastavoval pouze jeden*, v roce 1912 ve *všední dny* už 6 z *dvanácti párů vlaků*. *Železniční doprava* měla pro *Kyje* vždy *velký význam* a v průběhu let tu *zastavovalo stále víc a víc vlaků* (v roce 1994 v *pracovní dny* dokonce 28).

Přes význam *železnice* *vzrůstaly požadavky* i na *dopravní spojení silniční*. Jako první se *městská hromadná doprava Kyjím* alespoň *přiblížila* v podobě *autobusové linky Elektrických podniků M*, zavedené 27. října 1929 z *Harý* přes *Hloubětín* na *čáru* *potravni daně* u *Černého mostu*. Když byla do *Hloubětína* (dnešní zastávka *Starý Hloubětín*) *prodloužena* v roce 1931 *tramvajová trať*, ukázalo se, že *zbyvajících úsek Hloubětín – Potravni daň* je *nerentabilní* a linka *zanikla*. V roce 1932 se *hranice* *potravni daně*, tentokrát na *českokobrodské silnici*, *dotkla linka D*, *zajišťující spojení* na *tramvaj v Hrdlořezích*.

hovec a o dva roky později *přijela první linka* přímo i do *rozestavěného sídliště Černý Most*. Další linky *obsluhovaly podniky* podél *Průmyslové ulice*, která také *částečně* přes *Kyje* vede.

Velkým přínosem bylo *prodloužení metra* na *Českomoravskou* v roce 1990, které mělo *pocho-pitelně velký vliv* na *autobusovou dopravu*. Největší význam, *pocho-pitelně s celou řadou návazných změn* v *autobusové dopravě*, mělo *zprovoznění dalšího úseku metra B* až na *Černý Most*, obsahující *krásnou stanicí Rajská zahrada*. *Bývalá obec Kyje*, dnes *městská část Praha 14*, má dnes *velmi kvalitní spojení* prakticky s *celým hlavním městem*, a to *jak prostřednictvím městské hromadné dopravy* a *příměstských autobusových linek*, tak *železnici*, *zahrnutou* do *rámcu Pražské integrované dopravy*.

-pf-, -fp-

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z čísla 12/1999: Poslední soutěžní otázka roku 1999 vás zavedla na Vinohrady, přesněji řečeno do Jičínské ulice před křižovatkou s Vinohradskou ulicí.

Předvánoční shon měl zřejmě za následek, že odpovědi dorazilo méně než při říjnovém vydání soutěže. Do uzávěrky přišlo 17 listků nebo dopisů, z nichž patnáct bylo správných a postoupilo do losování, uskutečeného ve čtvrtek 20. ledna 2000. Štěstí se usmálo na trojici Mgr. Vlasta Korandová, Karel Nehonský a Stanislav Musil, kteří od nás obdrželi knihu autorů Gerharda Bauera, Pavla Fojtíka, Ludvíka Losose a Ivo Mahela „Tramvaje v České a Slovenské republice aneb Od koňky k nízkopodlažnímu vozu.“ Všem zúčastněným děkujeme za zaslání odpovědi a výhercům srdečně blahopřejeme.

Další díl soutěže nabízí mladší fotografii, a tím dáváme šanci většímu okruhu našich čtenářů. Věřme, že únorová hádanka pro vás nebude těžkým oříškem, a tak na vaše názory čekáme do konce měsíce,

letos do 29. února. Na trojici správných, ale i šťastných řešitelů čeká kniha Pavla Fojtíka, Marie Jílkové a Františka Proška „Sto let ve službách města“ a samozřejmě přidáme i několik propagačních předmětů naší společnosti.

Zřejmě už víte nebo alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, a tak neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Ti, kdo pravidelně soutěží, adresu do redakce znají, těm ostatním pro osvětlení: DP-KONTAKT, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. Čekáme na vaše korespondenční listky, pohledy nebo dopisy označené heslem „Soutěž“. Pokud nechcete utráčet za poštovné, využijte vnitropodnikovou poštu, fungující bezplatně. Zásilku v tomto případě označte následujícím způsobem: DP-KONTAKT, 90 014, Drahobejlova 48. Také můžete využít schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti s označením DP-KONTAKT (v sousedství vránice).

Je to již potřídavacáté, co se vás ptáme – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

Napsali o nás

Večerník (11. 1. 2000)

Protestní jízda

Je pondělí, čtyři hodiny odpoledne a ve stanici metra Nádraží Holešovice se scházejí první účastníci již druhé protestní jízdy proti zdražení MHD. Jde o členy Socialistické solidarity a budoucnosti. Bezprostředně reagoval cestující v metru: „Kdybyste si vy všichni, kteří jezdíte na černo, koupili lístek, tak by se nic nezdražovalo.“

Večerka (19. 1. 2000)

Čipové karty místo jízdenek?

Zcela nové jízdenky a kupony městské hromadné dopravy bude muset vydat pražský Dopravní podnik, pokud bude chtít zavést už avizované turnikety. Miniaturní přístroje už totiž nebudou fungovat na pouhé mince jako v minulosti, ale na podstatně modernější způsoby odbavení, například na čipové karty. „V současnosti začínáme připravovat nový odbavovací systém, zatím bez konkrétních čísel a konkrétní finální podoby. Je třeba dořešit nejen napojení na povrchovou dopravu, protože chceme zachovat přestupní tarify, ale i spoustu technických problémů. Mezi ně patří také turnikety,“ informovala Večerka tisková mluvčí Dopravního podniku Zuzana Knoblochová.

Blesk (20. 1. 2000)

S lístkem na MHD lze jet i vlakem

S normální jízdenkou, platnou v pražské MHD, budou moci od pondělí cestovat lidé ve vlacích ČD na trati z pražského hlavního nádraží do Strančic. Ve všech stanicích budou označovací stroky, které lidem s příslušným lístkem umožní cestovat MHD, vlakem a případně návazným autobusem. Dosud mohli takto cestovat pouze lidé s předplatní jízdenkou.

Právo (21. 1. 2000)

Stá opravená karosa se vrací

Jubilejní stý opravený autobus Karosa převzali ve čtvrtek v depu Hostivař od opraváři řidiči pražského dopravního podniku. Autobus, který má za sebou zkušební provoz bez cestujících, se do provozu vrátí pravděpodobně dnes. Technici Dopravně opravárenské základny (DOZ) Hostivař renovují autobusy značky Karosa vyrobené v roce 1990 a starší, které najely okolo 500 tisíc kilometrů.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Halda; plemeno psa; roční období; asijský savец; mzda. – **B. 1. díl tajenky;** sportovní oděvní. – **C.** Patrně; příjemně; návod; parková květina; usušená tráva; smysl. – **D.** Chlapci; končetina; bezhrbý velbloud; tažné zvíře; chaos. – **E.** Žací nástroj; hudební značka; planeta; šachová figura; chemický prvek. – **F.** Praměti; skupenství vody; domácky Rudolf; heslo; italská měna; solmizační slabika. – **G.** SPZ Topolčan; 1000 kg; chvat v zápase; nedokonalost; dílenský stůl; jednání. – **H.** Mauglího druh; trhací nálož; potřeba kovboje; borka; druh buvola. – **I.** Střelná zbraň; zbraň Indiánů; podnik v Pečkách; plavidla; tělesná cvičení. – **J.** Jelen (anglicky); pomoc; bodavý hmyz; bicykly; avivážní prostředek; kůň. – **K.** Dámský kabát; **2. díl tajenky.** – **L.** Hovězí dobytek; druh palmy; spojovací zákop; lihovina z rýže; způsob barvení textilu.

SVISLE: **1.** Mrtvice; druh lososa; potáč. – **2.** Zvuk trubky; část věty; balkánský palác. – **3.** Číslovka; zkratka velmoci; mládě skotu; iniciály herce Oliviera. – **4.** Náčrt; prodejní stůl; část úst. – **5.** Africký stát; chůva (dětsky); řecké písmeno. – **6.** Části vozů; Ibsenovo drama; hnací stroj. – **7.** SPZ Pelhřimova; setnina; řezací nástroj; citoslovce podivu. – **8.** Úsilí; úder; pytel. – **9.** Bedra; velké bolesti; dámský klobouček. – **10.** Domácky Ilona; český malíř; bezostná ryba. – **11.** Značka miliampéru; výprava cestující pouští; ano (německy). – **12.** Anglický astronom; hmota; mys. – **13.** Italská dáma; vymřelý pták; jméno papouška. – **14.** Druh pepře; léčivá bylina; lehce stavěné přístřeší. – **15.** Moje; japonský zápas; část budovy; Evropan (slovensky). – **16.** Mauglího druh; druh

Tajenka z čísla 1: Člověk bude anděl tehdy, až si bude žít jako v ráji. (T. Janovic)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
A																					
B																					
C																					
D																					
E																					
F																					
G																					
H																					
I																					
J																					
K																					
L																					

papouška; značka lepenky. – **17.** Zolův román; provinění; mrštný pohyb. – **18.** Předložka; Twainovo jméno; Indiáni. – **19.** Popěvek; hodnota; souhlas; říční koryš. – **20.** Husarský kabát; téměř; značka statampéru. – **21.** Krokova dcera; ženské jméno; rozitrat.

Pomůcka: Adams.

PaedDr. Josef Šach

Stav trolejového vedení

V Evropě je jen málo měst, která by se mohla pochlubit trolejovým vedením. Je potěšitelné, že se Praha mezi ně řadí. Tento stav ovšem není náhodný – pro



Foto: Jan Šurovský

jeho dosažení bylo nutno vykonat mnoho práce. Uvážíme-li, že v tomto oboru neexistuje učební obor a že se nikdo nerodí jako hotový trolejář, musíme si o to více vážit všech pracovníků, kteří se zasloužili o vskutku evropskou úroveň naší troleje. Tento stav je ovšem třeba nejen udržet, ale i neustále zlepšovat.

Perfektní styk lišty pantografového sběrače s trolejovým drátem je hlavním předpokladem klidné, a tedy i bezpečné jízdy. Ti z nás, kteří řídili tramvaje ještě zhruba před deseti lety, si jistě pamatují, že stačilo více slunečního svitu a pantografy vesele odskakovaly od troleje, zvláště na delších a přímých úsecích. To je naštěstí již minulost. K odstranění tohoto negativního jevu přispěla vypínaná trolej, která se dnes uplatňuje při rekonstrukcích všude, kde je to jen trochu možné. Značné zlepšení pak nastalo s přechodem na uhlíkové lišty sběračů, díky jimž se zpočátku trolejový drát vyhladil. Ovšem ani to se nestalo samo od sebe – opět je nutno vidět mnoho práce, která se za tím skrývá. A to se nejedná jen o rekonstrukce, ale zejména o pravidelné prohlídky, k nimž je nutno přistupovat s odpovědností i citem pro věc. Pravidelně se kontroluje opotřebení drátu, jeho výška, vychýlení, izolační stav atd. Vezmeme-li v úvahu, že technické vybavení, sloužící těmto účelům, není již nejnovější, vznikne nám opět prostor pro obdiv odváděné práce.

V roce 2000 se bude pochopitelně pokračovat i v rekonstrukcích trolejového vedení – nového by se měly dočkat tratě v ulicích Evropské, Bělohorské, Chodovské, Průběžné a část Plzeňské. Postupně se tak bude dosažený stav dále zlepšovat. Každá

taková akce má však svoji nevýhodu v podobě výluky tramvajového provozu. V posledních letech je zřejmá snaha doby přerušení provozu co nejvíce

zkracovat, aby negativní dopady na cestující byly co nejmenší. Zhruba 60 % prací se proto vykonává za plného provozu. Při něm bude i nadále probíhat „obyčejná“ činnost, tedy pravidelné prohlídky, jejichž důležitost dokládá fakt, že většina úseků je v provozu více než 10 let.

Poděkujeme tedy závěrem panu ing. Josefu Myskovi, vedoucímu provozovny trakčního vedení, i celému jeho kolektivu za to, že se v této oblasti nemáme za co stydět a popřejme jim všem další úspěchy v odpovědné práci.

–zjs–



Vlastníma očima Aktivní přístup

Pravidelně jsme na přelomu roků stavění před problémem, jak zajistit kvalitní předprodej cenných kuponů na následující období. Téměř pravidelně se v prvních lednových dnech objeví na stránkách deníků snímky dlouhých front doprovázející nákup nových kuponů.

Letos jsme udělali pro odstranění nepříjemných front mnohé. Kuponů byly k dostání na všech počtách na území Prahy, předprodejní místa společně se Středisky dopravních informací měla rozšířenou prodejní dobu, informační letáky byly vyvěšeny nejen v vchodu do stanic metra, ale i ve všech vozidlech povrchové dopravy. Přesto byly fronty k vidění.

Byl jeden lednový podvečer a vystoupil jsem z metra ve stanici Anděl. Moje kroky nejprve směřovaly Na Knížecí, kde byla u předprodejního místa třicet až čtyřicetihlavá fronta. Na jednu stranu jsem byl spokojen, bylo krátce po půl sedmé a všichni zájemci si mohli koupit kupon podle přání. Při standardním způsobu prodeje už by bylo zavřeno.

Když jsem spatřil Na Knížecí frontu, rozhodl jsem se jít k Andělu, kde se v informačním středisku prodávali kupony také. Tady nebylo po frontě ani vidu, zastihli jsme pouze dva zákazníky. Jeden právě odcházal a druhý byl obsluhován. A tak mne napadlo, proč na jednom konci stanice musí být fronta a na druhém ne. Rozdíl byl jediný, Na Knížecí se prodá-

valy i studentské kupony. Ve frontě nestáli pouze studující.

Stanice metra jsou vybaveny staničním rozhlasem, který by mohl informovat o tom, že na druhé straně stanice je možno také zakoupit kupony a navíc bez fronty. Taková informace se může rovněž opakovat. Někteří zůstanou čekat ve frontě, ale jiní dají přednost několika krokům navíc a bezproblémověmu nákupu. V jejich očích na tom budeme zase o nějaký ten bodík lépe.

Zmiňovaný rozšířený předprodej skončil v neděli 9. ledna, ale ještě týden potom byly ve stanicích metra „trojnožky“, které tuto akci probíhající od 13. prosince do 9. ledna propagovaly. Tabule byla většinou v blízkosti stanoviště přepravního manipulanta, který si ji zřejmě všiml vždy při cestě do práce nebo domů. Opět mne napadlo to obyčejné proč?

Stejně jako v prvním případě stačil trochu aktivní přístup k věci a vestibuly mohly být prázdné. Možná také pocit služby veřejnosti a být hrdý na svoji firmu, která se snaží vyjít vstříc svým zákazníkům. Nebo jsme čekali na příkaz shora, a ten ne a ne přijít.

Iniciativní kabát, dokážeme si ho ještě vůbec obléci?

Zima je v plném proudu a k našemu městu zatím milosrdná, ať to vydrží!

–bda–

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V únoru 2000 oslavuje 71. narozeniny:
Ladislav Poláček – M, technický úsek (21).

V únoru 2000 oslavuje 65. narozeniny:
Miroslav Průša – Ř, odbor strategie (43).

V únoru 2000 oslavují 60. narozeniny:
Václav Bořánek – A, od. řízení provozu MHD (37),
Ivo Buřian – A, garáž Řepy (33),
Milan Holý – ED, provozovna Motol (21),
Jaroslav Houfek – A, DOZ Hostivař (31),
Zdeňka Kuchařová – A, garáž Vršovice (27),
Jaroslav Machač – ED, prov. opravná tramvaj (43),
Jaroslav Mazánek – ED, provozovna Motol (42),
Josef Pacit – ED, provozovna Pankrác (42),
Emil Rezáč – M, služba staveb a tratí (20),
Oldřich Trmal – A, ekonomický úsek (30),
Vladimír Vobořil – M, služba staveb a tratí (20),
Dalibor Zahradníček – A, garáž Klíčov (11).

V únoru 2000 oslavují 50. narozeniny:
Miloš Barták – ED, prov. opravná tramvaj (30),
Miroslav Benda – M, služba elektrotechnická (25),
Pavel Bouda – ED, odbor provozní dispečink (20),
Jiří Bret – ED, provozovna Žižkov (31),
Petros Causidis – M, služba staveb a tratí (22),
Vlasta Cvachová – A, ekonomický úsek (18),
Miroslav Fryje – A, garáž Řepy (12),
Luděk Grus – M, služba staveb a tratí (23),
Ladislav Holub – M, služba sděl. zabez. (19),
František Hypš – M, technický úsek (11),
Milan Kabourek – ED, provozovna Pankrác (24),
Jiří Kocábek – A, garáž Řepy (13),
Jitka Koubková – M, ekonomický úsek (26),
Jiří Laštovka – Ř, odbor investic (26),
Rudolf Marhoul – A, garáž Řepy (24),
Zdeněk Měšťák – M, dopravní úsek (25),
Ladislav Müller – M, technický úsek (31),
František Novák – Ř, odbor strategie (17),
Jiří Novák – ED, oddělení údržba a služby (25),
Zdeňka Odrážková – ED, od. zaměstnanecký (12),
Václav Papáček – ED, prov. opravná tramvaj (28),
Zdeněk Papírník – M, dopravní úsek (22),
Věra Pecková – ED, provozovna Vokovice (18),
Karel Pečený – M, dopravní úsek (26),
Jiří Pokorný – A, garáž Kačerov (12),
Jaroslava Princová – ED, prov. Strašnice (30),
Vladimír Šádek – M, sl. technolog. zařízení (21),
Karel Škopek – ED, provozovna Pankrác (24),
Alena Vachková – M, ekonomický úsek (19),
Ladislav Vaníš – M, technický úsek (25),
Viléma Vodráková – M, služba sděl. a zabez. (26),
Roman Zdrubecký – A, garáž Řepy (21).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:
Václav Bukovaz – A, DOZ Hostivař (36),
Jana Dalešická – ED, prov. opravná tramvaj (24),
Bohuslav Drozda – M, sl. ochran. systému (11),
Pavel Jiša – M, technický úsek (20),
Josef Kalaš – ED, provozovna Hloubětín (20),
Bohumil Kesner – ED, prov. trakční vedení (32),
Zdeňka Kořínková – A, DOZ Hostivař (14),
Václav Kubát – M, dopravní úsek (23),
Jaroslav Mach – A, garáž Kačerov (37),
Jarmila Maňasová – M, ekonomický úsek (12),
Miluše Menclová – A, garáž Dejvice (18),
Karel Ott – A, garáž Kačerov (31),
Jiří Váňa – A, garáž Klíčov (20).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:
9. prosince 1999 nás ve věku 51 let opustil pan Jaroslav Vávra – A, garáž Řepy, který u DP pracoval 6 let.

15. prosince 1999 nás ve věku 54 let opustil pan Miroslav Boušek – ED, provozovna Pankrác, který u DP pracoval 33 let.

21. prosince 1999 nás ve věku 53 let opustil pan Jiří Štastrný – A, garáž Klíčov, který u DP pracoval 24 let.