

Opravná tramvají se připravuje na rekonstrukce vozů T3

Uplynul od vaší návštěvy opravný tramvají v Hostivaři už nějaký ten pátek a nebyli jste přímými účastníky změn, kterými tento závod v posledních měsících prošel? Potom budete příjemně překvapeni současnou podobou tohoto závodu. Staré a umouněné prostředí prosvítala čistota a lesk nových výrobních hal. Přezité technologie jsou nahrazovány moderními, srovnatelnými s těmi, které se používají v okolních vyspělých zemích.

Pokud vstoupíte do jednoho z boxů, kde právě upravují starou karoserii vozu T3 před přesunem na další pracoviště, pohltní vás takový rachot, že musíte stát svému kolegovi hodně nablízku a pořádně zvýšit hlas, aby vám rozuměl, co mu chcete sdělit. Výrobní box opustíte a ocitáte se v oáze klidu. Vše je perfektně odizolováno, aby se pracovníci různých provozů nerušili. Zásadní proměnou také prošly místnosti mistrů, které odpovídají dnešnímu standardu na vybavení kanceláří. Ani na splnění náročných požadavků normy ISO se nezapomíná.

„Do přestavby opravný tramvají v Hostivaři jsme od roku 1995 investovali už více než půl miliardy korun. Postupně jsme ve třech etapách modernizovali většinu provozů. Nyní přišel čas, kdy nám opravná tramvají musí začít vložené prostředky vracet,“ uvedl na úvod své návštěvy v Hostivaři předseda představenstva a generální ředitel ing. Milan Houfek.

Třetí etapou modernizace opravný neskončila, v letošním roce je na programu ještě redukováná IV. etapa, při které projde „omlazovací“ kúrou předávací pracoviště. Koncem roku by měla být dokončena i tato část přestavby. Ve zbylých provezech, na které se ještě nedostalo, bude pokračovat výroba ve stávajících podmínkách. „Bohužel, finanční prostředky na další rozsáhlou modernizaci už nejsou k dispozici,“ sdělil technický ředitel ing. Tomáš Jilek.

Opravná tramvají v současnosti stojí před velkou výzvou. Již v září na brněnském veletrhu představila firma Pars nova modernizovaný vůz T3, určený do pražských ulic. Smlouva s výrobcem prototypu hovoří o tom, že v Šumperku bude rekonstruována pouze menšina z celkového počtu tramvají připravených projít zásadní obnovou. Většina vozů neopustí město a bude opravena právě v Hostivaři. Modernizace tramvají byla v poslední době často projednávána představenstvem společnosti, kde zástupci Elektrických drah sdělili, že do



konce roku by mělo z hostivařských hal vyjet minimálně dvacet „nových“ vozů.

„Rozsah běžných oprav společně s generálními obnovami tvoří objem, který není jednoduché v letošním roce splnit. Proto přijímáme mnohá opatření, aby-

chom úkolům na nás kladeným bez problémů vyhověli. Pravidelně se schází vedení našeho závodu a snaží se ve spolupráci s Václavem Havlíkem, vedoucím opravárenské základny, najít taková řešení, abychom úkoly splnili,“ přiblížil důkladné přípravy

ing. Milan Pokorný, ředitel odstěpného závodu Elektrické dráhy.

V diskusi se hovoří o tom, jak předejít nedostatku pracovníků dělnických profesí. Zatím vypomáhají kolegové ze Slovenska, ale vedení se snaží najít pracovníky z Prahy a okolí. Z úst technického náměstka o. z. Elektrické dráhy ing. Doubka zazní slova o tom, že může nastat nedostatek tramvají pro zajištění provozu, podobně jako je tomu u metra. Modernizované tramvaje nám mají alespoň částečně vytrhnout pověstný trn z paty. Naší výhodou je, že tentokrát máme všechny trumfy ve svých rukou.

Naše návštěva v hostivařských dílnách vyzněla optimisticky. Věříme, že Opravárenská základna tramvají v Hostivaři splní své letošní cíle a výrazně přispěje ke zlepšení tramvajové dopravy v našem městě.

—bda—
Foto: Petr Malík



Jaký byl rok 2000 pro naši společnost a co připravujeme do budoucnosti?

3 až 5



Nejvýznamnější investiční akce pro rok 2001

6 až 8



O architektuře pražského metra

14 až 16



O co se stará služba sdělovací a zabezpečovací?

21 až 23

Z obsahu



Čekárna na Josefském náměstí krátce po svém vzniku. V její blízkosti je patrný i starší veřejný záchodek.

Stanice pražského metra, ať již jsou v centru zcela skryty v podzemí nebo na okraji města vytvářejí povrchové dominanty sídlišť, se významně zapaly do dějin pražské moderní architektury. Bylo by ale chybou domnívat se, že teprve s metrem začaly v Praze vznikat stavby úzce související s provozem městské hromadné dopravy. Už současně s nejstaršími tramvajovými tratěmi vznikaly i další objekty, na jejichž podobě se podepisovali známí i méně známí architekti a stavitelé. Bez těchto staveb se



Výhledková tramvaj na odstavné koleji před čekárnou na Josefském náměstí v roce 1913.

provoz pražské městské hromadné dopravy nikdy neobešel, ať už šlo o vozovny nebo měnirny, rozvodny a transformační stanice (nezapomínejme, že Elektrické podniky kromě městské hromadné dopravy zajišťovaly také výrobu a distribuci elektriny). Elektrické podniky si také nechaly postavit mnoho obytných domů pro své zaměstnance. Kromě těchto velkých staveb existovala řada menších důležitých objektů, které musely splňovat určitá umělecká kritéria. Především šlo o čekárny, záchodky a dispečerská stanoviště. Výtvarníci a architekti se podepisovali i na podobě prvků, které většinou veřejnost vnímá jen okrajově. Mezi takové patří

Tak vypadala stará čekárna v polovině 30. let.



Jaká byla architektura MHD v minulosti?

zastávkové sloupky, sloupy pro trolejové vedení i takové „drobnosti“, jakými jsou různé pro upevnění příčných převěsů troleje na domech. Všechny tyto prvky byly promyšleny až do nejmenších estetických detailů, a to přesto, že naší pozornosti často unikají.

Čas od času si na stránkách DP-KONTAKTu budeme všimát právě takových větších i menších staveb, i když nám zřejmě většinou jména jejich autorů zůstanou už navždy utajena.

Jako první se podíváme na dnešní náměstí Republiky.

Čekárna na Josefském náměstí

Na mnoha fotografiích a pohlednicích dnešního náměstí Republiky z první čtvrtiny 20. století dominuje téměř v jeho středu budova velké čekárny městské dopravy. Už Generální ředitelství Pražské tramvaje nechalo u kostela sv. Josefa postavit někdy ve druhé polovině 80. let 19. století dřevěnou čekárnu pro cestující koněspřežné tramvaje. V té době vedly koleje rovnoběžně s budovou zdejším kasáren a tomu odpovídala i poloha čekárny. Kromě ní uprostřed náměstí stály velké typizované veřejné záchodky. Když byla v roce 1898 trať koňky do Holešovic elektrifikována, byly koleje přeloženy tak, aby z Eliščiný třídy (Revoluční) vedly nejkratším směrem k Pražské bráně. Nějaký čas čekárna koňky, i když už její poloha nevyhovovala, zůstala ještě na svém místě. Když se na počátku roku 1900 rozbíhala vedle elektrifikace koňky také výstavba elektrického pouličního osvětlení, spojená s prvními rozvodny elektriny do domácností, bylo rozhodnuto na náměstí vybudovat důležitý elektrizační uzel. Aby na náměstí nevzniklo několik nových účelových technických staveb, rozhodly se Elektrické podniky současně zrušit starou čekárnu a postavit jediný společný objekt. Nová budova byla označována také jako čekárna, ale její funkce byla bohatší.

Čekárna byla orientována přibližně severojižním směrem ve vzdálenosti 6 m od osy bližší koleje. Tvořila ji železná kostra, částečně prosklená, jejíž vyplňovací zdívo tvořily sádrové desky. Zvenku byla budova částečně obložena dřevem, krovky byly dřevěné. Budova byla dlouhá 10,6 m a tvořila ji čtvercová prosklená vlastní čekárna (vnitřní rozměr 4 x 4 m), ke které z obou stran přiléhala dvě menší a nižší, téměř čtvercová křídla (vnitřní rozměr 3,03 x 2,9 m). Střední část byla vysoká asi 6,5 m, postranní křídla asi 4,2 m. Do čekárny, vybavené lavičkami, byl přístup možný z obou stran. Oboje dveře byly krvy pevnými markýzami. Uprostřed střechy byl vztyčen plastický emblém dopravy – okřídlené kolo, patrně zhotovené z litiny.

Do postranních křídel byl možný přístup jen dveřmi ze západní strany. V severním křídle byla místnost označovaná jako expedice. Bylo zde sídlo prvního provozního dispečinku pražských elektrických drah. Část místnosti byla oddělena jako telefonní stanice. V jižním křídle byla umístěna tzv. zapínací stanice veřejného osvětlení. Odtud bylo z rozvaděče ovládáno veřejné osvětlení Josefského náměstí, Poříčí, Hyberské ulice, Příkoptů, Ovocné ulice (28. října), Jungmannova náměstí a části Ferdinandovy (Národní) třídy. Šlo o „7 serií po devíti lampách – a jest pro další dvě serie místo rezervováno“. Veřejné osvětlení bylo napájeno stejnosměrným proudem o napětí 550–560 voltů.

Neméně důležitý byl také suterénní prostor budovy pod čekárnou a zapínací stanicí. Podzemní místnost o vnitřním rozměru 6,65 x 3 m a vysoká 3,65 m sloužila jako přepínací stanice kabelového vedení vysokého napětí 3 kV. Bylo sem zaústěno celkem šest kabelů z holešovické elektrárny. Čtyři z nich byly odsud vedeny k jednotlivým napájecím bodům primární sítě (transformačním stanicím), dva kabely směřovaly do tzv. podružné elektrické stanice (měnirny) na Karlově, ve které se vyráběl stejnosměrný proud pro pohon tramvají. Do přepínací stanice byl přístup poklopem přes úzkou šachtu na východní straně křídla zapínací stanice veřejného osvětlení.

Bez zásadnějších změn hrála čekárna, včetně „dispečinku“ a obou energetických zařízení spolehlivě svoji úlohu více než čtvrt století. V dobách, kdy Elektrické podniky provozovaly tramvaji okružní jízdy městem, její význam ještě více vzrostl, protože právě zde byla počáteční stanice. V roce 1919 v sousedství čekárny (východně od ní) Elektrické podniky postavily poměrně velkou budovu transformovny a rozvodny 22/3 kV. Do ní byly zřejmě přepojeny všechny vysokonapěťové kabely ze suterénu staré čekárny. Zatímco rozvodna na náměstí vydržela až do jeho velké rekonstrukce v roce 1929, čekárna byla v rámci přípravných prací odstraněna už v roce 1926 a provozní kancelář byla přemístěna 25. června do nové budovy v blízkosti paláce U Hybernů.

Odstranění čekárny ale neznamenalo její definitivní likvidaci. Elektrické podniky ji v roce 1928 postavily na novém místě – na jihozápadním nároží náměstí Svatopluka Čecha ve Vršovicích, kde sloužila u zastávky autobusové linky A. Dozřela přitom jen celkem malých změn. Vstup do čekárny byl nyní možný jen z jedné strany, zrušeny byly samostatné venkovní vstupy do obou křídel, do kterých se nově vcházelo z čekárny. Jedno křídlo sloužilo pravděpodobně jako kancelář předprodeje jízdenek, účel druhého zatím neznáme. Rekonstruována byla okna. Ze střechy zmizel emblém okřídleného kola, původní ozdobný nápis ČEKÁRNA nad vchodem vzal také za své, odstraněny byly i ozdobné prvky na okraji střechy. Do prosklené stěny nad vchodem byly instalovány elektrické hodiny s reklamou.

Čekárna z Josefského náměstí jistě nedělala ostudu ani na svém původním místě (v blízkosti architektonického skvostu secesní Prahy, Obecního domu), ale ani ve svém novém vršovickém působišti. Jak dlouho čekárna ve Vršovicích stála, zatím nevíme. Snad se najdou vršovičtí pamětníci, kteří si na ni vzpomenou a dají nám vědět. Jistě na svém místě vydržela nejméně do druhé světové války. –př–

Čekárna ve svém novém působišti u autobusové zastávky linky A ve Vršovicích.



Jaký byl rok 2000 pro naši společnost a co připravujeme do budoucnosti?

Několik dní po začátku nového roku jsme položili sedmi ředitelům naší společnosti následující trojici otázek:

- ❶ Co považujete za největší úspěch Dopravního podniku v roce 2000?
- ❷ Jak hodnotíte minulý rok z pohledu vašeho útvaru nebo závodu?
- ❸ Na co se především zaměříte v roce 2001, aby úroveň služeb poskytovaných naší společností zůstala minimálně na takové úrovni jako v předchozích roce?

A nyní vám přinášíme zajímavé odpovědi.

Ing. Milan Houfek, předseda představenstva a generální ředitel

❶ Mnoho pochvalných slov už bylo vysloveno na adresu zajištění dopravy při výročních zasedáních Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky, kdy jsme vlastně celému světu představili kvalitu naší poskytovaných služeb. V této náročné zkoušce jsme obstáli na výbornou.

Velmi vysoce rovněž hodnotím zavedení prodeje jízdenek řidiči autobusů. Myslím, že to je počín v oblasti služeb pro naše zákazníky, který nemá v posledních letech v Dopravním podniku obdoby. Tímto krokem jsme učinili vstřícný krok vůči cestující veřejnosti.



Foto: Petr Malík

❷ Podle mého se nám podařilo udělat další významný krok v propagaci našich služeb zákazníkům. Snažíme se také navázat účinnou komunikaci s našimi klienty. Chceme jim nabídnout širokou paletu informací a služeb, které mohou využít při používání městské hromadné dopravy. Zpětně se snažíme získávat jejich přání a potřeby, na které se následně snažíme co nejrychleji reagovat zlepšením naší činnosti uvnitř podniku.

Dále musím vyzdvihnout Program kvality služby, který přináší své ovoce. Nejen podle mého názoru je kvalita naší poskytovaných služeb nejlepší v historii. To nás však nesmí ukolébát v našem dalším úsilí o zlepšení. Neustále musíme mít na paměti fakt, že jsme v současnosti vystaveni větší konkurenci, než jsme si ochotni připustit. Osobní automobily používá ke svým cestám stále více obyvatel našeho města. Tento trend bychom měli zastavit a v lepším případě dokonce změnit v náš prospěch. To však vyžaduje zodpovědný a iniciativní přístup všech našich zaměstnanců.

❸ Co se týče budoucnosti, už jsem ji naznačil v předchozí odpovědi. Zaměstnanci v přímém kontaktu s cestující veřejností se musí snažit vystupovat co nejlépe. Nejen včasná, bezpečná a po všech stránkách spolehlivá doprava je vyžadována veřejností, ale i vstřícný přístup zaměstnanců. Dokázat poradit a v některých případech i pomoci našemu zákazníkovi, tak by měla vypadat naše každodenní služba.

Aktivnější přístup doplněný iniciativními nápady očekávám i od všech technicko-hospodářských pracovníků. Oni jsou zde od toho, aby poskytli co možná nejlepší servis provozním pracovníkům, kteří jsou v každodenním styku s našimi klienty, kteří i sebemenší nedostatky dokážou ihned

odhalit. Naši kolegové z tuzemských podniků i ze zahraničí, ale i z dalších podniků služeb, nám dávají další inspiraci, jak učinit městskou hromadnou dopravu pro naše zákazníky přátelštější a srozumitelnější, a je třeba tyto podněty využít. Konkurence se neustále snaží přilákat veřejnost na svou stranu.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

❶ – Zahájení výstavby IV. úseku tratě C metra Nádraží Holešovice – Ládví.

– Zahájení výstavby tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov (rekonstrukce tramvajové smyčky Hlubočepy jako první stavby tohoto díla).

– Každodenní zabezpečování MHD a v jeho rámci udržení vysokého podílu hromadné dopravy na celkovém objemu přepravní práce při pokračující modernizaci vozového parku autobusů.

– Za největší úspěch, na kterém se podíleli i naši pracovníci, lze považovat legislativní úpravy týkající se pravomoci a povinností dopravců a cestujících. Novelou zákonů č. 111/1994 Sb. O silniční dopravě a č. 266/1994 Sb. O drahách, které nabyly účinnosti společně s jednotným prováděcím předpisem – Přepravním řádem pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, došlo k sjednocení podmínek v drážní a silniční dopravě a posílení postavení dopravců, zejména jejich kontrolních pracovníků. Tím bylo umožněno vydat i našemu podniku závazné Smluvní přepravní podmínky podle našich provozních potřeb, včetně postihů za porušení přepravní a tarifní kázně.

– Výroční zasedání Mezinárodního měnového fondu a Skupiny Světové banky. Jednalo se o nejrozsáhlejší a nejdůležitější mimořádnou akci v roce 2000. Průběh pravidelné i mimořádné dopravy prokázal oprávněnost předchozích dopravních i organizačních opatření i výhodu uceleného jednotného řízení v spolupráci s pořadatelem a orgány policie. Mimořádná doprava byla provozována mezi stěžejními body (letišťe, hotely, místa zasedání, místa doprovodných akcí). Centrální řízení dopravy se osvědčilo i při předpokládaných i nepředpokládaných protestních akcích. Perfektní dopravní zajištění celé akce bylo vysoce hodnoceno jak pořadatelem zasedání, tak představiteli města.

– XIII. Vsesokolský slet. Úkolem MHD bylo zajistit přepravu cvičenců z prostoru ubytování do areálu Strahova včetně navození a odvozu diváků při jednotlivých vystoupeních. Za tím účelem byly zřízeny zvláštní linky MHD, jejichž provoz byl dispečersky řízen složkami o. z. Elektrické dráhy a Autobusy a centrálně koordinovaným dispečinkem MHD. Jednalo se o rozsáhlou dopravní akci vzhledem k počtu přepravených cestujících i provedených spojů. Celá akce byla hodnocena kladně jak účastníky sletu, tak i vedením naší společnosti.

– V. světová abilympiáda. I při této akci byla zajišťována zvláštní doprava účastníků z letišťe do ubytoven a z ubytoven na místo konání (Výstaviště) i na místa doprovodných akcí. Jelikož se jednalo převážně o handicapované účastníky, byla zřízena i speciální tzv. invalidní linka. Z hlediska řízení dopravy byla akce úspěšná a kladně hodnocena.

❷ – Další etapy postupné realizace „Projektů preference MHD v Praze“ (viz samostatný článek v tomto čísle DP-KONTAKTU).

– Koordinace činností souvisejících se zaváděním nového softwarového vybavení „Jízdní řády“ včetně na-

vazujících dopravních úloh.

– Úspěch ve 4. ročníku celostátní soutěže přepravních kontrolorů, kde naši pracovníci obsadili první, druhé a čtvrté místo mezi jednotlivci a soutěž družstev vyhráli.

❸ – Na dokončení veškerých příprav a testování nového software jízdních řádů s cílem zahájení rutinního provozu včetně standardní správy a aktualizace číselníků.

– Na další rozšiřování preferenčních opatření v síti tramvajů a autobusů.

Ing. Tomáš Jílek, technický ředitel

❶ Rok 2000 lze z pohledu přípravy a realizace rozhodujících stavebních investic hodnotit jednoznačně pozitivně. Do popředí zde vystupuje především skutečnost, že se podařilo zahájit realizaci dvou prioritních investičních akcí, jimiž jsou provozní úsek metra IV.C1 Nádraží Holešovice – Ládví a tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov. Výstavba provozního úseku metra IV.C1 byla zahájena v září 2000, jeho zprovoznění je předpokládáno na přelomu let 2003/2004.



Foto: Marek Šebeš

V případě dlouho očekávaného tramvajového spojení na Barrandov proběhla tzv. 1. fáze stavby, kterou je rekonstrukce smyčky Hlubočepy. Dále byla dokončována příprava základní části stavby (2. fáze), kde musely být dořešeny především majetkové záležitosti, respektive výkupy pozemků. Výstavba vlastního napojení barrandovské terasy započne ve II. čtvrtletí 2001, zprovoznění tratě Hlubočepy – Barrandov je předpokládáno v závěru roku 2003.

❷ V roce 2000 se dále podařilo dokončit několik významných investic na tratích metra. Byla to především výměna eskalátorů ve stanici Malostranská, spojená s kompletní rekonstrukcí vlastní stanice i přilehlého zahradního atria. V souvislosti s výstavbou administrativně – obchodního centra Zlatý Anděl na Smíchově proběhla rekonstrukce severního vestibulu stanice metra Anděl, v rámci níž bylo mimo jiné zřízeno i nové informační středisko naší společnosti. Důležitým počinem loňského roku bylo i dokončení a otevření II. vestibulu stanice Vysočanská na trati B metra. Tato stavba má vedle všeobecných přínosů k dopravní obslužnosti daného území i zvláštní význam pro naši akciovou společnost, neboť zajišťuje přímou návaznost na novou ústřední budovu v Sokolovské ulici, kam byla již v průběhu roku 2000 přemístěna většina útvarů ředitelství společnosti i odštěpného závodu Elektrické dráhy. Z dokončovacích prací na provozním úseku metra IV.B nelze opomenout ani realizaci opláštění pochozího autobusu mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most, která výrazně umocnila kladný estetický a architektonický dopad dané stavby na dotčenou lokalitu.

I z tohoto omezeného výčtu základních akcí je zřejmé, že oblast stavebních investic za rok 2000 lze

HODNOCENÍ

3

hodnotit kladně. Tradičně problematictější ovšem byla situace v obnově vozových parků, a to zejména vlivem opětovného nenaplnění záměrů v dodávkách nových souprav vozů metra M1. Vozový park metra v roce 2000 zaznamenal přírůstek pouhých 4 souprav vozů M1 a 4 souprav rekonstruovaných vozů, navíc bez možnosti provozního využití jak z technických, tak i legislativních důvodů (vozidla M1 nejsou dosud homologována). V oblasti vozového parku tramvajů byly realizovány rekonstrukce dvou vozidel typu T3. V autobusovém provozu se podařilo významně zvýšit podíl nízkopodlažních vozidel dodávkou 80 Citybusů.

● Rok 2001 bude spojen s výraznou stavební aktivitou. Vedle pokračování realizace výše uvedených investic IV. C1 a tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov se předpokládá zahájení výstavby stanice metra v depu Hostivař. Souvisejícím provozním prodloužením tratě metra A je sledováno zajištění přímé obsluhy špádového území průmyslové malešiško – hostivařské oblasti metrem, s odlehčením terminálu Skalka, zkrácením linky PID a vytvoření podmínek pro umístění kapacitního parkoviště systému P+R. Na IV. provozním úseku tratě metra B bude dokončena a zprovozněna stanice



Foto: Marek Šebeš

metra Kolbenova. Bude zahájena rovněž rekonstrukce stanice Mústek na trati metra A a v dalších stanicích (Budějovická, Pankrác, Pražského povstání) bude zajišťována výměna eskalátorů. Nelze opomenout ani významnou rekonstrukci tramvajových tratí, zejména v Karmelitské, na Strossmayerově náměstí a v Černo-kostelecké. V oblasti přípravy v roce 2001 jsou důležité práce na dokumentaci pro provozní úsek metra IV. C2 Ládví – Letňany a návaznou dopravu k úseku IV. C1.

Vozový park by měl být obnoven 9 soupravami nových vozů metra M1, modernizací 9 (z toho 3 skluz z roku 2000) souprav vozů stávajícího typu 81–71, dále je předpokládáno technické zhodnocení (rekonstrukce) 40 až 45 tramvajů T3. Obnova autobusů bude zajištěna dodávkami 50 vozidel sólo a 23 kloubových (v tomto počtu jsou zahrnuty 3 nízkopodlažní kloubové Citybuses).

V oblasti zlepšování podmínek využívání MHD zdravotně postiženými cestujícími jsou na letošní rok připravovány stavební úpravy ve stanici Chodov, spočívající ve výměně nákladního výtahu za osobonákladní (z vestibulu na uliční úroveň) a ve zkušební instalaci šikmé schodiškové plošiny (z nástupiště do vestibulu).

V případě, že se podaří získat do investičního plánu naší společnosti další finanční prostředky, bude zahájena příprava výměn nákladních výtahů za osobonákladní i v dalších stanicích metra.

Při úspěšném průběhu zkušebního provozu šikmé schodiškové plošiny ve stanici Chodov budou postupně instalovány tyto plošiny v řadě dalších stanic.

Pokračovat bude instalace akustických orientačních majáček a vodicích lišt u hran nástupišť usnadňujících pohyb nevidomých cestujících v prostorách metra a též rekonstrukce WC ve stanicích metra, v nichž jsou zřízeny speciální WC pro invalidy.

Ing. Václav Pomazal, CSc., obchodně-ekonomický ředitel

● a. Zajištění dopravních výkonů na vysoké úrovni přepravy, včetně vynikajícího zvládnutí Výročního zasedání MMF.

- b. Pokračování výroby nových vozů.
- c. Zahájení výstavby úseku IV. C metra.
- d. Zahájení výroby a distribuce jízdních dokladů s volitelnou dobou platnosti (klouzávé jízdenky).
- e. Zajištění nové administrativní budovy a postupná centralizace pracovníků.

● a. V ekonomické oblasti lze hodnotit hospodářské výsledky jako velmi kladné, a to i z důvodů, že díky úspěšným jednáním managementu společnosti byla zvýšena v průběhu roku neinvestiční dotace, která se ukázala pro hospodaření Dopravního podniku jako dostačující.

b. Příprava a realizace novely Zákoníku práce a zpracování podstatných částí pracovního řádu ředitelství.

c. Tvorba upravených zásad pro Kolektivní vyjednávání.

d. Vypracování úvodní studie implementace mzdového a personálního modulu HR systému SAP R/3 dodavatelskou firmou Logica.

e. Přípravné práce na uprade IS SAP.

f. Disponibilní finanční zdroje, i když jim napomohlo nenaplnění kontraktu na dodávku nových vozů metra.

g. Postupné zavádění systému Altex a Docházka, včetně vstupních karet.

h. Spolupráce při zajištění stravování v nové budově.

● a. Zaměstnanecský odbor se zaměří na vnitřní plnění služeb vůči zaměstnancům společnosti, čímž bude vytvářet podmínky pro klidnou sociální atmosféru, a tím i zkvalitňování služeb cestujícím veřejnosti.

b. Zajištění plného fungování novely Zákona o mzdě úpravou vnitřních pravidel o odměňování a navazujících norem v rámci celé společnosti.

c. Plná realizace docházkového systému Alimex v podmínkách ředitelství společnosti.

d. Rozšiřování vedené databáze uchazečů o zaměstnání jako pohotovostní rezervy pro obsazování volných míst a s tím související uplatňování strategie personální politiky.

e. Zajišťování personální a sociální péče o zaměstnance ve smyslu vydaných předpisů.

f. Odbor financování se zaměří na optimalizaci daní a zajištění výnosů ze všech disponibilních finančních prostředků.

g. Odbor ekonomických informací bude dbát o efektivní využití nákladů na provoz MHD tak, aby kvalita provozu rostla. I nadále bude přísně sledovat všechny nákladové položky.

h. Odbor obdoby a tarifů MHD připravuje rozšíření jízdních dokladů pro všechny kategorie cestujících se zvláštním důrazem na plné respektování zákona o ochraně osobních údajů a zvýšení kvality a bezpečnosti automatizovaného předprodeje jízdenek realizací rekonstrukce automatů umožňujících řízený posuv papíru a přesnou evidenci jízdenek vydávaných předprodejními automaty.

Ing. Ladislav Houdek, ředitel o. z. Metro

● Domnívám se, že největší úspěch Dopravního podniku bylo perfektní zajištění provozu v období konání zasedání Mezinárodního měnového fondu v Praze. Ukázalo se, že naši zaměstnanci jsou schopni zajistit provoz na vysoké úrovni při takovéto důležité mezinárodní akci i v objektivně nepříznivých podmínkách (demonstrace proti globalizaci). Od přípravy provozu, jeho zajištění, vzájemné koordinaci tří druhů dopravy až po operativní řízení provozu. Musíme poděkovat všem zaměstnancům, kteří se na zajištění této důležité akce podíleli.

Tak jako předchozí roky se podařilo Dopravnímu podniku splnit dopravní ukazatele. Za splněným plánem vozokilometrů a kvalitou provozu stojí práce našich zaměstnanců. Všem, kteří se na tom podíleli, je nutné poděkovat za odvedenou práci a úsilí, které věnovali pražské dopravě.

● Při hodnocení roku 2000 je nutné opět vzpomenout zajištění provozu v době konání MMF. Jsem přesvědčen, že jsme se na tuto akci velice dobře připravili a bylo to pro nás další důležitou provozní zkušeností a velkým poučením.

Již od poloviny května se potýkáme s nedostatkem vozidel. Problémy ČKD Dopravní systémy se na této skutečnosti velice negativně projeví. Ve druhé polovině roku se přece jenom výroba nových vozů metra postupně rozjíždí. Považují za důležité, že se podařilo koncem roku uvést do zkušebního provozu s cestujícími novou soupravu metra M1 se zabezpečovacími zařízeními Matra PA 135. V rámci akce „nové vozy“ jsme museli začít s přeškolením strojvedoucích, což bylo náročné hodinově i organizačně.

V dubnu byl proveden komplexní přepravní průzkum metra v celé síti metra. Zajištění této akce bylo náročné na personální zajištění (účast 1100 lidí). Průzkum organizačně zajišťoval dopravní úsek ředitelství.

Z investičních akcí byla zahájena výstavba nové měnirny ve stanici Háje, pokračování rekonstrukcí vozidel 81–71 ve Škodě Plzeň, pokračování v obnově eskalátorů ve stanicích metra, byl otevřen druhý vestibul ve stanici Vysočanská a ukončena výstavba další halvy v depu Zličín. V posledním čtvrtletí roku byla zahájena výstavba na dalším provozním úseku tratě C z Nádraží Holešovice do stanice Ládví. Po dokončení a uvedení do provozu selepší životní prostředí obyvatelům Severního města a zkrátí jízdní doby při doježdění za prací a za zábavou do centra města.

● V novém roce musíme zajišťovat provoz na trati C za mimořádných dopravních opatření. Je to provoz souprav v určitých skupinách. Soupravy není možné mezi skupinami libovolně měnit. Důvodem je postupné uvádění nových vozů metra do provozu s cestujícími. Proto bude velice náročné zajistit provoz na trati C, zejména v operativním řízení a personálním zajištění. Předpokládáme, že tento provoz bude trvat nejméně do konce roku 2001 v závislosti na dodávkách nových i rekonstruovaných souprav.

Od začátku roku s rozšiřováním provozu nových souprav se musíme věnovat školení a zácviku strojvedoucích. Zejména proto, že nedostatek souprav neumožnil dostatečný zácvik a od doby zkoušek strojvedoucích se změnil některé funkce a ovládání soupravy. Proto se i při zkušebním provozu nových vozů na trati C s cestujícími v současné době objevují problémy. Do budoucna by pro zkvalitnění školení strojvedoucích a přípravy nových strojvedoucích výrazně pomohl trenér.

V prvním čtvrtletí bychom měli provést zkušební provoz na trati C s rekonstruovanou soupravou se zařízením Matra. Zkušební provoz bude mít dvě etapy, a to 30 dnů provozu bez cestujících a 30 dnů provozu s cestujícími. Zkracování intervalů na tratích metra se dá předpokládat nejdříve až v roce 2002.

V letošním roce nás čekají zahajovací práce na trati A na montáži zabezpečovacího zařízení od firmy AZD. Nutno předpokládat, že některé práce se dotknou negativně provozu metra na trati A, což bude vyžadovat i dopravní a organizační opatření v provozu.

Rovněž budou zahájeny práce na prodloužení trati C za stanicí Nádraží Holešovice do Ládví. I toto napojení si vyžádá určitá dopravní omezení a omezení možnosti v řízení provozu metra na trati C.

Do konce prvního čtvrtletí bude ukončena výstavba nové měnirny ve stanici Háje a koncem roku by měla začít výstavba nové měnirny u stanice Kačerov. Po jejím dokončení budou vylepšeny provozní parametry napájecí soustavy na trati C, zejména při zkracování intervalů. I v letošním roce budou pokračovat výměny kabelových vedení důležitých zařízení za kabely ohni odolné.

Od začátku roku začínáme s novou organizační strukturou na službě ochranného systému, kde došlo k přesunu přibližně 200 zaměstnanců ze služby staveb a tratí. Proto bude důležité, aby zejména v prvním čtvrtletí se nová organizační struktura dobře zaběhla a abychom udrželi kvalitu provozu.

Probíhají jednání s firmami Otis a Schindler ohledně technických nedostatků dodaných eskalátorů s následným negativním dopadem na provoz pro cestující. V jednáních budeme pokračovat s cílem dořešit technické problémy.

Další akce se připravují, například dostavby u stanic metra. Na všechny uvedené akce se o. z. Metro musí velice dobře připravit. A to nejen po stránce při-



Foto: Petr Malík

pravné, organizační, technické, řídicí ale i po stránce personální. Rok 2001 bude znamenat velké úsilí všech zaměstnanců metra, abychom udrželi kvalitu provozu alespoň na úrovni roku 2000. Na základě výsledků kontrol, řešení provozní problematiky a očekávaných akcí v roce 2001 budeme vyžadovat a klást větší důraz na kvalitu práce, odpovědnost a aktivitu středního managementu.

Snaha zaměstnanců pražského metra směřovala vždy k tomu, aby provoz metra byl bezpečný, spolehlivý a pravidelný a náš klient – cestující byl s naší prací spokojen.

Na závěr mi dovoluje ještě jednou poděkovat všem zaměstnancům o. z. Metro za odvedenou práci, popřát všem zaměstnancům naší společnosti a jejich rodinám hodně štěstí, zdraví, spokojenosti a vše nejlepší v novém tisíciletí. A našim zákazníkům – cestujícím bezpečnou a spolehlivou dopravu v našem hlavním městě.

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

1 Především je nutné prohlásit celý rok 2000 pro naši společnost za velmi úspěšný. Počínaje sociálním smírem, splněním všech úkolů v hlavní činnosti, hospodařením podniku a v příznivém pohledu cestujících veřejnosti na naše služby. Významnou událostí v historii podniku byla jistě také změna sídla společnosti.

2 V minulém roce se podařilo v o. z. ED realizovat mnoho plánů z nejrůznějších oblastí jeho rozsáhlé činnosti. Od rekonstrukcí tramvajových tratí, vrchního vedení, měření, oprav a rekonstrukcí provozních objektů, dalšího zlepšování pracovního prostředí a sociálních podmínek po dokončení přestavby Opravárenské základny tramvají v Hostivaři, dalšího postupu a zavádění norem jakosti ISO 9002 a nakonec i renovaci historických vozů pro muzeum MHD a smluvní jízdy. Nemohu tedy říci jinak, než že to byl plodný a vydařený rok.

3 Hlavním úkolem letošního roku jsou bezesporu modernizace a generální opravy tramvajových vozů v Hostivaři. Dobrý stav vozového parku a zajištění kultury cestování je součástí úrovně služeb, ze které nemůžeme slevit.

Ing. Ladislav Špitzer, ředitel o. z. Autobusy

1 Loňský rok byl pro mne ve svém obsahu, rozsahu a rozmanitosti úkolů, které jsme zajišťovali, rokem s nadmírou překotným a hektickým vývojem událostí. Předpokládám, že v tomto ohledu nebudu osamocen, a podobného názoru bude řada spolupracovníků nejen z o. z. Autobusy. Obrátíte se na mne s otázkami, na které bych nerad odpovídal pouze z úhlu pohledu mé minulé funkce. Budu se proto snažit o nezájatost mého vidění pouze na dopravně-provozní oblasti.

Pokud se jedná o každodenní pravidelnou službu, považují za úspěch poměrně výrazný posun v myšlení a chování našich zaměstnanců k našim klientům. Jsem přesvědčen, že „pod kůží“ většina z nás se již větší či menší měrou dostala nezbytnost neustálého zvyšování kvality našich služeb. Vše, co se dosud v propagaci tohoto způsobu myšlení a jednání ve firmě udělalo, přináší své ovoce. Jistě zde sehrává významnou roli i to, že se sami coby zákazníci setkáváme s různou kvalitou ostatních služeb. Vnímáme, porovnáváme a hodnotíme kvalitu přístupu k zákazníkovi v jiných odvětvích. Významný posun v přístupu ke klientům je evidentní

právě u nejnvýznamnějších a každodenních reprezentantů naší společnosti – u provozního personálu. Dobré příklady v myšlení i chování jednotlivců se šíří mezi ostatní a vytvářejí tak potřebný standard. Tím nechci říci, že je to za námi. Naopak. Posun ke kvalitě by se měl stále více prohlubovat, urychlovat a rozšiřovat. Mělo by nám všem jít také v kvalitě o synergetický efekt – efekt ze spo-

– Řidič a jeho vůz jsou na trati reprezentanty práce stovek lidí tvořících zázemí našeho o. z. Nelze proto opomenout dobrou práci našich zaměstnanců v dílnách. Kvalita údržby se úspěšně podepisuje na snižování počtu prostojů.

– Na lince celkových oprav autobusů byla v loňském roce v DOZ Hostivař provedena kromě 47 kvalitních celkových oprav standardních autobusů i historicky první celková oprava kloubového autobusu. Opravy prodlužují jejich životnost o dalších 6 let.

– DOZ Hostivař obhájil certifikaci systému jakosti podle normy ISO 9002 na opravy a modernizace vznětových motorů a kompresorů.

– Zaměstnanci o. z. obětavě připravili a zabezpečili upgrade původní verze a následně rozšíření uživatelských modulů SW SAP R/3.

– Se složitou situací jsme se museli vypořádat v souvislosti se změnami vyplývajícími z novely Zákonníku práce a z nařízení vlády, které bylo zveřejněno do slova v předposlední den roku. Rozsáhlé úpravy a změny musely být provedeny v SW Diagramy a Výkony, které podporují naši hlavní činnost. Musely být provedeny i korekce jízdních řádů.

– Obrovský kus práce byl vykonán při zabezpečování tvorby nového SW Jízdní řády.

– Dosáhli jsme naplnění potřebným počtem řidičů autobusů MHD a dodrželi jsme tak závazek ukončení spolupráce s firmou Gall, která nám v rámci mezinárodního pronájmu pracovních sil zajišťovala 21 řidičů.

– V roce 2000 nás všechny zaskočil neočekávaný a prudký vývoj cen motorové nafty. Tento nárůst nemohl být předpokládán a ani vytvořená rezerva na úrovni ředitelství společnosti nestačila k jeho pokrytí. Díky vedení společnosti a přístupu města se podařilo tento neočekávaný růst cen pokrýt, a to bez dopadu na ceny jízdného.

3 Jak už bylo řečeno, přes dobré výsledky je stále co zlepšovat. Na prvním místě bych viděl splnění všech ukazatelů v provozu, v co nejvyšší kvalitě a co nejefektivněji.

Je potřeba se zaměřit na:

– Zlepšování podmínek pro provoz autobusů a jeho dispečerské řízení.



Foto: Petr Malík

– Dopracování systému SAP R/3 umožňujícího vyšší úroveň a zkvalitnění vnitropodnikového řízení.

– Přípravu získání certifikace podle normy ISO 9002 v oblasti oprav a údržby vozidel a učinit základní kroky k přípravě certifikace provozu autobusů.

– Provedení dalších kroků ke zlepšení informačních systémů a poskytování informací na zastávkách a ve vozidlech.

– Zlepšování životního prostředí mj. i snižováním podílu provozu autobusů na emisích například zvyšováním počtu autobusů splňujících přísné emisní limity podle normy EURO 2 a v letošním roce i podle EURO 3, dále zkušebním provozem autobusů na speciální emulzi motorové nafty s obsahem 10 až 20 % vody.

– Zdokonalení systému zvyšování kvalifikace zaměstnanců a mnoho dalších úkolů.

Úkolů je celá řada. Přejme si, abychom je spojenými silami, v co nejvyšší kvalitě a ve zdraví zvládli. Při všem, co činíme, je potřeba se vrátit ke starému osvědčenému rčení každého dobrého podnikatele: „Náš zákazník – náš pán“.

Sestavil Petr Malík

I. Výstavba metra

S výstavbou metra začala zcela nová kapitola pražské městské hromadné dopravy, která přinesla zásadní zlepšení nejen co se týká počtu přepravovaných cestujících, ale i v rychlosti, pohodlnosti a spolehlivosti. Pražské metro je koncipováno na bázi autonomních tratí.

Nejvýznamnější investiční akce pro rok 2001



Foto: Marek Šebeš

I. 1. – IV. provozní úsek tratě B metra

Termín výstavby:	1990 až 2002.
Celkové rozpočtové náklady stavby:	9 875,4 milionů Kč.
Do prosince 2000 bylo profinancováno:	9 110,3 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	339,3 milionu Kč.
Do konce výstavby zbývá profinancovat:	425,8 milionu Kč.

V roce 2001 bude dokončena a do 30. června zprovozněna stanice metra Kolbenova (dříve stanice ČKD).

I. 2. – Depo Zličín

Termín výstavby:	1997 až 2006.
Celkové rozpočtové náklady:	803,8 milionů Kč.
Do prosince 2000 bylo profinancováno:	600,5 milionu Kč.
Plán na rok 2001 činí:	203,3 milionu Kč.

Depo Zličín je rozhodujícím prvkem technické základny tratě B a při dokončení v roce 2006 bude pokrývat všechny potřeby pro obsluhu tratě B.

I. 3. – Stanice metra Depo Hostivař

Termín výstavby:	2001 až 2003.
Celkové rozpočtové náklady stavby:	644,0 milionů Kč.
Do prosince 2000 bylo profinancováno:	5,0 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	116,8 milionu Kč.
(Zahájení realizace je v současnosti v jednání orgánů hl. m. Prahy)	
Do konce výstavby zbývá profinancovat:	522,2 milionu Kč

Základním cílem prodloužení tratě A ze stanice Skalka do stanice Depo Hostivař je zajištění přímé obsluhy spádového území průmyslové malešicko-hostivařské oblasti metrem. Prodloužením tratě A přibližně o 1,4 kilometru do východního sektoru města dojde ke zkrácení autobusových linek pražské integrované dopravy a odlehčení autobusového terminálu Skalka. Prostorové řešení okolí stanice umožní situování zachytného parkoviště P+R, které pozitivně ovlivní rozsah individuální dopravy do města po silnici č. 2 Černokostecká.

I. 4. – IV. provozní úsek tratě C metra – 1. etapa (Nádraží Holešovice – Ládví)

Termín výstavby:	2000 až 2004.
Celkové rozpočtové náklady stavby:	7 438,0 milionů Kč.
Do prosince 2000 bylo profinancováno:	577,0 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	1 900,0 milionů Kč.
Do konce výstavby zbývá profinancovat:	4 961,0 milionů Kč.

K hlavním úkolům rozvoje pražské městské hromadné dopravy patří dopravní stavby, řešící dopravní obsluhu kapacitních sídlištních celků Severního města. Konkrétně se jedná o prodloužení tratě C severním směrem a vyřešení návazné dopravy do Bohnic. Dopravní obsluha Severního města metrem, přinášející zásadní zlepšení radiálních vazeb obyvatel spádové oblasti k centru (z hlediska časových ztrát, bezpečnosti a pohodlí cestujících) i související úsporu autobusů, nebyla nikdy zpochybňována. Diskuse o rozhodujících koncepčních problémech, například o vlastním trasování metra na Severní terase („krátká“/„dlouhá“ varianta), způsobu překonání Vltavy (most/tunel), počtu stanic a podobně, způsobily značné prodloužení přípravy tohoto záměru a až razantní rozhodnutí nejvyšších orgánů města z posledních let včetně zabezpečení

investičních prostředků zajistily posun žádoucím směrem, takže v září 2000 se podařilo zahájit výstavbu zásadního provozního úseku metra IV. C, 1. etapy Nádraží Holešovice – Ládví.

Konečná podoba tohoto úseku metra, pokrývajícího dopravní potřeby spádového území přibližně s 90 000 obyvateli, dospěla k dvoustaničnímu provedení (stanice Kobylisy a Ládví) s překonáním Vltavy tunelem. Oproti původním dispozičním záměrům bylo ustoupeno od realizace dopravně zbytečné stanice Trója, což podstatně snížilo náklady dané stavby. Stavební délka provozního úseku činí 3 981 metrů, s raženou dvouvestibulovou stanicí Kobylisy na Kobyliském náměstí a s hloubenou jednovestibulovou stanicí Ládví před stejnojmenným obchodním centrem v ulici Střelničná.

Zprovoznění tratě s náklady přibližně 7,5 miliardy Kč se předpokládá v roce 2004. V rámci možnosti jsou uplatňovány další náměty na ekonomizaci stavby, v současné době je projednávána změna, týkající se využití jednolodního provedení stanice oproti původnímu dvoulodnímu, společně s úpravou východního vestibulu.

Samostatnou problematikou je řešení návazné dopravy do Bohnic. Tato byla v Územním plánu hl. m. Prahy zakotvena v podobě tramvajové tratě. Především z ekonomických důvodů však bylo usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 20/41 z 29. června 2000 rozhodnuto o realizaci autobusové varianty obsluhy Bohnic, s ponecháním územní rezervy pro případnou výhledovou realizaci tramvajové tratě. V současné době je zpracovávána dokumentace pro ukončení autobusových linek v oblasti Kobylis, konkrétně u tramvajové smyčky Střelničná.

I. 5. – IV. provozní úsek tratě C – 2. etapa (Ládví – Letňany)

Termín výstavby:	2001 až 2007.
Celkové rozpočtové náklady:	7 869,0 milionu Kč.
Do konce prosince 2000 bylo profinancováno:	26,9 milionu Kč.
Plán na rok 2001 činí:	47,0 milionů Kč.
Do konce výstavby zbývá profinancovat:	7 795,1 milionu Kč.

Jedná se o plynulé pokračování tratě C metra z Ládví přes Prosek k areálu výstavby Letňany, kde bude dopravní terminál příměstských autobusů a parkoviště P+R, které zachytí podstatnou část dopravy ze severní a severovýchodní části aglomerace s přestupem na metro.

II. Obnova dopravních prostředků

II. 1. – Vozy metra

U metra došlo v poslední době k velkému tlaku na snížení počtu vozů mimo přepravní výkon. Přes



Foto: Marek Šebeš



Foto: Petr Malik

všechna opatření v oblasti výroby a rekonstrukce vlaků metra musíme konstatovat, že první nové vlaky byly zařazeny do provozu až v polovině ledna a v současnosti by měly začít jezdit rekonstruované soupravy.

Rekonstruované vozy

Termín:	1999 až 2010.
Celkové rozpočtové náklady:	3 345,0 milionů Kč.
Do konce prosince 2000 bylo profinancováno:	718,3 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	900,0 milionů Kč.
Zbývá profinancovat:	1 726,7 milionů Kč.

Do konce I. čtvrtletí roku 2000 zadala naše společnost Škodě Dopravní technika, s. r. o. provedení rekonstrukce 7 souprav 81–71, jejichž modernizace by měla být ukončena tento měsíc (únor 2001). Dále byla uzavřena smlouva na následující 3 roky, která rámcově stanoví pravidla pro uzavírání smluv o dílo na konkrétní počty vozů.

Předpokládáme, že v letošním roce bude rekonstruováno 6 vlaků.

Nové vozy

Termín:	1996 až 2002.
Celkové rozpočtové náklady:	4 950,0 milionů Kč.
Do konce prosince 2000 bylo profinancováno:	2 237,5 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	1 380,0 milionů Kč.
Zbývá profinancovat:	1 332,5 milionů Kč.

U nových vlaků metra se v poslední době podstatně zlepšila situace ve výrobě. Do konce roku 2000 byly vyrobeny 12. a 13. souprava ve formě hrubých skříní.

Výrobně dokončeny byly další vlaky, tj. č. 6 a 7. Souprava č. 8 je v pokročilém stavu zpracovatelnosti. Vlaky č. 9 a 10 jsou připravovány pro montáž elektrovýzbroje. Z hlediska úrovně výroby lze předpokládat, že pravidelné dodávky budou obnoveny v I. čtvrtletí letošního roku.

Pokud příznivá situace bude pokračovat, mělo by dojít ke stabilizaci nepříznivé situace v zabezpečování provozu metra.

II. 2. – Nákup autobusů

V roce 2001 se plánuje nákup celkem 73 autobusů: **Celkové rozpočtové náklady:** 389 milionů Kč.

Nákup: standardní autobusy nízkopodlažní 30 kusů, standardní autobusy 20 kusů, kloubové autobusy 20 kusů, kloubové autobusy nízkopodlažní 3 kusy.

Pro zajištění navrhované obnovy vozového parku autobusů v roce 2001 byly vyhlášeny 2 obchodní soutěže na nákup autobusů. První se týkala standardních vozů a druhá kloubových.

Pro koupi obou druhů autobusů byla vybrána nabídka firmy Karosa, a. s. Vysoké Mýto.

II. 3. – Rekonstrukce tramvají

Termín:	2000 až 2001.
Celkové rozpočtové náklady:	240,0 milionů Kč.
Do konce prosince 2000 bylo profinancováno:	79,7 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	160,3 milionů Kč.

Průměrné stáří tramvají T3 dosahuje přes 30 let, což se projevuje na jejich opotřebování a celkovém technickém stavu, zejména karoserii, která trpí korozi. Z těchto důvodů bylo přistoupeno

k provádění technického zhodnocení tramvají, které obsahuje:

- rekonstrukci a částečnou opravu karoserie včetně celkového olakování,
- rekonstrukci trakční elektrovýzbroje,
- částečnou modernizaci podvozků,
- modernizaci informačního systému.

Výběrové řízení na dodavatele technického zhodnocení tramvají T3 se konalo v I. čtvrtletí 2000. Z výběrového řízení na nejvhodnější nabídku pro rekonstrukce tramvají T3 vyplynula cena ve výši přibližně 3,9 milionu Kč za tramvaj – vítězem se



Foto: o.z Metro

stal Pars Šumperk, se kterým byla sepsána smlouva. Předmětem smlouvy je technické zhodnocení 25 kusů tramvají T3 v průběhu roku od data podepsání smlouvy (31. května 2000). V roce 2001 bude technicky zhodnoceno 20 kusů tramvají.

III. Stavební činnost

III. 1. – Přestavba OZT ÚD Hostivař

Termín realizace:	1995 až 2001.
Celkové rozpočtové náklady:	545,0 milionů Kč.
Do konce prosince 2000 bylo profinancováno:	527,5 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	17,5 milionů Kč.

Stávající stav rozestavěnosti

Pro uvolnění prostoru, k zahájení samotné rekonstrukce uvnitř haly opravené, byla v letech 1995 až 1996 realizována nultá etapa. Užívání části stav-

by, označené jako 0. etapa, bylo povoleno na základě kolaudačního rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy.

V letech 1996 až 1998 byla realizována I. etapa. Úkolem I. etapy byla rekonstrukce v uvolněné části haly, do které byly situovány provozní soubory povrchových úprav s využitím dopravy tramvajových skříní na nosiči umístěném na vzduchových polštářích, karosářské zázemí, předávací stanoviště a ostatní doprovodné a podmiňující části výstavby. Povolení k prozatímnímu užívání dvou provozně ucelených částí I. etapy ke zkušebnímu provozu bylo omezeno termínem do 30. června 1999. Trvalé užívání části stavby, označené jako I. etapa, po úspěšném proběhnutí zkušebního provozu, bylo povoleno na základě kolaudačního rozhodnutí Magistrátu hl. m. Prahy.

V letech 1998 až 1999 stavba plynule přešla do realizace II. etapy. Úkolem II. etapy bylo vybudování pracovišť oprav tramvajových podvozků, vyvazování a zavazování podvozků, pro mimořádné opravy podvozků, mytí dílů podvozků a diagnostiky. Na základě kolaudace stavby, označené jako II. etapa, provedené ve dvou provozně ucelených částech, bylo povoleno prozatímní užívání ke zkušebnímu provozu s termínem ukončení do 31. března 2000. Termín byl následně prodloužen z důvodu nepříznivých výsledků nařízených hygienických měření (byly naměřeny nadlimitní hodnoty hluku na určených pracovištích) do 30. listopadu 2000.

V současné době jsou zpracovány návrhy opatření na snížení hladiny hluku, a tím vytvoření podmínek pro klasifikaci těchto vybraných pracovišť jako nerizikových.

Z dispozičních důvodů byl vybudován, v rámci probíhající III. etapy výstavby, nový kancelářský vestavek (tento kancelářský vestavek byl zkolaudován ke zkušebnímu provozu v termínu 4. srpna 2000 tak, aby byla zajištěna kontinuita při provádění stavebních a technologických prací III. etapy).

Stávající stav rozestavěnosti

Stavba plynule přešla v roce 1999 do realizace III. etapy výstavby. Úkolem III. etapy je vybudování dalšího dvojboxu pro stávající lakovny (původně byl začleněn do rozsahu projektu I. etapy – z provozních důvodů je realizován až v rámci probíhající III. etapy), nových karosářských pracovišť včetně pracoviště určeného pro rovnání rámů, které bylo

sloučeno s pracovištěm laminování, a dále pracoviště oprav pantografů a rozšíření karosářského zázemí o svařovnu.

Probíhající výstavba III. etapy byla ukončena v roce 2000 a od 1. ledna 2001 byl zahájen zkušební provoz. Rozsah projektované III. etapy byl vzhledem k finančním prostředkům, zbývajícím do výše schváleného investičního limitu 545 milionů korun, redukován tak, aby bylo možné realizovat podmiňující předávací stanoviště pro pracoviště umístěná v přílehlé části opraven.

Cílový stav

Celý rozsah stavby, podle původního záměru z projektu pro stavební povolení, není možné realizovat z důvodu vyčerpání stanoveného limitu finančních prostředků. Ze zbývajících finančních prostředků po dokončení III. etapy bude realizováno předávací stanoviště (řešené bude v rámci projektu části IV. etapy), a tím bude plně zajištěna provozuschopnost a využitelnost plánovaných opravárenských kapacit nově rekonstruovaných pracovišť. Pracoviště na proplach, která nebudou rekonstruována, budou využívána i nadále k činnosti na nich dosud provozovaným.

V letošním roce se předpokládá realizace redukované IV. etapy výstavby s termínem dokončení přibližně září 2001. IV. etapou bude stavba ukončena a budou vytvořeny podmínky pro provozuschopnost celé redukované části opravy tramvají. V části haly, která z finančních důvodů již nebude v současné době rekonstruována, bude pokračovat výroba ve stávajícím rozsahu.

III. 2. – Rekonstrukce objektu pro DODK

Termín realizace:	2000 až 2001.
Celkové rozpočtové náklady:	44,0 milionů Kč.
Do konce prosince 2000 bylo profinancováno:	14,0 milionů Kč.
Plán na rok 2001 činí:	30,0 milionů Kč.

Předmětem rekonstrukce objektu pro DODK (denní ošetření a denní kontrola) je přestavba a úprava stávající ocelové haly bývalé spalovny kalů, situované uvnitř areálu Ústředních dílen v Hostivaři, na pracoviště denního ošetření a denní kontroly autobusů pro potřeby o. z. Autobusy.

Původní objekt spalovny kalů, který je již delší dobu mimo provoz, bude celkově rekonstruován a nově využíván jako objekt DODK. Stávající nosná konstrukce lehké typové haly HARD zůstane zachována a v minimálním nutném rozsahu bude upravena tak, aby vyhovovala dispozičnímu uspořádání pro novou funkci. Hala má modulový rozměr 48 x 18 m, velikost modulu je 6 metrů.

Dispoziční řešení vychází z požadavku na technologii provozu. Ve vnitřním prostoru haly bude vybudována původní vestavba a po celé délce západní stěny bude uvnitř provedena nová dvoupodlažní vestavba, ve které bude umístěno zázemí potřebné k provozu objektu DODK:

přízemí – provozní kanceláře, dílny, kuchyňka, WC, sklady, výměník, olejárna a kompresorovna, **patro** – šatny, WC, umývárny a sprchy.



Foto: Petr Malík

Obě úrovně jsou propojeny dvouramenným schodištěm. Ve volném prostoru haly bude v podélném pruhu o šířce 6,5 metru prostor pro mytí a úpravu interiéru vozidel, ve zbývajícím prostoru bude v ose vjezdových vrat vybudován prohlížeč kanál.

V rámci úpravy objektu bude provedena rekonstrukce obvodového pláště, úpravy podlahových konstrukcí a ocelové konstrukce haly, zateplení střechy, rekonstrukce střešních světlíků a další navazující práce – zámečnické, klempířské výrobky, nátěry, rekonstrukce přístřešku, osazení vrat, vytápění, slaboproud a další. Součástí akce je i vybudování příjezdové komunikace, dopravní značení a sadové úpravy. Technologické zařízení nového objektu DODK (neboť stávající DODK v hale údržby bude zrušen) sestává z olejového hospodářství, rozvodu stlačeného vzduchu, vzduchotechniky včetně M+R, silových rozvodů nízkého napětí, osvětlení haly a antény VKV. Stavba bude dokončena v listopadu 2001.

III. 3. – Odstavné plochy autobusů v Hostivaři

Termín realizace:	2000 až 2001.
Celkové rozpočtové náklady stavby:	4,0 milionů Kč.
Do konce prosince 2000 bylo profinancováno:	0,5 milionu Kč.
Plán na rok 2001 činí:	3,5 milionu Kč.

Odstavné plochy jsou navrženy pro stávající počet 160 autobusů (s možností budoucího rozšíření). Dnes se autobusy odstavují na zpevněných plochách v areálu, které jsou přeplněny a neodpovídají podmínkám vodohospodářského zajištění.

Dispoziční a prostorové uspořádání odstavných ploch je řešeno tak, aby bylo možné odstavovat na ploše libovolný počet kloubových nebo sólo vozů podle provozních potřeb. Stání autobusů je navrženo šikmém 45°, pro kloubové vozy průjezdné, pro sólo vozy šípové s širokým modulem jedné řady stání a komunikace.

Kapacita odstavných ploch

	plocha I	plocha II	celkem
autobus standardní	76 nebo 100	23	99 nebo 123
autobus kloubový	17 nebo 0	27	44 nebo 27
Celková kapacita			140 nebo 150

V rámci odstavných ploch I bude nutné provést přeložku plynovodu. Na odstavné ploše II bude přeložen stávající areálový vodovod včetně hydrantu. Rovněž bude přeloženo kabelové vedení k novým stožárům veřejného osvětlení, pod komunikaci bude uloženo v chrániče, dále telefonní kabel a vrchní vedení optokabelu.

Realizace stavby si vyžádá rovněž demolice stávajících objektů, a to:

- plechový sklad 1 680 m³,
- stávající zpevněné plochy 11 330 m²,
- jeřábová dráha v délce 65 m,
- ploty a sloupy veřejného osvětlení.

Odvodnění stávajících ploch bude napojeno na areálovou kanalizaci v západní části areálu. Pro zachycení znečištěných dešťových vod, vznikajících smyvem úkapu ropných látek z autobusů na odstavné plochy, jsou pro obě plochy navrženy odlučovače ropných látek.

Napojení odstavných ploch na komunikační síť bude ulicí Sazečskou z křižovatky Černokostecká – Sazečská. Pro příjezd a výjezd autobusů bude používán vjezd do areálu o. z. Metro v ulici Sazečské společnou vrátnicí opravárenské základny metra a depa metra, vjezd bude vybaven automatickou závorou a kamerovým dohledem. Autobusy budou projíždět areálem o. z. Metro a vyjždět budou druhou vrátnicí z areálu, která bude rovněž obsluhována pracovníky o. z. Autobusy.

Po vybudování odstavných ploch (včetně osvětlení) budou provedeny sadové úpravy, jejichž smyslem je zasazení ploch do zeleně a zejména zmírnění účinků exhalátů do okolí.

**Za technický úsek ředitelství
ing. Milada Priorová a mgr. Ladislav Kovařík**

Představenstvo projednalo

Leden přinesl dvě zasedání představenstva naší společnosti. V úterý 9. ledna se konalo mimořádné jednání a o šest dní později plánované. Co bylo na programu?

Problematika nových vozů metra. Generální ředitel ing. Houfek seznámil účastníky s tím, že Ministerstvo průmyslu a obchodu České republiky podalo na základě podkladů profesora Tučného (designér jednoho návrhu na nové vozy metra na počátku devadesátých let) státnímu zastupitelství v Praze oznámení o podezření ze spáchání trestného činu nedodržení bezpečnostních předpisů u nových vozů metra M1.

Představenstvo přijalo usnesení, na jehož základě budou podána patřičná trestní oznámení tak, aby povinnost dokazovat byla na straně profesora

Tučného.

Opravy a rekonstrukce tramvajových vozů v roce 2001. Ředitel o. z. Elektrické dráhy ing. Pokorný informoval o skutečnosti, že byla přijata opatření, aby mohlo být v Hostivaři v letošním roce rekonstruováno minimálně 20 tramvají typu T3. Podle slov technického ředitele ing. Jílka budou ve IV. čtvrtletí 2001 rekonstrukce probíhat již v plné kapacitě hostivařské Opravárenské základny tramvají.

Informace o systému věcných břemen. Obchodně – ekonomický ředitel ing. Pomazal uvedl, že problematika oceňování věcných břemen upravuje sdělení ministerstva financí a Dopravní podnik dodržuje všechna stanovená pravidla.

Prodej akcí společnosti Rencar Praha, a. s. Generální ředitel ing. Houfek informoval, že v pátek

12. ledna letošního roku převzala výběrová komise pro otvírání obálek nabídky od zájemců a ve 14 hodin proběhlo jejich otevření. Nabídky předložily firmy euroAWK, s. r. o., JCDecaux – Městský mobiliář a Europlakat spol. s r. o. V závěru ledna se sešlo představenstvo, aby jednotlivé nabídky posoudilo.

Kolektivní vyjednávání. Generální ředitel ing. Houfek seznámil zúčastněné s tím, že jednání pokračují a obě strany se snaží přiblížit se ve svých stanoviscích.

Návrh novely volebního řádu pro volbu zástupců zaměstnanců do dozorčí rady. Představenstvo schválilo předložený návrh volebního řádu, podle kterého proběhnou volby v první polovině letošního roku.

–red–

K bezpečnosti či nebezpečnosti nových vozů metra typu M1

V poslední době proběhla v médiích série článků a televizních šotů o nebezpečnosti nových elektrických vozů pražského metra, které již naše společnost provozuje ve zkušebním provozu s cestujícími na trati C, prvotně vyvolaná designérem panem Tučným. K tomu bychom chtěli říci několik slov i my pracovníci odštěpného závodu Metro, kteří jsme s tímto projektem obnovy a modernizace vozového parku pražského metra spjati od samého počátku.

Úvodem stručně o homologaci, správně podle dikce zákona o schválení typu drážního vozidla. Vozidlo metra obecně je složitý stroj a ani jeho schvalování typu není jednoduchý proces. Ze zákona o schválení typu rozhoduje drážní správní úřad, v tomto případě Drážní úřad zřízený jako orgán státní správy, na základě žádosti tuzemského nebo zahraničního výrobce drážního vozidla, v našem případě Konzorcia Metro Praha (KMP) firem ČKD, Adtranz a Siemens. Podkladem pro jeho rozhodnutí je výsledek zkoušky drážního vozidla, kterou zajišťuje výrobce u právnické osoby určené Ministerstvem dopravy. Touto právnickou osobou je u vozidla typu M1 Výzkumný ústav kolejových vozidel.

Seznam zkoušek u vozu typu M1 obsahuje 55 položek, a protože jsou v této době prakticky všechny splněny, můžeme uvést konkrétní příklady. Zkoušky se prováděly jak v závodě ČKD Dopravní systémy na Zličíně (z těch složitých je možno uvést statickou pevnostní zkoušku skříně), tak i potom na všech tratích pražského metra a zkušebních tratích vozových dep. V praxi to znamenalo bezpočet zkušebních směn v nočních výlukách (přes den metro jezdí a „pracovat“ se nedalo), v denní době pak jízdy na zkušebních tratích. Nebudeme všechny zkoušky vyjmenovávat, to bychom se dostali do pozice jedné epizodní role ve filmu Na samotě u lesa, ale můžeme prohlásit, že ušetřena nezůstala žádná výzbroj vozidla, ať již elektrická, pneumatická nebo mechanická. Ze zkoušek elektrických jsme například simulovali zkraty postupně od hlavního vypínače přes meziobvod až na fázi/mezi fázemi asynchronního trakčního motoru. Některými našimi požadavky se zdál být dodavatel elektrické výzbroje Siemens překvapen, ale nikdy neřekl ne a nutno konstatovat, že všechny zkoušky měly pozitivní výsledek. Samostatnou kapitolou bylo laďení řídicího software při průjezdu trakcí přes nepříkrovné dělení přírodního kolejniče.

Ze zkoušek mechanické části lze jako příklad uvést zkoušku bezpečnosti proti vykojení (určení „Y“ a „Q“) a zkoušku jakosti chodu. V tomto případě se projížděla celá trať B konstrukční rychlostí vozidla 90 km/h, ze speciálních měřících dvojkolí byly snímány především příčné síly mezi kolem a kolejničí. Pro určení jakosti chodu pak v prostoru pro cestující akcelerometry snímaly pohyb skříně všemi směry. Jízdy byly provedeny jak při plně funkčním sekundárním vzduchovém vypružení skříně vozů, tak i při simulované poruše tohoto vypružení (to když v sobotu ve 3 hodiny ráno parta „zkušebáků“ plížením–plazením v kolejišti stanice Smíchovské nádraží pod soupravou vypustila všech dvacet pomocných vzduchojemů sekundárního vypružení). Zkoušky pneumatické výzbroje byly pochopitelně především zaměřeny na funkci a parametry pneumatické brzdy a výrobu stlačeného vzduchu.

O zkouškách by se mohlo napsat mnohem více, ale zde jsou pro ilustraci uvedeny jen některé „ty hlavní“, které byly Drážním úřadem určeny, respektive jejich kladné výsledky byly základním předpokladem pro povolení zkušebního provozu na

veřejných tratích metra za provozu s cestujícími. Předtím ještě souprava ujela 5 tisíc km na zkušební trati depa Kačerov, aby pak v říjnu 1998 vyjela na trať C s kovovou zátěží 22 tun v každém voze, simulující maximální obsazení. Takto ujela 15 tisíc km. Teprve potom byl povolen zkušební provoz s cestujícími, zatím ještě bez zabezpečovacího zařízení, v délce 30 tisíc km.

Toto vše je zde uvedeno proto, aby bylo jednoznačně řečeno, že odborní pracovníci Drážního úřadu vydali povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími po náročných zkouškách prováděných určenými výzkumnými a zkušebními institucemi,



Foto: Petr Malík

kteřé k nim vydaly protokoly s kladným výsledkem. Bylo podle standardů a příslušných norem prověřeno, že vozidlo bez kolize projede tunely, ochrany a vadný obvod odpojí, míra bezpečnosti proti vykojení je dostatečná, brzdy splní předepsané brzdivé dráhy, trakční výzbroj je dostatečně dimenzovaná i na maximální zátěž, se kterou se souprava v pravidelném provozu prakticky nesetká a podobně. V neposlední řadě by to byli i pracovníci o. z. Metro, kteří se všech zkoušek aktivně účastnili a spolupracovali při jejich vyhodnocování a kteří by při pochybnostech o bezpečnosti vozidla nedali souhlas s vystavením vozidla do provozu s cestujícími.

Nyní k některým argumentům pana Tučného

Designér Tučný byl na počátku vzniku projektu vozidla M1 autorem návrhu designu vozů, zřejmě na zakázku ČKD, ale v určité době nám byl kompetentními pracovníky ČKD jako designér projektu představen ing. arch. Patrik Kotas. Proč došlo k této změně, považujeme za věc mezi ČKD a designérem Tučným. Od tohoto okamžiku však již proběhlo několik vln zásadně kritických článků ke koncepci a řešení vozů M1. Stručně řečeno, jsou pro nás dosti překvapující, protože koncepce pana Tučného se od dnešní realizované totiž v zásadách neliší. Ho-

voří o nevhodně velké délce vozů, ale vozy v jeho koncepci byly ještě delší („přes spráhla“ 19 815 mm čelní/dnešní jen 19 521 mm a 19 658 mm vozy vložené/dnešní jen 19 206 mm). Mimochodem nejnovější vůz vídeňského metra má srovnatelnou délku 19 110 mm a nejnovější vůz mnichovského metra 19 780 mm. Od dříve v západní Evropě preferované koncepce vozů délky přibližně 16 metrů bylo minimálně v těchto případech upuštěno a délky s našimi vozy typu M1 jsou srovnatelné. Tvrzení pana Tučného, že „všechny nové projekty vlaků metra ve vyspělém světě vycházejí z krátkých vozů..“ je tak silně zpochybněno.

Také v průchodnosti soupravy pro případ evakuace nebo požáru jsou obě koncepce prakticky shodné. Vozy mají v koncových čelech průchozí dveře (v obou koncepcích šířkově prakticky shodné) pro případ nutného podélného průchodu soupravou. Za normální situace jsou dveře v zavřené poloze jištěny elektromagnetickým zámkem, v případě potřeby jsou strojvedoucím dálkově uvolněny a cestující jsou vyzváni k průchodu do sousedních vozů. Přesto pan Tučný tuto koncepci uvádí jako neoprůchodnou. Jak potom nazvat koncepci napří-

klad provozovaných vídeňských vozů, které mají zadní čelo podobné našim autobusům? K dalšímu tvrzení o „nepřístupnosti kabiny řidiče z pasažerské části“ je možno říci, že jsou mezi prostorem pro cestující a kabinou posuvné dveře, takže kabina přístupná je.

K nouzovému výstupu čelem soupravy tehdejší koncepce říká: „Čelo lze na přání odběratele vybavit nouzovým výstupem (dveře) za pomoci schůdků, kterými je v tomto případě stanoviště vybaveno. Toto řešení však omezuje výhled řidiče a komplikuje konstrukci řídicího stanoviště.“ K tomu je možno uvést, že projekt tunelů pražského metra uvažuje vždy na jedné straně s odstupovou rampou – pochozí stezkou ve výšce 400 mm nad temenem kolejniče. Zdroje možného nebezpečí, jako například vysokonapěťové kabely, jsou vedeny na opačné straně tunelu. Tato rampa musí být také závazně udržována jako průchozí. Při výšce podlahy vozu nad temenem kolejniče 1150 mm je výškový rozdíl 750 mm. Souprava je na obou čelech vybavena schůdky pro nouzový sestup, které by byly umístěny do otevřených bočních dveří o světlosti až 1300 mm a opřeny na pochozí stezku, která, opakují, musí být volná. Také seskok fyzicky vyspělých osob je při tomto výškovém rozdílu, za nouzové situace, možný. Kdyby



Foto: Petr Malík

Co se v uplynulém roce podařilo v preferenci?

cházejí o přestávky na obratištích. Analýzou výsledků dispečerského řídicího systému lze jednoznačně i prokázat zvýšení přesnosti provozu v souladu s jízdními řády.

Nezanedbatelná je i úspora elektrické energie, neboť plynulé projíždění těmito úseky bez zbytečných náslapů je mnohem efektivnější.

Kromě výše uvedeného osazení podélných oddělovacích prahů byla v září 2000 provedena nová úprava prostoru tramvajové zastávky „Národní třída“ ve směru Karlovo náměstí, respektive Lazarská ve Spálené ulici (tzv. „zastávkový mys“).

Tato úprava spočívá v rozšíření chodníku

(zastávkového prostoru) k tramvajové trati, čímž došlo k podstatnému rozšíření prostoru pro cestující a k eliminaci jejich ohrožení projíždějícími automobily, jejichž vjezd byl v prostoru zastávky zakázán. Stavební úprava nabízí cestujícím vyšší komfort a bezpečnost v podobě bezkolizního nástupu a výstupu. Svým provedením (včetně doplňků uličního mobiliáře) současně zvyšuje estetickou úroveň uličního parteru. V souvislosti s výše uvedenou úpravou vstoupila v platnost i změna dopravního režimu v přílehlé oblasti centra (Spálená, Jungmannova, Vodičkova) s pozitivním dopadem na průjezdnost tramvajů.

Zpracoval dopravní úsek ředitelství

V průběhu uplynulého roku byly v rámci postupné realizace „Projektů preference MHD v Praze“ osazeny betonové podélné prahy, oddělující tramvajovou trať od vozovky v následujících úsecích:

- **FRANCOUZSKÁ v úseku náměstí Míru – Blánická** v obou směrech v celkové délce 145 metrů (realizováno v srpnu 2000),

- **NUSELSKÁ v úseku náměstí bratří Synků – Tábořská** ve směru z centra v délce 29 metrů (realizováno v listopadu 2000),

- **CHOTKOVA v úseku od konce Jeleního příkopu k ulici U Brusých kasáren** ve směru do centra v délce 171 metrů (realizováno v listopadu 2000).

Aplikace betonových tvarovek oddělujících tramvajovou trať od vozovky vychází z provozních zkušeností a realizuje se v úsecích, kde dochází k významnému narušování plynulosti tramvajové dopravy individuální automobilovou dopravou. Hlavním efektem tohoto opatření je omezení negativního vlivu individuální automobilové dopravy na plynulost a pravidelnost tramvajové dopravy a pokles nehodovosti v dotčených lokalitách.

Jízda i v ostatních traťových úsecích je tak nejenom pravidelnější, ale hlavně bezpečnější, neboť řidiči nejsou nuceni vyrovnávat časové ztráty a nepři-



Foto: Petr Malík

Individuální versus hromadná doprava – 3. část

Stejně jako jinde ve světě, i v Praze jsou v praxi uplatňovány prostředky preference městské hromadné dopravy. V předcházejících dvou částech jsme popsali důvody, proč jsou určitá opatření v této oblasti nezbytná. V provozu tramvajů se jedná o oddělení tramvajového pásu od jízdních pruhů pro ostatní vozidla a o zvýhodnění při průjezdu křižovatkami, na nichž je provoz řízen světelným signalizačním zařízením, v autobusovém provozu pak o vyhrazení jízdního pruhu na vozovce tam, kde je to možné a kde intenzita ostatní dopravy znemožňuje normální průjezd. Existují jistě i jiná opatření, například jízda autobusů po tramvajovém pásu, v případě styku individuální a hromadné dopravy jsou však tato nejčastější a neúčinnější.

V minulé části jsme se na závěr ptali, kdy se smí přejíždět plná čára souvislá. Pro ty, kteří již pozapomněli, citujeme, že nejen přejíždět, ale i nákladem přesahovat ji lze, pokud je to **nutné k objíždění, odbočování na místo ležící mimo silnici nebo vjezdů na silnici z místa ležícího mimo silnici**. Pokud toto ustanovení přeneseme do pražských podmínek, jedná se v drtivé většině případů o objíždění. Když si současně uvědomíme, že objíždět je na vozovce

možno pouze překážku v provozu, dojdeme k závěru, že tam, kde je vedle tramvajového pásu plná čára souvislá, nemůže prakticky dojít k případu, že by tramvaj byla blokována jinými vozidly na kolejkách. V denním provozu však vidíme těchto případů stovky. Nepřísluší nám rozebírat, proč. Ale tyto situace dávají odpověď na častý dotaz, zda bylo nutné položení betonových prahů kolem kolejí. Bylo. Tyto prahy udržují automobily mimo průjezdní průřez tramvaje, která tak není zdržována neukáznými řidiči; průjezd ostatních vozidel je přitom umožněn ve stejné míře. Dnes jsou takto odděleny tratě na Národní třídě od zastávky Národní divadlo k Perštýnu, na Rašínově nábřeží od Výtoně po Jiráskovo náměstí, v Bělehradské ulici od Tylova náměstí po křižovatku s Anglickou ulicí, v Nádražní ulici od Plzeňky po křižovatku s Ostrovského ulicí, před křižovatkou Bělehradská – Otakarova, na Podolském nábřeží u zastávky Podolská vodárna, v Revoluční před náměstím Republiky a ve Francouzské ulici před křižovatkou s Moskevskou ulicí. Letošní novinky naleznete v druhém článku na této straně.

Neméně účinným opatřením, zajišťujícím větší plynulost tramvajového provozu, je preference jí-

dy tramvajů na křižovatkách, kde je provoz řízen světelným signalizačním zařízením (SSZ). Systémů je několik, všechny však v nějaké míře upřednostňují směr, kterým jede tramvaj. V síti elektrických drah je celkem 189 křižovatek (a obdobných míst, například přechodů), kde je instalováno SSZ. V současné době je preferován provoz tramvajů u 57 SSZ, z toho má ve 24 případech tramvaj absolutní přednost (obvykle tam, kde jsou dopravní poměry méně komplikované). V ostatních místech je uplatněna tzv. podmíněná preference či dřívější zařazení signálu volno pro vozidla MHD. Avšak ani absolutní preference neznamená, že by byl ostatní provoz zdržován v neúměrné míře; pokud se sjede více vozidel MHD, bude některé i na takto řízených křižovatkách muset čekat. Určitým preferujícím prvkem je i dynamické řízení provozu na křižovatkách, které umožňuje zařazovat požadovaný signál „volno“ v závislosti na hustotě provozu v určitém směru. Cílem je potom upřednostnění jízdy tramvajů všude tam, kde je provoz řízen světelným signalizačním zařízením.

Všechny druhy preferování městské hromadné dopravy před individuální mají právní oporu v usnesení Rady Zastupitelstva hl. m. Prahy. Tím magistrát, zodpovědný za dopravní situaci v Praze, dává jednoznačně najevo kladný přístup k danému problému. Bylo by dobře, kdyby jej osvědčili všichni. Ubylo by stresových situací v provozu, ubylo by dopravních nehod, zkrátily by se časy, potřebné k dosažení cíle, přibýlo by spokojených lidí a dosáhli bychom i zdravějšího životního prostředí. Co vy na to? **-zjs-**

Pár slov k fotografii z Invalidovny

Soutěžní fotografie uveřejněná v prosincovém čísle DP-KONTAKTu vyvolala poměrně značný zájem čtenářů. Překvapivé bylo, že všechny odpovědi, byť různě formulované, jsme mohli označit za správné, avšak z více než poloviny Vašich dopisů byla patrná menší i větší nejistota. Proto si tentokrát dovolíme uveřejnit podrobnější vysvětlení.

Ano, opravdu se jedná o tramvajovou trať u karlínské Invalidovny. Matoucími objektem se stal železniční most pod tratí Severozápadní dráhy. Byl situován přesně proti dvojité cestě vedoucí k hlavnímu vchodu do Invalidovny. Cesta pod mostem vedla k rameni Vltavy, které bylo zakončeno karlínským přístavem. Ještě na sklonku 30. let, v době, kdy toto rameno bylo postupně zaváženo, že tudy bude v budoucnosti vedena normální ulice, z tohoto záměru sešlo. Pokud jde o vedení tramvajových kolejí (také vyvolalo překvapení), uvádíme následující. Původní jednokolejná trať Křižíkovy elektrické dráhy z roku 1896 vedla po jižním okraji vozovky, která byla široká 12 metrů. Podél ulice (a tedy i podél kolejí) vedlo stromořadí, které zde vydrželo až do konce 30. let 20. století. Přibližně v těchto místech byla výhybna a zastávka „Mýto“. Dne 24. září 1908 byla doprava převedena na novou dvoukolejnou trať přeloženou do osy ulice, jejíž šířka se zatím neměnila. Tramvajová zastávka se asi o 45 metrů posunula blíž k centru. K větší změně zdejších poměrů došlo v roce 1926. Aníž byla změ-

něna šířka ulice, bylo na jejím severním okraji vybudováno vlastní těleso pro tramvaj, široké 6–7 m, a vozovka dosahovala šířky 7,5 m. Jen v místě tramvajové zastávky se s ohledem na nástupiště vozovka nepatrně zužovala. Provoz na nové koleje byl převeden postupně 28. června a 14. července 1926. V této podobě zde trať vydržela až do konce 30. let. Právě ze 30. let pocházela i naše soutěžní fotografie.

V roce 1939 došlo na Invalidovně k zásadní změně komunikačních poměrů. Stávající vlastní těleso mezi karlínskou vozovnou a Rustonkou bylo zrušeno a celá ulice doznala značného rozšíření. Proto muselo být vykáčeno i zdejší stromořadí. Tramvajovou trať se Elektrické podniky rozhodly přeložit až o 12 m na nové, 6 m široké vlastní těleso v ose rozšířené komunikace. Po jeho stranách byla zřízena vozovka, každý směr o šířce 7 m. Kolej z centra byla přeložena ještě v roce 1939, ale v zimě byly práce přerušeny. Kolej pro směr do centra byla na své místo přeložena až



Pro zájemce ještě uvádíme jednu zajímavou fotografii od Invalidovny. Byla pořízena kolem roku 1938 v rámci příprav na rozšíření ulice. Je na ní vidět ještě původní stromořadí (dnes by se nacházelo přímo na okraji vlastního tělesa) i vlak jedoucí po dnes již zaniklé železniční trati směrem na Těšnov. Při podrobném prohlížení originálního snímku lupou je patrné, že železniční most, který jste viděli na soutěžním snímku, je již nahrazen náspem.

K bezpečnosti či nebezpečnosti nových vozů metra typu M1

byl realizován výstup čelem, je jednak v evakuační cestě navíc jeden omezující prvek, a to průchod kabinou. Výškový rozdíl za předpokladu, že výstup bude opět z úrovně podlahy vozu (závisí na konstrukci čelních dveří a zavěšení schůdků) až na trať mezi kolejnice, by byl v tomto případě nejméně 1300 mm, tedy dvojnásobný. Ale především trať není určená jako pochozí stezka. Například mezi kolejnicemi může být kanálek pro odvod vody, umístěna styková trať zabezpečovacího zařízení, u samotných kolejnic vyčnívají šrouby, někde jsou palivovými mřížkami podklad. Mohl by tedy nastat případ, že sestupový žebřík nebude dole kde bezpečně opřít nebo budou cestující vysazeni do zóny pro chůzi naprosto nevhodnou. A to budou cestující sestupovat do dvojnásobně hloubky, takže rychlost evakuace bude určitě nižší.

Několik slov k hrozbě požáru

Protože jsme v tunelu, je hrozba možného požáru tou největší hrozbou každého dopravce ve světě provozujícího metro. V tomto případě je nutná především prevence před požárem, respektive před jeho možným šířením. Proto byla od počátku v zadání projektu nových vozů, ale i rekonstruovaných souprav, z naší strany cílená protipožární preventivní

opatření. Podlaha vozu a stěna za kabinou strojvedoucího jsou konstruovány jako protipožární přepážky s odolností minimálně 30 minut (plamen za tuto dobu nesmí přepážkou prostoupit). Zkoušky vzorků byly prováděny v autorizované zkušebně podle příslušných ČSN. Do interiéru vozu, především na podlahu a obklady stěn, byly předepsány materiály třídy hořlavosti A – nehořlavé nebo B – nesnadno hořlavé. Všechny použité elektrické kabely musí mít izolaci nešířící plamen. Cena materiálů s těmito vlastnostmi je násobkem ceny obdobných materiálů běžně používaných, v tomto případě toto však nemohl být argument. Na naši žádost nebyl na konstrukci trakčního kontejneru a bateriové skříně použit hliník, jak je běžné i u vozů metra, ale použity byly ocelové profily a ocelový plech. Kritická místa jsou vybavena požárními tepelnými nebo kouřovými čidly, jejich signály jsou ihned vypsány na obrazovku strojvedoucího s určením místa signalizujícího čidla. Strojvedoucí v tomto případě provede určitá opatření, ale jak již bylo mnohokrát zdůrazněno, jeho prvořadým úkolem je dojet do nejbližší stanice. Tam jsou pochopitelně podmínky pro evakuaci cestujících mnohem příznivější a ohnisko požáru je i snáze přístupné hasičům.

Na závěr malé shrnutí

Firmy vyrábějící nový vůz metra typu M1 mají v oboru kolejových vozidel své dlouholeté technické renomé. Současný designér ing. arch. Kotas také může své reference doložit realizovanými kolejovými vozidly podle jeho návrhu. Zúčastnění pracovníci naší společnosti potom vložili do projektu více jak dvacetileté zkušenosti z provozu pražského metra. Zkoušky prováděli pracovníci autorizovaných zkušeben, u jednotlivých dílů i zkušeben zahraničních. A pracovníci schvalujícího Dřážního úřadu jsou také dlouholetí odborníci v oboru drážních vozidel. Že by všichni tito, vlastně „za sebou seřazení“, vydali dobrozdání a nakonec schválili do provozu s cestujícími nebezpečné vozidlo? Podle našeho názoru je vůz typu M1 pro pražské metro vozem na velice dobré evropské úrovni. A můžeme dodat, budeme-li někdy v budoucnu jednat o novém „vozu typu M2“, opět budeme zvažovat všechny aspekty, které se v oboru kolejových vozidel pro metra mezitím „narodily“ a začleněny budou i další poznatky z provozu vozidel pražského metra.

Ing. Vladimír Břek, hlavní manažer projektu o. z. Metro, Mgr. Ladislav Kovářík, vedoucí oddělení investic feditelství

MHD VE SVĚTĚ

MEXICO: V hlavním městě Mexika byla s pětiměsíčním zpožděním otevřena první část automatické linky B metra. Zařízení pro automatizaci dodala firma Matra Transport. Jde o stejné zařízení, jaké bylo použito na lince Météor v Paříži. Otevřená část linky má 13 stanic a délku 13,5 km. Zbývající část (10,2 km, 8 stanic) byla otevřena na konci roku 2000.

POLSKO: Ve Varšavě je od října 2000 zaváděn nový systém odbavování cestujících v MHD. Systém dodala firma Monetal a je založen na jízdenkách s magnetickým průzkem. Kontrolní čtečky budou postupně instalovány ve všech vozidlech MHD. Cena celého systému je přibližně 100 milionů zlotých (celá 1 miliarda korun).

FRANCIE: 31. srpna 2000 projela centrem francouzského města Orléans po 63 letech znovu tramvaj. Šlo zatím o slavnostní předváděcí jízdu, nová

tramvajová linka byla pro provoz s cestujícími otevřena na podzim. Jsou na ní provozována vozidla Citadis.

NIZOZEMÍ: Firma Alstom dodá 60 nových tramvajových vozidel typu Citadis pro dopravní podnik Rotterdam. Vozidla budou využita na třech linkách, které obsluhují předměstí Rotterdamu a slouží jako napáječe k metru. Celková výše kontraktu je 82 milionů euro, dodávky tramvají budou zahájeny v červenci 2002 a ukončeny do konce roku 2003. –jau–, –pa–

V souvislosti se záměrem na zvýšení úrovně informování cestujících je od roku 1999 postupně naplňován program optimalizace informačního systému, schválený vedením naší akciové společnosti. Jedná se o soubor úkolů, realizačně rozčleněných do několika časových etap, pokrývajících jednak řešení technických a organizačních nedostatků, zjištěných při provedené podrobné analýze informačního systému, ale současně i o ověření některých nových trendů v informační technice.

Jedním ze stěžejních cílů je zde vytvoření normativního základu pro oblast informačního systému, který by byl závazně využíván v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a cílově i v celé působnosti Pražské integrované dopravy (PID), a to ve všech sférách informování cestujících. Ve své podstatě to znamená zpracování uceleného přehledu všech informačních prvků a procesů (stávajících i optimalizovaných) s promítnutím do

Katalog informačních prvků

Výstup první etapy prací je materiálem charakteru studie, zahrnujícím textovou analytickou část a grafický manuál. Textová část vedle všeobecných údajů o obsahu a formě zpracování zahrnuje základní kapitoly Vizualní informace – vozidla, Vizualní informace – dopravní cesta, Akustické informace, Související okruhy informačních prvků (P+R, vlaková a autobusová nádraží, letiště). Jednotlivé kapitoly mají další vnitřní členění dle dopravních systémů, využívaných v pražské MHD. V nich provedený rozbor používaných informačních prvků s podchyčením některých optimalizačních úprav

nost daného záměru. Nebylo totiž jednoduché sladit značně různorodé názory jednotlivých odštěpných závodů a útvarů ředitelství, takže složité diskuse probíhaly v podstatě až po úroveň každého z mnoha sjednocovaných piktogramů a dalších informačních prvků. Postup prací otevřel řadu zásadních a navíc nemálo kontroverzních témat, například provedení informačního systému v metru (z hledisek pozitivního/negativního barevného řešení buttonů a jejich nasvětlení nebo prosvětlení), zastávkových sloupků nebo jízdních řádů. Výrazným tématem se stala rovněž záležitost konfigurace

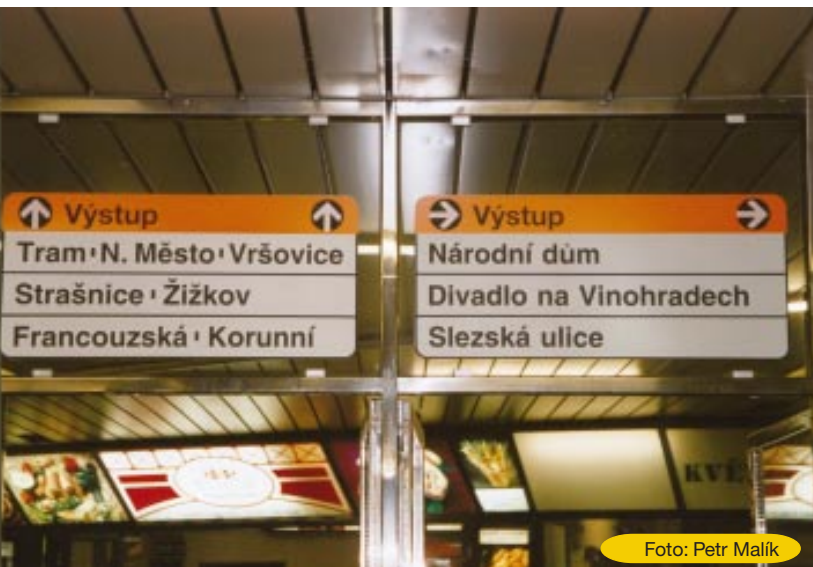


Foto: Petr Malík

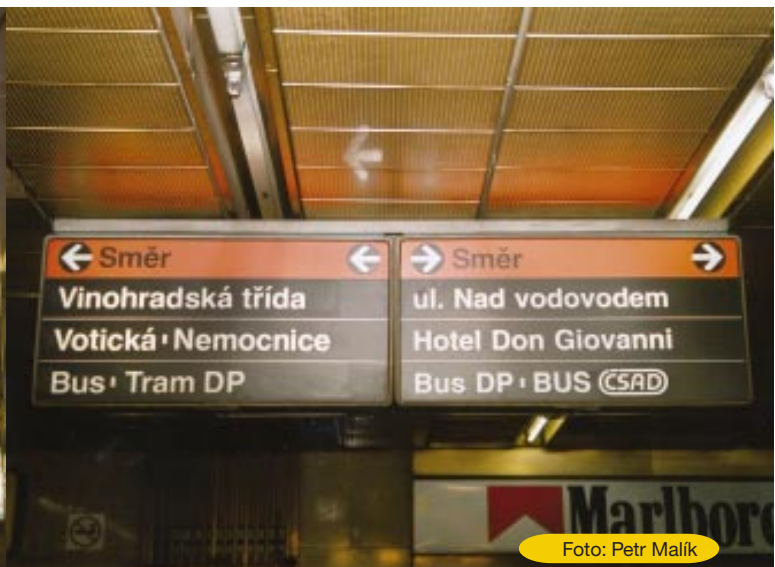


Foto: Petr Malík

závazné vybavenosti vozidel, stanic, zastávek a dalších souvisejících objektů.

Úvodním krokem ke splnění tohoto záměru bylo zadání tzv. Katalogu informačních prvků, jehož zpracovatelem se stal Metroprojekt, a. s. Zadání bylo koncipováno pro první etapu prací, jejímž cílem byl rozbor všech současných informačních prvků s jejich detailním popisem, včetně návrhů odůvodněných úprav a dalších opatření ke zlepšení současné úrovně informačního systému pro cestující. Navrhované změny měly respektovat požadavek úměrné finanční náročnosti, neboť řešení zásadních záležitostí do informačního systému je předpokládáno až v případných dalších etapách prací na katalogu.

vyúsťuje do závěrů a doporučení projektanta, týkajících se například sjednocení piktogramů, nového provedení jízdních řádů, porovnání základních variant informačních prvků ve stanicích metra a řady dalších oblastí. Druhá část materiálu, tedy grafický manuál, je uceleným přehledem grafického zobrazení informačních prvků, popisovaných v textové části katalogu.

Vlastní proces tvorby katalogu probíhal za aktivní účasti zainteresovaných útvarů ředitelství i všech odštěpných závodů naší akciové společnosti a výsledný výstup prošel zevrubným připomínkovým řízením. To samozřejmě bylo velkým přínosem, současně se však ukázala mimořádná nároč-

elektronického informačního systému na vozidlech povrchové dopravy. Problémové okruhy obdobného rázu zůstávají v řadě případů otevřenou záležitostí.

Ve snaze využít výsledky dosavadních prací co nejdříve v praxi se proto předpokládá, že bude zatím dopracován pouze přehled piktogramů a nápisů, tedy tzv. základní grafický manuál a dojde k jeho vydání jako závazného normativu pro všechny zainteresované složky naší společnosti. Záležitosti provedení staničních sloupků i vlastních jízdních řádů, vybavenosti vozidel elektronickými informačními systémy a obdobné konfliktnější problémové okruhy se stanou předmětem výhledové druhé etapy prací na Katalogu informačních prvků. Zde bude možno využít mimo jiné i výsledky ověřování nové informační techniky v provozu městské hromadné dopravy.

Ve věci výše uvedené snahy o vytvoření jednotného informačního systému pro celou Pražskou integrovanou dopravu byl Katalog informačních prvků projednán i s vrcholovými pracovníky organizace ROPID. Ti výrazně ocenili naši iniciativu v této oblasti (která samozřejmě měla být spíše na straně jejich organizace), ale výsledný materiál hodnotili jen jako interní katalog Dopravního podniku, který nelze využít celosystémově v rámci celé PID. Důvodem je zejména skutečnost, že v něm není plnohodnotně zohledněno zapojení další zásadní složky PID, tedy železnice, zejména z pohledu pokrytí celé cesty v rámci PID jednotným informačním systémem. Odpovídající zapojení Českých drah do námi zadávaných prací však nebylo schůdné z časových, finančních, ale ani z kompetenčních důvodů. Bylo proto předběžně dohodnuto, že ROPID využije výstupy námi zadaných prací pro katalog s celosystémovou působností v PID, jehož zpracování hodlá zadat a financovat.

—st—

Jak dál probíhá kolektivní vyjednávání?

První informaci o probíhající kolektivním vyjednávání mezi vedením společnosti na straně jedné a Radou předsedů závodních výborů odborových organizací na straně druhé jsme vám přinesli již před měsícem, v lednovém DP-KONTAKTu.

Jak se situace změnila od prvních lednových dní? Původní návrh představenstva a vedení společnosti na zvýšení mezd ve výši 2,5 procenta byl po projednání v Radě hl. m. Prahy a Zastupitelstvu hl. m. Prahy zvýšen o další 2,5 procenta na 5 procent. „Tento nárůst schválilo městské zastupitelstvo a je kryt finančními zdroji v rozpočtu naší společnosti,“ vysvětlil generální ředitel ing. Houfek. Pokud by v roce 2001 došlo k výraznému zvýšení inflace, nad rámec současných prognóz,

nabízí vedení společnosti odborářům další jednání o zvýšení objemu mezd během roku 2001.

Rada předsedů odborových organizací také mírně ustoupila ze svého požadavku na zvýšení mezd. V současnosti zástupci zaměstnanců požadují navýšení vyplácených částek o 7 procent, což o jedno procento méně než v závěru loňského roku.

Ani krátce před uzavěrkou únorového čísla nebylo zřejmé, kdy maraton jednání skončí, a tak náš seriál o tom, jak pokračuje kolektivní vyjednávání bude pokračovat i v příštím čísle podnikového měsíčníku. Věříme, že budeme moci informovat o dalších krůčcích vedoucích k podepsání mzdové dohody mezi vedením a představiteli odborů.

Ing. Pavel Pitra

Vozový park autobusů a ochrana životního prostředí

V rámci pravidelné obnovy vozového parku autobusů nakupuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost vozidla, jejichž úroveň odpovídá technologickému vývoji poslední doby a rostoucím požadavkům na ochranu životního prostředí před emisemi výfukových plynů podle platné mezinárodní legislativy.

Pro vznětové (naftové) motory používané jako hnací jednotka pro nákladní automobily a autobusy platí v České republice předpis Evropské hospodářské komise (EHK) OSN označený jako R 49. Emisní limity byly předpisy EHK stanoveny poprvé roku 1983, kdy vstoupil v platnost předpis R 49.00 a v současné době platí předpis R 49.04, známý jako EURO III.

Předmětem legislativního sledování jsou tyto hlavní skupiny škodlivin:

– **Oxid uhelnatý – CO**, patrně nejdéle známá škodlivina s prozkoumanými účinky.

– **Oxidy dusíku – NO_x** (oxid dusnatý a oxid dusičitý), mají negativní účinky na zdraví již při vdechnutí velmi nízké koncentrace.

– **Nespálené uhlovodíky – HC**, směs různých látek s extrémně různou škodlivostí.

– **Tuhé částice** – karcinogenní škodliviny.

Snahou konstruktéra vznětového motoru je dosažení co nejlepších výkonových a ekonomických parametrů při současném splnění nutných podmínek pro schválení provozu vozidla na veřejných komunikacích, tj. dosažení úrovně emisí škodlivin pod úrovní limitu platného předpisu, což je technicky i finančně velmi náročné.

Rozhodnutí ministerské rady pro životní prostředí při EU z prosince 1998, potvrzené Evropským parlamentem v listopadu 1999, stanovilo harmonogram platnosti zpřísněných norem EURO III, EURO IV a EURO V. Protože jednotlivé emisní předpisy vznikají jako výsledek složitých jednání mezi nadnárodními orgány (zabývajícími se tvorbou předpisů s mezinárodní platností), výrobci a uživateli, je potom výsledný předpis vždy jistým kompromisem. Předpis EURO III platný od 1. října 2000 je závazný pro výrobce u nových vozidel dosud nehomologovaných. Pro stávající schválené typy vozidel vstoupí tato norma v platnost od 1. října 2001.

Vozový park autobusů naší společnosti splňuje emisní předpisy platné v době jejich výroby. Autobusy dodávané po 1. října 1996 jsou vybaveny vznětovými motory, které splňují parametry pro mezní hodnoty emisí platného předpisu EURO II a v současné době již tvoří polovinu vozového parku.

Na základě schválených výsledků obchodních veřejných soutěží bude v roce 2001 zakoupeno celkem 50 kusů standardních autobusů, z toho bude 30 kusů nízkopodlažních vozidel typu City bus a 20 kusů standardních vozidel typu B 931 E. Kloubové autobusy budou zakoupeny v celkovém počtu 23 kusů,

z toho 20 kusů ve standardním provedení B 941 E a 3 kusy v nízkopodlažní verzi typu City bus.

V prvním čtvrtletí tohoto roku bude dodáno 20 kusů kloubových autobusů ve standardním provedení se vznětovými motory EURO II a všechny ostatní autobusy budou dodány v průběhu druhého pololetí 2001 již s novými vznětovými motory splňujícími normu EURO III, což přispěje k dalšímu zvýšení kvality vozového parku autobusů z hlediska ochrany životního prostředí v Praze.

Z uvedeného přehledu předpisů vyplývá, jaké úsilí museli vynaložit výrobci vznětových motorů jak z hlediska konstrukčního, tak z hlediska technologického, aby mohli začít sériově vyrábět motory splňující velmi přísnou emisní normu EURO III.



Foto: Petr Malík

Z vývoje mezních limitů emisí výfukových plynů a možnosti jejich plnění vznětovým motorem je zřejmé, že při případné plynofikaci v dopravě nebude ekologický přínos úměrný k vynaloženým nákladům na plynofikaci vozidel a k ostatním nákladům s tím souvisejícím. Přesto musíme konstatovat, že vzhledem ke snižování světových zásob ropy dojde pravděpodobně k rychlému rozšíření plynofikace vozidel v horizontu 15 až 20 let, ale pokud budou v této době technicky dořešeny další alternativní pohony, především využití palivových článků, může se vývoj v dopravě ubírat spíše tímto směrem.

Ing. Jiří Pavlíček,
technický úsek ředitelství

Přehled vývoje mezních limitů emisí výfukových plynů podle mezinárodní legislativy

Předpis	Platnost od	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO _x (g/kWh)	Tuhé částice (g/kWh)	Saze (m-1)
R49.00	1.10.1983	14,0	3,50	18,0		
R49.01(EURO 0)	1.10.1990	11,2	2,40	14,4		
R49.02(EURO I)	1.10.1993	4,5	1,10	8,0	0,36	
R49.03(EURO II)	1.10.1996	4,0	1,10	7,0	0,15	
R49.04/EURO III)	1.10.2000	2,1	0,66	5,0	0,10	0,8
Výhledové předpisy a předpokládané termíny platnosti						
R49.05(EURO IV)	1.10.2005	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
R49.06(EURO V)	1.10.2008	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5

Spotřeba motorové nafty je jednou z hlavních nákladových položek, která výrazným způsobem ovlivňuje hospodářský výsledek odštěpného závodu Autobusy. V roce 2000 je možné tuto položku hodnotit jako třetí nejvyšší s podílem ve výši 17,6 %. Největší podíl tvoří pro srovnání personální náklady (mzdy včetně sociálního a zdravotního pojištění) ve výši 37,5 %, na druhém místě jsou odpisy hmotného investičního majetku ve výši 18 %, které však byly výrazně ovlivněny obnovou vozového parku. V letech 1998 a 1999 se podíl spotřebované motorové nafty na celkových nákladech pohyboval na úrovni 14 %.

Ceně motorové nafty je v o. z. Autobusy dlouhodobě věnována odpovídající pozornost, kde hlavní snahou je odebrání nafty s příslušnou kvalitou bez nákladů zprostedkovatelské resp. s minimální přírůžkou. Z tohoto důvodu byla v minulosti zabezpečována obchodní politika spoluprací s výrobcem – Českou rafinérskou, a. s., nebo dodavatelem, který díky množství odebrané motorové nafty spadl do první skupiny odběratelů s nejnižší prodejní přírůžkou výrobce. V průběhu roku 2000 proběhla veřejná obchodní soutěž na dodavatele motorové nafty pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost. Novým dodavatelem motorové nafty se stala Benzina a. s. a novým přepravcem motorové nafty se stal Petrotrans.

Spotřeba motorové nafty v o. z. Autobusy v roce 2000

Cenu motorové nafty dlouhodobě ovlivňuje cena základní suroviny a kurs koruny vůči dolaru. Navíc k 1. červenci 1999 došlo ke zvýšení spotřební daně u uhlovodíkových paliv o 1,07 Kč za litr. V roce 1999 byla cena nafty o 12,02 % vyšší (absolutně o 35 milionů Kč) než v roce 1998, a to i přes snížení ceny motorové nafty počátkem roku 1999. Za období leden až prosinec roku 2000 vzrostla průměrná cena jednoho litru motorové nafty o téměř 33 % v porovnání se srovnatelným obdobím roku 1999. V absolutním vyjádření zvýšení představuje částku téměř 130,5 milionů Kč. V průběhu roku 2000 docházelo k postupnému zvyšování ceny motorové nafty a je možné konstatovat, že maximální loňská denní cena činila dne 13. září 21,62 Kč za litr. V měsíci říjnu se denní ceny motorové nafty pohybovaly v rozpětí 19,62 až 21,33 Kč/l, na závěr loňského roku ceny nafty mírně poklesly a v průběhu měsíce prosince se denní ceny motorové nafty pohybovaly v rozpětí 17,44 až 20,34 Kč/l.

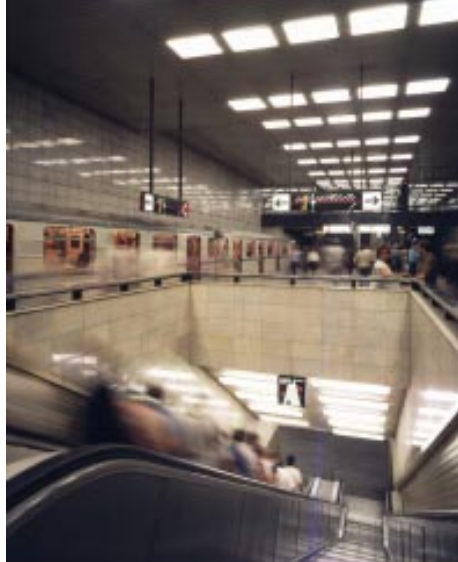
Plán roku 2000 v položce spotřeby motorové nafty byl stanoven na základě skutečnosti roku

1999 a povýšen o 100 milionů Kč podle předpokladů cenového vývoje z přelomu roků 1999 a 2000. Cenový vývoj ve 2. pololetí loňského roku však tyto předpoklady překonal, a to především vlivem dalšího zhoršení kursu Kč a vlivem mezinárodní politické situace. Z tohoto důvodu bylo nutné navýšit zdroje o. z. Autobusy o dalších 18,5 milionů Kč. Celkovou rekapitulaci nákladů na spotřebovanou motorovou naftu v letech 1998 až 2000 uvádí následující tabulka.

Náklady na spotřebovanou motorovou naftu v letech 1998 až 2000			
nafta/období	1998	1999	2000
spotřeba v Kč	339 130 083	374 318 082	504 794 007
spotřeba v litrech	27 346 313	26 958 006	27 325 492
průměrná cena Kč/l	12,40	13,89	18,47

Poznámka:
Všechny zde uvedené ceny jsou bez DPH.

Za o. z. Autobusy zpracoval ing. Jiří Pařízek



Nástupiště stanice Muzeum se vstupem do přestupního uzlu na stanici linky A.

dominantního vykonavatele stále vzrůstající hybnosti obyvatel.

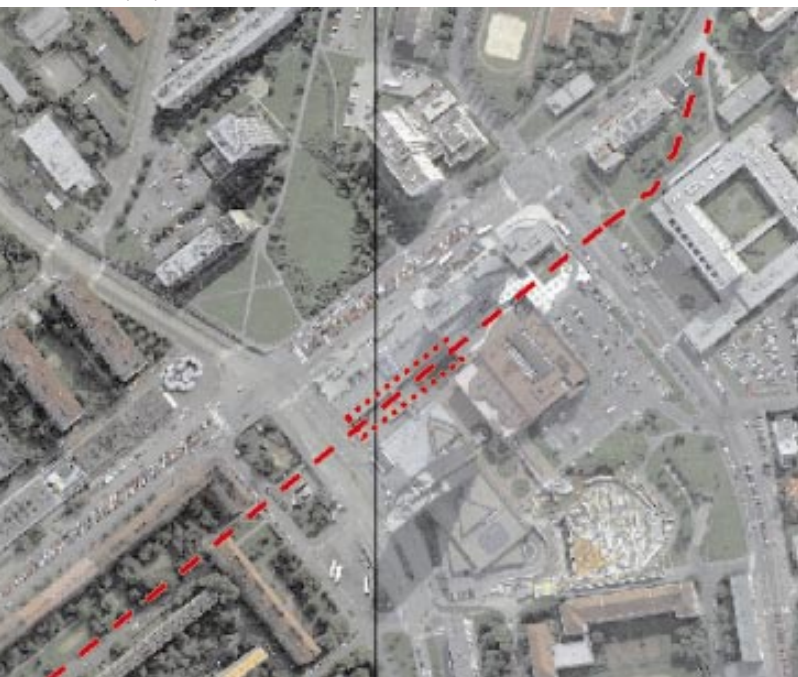
Již v roce 1898 navrhoval V. J. Rott zřídit v Praze podzemku, avšak za počátek období příprav výstavby pražského metra lze považovat až rok 1926, kdy prof. List a ing. Bellada předložili městské radě technicky a dopravně podložený návrh celé sítě metra. Je s podivem, že i dnes je řada myšlenek, zakotvených do množství návrhů za půl století příprav hodna pohledu a zamyšlení pro budoucí záměry. Pro trať C již ve zmíněném roce vybrali stopu, i když pod názvem D, která odpovídá v zásadě dnešní trati z Florence na Pankrác.

Trať C znamená z městotvorných účinků realizaci dlouhodobých záměrů na přestavbu Hlavního nádraží a stavbu Nuselského mostu, svazujícího terasu Pankrácce s jádrem města. Dnešní městská část Praha 4 sice svůj základ na Pankráci datuje ze třicátých let nyní již minulého století, ale skutečný rozvoj a vazbu na centrum získala až existencí tratě C metra. Ještě významnějším rozvojovým faktorem je tato trať pro Jižní Město I a II, i když se dosud nepodařilo setřít sídlištní charakter jejich prostředí.

Z hledisek urbanistických lze prostorové vedení tratě C charakterizovat jako cestu, sledující spáru, či rozhraní, mezi středověkým a novověkým územím města přibližně ve stopě bývalých novoměstských hradeb, postavených v období Karla IV. Od Poříčí (Těšnova) po Karlov je tato stopa využívána další, mnohem problematičtější sférou dopravy – automobilovou – v podobě nešťastné magistrály. Souběh těchto dvou fenoménů však není symbiózou, ale konfliktem. Stačí připomenout Muzeum, Hlavní nádraží, I. P. Pavlova a na sousedících územích Vltavskou a Vyšehrad.

Vedení tratě na pankrácké terase vychází z lokalizace stanic v logických, urbanisticky a dopravně nesporných těžištích organizmu a struktury města.

Letecký snímek Budějovického náměstí potvrzuje úlohu těžiště území nad stejnojmennou stanicí.



O architektuře pražského metra

Když byl v květnu 1974 otevřen veřejnosti I. provozní úsek tratě C, mohla většina obyvatel města považovat tento nový přepravní systém za samozřejmou realizaci dlouhodobých požadavků na zásadní řešení dopravní problematiky Prahy. Ano, metro je především dopravní stavbou, je však také významným městotvorným činitelem. Trvalo dlouhou dobu, než se stabilizovala představa o propojení těchto dvou základních hledisek na formování

Nemůže být sporu, že relativně nový městský celek – Pankrác nelze vůči jádru Prahy výrazněji potvrdit, než je tomu na hraně nad Nuselským údolím se stanicí Vyšehrad a Nuselským mostem. Pouze tvrdé a nadměrně hmoty Kongresového centra poněkud zpochybňují výsledný efekt. Zóny ostatních stanic, snad pouze s výjimkou stanice Pankrác na Centrálním náměstí jsou gravitačními jádry života čtvrti. Zvláště na Budějovickém náměstí a na Náměstí Hrdinů se podařil souběh stavby metra se stavbami v parteru města. Zatímco budova Centrotexu byla postavena prakticky se stavbou stanice Pražského povstání a náměstí dotvořila, stavby na Budějovickém náměstí probíhaly od roku 1974 do současnosti. Na tomto příkladu lze dokumentovat, že inteligentní urbanistická koncepce je platná víceméně bez časových či politických limitů. Dokonce některé ze staveb již prodělaly několikanásobnou proměnu majitelů a funkce. Stanice metra je však stále prostorovým, funkčním a stavebním základem.

Centrální náměstí tuto inteligentní koncepci nemělo, a proto dodnes tápe ve způsobu, jak využít hřívnu perfektní obsluhy dopravou a mimořádnou těžištní polohu na pankrácké terase. Proběhlo celkem již 5 architektonických soutěží (z toho 2 po roce 1989), a nebylo nalezeno řešení. Patrně proto, že základ byl až příliš konformní se socialistickou diktatorní koncepcí nelidských



Schema tratí pražského metra a časový postup výstavby jednotlivých provozních úseků.

prostorů a výškových dominant. Nicméně hodnota prostoru je nadějí do budoucna. Od počátku nového milénia běží práce na zcela nové studii přestavby, iniciované novým vlastníkem rozestavěné budovy, která měla patřit Českému rozhlasu.

Kačerov je stabilizovanou uzlovou stanicí s intenzivními přestupy, Roztyly již začínají rozkvétat do skutečně městského prostoru, jemuž přízvisko, „stanice pro králíky“ již odebral terminál autobusů. Chodov má svou budoucnost před sebou, neboť sousedící rozlehlé plochy jsou již předmětem rozvojových záměrů velkých investorů na výstavbu budov lehkého průmyslu, obchodu, služeb a kancelářů v komerčně industriální zóně. Opatov je připraven přijmout úlohu těžiště komerční výstavby v okolí podle plánu „Bulvár Jižního Města“, stejně jako konečná stanice Háje. Volné plochy na jih od stanice jsou významnou rezervou pro oživující zástavbu smíšeného charakteru. Jižní Město potřebuje soustředit síly a finance pro rehabilitaci ponurého dědictví minulého režimu. Metro alespoň pomáhá řešit dopravní požadavky.

Na sever od Florence byla prodloužena trať C do území Holešovic – Buben v roce 1984. Stanice Vltavská je novým faktorem v rozvojových záměrech mimořádně perspektivních ploch nádraží Bubny. Zde patrně ještě nějakou dobu potrvá, než České dráhy pochopí, že držet seřadovací nádraží v centru města je anachronismus. Jsou však připraveny urbanistické koncepce, vzešlé ze soutěže, které pomohou odlehčit historickému, komerčně přetížnému centru výstavbou na plochách rezavých kolejí v trávě a odpadcích mezi ruinami. Postačí, aby stanice Vltavská dostala druhý, severní výstup s vestibulem a zóna rozšířeného centra může být pohodlně obsluhována. Nádraží Holešovice je spolu s objekty ČD při severním vestibulu na určitou dobu urbanisticky dokončenou stavbou. Vedení tras železničních koridorů předpokládá v jedné z verzí zaústění do tohoto nádraží, aniž by muselo dojít k zásahu do staveb metra. Jižní vestibul dosud plní utilitární úlohu přestupního uzlu mezi autobusy ze Severního Města na metro.

Stavba prodloužení severním směrem však již byla zahájena. Po období 25 let tahanic a nejistot o vedení IV. provozního úseku trasy na severní terasu města, tak chabě dopravně obsluženou, je snad již jasné, že na sever je efektivnější vystoupat krátkou variantou mělkým podchodem Vltavy s hlubokou stanicí Kobyliské náměstí a mělkou stanicí Ládví. Pokračování trasy na severní terase má cíl v obsluze Veletržního areálu Letňany.

Zdálo by se, že vedení tratě metra je jednoduchou technickou záležitostí. Než se však došlo k citovanému průběhu, muselo dojít k mnoha složitým a často konfliktním koordinacím. Naštěstí chyb je relativně málo: ve vybavení vestibulu stanice I. P. Pavlova je velkým nedostatkem deficit ramene podcho-



Stanice Vltavská charakterizuje principy tvorby halových nástupišť tratě C bez sloupů.

du pod ulicí Legerovou jako důsledek neuváženě velkorysého přístupu, předpokládajícího vedení magistrály na estakádě na místě bloků mezi Sokolskou a Legerovou ulicí. Podobný nedostatek lze najít i na stanicích Pražského povstání a Pankrác.

Architektura stanic tratě C vychází z prostorové kompozice. Již na začátku prací na projektech stanic bylo všem zúčastněným jasné, že je nezbytné nalézt cestu, jež by na jedné straně vyhovovala specifickým požadavkům dopravního zařízení, ale na druhé straně poskytovala cestujícím maximum komfortu v prostorovém, světelném a orientačním ohledu. Estetický vjem není druhořadý, dominantní úlohu však zaujímá bezpečnost a přehlednost provozu. Samozřejmostí je kvalita a trvanlivost materiálů na podlahách, stěnách a stropech. Nalézt optimální cestu mezi estetickým výrazem, trvanlivostí, bezpečností, požární odolností a dostupností není nijak jednoduchou záležitostí. Proto na počátku projekčních prací již v roce 1970 zpracovali specialisté Metroprojektu



Historický snímek stanice Vyšehrad (Gottwaldova) těsně po uvedení tratě C do provozu v roce 1974.

s řadou uznávaných odborníků (jakousi) směrnicí, doporučující postupy pro všechny zúčastněné partnery v oborech tvorby prostředí stanic ve veřejných i služebních prostorech. Vycházeli přitom z nejlepších zahraničních řešení a ze zkušeností provozovatelů. Výsledkem je rozsáhlý elaborát, dodnes ve většině případů platný: Metro – nový fenomén města. Podle něho je žádoucí nástupištní prostory všech stanic řešit vzájemně příbuzným způsobem, aby došlo k primární orientaci cestujících, na které lince se nacházejí. Pro trať C, díky mělkému podzemnímu založení, bylo možné stanovit jako cíl **obdélný halový prostor pro všechna nástupišť**. Stěny jako identifikační motiv jednotlivých stanic jsou obkládány kamennými deskami metodou suché montáže, která byla de facto na stavbě metra vyvinuta a do dnešní doby se používá. Stropy jsou vesměs prováděny montovanými lamelami se zabudovanými svítidly. Přestože jsou stanice tratě C konstrukčně odlišné podle podmínek lokality, nejzdařilejšími jsou stanice jednolodní – bez sloupů; ani stanice sloupové však nejsou druhořadé. Různé druhy obkladových kamenných desek a rozdílná skladba sparožezů vytvářejí vzájemně odlišné.

Stanice na druhém úseku tratě C jsou rozlišeny různými druhy keramických obkladů v rozdílných formátech, barvách a skladbě. Také stanice na třetím úseku do Holešovic jsou obkládány keramikou v odlišném provedení.

Historický snímek nástupišť stanice I. P. Pavlova před uvedením do provozu v roce 1974 charakterizuje nástupišť stanic tratě C se sloupů.



Prodloužení na severní terasu bude již mít stanice jiné, zejména jediná ražená hlubinná stanice této tratě (a současně první jednolodní ražená stanice na pražském metru vůbec) – Kobylisy – bude mít charakter zcela individuální. Ládví se bude blížit obvyklému standardu podzemních stanic tratě C, budou zde ovšem aplikovány jak architektonické koncepce a urbanistické zásady, tak stavební materiály a postupy odpovídající počátku jedenadvacátého století.

Součástí celkového řešení stanic na všech tratích pražského metra je také orientační a informační systém, pomáhající cestujícím v pohybu v podzemním i městském prostředí. Minulý režim nedovoloval umístění reklam v prostoro-ech metra. Nyní je zřejmé, že uvážlivé rozmístování graficky kvalitních a eticky přijatelných reklam nemusí být na závalu prostorovému působení stanic. K očekávanému narušování provozu nedochází. Dnes je již možné hodnotit působení jednotlivých materiálů užitých na obklady stěn a stropů jak z pohledu estetických, tak i provozních. Zatímco kámen je materiálem věčným, je také současně poněkud oficiózním, až studeným, keramika má v sobě výraz tradičního českého materiálu s tvarovými a barevnými variacemi. Z hlediska provozu je patrně kámen užitečnější než keramika, která vlivem své zrnitosti neumožňuje dokonalou očistu ploch. Proto lze do budoucna doporučit zachování principu kamenných desek na podlahy v materiálovém a skladebném rozlišení, jako materiálu s nejvyšším stupněm trvanlivosti a kvality údržby. U stěn je účelné sledovat hledisko estetické v jedné řadě s hledisky provozu. Není žádoucí omezovat materiálovou volbu pod diktátem ani jedné či druhé strany. Například sklo ještě ani zdaleka nevyčerpalo všechny své možnosti. Kritiku na vzhled stanic je možné vznést i na provozovatele: stanice jsou často ve svém výrazu a pocitu komfortu degradovány nedostatečnou údržbou. Proto zde platí více než jinde, že je naprosto nezbytná dohoda mezi provozovatelem a projektanty i dodavateli o volbě materiálů, aby byla zajištěna stabilita výrazu i po mnoha letech provozu.

Výtvarná kompozice v atriu stanice Vltavská oživuje celkově nevábný vzhled tohoto regionu.

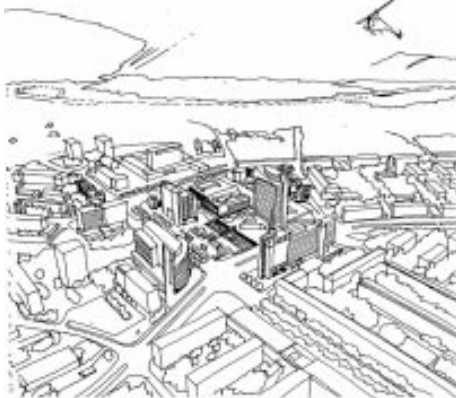


Historický snímek nástupišť stanice Vyšehrad (tehdy Gottwaldova) před dokončením.

Na doložení platnosti postulátu o městotvorných účincích metra v organizmu města Prahy zmíníme několik stanic na trati C, které – více než jiné – tuto skutečnost dokládají.

Stanice **Hlavní nádraží** ve svém konceptu vznikla již roku 1964. Tehdy se předpokládala jako optimální koncepce podzemní tramvaje. Dvoufázová soutěž na řešení symbiózy železnice a nosného prvku městské hromadné dopravy vybrala za provozně i architektonicky nejvhodnější dvoupodlažní uspořádání nové odbavovací haly nádraží. Vznikl složitý a pro socialistickou výstavbu velmi komplikovaný problém. Dodnes není zcela uspokojivě vyřešen. Stavba podzemní tramvaje byla právě zde zahájena v lednu 1965 včetně sousedících traťových tunelů na principu bočních nástupišť.

Urbanistický výhled řešení Budějovického náměstí (studie atelieru PAK - arch. Kordovských 1995).



BUDĚJOVICKÉ NÁMĚSTÍ
PRAHA 4

15

Vznikl tak složitý a svým způsobem ojedinělý koncept souběhu mimořádně kvalitní stavby Wilsonova nádraží podle projektu architekta Fanty, nové odbavovací budovy, v jejímž podzemí je umístěna stanice metra a na střeše šestipruhovná magistrála. Rozpory již v začátku prací odsouvaly do druhé, či zadní pozice výraz Fantovy budovy Hlavního nádraží, neboť magistrála na stropě nové odbavovací budovy ji zcela odřízla od vztahu k městu. Nicméně takto vybudovaný stroj jaksi funguje, i když přes množství kvalitních architektonických detailů nelze plně stoprocentně hodnotit celkový výraz. Z kdysi plně velkoměstského nádraží s bezprostředním kontaktem s centrem se v současné době stal stroj na dopravu s řadou nedostatků. Doufejme, že dokončením městského a silničního okruhu na východě Prahy bude možné realizovat návrat Wilsonovy třídy do rodu městských tříd a dojde k výraznému snížení dopravního zatížení na ní. Těž návrat tramvaje do Opletalovy ulice by mohl pomoci vrátit tuto zónu centra města společensky odpovídajícímu významu.

Stanice **Muzeum** je díky křižovatkové úloze současně jednou z provozně nejzatíženějších stanic. Stanice na trati C vznikla v konceptech spolu

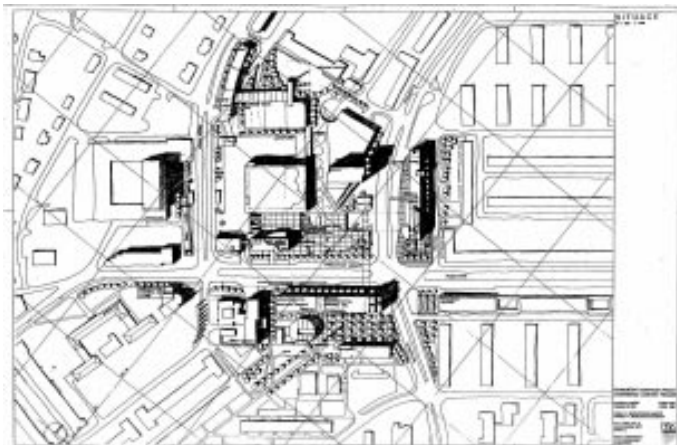
s vestibulem a podchodem rovněž v etapě přípravy podpovrchové tramvaje. Podchod pod Vinohradskou a Mezibranskou ulicí je jedinou prostorovou spojnicí mezi budovou Národního muzea a Václavským náměstím. Bohužel také zde dochází k oddělení jednoho z nejvýznamnějších městských prostorů od přirozené souvislosti s historicky i společensky významnou budovou. Tři až čtyři dopravní pruhy jsou silnou bariérou. Není chybou metra, že se zde nachází jeho 7 výstupů a křižovatková stanice s trati A. Chybou však je, že se dosud nepodařilo odvést zbytnou dopravu. Podchod, vybudovaný v rámci výstavby metra, plní úlohu spojnice všech nároží složitě křižovatky, aby vůbec mohl pěšák projít od Vinohradské, Wilsonovy, Washingtonovy a Mezibranské na Václavské náměstí. Stanice sama o sobě je architektonicky unikátní a prostorově nyní po úpravách osvětlení a informačního systému kvalitní. Díky ní není tento kloub města neprůchodný, ale stává se onou příslovečnou čtvrtou dimenzí velkoměsta.

Stanice **Vyšehrad** je branou do území Pankráce. Nyní, po dostavbě Kongresového centra, dokončení hotelu Corinthia Towers a Policejního ředitelství je součástí již uzavřeného souboru významných budov, dostatečně naplňujících smysl stanice metra. Za unikátní lze považovat jižní předpolí Nuselského mostu se zakomponovanou, sklem otevřenou stanicí. Pohledy z nástupiště do vltavské kotliny a do Nuselského údolí nemohou nikoho zanechat bez emocí, východ do dvou atrii s nástupem do parteru před Kongresové centrum s monumentálními pohledy na jádro Prahy otevírá nádhery tohoto města. Není věcí projektantů metra vzhled budov bývalého sjezdového paláce, nicméně i tohoto úkolu se zhostili se ctí a velkorysostí. Tato stanice je považována za součást atributů nazývaných „tvář města“.

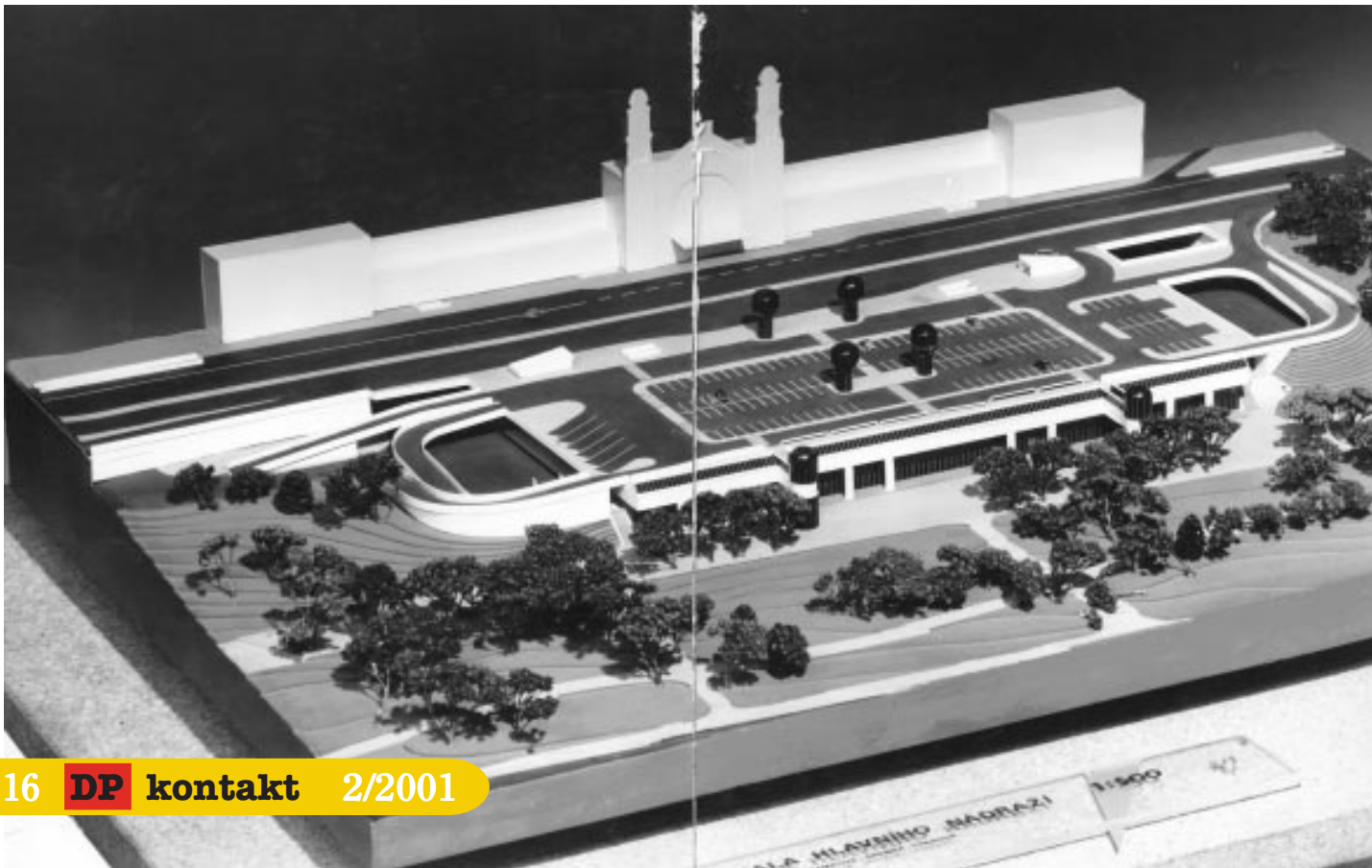
Stanice **Budějovická** je příkladem optimální souhry projektu metra a navazujících souborů. Elegantní prostory nástupiště a obou vestibulů dnes vedou do živých obchodních pasáží, z nichž jsou přístupné významné budovy vytvářející soubor náměstí. Nebyl zdaleka jednoduchý vývoj urbanistické koncepce prostoru náměstí. V době příprav výstavby metra zde byla periferie a sporadická zástavba. Lze považovat za štěstí, že projektanti tehdejšího Interprojektu se nechali vést již zpracovanou urbanistickou studií architektky Machoninové a konstrukci stanice se dvěma mosty v ulicích Olbrachtově a Staškové podřídili vcelku jednoduchému schématu dostavby náměstí. Právě toto jednoduché schéma vedlo k tomu, že prostor nad stanicí bylo možné bez ohledu na politické prostředí dovést do dnešní, doufáme, že kvalitní kompozice. Má logické vazby, je srozumitelná a účinná. Je skutečně velkoměstská s lidskými měřítky. Na projektech dnešních budov pracují již potomci tvůrčiny původní koncepce. Není zde místa pro adoraci jednotlivců, ale bez jejich nadšení a bezvýhradné víry v dobrý výsledek by dnešní trať C nebyla jednou z pátých městské hromadné dopravy a jednou z určujících sil rozvoje jižního sektoru Prahy.

Ing. arch. Evžen Kyllar

Návrh výhledové zástavby Budějovického náměstí, jejímž jádrem je obchodní pasáž nad stanicí metra.



Model dostavby Hlavního nádraží z roku 1972 s novou odbavovací halou a stanicí metra pod ní.



Územní a správní rozdělení hl. m. Prahy

Jednotlivými prvky územního členění hlavního města Prahy jsou:

- katastrální území, ■ městská část, ■ městský obvod,

Základním prvkem správního rozdělení hlavního města Prahy pro výkon státní správy je:

- správní obvod

Katastrální území (k. ú.) jsou přesně stanovená území obcí a měst, které byly postupně k Praze připojovány. I když jejich význam poklesl slučováním k. ú. do městských obvodů, později ještě do městských částí, stále jsou neopomenutelným administrativním prvkem a vycházejí z nich tzv. „popisná“ čísla domů nebo jiných objektů (v jednom k. ú. se nemůže opakovat stejné popisné číslo). Katastrální území jsou zanesena v katastru nemovitostí, který je přímým pokračovatelem Zemských desk a je jediným hlediskem pro určování vlastnických vztahů. Vzhledem k tomu, že vývoj k. ú. probíhal od raného středověku, někdy již plně neodpovídají současným technickým i administrativním potřebám; přesto jsou **základem územního členění** (i když mnozí obyvatelé Prahy i některé organizace nebo firmy tvrději odmítají brát jejich existenci na vědomí s tím, že to „plete lidi“ – jak může pravda plést?), jejich názvy jsou uváděny na všech orientačních prvcích městského informačního systému (domovní popisná čísla, názvy ulic) a jsou např. i nedílnou součástí adres, uváděných v občanských průkazech. I při případných reformách územního členění města zůstanou hranice k. ú. spolu s názvy zachovány. Hlavní město Praha je rozděleno na 112 k. ú., jejichž seznam uvádí v příloze i nový zákon o hl. m. Praze (zákon č. 131/2000 Sb.).

Městská část (MČ) je základním prvkem samosprávného systému hl. m. Prahy s voleným zastupitelstvem (samosprávou). Sdružuje v sobě jedno nebo více katastrálních území; v některých případech (v tabulce označených ♦ před názvem k.ú.) náležejí různé části k. ú. různým městským částem. Hl. m. Praha

je rozdělena na 57 MČ; stanovené označení MČ je buď číslem nebo názvem (MČ Praha 2, MČ Praha 12, MČ Praha – Radotín).

Městský obvod není samosprávným územím, administrativně je tvořen jednou nebo více městskými částmi pro specifické potřeby státní a městské administrativy, soudnictví a podobně. Označení městského obvodu je v prvcích městského orientačního systému uváděno spolu s názvem k. ú. Současné členění pochází z roku 1960. Hlavní město Praha je rozděleno na 10 obvodů; stanovené označení je číslem 1–10 (Praha 1, Praha 8). Součástí každého z 10 obvodů je městská část shodného číselného označení, rozlišeného od označení obvodu zkratkou „MČ“; součástí obvodů Praha 4 až Praha 10 jsou ještě další městské části.

Poznámka

Do územního členění nespádají názvy některých lokalit, jejichž pojmenování vzniklo spontánně; nemají přesně stanovená území a nemohou být tedy použity v orientačním systému (např. Barrandov [k. ú. Hlubočepy], Dědina [k. ú. Liboc, Ruzyně], Hrnčíře [k. ú. Šeberov], Jarov [k. ú. Žižkov], Jižní Město [k. ú. Háje, Chodov, Kunratice], Jihozápadní Město [k. ú. Stodůlky, Jinonice, Třebonice, Zličín], Letná [k. ú. Bubeneč, Holešovice], Pankrác [k. ú. Nusle, Krč, Michle], Petřiny [k. ú. Břevnov, Veleslavín], Severní Město [k. ú. Kobylisy, Prosek, Stržňov, Libeň], Spořilov [k. ú. Záběhlice, Chodov], Zahradní Město [k. ú. Záběhlice] a mnohá další). – V některých případech je lidové pojmenování lokality vyložené nesprávně a zavádějící, např. Sídliště Ďáblice [k. ú. Kobylisy, Stržňov]; k. ú. Ďáblice (MČ Praha – Ďáblice) je mimo takto lidově označenou sídlištní zástavbu.

Od 1. ledna 2001 bylo pro výkon státní správy (nikoli samosprávy) podle Statutu hl. m. Prahy vytvořeno **22 správních obvodů**, které obsahují jednu nebo více městských částí. Výkonem státní správy je pověřen úřad městské části, která je sídlem správního obvodu.

Mgr. Antonín Ježek, 90144

Přehled územního členění hl. m. Prahy:

obvod	městská část	katastrální území
P 1	Praha 1	♦Holešovice, ♦Hradčany, Josefov, ♦Malá Strana, ♦Nové Město, Staré Město, ♦Vinohrady
2	Praha 2	♦Nové Město, ♦Nusle, ♦Vinohrady, Vyšehrad
3	Praha 3	♦Strašnice, ♦Vinohrady, ♦Vysočany, ♦Žižkov
Praha 4	Praha 4	Braník, Hodkovičky, Krč, Lhotka, ♦Michle, ♦Nusle, Podolí, ♦Vinohrady, ♦Záběhlice
	Praha 11	Háje, Chodov
	Praha 12	Cholupice, Kamýk, Komořany, Modřany, Točná
	Praha – Kunratice	Kunratice
	Praha – Libuš	Libuš, Písnice
	Praha – Šeberov	Šeberov
	Praha – Újezd	Újezd
Praha 5	Praha 5	♦Břevnov, Hlubočepy, ♦Jinonice, Košíře, ♦Malá Strana, Motol, Radlice, ♦Smíchov
	Praha 13	♦Jinonice, Stodůlky, Třebonice
	Praha – Lipence	Lipence
	Praha – Lochkov	Lochkov
	Praha – Radotín	Radotín
	Praha – Řeporyje	Řeporyje, Zadní Kopanina
	Praha – Sliveneč	Holyně, Sliveneč
	Praha – Velká Chuchle	Malá Chuchle, Velká Chuchle
	Praha – Zbraslav	Lahovice, Zbraslav
	Praha – Zličín	Sobín, Zličín
Praha 6	Praha 6	♦Břevnov, ♦Bubeneč, Dejvice, ♦Hradčany, Liboc, Ruzyně, ♦Smíchov, Střešovice, Veleslavín, Vokovice
	Praha – Lysolaje	Lysolaje
	Praha – Nebušice	Nebušice
	Praha – Před. Kopanina	Přední Kopanina
	Praha – Řepy	Řepy
	Praha – Suchdol	Sedlec, Suchdol
P 7	Praha 7	♦Bubeneč, ♦Holešovice, ♦Libeň
	Praha – Troja	♦Troja
Praha 8	Praha 8	Bohnice, Čimice, Karlín, Kobylisy, ♦Libeň, ♦Nové Město, Stržňov, ♦Troja, ♦Žižkov
	Praha – Březiněves	Březiněves
	Praha – Dolní Chabry	Dolní Chabry
	Praha – Ďáblice	Ďáblice
Praha 9	Praha 9	♦Hloubětín, ♦Hrdlořezy, ♦Libeň, Prosek, ♦Stržňov, ♦Vysočany
	Praha 14	Černý Most, ♦Hloubětín, Hostavice, Kyje
	Praha – Běchovice	Běchovice
	Praha – Čakovice	Čakovice, Miškovice, Třeboradice
	Praha – D. Počernice	Dolní Počernice
	Praha – Hl. Počernice	Horní Počernice
	Praha – Kbely	Kbely
	Praha – Klánovice	Klánovice
	Praha – Koloděje	Koloděje
	Praha – Letňany	Letňany
	Praha – Satalice	Satalice
	Praha – Újezd nad lesy	Újezd nad lesy
	Praha – Vínor	Vínor
Praha 10	Praha 10	♦Hloubětín, ♦Hrdlořezy, Malešice, ♦Michle, ♦Strašnice, ♦Vinohrady, Vršovice, ♦Záběhlice, ♦Žižkov
	Praha 15	Horní Měcholupy, Hostavař
	Praha – Benice	Benice
	Praha – Dol. Měcholupy	Dolní Měcholupy
	Praha – Dubeč	Dubeč
	Praha – Kolovraty	Kolovraty, Lipany
	Praha – Královice	Královice
	Praha – Křeslice	Křeslice
	Praha – Nedvězí	Nedvězí
	Praha – Petrovice	Petrovice
	Praha – Štěrboholy	Štěrboholy
	Praha – Uhříněves	Hájek, Pitkovice, Uhříněves



Foto: Petr Malík

Přehled správního rozdělení hl. m. Prahy:

číslo	správní obvod:	
	sídlo	vykon státní správy pro městské části:
1	PRAHA 1	Praha 1
2	PRAHA 2	Praha 2
3	PRAHA 3	Praha 3
4	PRAHA 4	Praha 4, Praha-Kunratice
5	PRAHA 5	Praha 5, Praha-Sliveneč
6	PRAHA 6	Praha 6, Praha-Lysolaje, Praha-Nebušice, Praha-Přední Kopanina, Praha-Suchdol
7	PRAHA 7	Praha 7, Praha-Troja
8	PRAHA 8	Praha 8, Praha-Březiněves, Praha-Dolní Chabry, Praha-Ďáblice
9	PRAHA 9	Praha 9
10	PRAHA 10	Praha 10
11	PRAHA 11	Praha 11, Praha-Křeslice, Praha-Šeberov, Praha-Újezd
12	PRAHA 12	Praha 12, Praha-Libuš
13	PRAHA 13	Praha 13, Praha-Řeporyje
14	PRAHA 14	Praha 14, Praha-Dolní Počernice
15	PRAHA 15	Praha 15, Praha-Dolní Měcholupy, Praha-Dubeč, Praha-Petrovice, Praha-Štěrboholy
16	PRAHA - RADOTÍN	Praha-Lipence, Praha-Lochkov, Praha-Radotín, Praha-Velká Chuchle, Praha-Zbraslav
17	PRAHA - ŘEPY	Praha-Řepy, Praha-Zličín
18	PRAHA-LETŇANY	Praha-Letňany
19	PRAHA - KBELY	Praha-Čakovice, Praha-Kbely, Praha-Satalice, Praha-Vínor
20	PRAHA - HORNÍ POČERNICE	Praha-Horní Počernice
21	PRAHA - ÚJEZD NAD LESY	Praha-Běchovice, Praha-Klánovice, Praha-Koloděje, Praha-Újezd nad lesy
22	PRAHA - UHRÍNĚVES	Praha-Benice, Praha-Kolovraty, Praha-Královice, Praha-Nedvězí, Praha-Uhříněves



V pražské síti je v dnešní době přibližně 23 km tratí s otevřeným kolejovým svrškem (OKS). Na nich dochází vlivem provozního zatížení a povětrnostních podmínek ke směrovému a výškovému vybočení koleje. Takto narušená geometrická poloha koleje je odstraňována podbitím koleje a doplněním štěrkového lože.

Správnou polohu koleje zjišťuje správce tramvajové trati, kterým je provozovna vrchní stavby o. z. ED, pomocí měřicího zařízení KRAB. Měřená data jsou zapisována do zálohované RAM paměti počítače.

Měřicí program průběžně provádí kontrolu a případnou optickou a akustickou signalizaci překročení dovolených hodnot geometrických odchylek. Výsledkem těchto měření jsou výpisy grafů geometrických veličin a tabulek hodnocení, které jsou



Podbíjení tramvajových tratí

- podkladem pro plánování rozsahu podbíjení.

Podbíjení je možno provádět podle rozsahu závady ručně podbíjecími kladivky, nebo strojně v ucelených úsecích. Strojní podbíjení tramvajových tratí v Praze pro o. z. ED zajišťuje firma Hans Wendel automatickou strojní podbíječkou Plasser & Theurer 08–275 ZW. Tento stroj je vybaven laserovým zaměřovačem a trojcestným zapisovačem skutečných hodnot provedení. Výhodou této podbíječky je vlastní mobilita včetně samostatného nakolejení v místě určení. Výkon stroje je 1000 metrů koleje do max. zdvihu 10 cm v jedné pracovní směně. Rovněž je možno využít tento mechanismus pro podbíjení v kolejových křížnicích a obloucích do poloměru 70 m. U kolejových konstrukcí s menším poloměrem je využívána mechanická podbíječka MATISA s ručním nastavením kladiv.

V roce 1999 bylo podbito celkem 21 034 metrů, celková částka vynaložená na podbíjení tramvajové trati dosáhla 9 465 300 Kč. V loňském roce byla celková délka podbíjení 2 360 m; tomu odpovídá část-



- ka 1 062 000 Kč. Z výše uvedeného vyplývá, že cena podbíjení na jeden metr jednokolejné tramvajové trati činí 450 Kč.

Ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí provozovny Vrchní stavba o. z. ED (redakčně upraveno)
Foto: o. z. ED



Co přinesly zvýšené postihy cestujících za nesplnění přepravně – tarifních podmínek?

V minulém roce, na základě novely zákona o drahách a zákona o silniční dopravě bylo možné zvýšit od 1. července postih cestujících, kteří nedodrželí přepravně – tarifní podmínky v systému Pražské integrované dopravy. Pro oživení paměti – do tohoto data byl postih ve vozidlech závislé trakce 200,- Kč a v autobusech 400,- Kč. Vzhledem k tomu, že dosavadní výše přírážky cestujících dostatečně nemotivovala k dodržování tarifní kázně, představenstvo Dopravního podniku prostřednictvím Smluvních přepravních podmínek od 1. července 2000 upravilo základní výše postihu (přirážky k jízdnému) na **800,- Kč** s tím, že zaplatí-li „černý pasažér“ postih na místě kontroly nebo do 15 dnů po kontrole v doplatkové pokladně v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti 5, snižuje se na 400,- Kč. Ke změnám ve výši postihu však došlo i u případy, kdy cestující porušil Smluvní přepravní podmínky v jiných ustanoveních. Vždy však s možností nižšího postihu při placení na „půdě“ Dopravního podniku. Vymáhací procesy prostřednictvím advokátních kanceláří jsou totiž nákladné a někdy i zdlouhavé.

Zvýšení postihů přineslo očekávané výsledky. **Srovnáme-li statistické výsledky za stejné období s rokem 1999, bylo v průměru za měsíc při poruše-**

ní přepravně tarifních podmínek v PIDu o 5100 postihů méně. Zhruba o 700 více cestujících nevyužilo možnost zaplatit postih na místě kontroly a zaplatilo postih raději dodatečně v doplatkové pokladně. Nadále platí, že na regionálních autobusových linkách zaplatí „černí pasažéři“ raději postih na místě kontroly než do patnácti dní v doplatkové pokladně.

Nejmarkantnější rozdíl byl (vzhledem ke zvýšení postihů), v tržbách za postihy. V první polovině roku 2000, kdy platily nižší postihy, bylo vybráno celkem **27,3 milionů Kč**. V druhé polovině roku 2000 (vyšší postihy) však již **35,3 milionů Kč**. Na celkové sumě 62,6 milionů Kč se advokátní kanceláře podílely vymoženou částkou 16,5 milionů Kč. V roce 1999 celková částka za postihy byla 50,3 milionů Kč (což je oproti roku 2000 o 12,3 milionů Kč méně).

Filozofie zvýšení postihu byla jistě správná. Novela zákona o drahách a prováděcí vyhláška – Přepravní řád, včetně Smluvních přepravních podmínek, však zvýšení umožnila až od zmíněného data. Uložených 271 577 postihů v roce 2000 je o 12,4 % méně než v roce 1999, kdy bylo bez jízdního dokladu přistiženo 309 887 cestujících.

Z celkové počtu postihů využilo v roce 2000 47,1 % černých pasažérů možnost zaplatit postih přímo na místě a v doplatkové pokladně 17,1 % cestujících. Advokátní kanceláři Brož & Sokol bylo předáno přibližně 35,8 % případů k vymáhání, což je nejmenší procento za dobu naší spolupráce.

Negativní stránkou doprovázející zvýšení postihů bylo 28 případů velmi hrubého napadení přepravních kontrolorů cestujícími, které skončilo jejich pracovní neschopností. Naopak celkový počet napadení byl o 23% nižší než v předcházejícím roce.

Jak již bylo uvedeno, zvýšení postihů za nedodržení přepravně-tarifních podmínek v systému Pražské integrované dopravy bylo správným krokem. Všichni neplatíci by si měli uvědomit, že se přepravují na úkor nás všech – daňových poplatníků a ty, kteří zpochybňují práci přepravních kontrol a zpochybňují zákonnost ukládání pokut (přirážek k jízdnému), odkazují na jednoznačné stanovisko Ústavního soudu v Brně ze dne 10. ledna 2001, který rozhodl o oprávněnosti placení přírážek k jízdnému za „černou jízdu“. Listina základních práv a svobod umožňuje ukládat povinnosti na základě zákona a toto rozhodnutí je neměnné.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly

Blíží se volby zaměstnanců do dozorců rady naší společnosti

Jindy poklidná hladina vod okolo členů a činnosti dozorců rady se na začátku roku rozčeřila. O příčinách vzrušené atmosféry okolo dozorců rady jsme si povídali s vedoucím sekretariátu tohoto orgánu, ing. Janem Trunečkem.

DP-K Abychom čtenářům DP-KONTAKTu co nejvíce přiblížili činnost dozorců rady, začneme obecnější otázkou. Jaká je funkce dozorců rady a proč v ní jsou i členové z řad zaměstnanců?

Dovolte mi nejprve několik základních informací. Dopravní podnik hl. m. Prahy byl založen jako akciová společnost na základě zakladatelského plánu, schváleného radou Zastupitelstva hlavního města Prahy 28. ledna 1991. Zakladatelem a jediným akcionářem je obec – hlavní město Praha.

Podle platných Stanov Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, existují následující orgány společnosti:

a. Zastupitelský orgán jediného akcionáře, vykonávající předsednost valné hromady (běžně nazývaný „valná hromada“).

b. Představenstvo – je statutárním orgánem, který řídí činnost společnosti a jedná jejím jménem. Představenstvo má 9 členů a rozhoduje o všech záležitostech společnosti, které nejsou obecně závaznými právními předpisy, stanovami společnosti nebo usnesením valné hromady vyhrazeny do působnosti valné hromady, nebo nejsou záležitostmi, o nichž rozhoduje generální ředitel.

c. Dozorčí rada – je kontrolním orgánem společnosti. Dohlíží na výkon působnosti představenstva a uskutečňování podnikatelské činnosti společnosti. Dozorčí rada má 9 členů, z nichž dvě třetiny volí (dvouhlavá) valná hromada a jednu třetinu volí (odvolává) zaměstnanci společnosti.

Funkční období členů dozorců rady je čtyřleté, neskončí však dříve, dokud není zvolen nový člen dozorců rady, avšak podle § 200, odstavce 2 obchodního zákoníku nesmí být funkční období člena dozorců rady delší než 5 let. Opětná volba členů dozorců rady je však možná.

Do konce roku 2000 zastupovali zaměstnance v dozorců radě tyto pánové:

Ing. Ladislav Špitzer (místopředseda dozorců rady), dopravní náměstek o. z. Autobusy, **Ing. Václav Procházka** (člen dozorců rady), vedoucí zaměstnanec odboru o. z. Elektrické dráhy a **Jiří Šindlář** (člen dozorců rady), předseda Odborové organizace o. z. Metro.

DP-K Proč je otázka voleb členů dozorců rady z řad zaměstnanců aktuální právě nyní? V minulosti probíhaly volby spíše v tichosti.

Je tomu ze dvou důvodů, které se právě časově sešly. Za prvé nastala situace, kdy došlo k předchozímu snížení počtu členů dozorců rady z řad zaměstnanců, protože Ing. Ladislav Špitzer, který byl zaměstnancem opakovanou volbou v roce 1999 zvolen za člena dozorců rady, pozbyl způsobilost k této funkci. Byl usnesením představenstva společnosti jmenován do funkce ředitele odstěpného závodu Autobusy. A protože funkce ředitele o. z. je zapsána v obchodním rejstříku, nesmí být Ing. Špitzer zároveň i členem dozorců rady (viz § 200, odstavec 4. obchodního zákoníku). Ing. Špitzer 29. prosince loňského roku informoval dozorců radu o svém odstoupení z funkce člena a místopředsedy.

Druhým důvodem pro přípravu voleb je skutečnost, že ing. Procházka uplyne 17. března 2001 jeho čtyřleté funkční období.

Vzhledem k tomu, že zorganizování voleb tak, aby se jich mohl zúčastnit co největší počet zaměstnanců, je dost náročné, je vhodné provést volbu obou členů dozorců rady z řad zaměstnanců najednou. Ve Volebním řádu je takový případ nazván „sdrúžená volba“.

DP-K Podle popsaného je zřejmé, že organizace voleb je poměrně náročnou akcí, nebo se mylím?

Způsob provedení voleb jedné třetiny celkového počtu členů dozorců rady z řad zaměstnanců je upraven obecně obchodním zákoníkem – zákon č. 513/1991 Sb., ve znění pozdějších právních předpisů. Pro potřebu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, byl v součinnosti s představiteli odborových organizací,

zde působících, zpracován Volební řád pro volbu nebo odvolání členů dozorců rady z řad zaměstnanců. Tento volební řád ve smyslu § 200, odstavce 7 obchodního zákoníku připravilo a schválilo představenstvo společnosti v součinnosti s odborovými organizacemi. Následně byl Volební řád vydán formou Směrnice generálního ředitele č. 2/2001 s účinností od 22. ledna 2001.

Náročnost zorganizování voleb je dána tím, že naše společnost má v současné době více než 12 tisíc zaměstnanců, kteří jsou dislokováni prakticky po celém území Prahy a většina z nich má vícesměnný (turnusový) režim své pracovní doby. Proto není ani možné, aby se všichni zaměstnanci vzájemně osobně znali. Z toho důvodu byl Volební řád zpracován tak, že volby proběhnou prostřednictvím předem zvolených volitelů. Tyto volitele si zaměstnanci zvolí na svých pracovních místech podle stanoveného klíče 1:150, tj. na každých 150 zaměstnanců bude zvolen jeden volitel do tzv. sboru volitelů. Podle současného počtu zaměstnanců v jednotlivých organizačních jednotkách společnosti bude zvoleno 85 volitelů, v tomto složení:

za o. z. Metro	28 volitelů,
za o. z. Elektrické dráhy	25 volitelů,
za o. z. Autobusy	28 volitelů,
za ředitelství společnosti	4 volitelé.

Mandát těchto volitelů je pětiletý. Proto vždy v případě potřeby provedení voleb bude s předstihem dvou měsíců volitelský sbor aktualizován, tj. bude zohledněn mezitím nastalý vývoj (například v organizační struktuře společnosti, migrace zaměstnanců a podobně).

Současně s volbou volitelů je zapotřebí navrhnout i vhodné kandidáty na členy dozorců rady.

DP-K Můžete našim čtenářům sdělit, jaké jsou hlavní zásady pro zorganizování a průběh voleb?

Návrh na provedení voleb nebo odvolání člena dozorců rady z řad zaměstnanců je oprávněno podat představenstvo, odborová organizace nebo rada zaměstnanců, která ve společnosti působí, nebo společně alespoň 10% zaměstnanců, kteří splňují podmínku dle § 200, odstavec 1 obchodního zákoníku.

Právo volit a odvolávat členy dozorců rady mají ti zaměstnanci, kteří jsou ke společnosti v pracovním poměru. Zvolena může být pouze fyzická osoba, která je v době voleb v pracovním poměru ke společnosti, nebo je zástupcem nebo členem zástupce zaměstnanců podle zvláštního právního předpisu.

Nastane-li potřeba provedení voleb nebo odvolání člena dozorců rady, vyzvou zaměstnanec odbor ředitelství dopisem všechny ředitele odstěpných závodů a jejich odborové organizace a ředitele o. z. ve spolupráci s odbory zorganizují podle místních podmínek návrh volitelů a kandidátů na členy dozorců rady. Uspořádají tzv. „malé“ volby, z nichž vzejdou volitelé v potřebném počtu a kandidát (kandidáty) do dozorců rady.

V současné době je zapotřebí zvolit příslušný počet volitelů, neboť mandát volitelů zvolených v roce 1995 již skončil, a dále vhodné kandidáty na dva členy dozorců rady.

DP-K Většina zaměstnanců se bude ptát, kdy se „malé“ volby nebolí volitelů uskuteční a co je při nich nejdůležitější?

Způsob zorganizování těchto voleb je rámcově stanoven Volebním řádem, kapitola 2. „Volby volitelů a kandidátů pro volbu nebo odvolání členů dozorců rady“. Ředitel o. z. společně s odborovými organizacemi nejprve stanoví termín, do kterého zaměstnanci navrhnou kandidáty na volitele a kandidáty na členy dozorců rady a stanoví způsob a termín provedení voleb volitelů a kandidátů do dozorců rady tak, aby výsledek byl předán nejpozději **do 31. března letošního roku** zaměstnanecmu odboru ředitelství společnosti.

Důležité je, aby kandidát do dozorců rady, kteří z těchto „malých“ voleb vzejdou, byli při následně „velké“ volbě přijatelní i pro značnou část volitelů, pocházejících z jiných odstěpných závodů. To proto, že ve smyslu poslední novely obchodního zákoníku, § 200, odstavec 5, se k platnosti voleb nebo odvolání členů dozorců rady volení zaměstnanci vyžaduje, aby v tajném hlasování pro volbu hlasovala alespoň polovina oprávněných volitelů z jejich celkového počtu.

DP-K Další otázka směřuje k „velkým“ volbám, kdy 85 volitelů zvolí dva zástupce do dozorců rady společnosti. Kdy se volitelé sejdou a vyberou?

Podle výzvy zaměstnaneckého odboru ředitelství společnosti provede sbor volitelů volbu dvou členů dozorců rady z řad zaměstnanců **ve středu 11. dubna 2001** od 9.00 hodin ve velkém sále nového sídla společnosti Sokolovská 217/42, Praha 9 (stanice metra trasy B Vysočanská, tramvajové linky č. 8 a 19).

Vlastní způsob voleb členů dozorců rady z řad zaměstnanců je detailně propracován v kapitolách 3 a 4 Volebního řádu. Důležité je upozornit na tu skutečnost, že shromáždění volitelů je schopno jednat, zúčastní-li se ho alespoň dvě třetiny celkového počtu volitelů (tj. nejméně 57 volitelů). Po základní informaci vedoucím zaměstnaneckého odboru ředitelství společnosti o počtu skutečně přítomných volitelů a o kandidátech na funkci členů dozorců rady, zvolených na jednotlivých odstěpných závodech a ředitelství společnosti, převezme další řízení tříčlenné předsednictvo, které si shromáždění volitelů zvolí.

Navržené kandidáty pak postupně seznámí shromáždění volitelů se svými představami o působení v dozorců radě, budou-li zvoleni, a poté následuje tajná volba.

Zde je nutno znovu upozornit na změnu v právní úpravě, platné od 1. ledna 2001 (§ 200, odstavec 5: „K platnosti voleb nebo odvolání členů dozorců rady volených zaměstnanci se vyžaduje, aby hlasování bylo tajné a aby pro volbu hlasovala alespoň polovina oprávněných volitelů nebo jejich zástupců“).

Článek 4. 4. Volebního řádu naší společnosti říká, že členy dozorců rady jsou zvoleni ti kandidáti, kteří získají nejvíce hlasů volitelů a současně pro jejich volbu hlasovala alespoň polovina oprávněných volitelů z jejich celkového počtu, a to v pořadí, odpovídajícím počtu členů dozorců rady, kteří mají být zvoleni.

V našem konkrétním případě to znamená, že při požadované volbě dvou členů dozorců rady dojde po 1. kole voleb k seřazení kandidátů sestupně podle počtu získaných hlasů. Může nastat případ, že již po 1. kole voleb bude zvolen alespoň jeden z potřebných dvou členů dozorců rady. Pak do dalšího kola postupuje první dvojice těch kandidátů, kteří získali další v pořadí nejvyšší počty hlasů volitelů.

Pokud z prvního kola nevzejde žádný člen dozorců rady, postupují ve smyslu článku 4. 7. Volebního řádu do dalšího kola voleb dvě dvojice kandidátů, a to podle pořadí, jak vzniklo po 1. kole voleb.

A právě v těchto situacích je důležité, aby navrhovaní kandidáti byli přijatelní i pro jiné odstěpné závody.

DP-K Jaký postup bude zvolen, získá-li po 1. kole voleb několik kandidátů stejný počet platných hlasů?

Taková situace může nastat a Volební řád s ní počítá v článku 4. 6. V takovém případě postupují do dalšího kola voleb všichni kandidáti, kteří obdrželi v právě proběhlém kole voleb nejvyšší a přitom stejný počet platných hlasů. Stejně by se postupovalo i tehdy, nastala-li by rovnost hlasů u více kandidátů opakovaně. Ale to už je spíše teoretická úvaha.

DP-K Myslím, že bychom mohli závěrem shrnout všechny nejdůležitější informace ohledně „malých“ a „velkých“ voleb.

Začal bych konstatováním, že jedna třetina členů dozorců rady z řad zaměstnanců je velmi významným podílem jejich zastoupení v kontrolním orgánu společnosti a stojí za to kandidovat na tyto funkce takové zaměstnance, kteří mají potřebné schopnosti, ale jsou i uznávanými osobnostmi, majícími potřebné morálně-etické vlastnosti.

Dále si musíme uvědomit, že devítičlenná dozorců rada si ze svého středu volí svého místopředsedu, přičemž od zřízení Dopravního podniku jako akciové společnosti až doposud byla dodržována nepsaná dohoda, podle které platilo: je-li předseda dozorců rady zvolen ze členů – poslanců, je místopředseda dozorců rady zvolen ze členů – zaměstnanců (tato dohoda vznikla v dobách hledání právní a organizační formy našeho Dopravního podniku a výrazně tehdy přispěla k zajištění sociálního smýru).

Výsledky „malých“ voleb, tj. seznam volitelů a navrženého kandidáta (kandidáty) je potřebné předat zaměstnanecmu odboru ředitelství společnosti nejpozději do požadovaného termínu, tj. do 31. března 2001.

Volby dvou členů dozorců rady z řad zaměstnanců, tzv. „velké“ volby, se uskuteční prostřednictvím sboru 85 volitelů ve středu 11. dubna letošního roku.

Děkujeme za rozhovor, přeji, ať volby proběhnou bez problémů a zaměstnanci si zvolí správné zástupce do kontrolního orgánu naší společnosti.

Petr Malík

V lednu 2001, ve velké většině případů od 28. nebo 29. ledna, došlo k několika změnám v provozu systému Pražské integrované dopravy (PID), zejména autobusové dopravy, a to jak u městských, tak i příměstských linek.

Na základě výsledků přepravních průzkumů se zvýšila kapacita linek č. **126** (Smíchovské nádraží – Pražská čtvrť) a **128** (Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov) zkrácením intervalů v pracovní dny ráno a dopoledne.

Došlo ke sloučení provozu souběžných autobusových linek tak, že provoz zajišťuje pouze jediná linka s nižším číselným označením a s jízdním řádem zahrnujícím časové polohy spojů obou současných linek. Jedná se o linky č. **111 a 220 (Skalka – Sídliště Petrovice – Pitkovice)**, **103 a 258 (Palmovka – Kostelecká – Březiněves)** a **102 a 236 (Nádraží Holešovice – Staré Bohnice – Zámky)**.

Školní linka č. **559** (Bezdvorská – Hejtmanská) byla prodloužena do zastávky Žárská a je nově vedena přes zastávky Spolská, Za Horou a Pávoské náměstí, na školní lince č. **562** (Sídliště Rohožník – Běluňská) byla mezi zastávkami Běchovice a Třebošovská zřízena v obou směrech zastávka Ve Žlábku.

Na noční lince č. **508** (Anděl – Sídliště Stodůlky) se mezi zastávkami Nušlova a Hůrka zřizuje zastávka **Bucharova** (též ve směru Sídliště Stodůlky).

Pro nezámec obcí Roblín a Vysoký Újezd se na

stávku Radonice, Plus–Discount u skladového areálu této firmy.

Na lince č. **364** (Skalka / Nádraží Uhřetěves – Doubek) se ruší trasa vedená současně přes zastávky Říčany, Strašín a Březí, Podskalí.

K rozvoji systému Pražské integrované dopravy došlo zejména v oblasti Kostelce nad Černými lesy. Celotýdenně jsou prodlouženy vybrané spoje linky č. **381** (Skalka – Kostelec nad Černými lesy, náměstí) přes obce **Ždánice a Oleška** do zastávky **Malotice, U Jánů**, kde je možné přestoupit na autobus vnější dopravy směr Kouřim, Sázava a Kolín. **V zájmu zrychlení páteří linky č. 381 byly na základě výsledků přepravních průzkumů zrušeny na území Prahy zastávky Malešická továrna, Na Homoli, Ústřední, Na Návsi, Průmstav, Fruta a současně došlo ke zkrácení jízdní doby, především v pracovních dnech.**

Dále byla zajištěna dopravní obsluha obcí

Změny v systému Pražské integrované dopravy od ledna 2001

Linka č. **390** byla zkrácena ve směru od Strančic do zastávky Stříbrná Skalice, zst., respektive náměstí. Spojové do obce Kaliště byly nahrazeny **novou linkou č. 403 provozovanou v trase Ondřejov, náměstí – Kaliště, Poddubí**. Linka č. **393** byla **odkloněna v úseku Klokočná – Mnichovice, náměstí přes zastávku Struhařov, U hřiště**, kde je část spojů ve směru od Mukařova ukončena.

Na základě výsledků přepravních průzkumů došlo k odklonění linky č. **394** ve směru od **Mnichovic přes Ondřejov, Třemblat na novou konečnou zastávku Zvánovice**. Vzhledem k tomu, že tato linka navazuje v zastávce Strančice, nádraží na vlaky ČD ve směru z/do Prahy, je možné ji využít jako alternativní, časově příznivější dopravní spojení k lince č. **383** (Skalka – Zvánovice – Chocerady).

Na základě výsledků přepravních průzkumů byla **zrušena linka č. 368 (Nedvěž – Říčany, Wolkerova)**.

V rámci rozšiřování systému Pražské integrované dopravy došlo k zavedení nové linky č. **337** v trase **Budějovická – Kamenice, Kulturní dům – Pyšely, náměstí**. Současně se zavedením nové linky došlo k **úpravě jízdního řádu linky č. 334** (Budějovická – Kamenice, Kulturní dům), jejíž některé spoje byly převedeny na nově zřízenou linku č. 337.

Dopravní obsluha obce Pyšely ve směru z/do Prahy je rovněž zajištěna **novou linkou č. 401**, která v zastávce Senohraby navazuje na vlaky ČD na trati č. 221. Tento způsob dopravy je časově výhodnější než linkou č. 337. Linka č. 401 zároveň zajišťuje dopravní obsluhu obcí Nespěky a Pětihosty. Nová linka je v provozu do 6. dubna 2001 pouze v pracovních dnech, od soboty 7. dubna 2001 také o víkendech. Současně s těmito úpravami bude zajištěna dopravní obsluha osady Dolní Lomnice **prodloužením linky č. 363** (Opatov – Velké Popovice, Todičice) do zastávky Mirošovice v rozsahu vybraných spojů v pracovní den.

Od středy 31. ledna letošního roku je rozšířen systém Pražské integrované dopravy i na úsek **tratě Českých drah č. 212 Čerčany – Sázava–Černé Budy**. Železniční stanice a zastávky **Lštěň, Zlenice, Hvězdovnice, Vlkovec, Chocerady, Samechov, Stříbrná Skalice jsou zařazeny ve 4. tarifním pásmu PID**, zastávky a stanice **Plužiny, Sázava zastávka a Sázava–Černé Budy v 5. tarifním pásmu**.

Do systému Pražské integrované dopravy jsou zařazeny všechny pravidelné vlaky v tomto traťovém úseku.

Cestující mohou použít buď předplatní časové jízdenky pro území hl.m. Prahy, doplněné o doplňkový kupon ČD opravňující k používání vlaků ČD ve vnějších tarifních pásmech, nebo doplňkový kupon PID opravňující kromě vlaků i k použití příměstských autobusů PID (řady 300, 400). Doplňkový kupon PID lze použít i samostatně, tj. bez předplatní časové jízdenky pro území hl. m. Prahy.

Podle podkladů dopravního úseku ředitelství a ROPIDU připravil Petr Malík

lince č. **301** (Sídliště Stodůlky – Chýnice – Vysoký Újezd, Kuchař I.) ruší vybrané spoje jezdící do zastávek Roblín, Kuchařik a Vysoký Újezd, Kuchař I.

Linka č. **312** (Dejvická – Tuchoměřice, kulturní dům – Tuchoměřice, Štěrbův mlýn/Tuchoměřice, Špejchar – Lichoceves) se rozděluje na dvě nové linky č. **312 Dejvická – Tuchoměřice, kulturní dům – Lichoceves** a č. **372 Dejvická – Tuchoměřice, Štěrbův mlýn / Tuchoměřice, Špejchar – Lichoceves** (na linku č. 372 jsou převedeny spoje jezdící do zastávek Tuchoměřice, Štěrbův mlýn a Tuchoměřice, Špejchar).

Na lince č. **323** (Černý Most – Radonice) se mění trasa vybraných spojů, které budou vedeny přes za-

Krymlov, Prusice a Nučice zavedením nové linky č. **402 v trase Kostelec nad Černými lesy, náměstí – Nučice – Krymlov – Malotice, U Jánů** v rozsahu vybraných spojů v pracovní den a v sobotu.

Rovněž od 28. ledna byla prodloužena linka č. **387** (Vlkančice – Stříbrná Skalice, náměstí) **přes nově integrované obce Oplany, Výžerky, Konojedy, Nučice a Prusice do Kostelce nad Černými lesy**. Linka je v provozu celotýdenně v rozsahu vybraných spojů.

Na základě vyhodnocení provozu v oblasti Ondřejova došlo k úpravě vedení linky č. **390** (Strančice, nádraží – Vlkančice), **393** (Mukařov – Mnichovice, náměstí) a **394** (Říčany, Wolkerova – Struhařov).



O co se stará služba sdělovací a zabezpečovací?

Služba sdělovací a zabezpečovací je jednou z provozních a výkonných jednotek odstředěného závodu Metro. Zajišťuje provozuschopnost, údržbu, střední a generální opravy a rekonstrukce sdělovací, zabezpečovací a automatizační techniky, tj. průmyslové televize a staničního rozhlasu včetně jejich centrálního ovládání, počítačů u přepravních manipulantů, radiového zařízení v celém rozsahu potřeb o. z. Metro, označovacího strojků pro odbavování a zařízení pro počítání cestujících, akustických majáků pro nevidomé, telefonních ústředěn, požárních ústředěn a čidel elektrické požární signalizace, hodinových ústředěn, dispečerských telefonních zařízení, nahrávacích magnetofonů, hodinových a telefonních kabelových rozvodů, modemů, elektromagnetických zámek zajišťujících kontrolovaný vstup do vybraných místností, staničního a traťového zabezpečovacího zařízení na tratích metra a v depech a dále řídicích systémů pro povelování a signalizaci stavů zabezpečovací techniky pro činnost dopravních zaměstnanců.

Služba odpovídá za bezpečnou, plynulou a spolehlivou jízdu vlaků po tratích metra a za hospodárnost provozu tím, že zajišťuje bezpečnost a spolehlivost funkce zabezpečovacích zařízení a spolehlivost funkce sdělovacích a automatizačních zařízení.

Zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení zajišťuje bezpečnost a plynulost vlakové dopravy. Je projektováno na nejkratší následný interval mezi vlaky 90 vteřin (s výjimkou stanice Skalka, která dovoluje 105 vteřin) a na nejvyšší rychlost vlaků 80 km/h.

Staniční a traťové zabezpečovací zařízení vychází ze zařízení typu AŽD-71, které bylo přizpůsobeno potřebám metra. Zabezpečuje jízdy vlaků ve stanicích s kolejovým rozvětvením, na tratích, traťových spojkách i v depech. Je tvořeno reléovou volicí a prováděcí skupinou a automatickým reléovým blokem. Zajišťuje také funkce automatického průjezdu, obratu a střídavého průjezdu.

Vnitřní část zařízení je umístěna v reléových místnostech jednotlivých stanic, z nichž jsou ovládána **venkovní zařízení** – světelná návěstidla a elektromotorické přestavníky výměn.

Základními prvky zabezpečovacího zařízení, které slouží ke zjišťování volnosti kolejových úseků, jsou **kolejové obvody**. Metro používá dvoupásový (v depech jednopásový) kolejový obvod se signálním kmitočtem 275 Hz, ochráněný izolovanými styky, s fázově citlivými kolejovými přijímači.

Zabezpečovací zařízení využívá technologii „fail-safe“, což znamená, že každá porucha vede k bezpečnějšímu (restriktivnějšímu) stavu. S výjimkou nouzové obsluhy je zcela vyloučeno ohrožení bezpečnosti vlakové dopravy vlivem lidského činitele. Z nutnosti použití technologie „fail-safe“ vyplývá velká finanční náročnost zabezpečovacích zařízení.

Aby byl vyloučen i vliv případných chyb strojevodců na bezpečnost dopravy, používá metro **vlakový zabezpečovač**. Jeho stacionární část provozuje služba 11 600, mobilní část úsek 11 200. Všechny trasy metra jsou dosud vybaveny původním ruským zabezpečovačem typu ARS. Jde o zastaralý frekvenční systém s reléovou logikou, který je nekompatibilní s moderními trakčními systémy. Proto byl na trati C vybudován francouzský systém MATRA PA-135 a pro trať A se připravuje česko-polský systém LZA. U všech uvedených typů je ve stacionární části podle okamžité provozní situace zpracována informace o povolené rychlosti (respektive programu jízdy), která je induktivní cestou přenesena na mobilní část zařízení umístěnou na vlaku. Mobilní část na základě této informace zajišťuje, aby vlak nepřekročil povolenou rychlost, případně zastavil před překážkou, a dále v určitém rozsahu

(podle typu zařízení) realizuje funkce automatického vedení vlaku.

Zabezpečovací zařízení může být ovládáno buď místně ze stavědel ve stanicích s kolejovým rozvětvením nebo dálkově od vlakového dispečera. Dálkové ovládání je součástí automatizovaného systému dispečerského řízení.

Automatizovaný systém dispečerského řízení dopravy (ASDR)

Systém ASDR je nadstavbou zabezpečovacího zařízení a umožňuje mimo jiné přenos vybraných informací ze zabezpečovacího zařízení do centra a povelování, tj. dálkové ovládání, zabezpečovacího zařízení ve všech stanicích metra. Pracuje v otevřené smyčce, kdy informace převážně zpracovává a dopravu řídí vlakový dispečer. Systém je budován jako otevřený, tj. umožňuje nejen plošné rozšíření (například při prodloužení trati), ale i rozšíření funkcí, tj. doplňování dalších funkcí, automatů, vytváření vazeb na další systémy a podobně. Zobrazení technologických schémat zajišťuje distribuovaný, plně grafický systém vybavený monitory s 21" obrazovkami, řešený pomocí grafické podpory X-WINDOWS.

Systém zahrnuje pět úrovní. Na úrovni **dispečerských pracovišť** využívá ASDR tři lokální sítě typu ETHERNET (10Mbit/s) s podporou protokolů TCP/IP. Dispečink každé tratě je vybaven grafickými terminály propojenými se zobrazovacím počítačem tratě pomocí lokální sítě. Mimo zobrazovací terminály má vlakový i sdělovací dispečink k dispozici pracoviště připojené ke společnému serveru čtvrtou lokální sítí s obdobnou konfigurací. Ostatní úrovně systému včetně připojení na technologické stanice jsou propojeny sítí typu hvězda.

Jako **zobrazovací počítač** je použit průmyslový počítač typu PEP 542, který zajišťuje zobrazení jednotlivých technologických snímků ve spolupráci s řídicím počítačem tratě. Je propojen se zobrazovacími terminály vlakového dispečinku, sdělovacího dispečinku a terminály náhradního pracoviště pomocí lokální sítě samostatně pro každou trať.

Ústřední část systému je tvořena řídicím počítačem typu PEP 542, který je propojen se zobrazovacím počítačem, procesní stanicí centrálního dispečinku a datovými koncentratory tratě. Zpracovává údaje z jednotlivých datových koncentrátorů, ukládá tyto údaje do hlavních databází a realizuje požadované uživatelské funkce včetně automatik systému.

Každá trať metra je osazena dvěma **konzentratory dat**, které připojují procesní stanice na příslušné trati metra tak, aby na každý koncentrátor byla připojena polovina stanic. Stanice tratě jsou připojeny střídavě na oba koncentratory pomocí modemů na spoji typu bod–bod.

Procesní stanice je umístěna v každé releové místnosti a přenáší do centra vybrané informace o stavu zabezpečovacího zařízení. V opačném směru předává povely vlakového dispečera do technologie. Kromě zabezpečovacího zařízení ovládá dispečer pomocí ASDR také rozhlasové zařízení a informační systém ve stanicích.

Zařízení pro rádiové spojení (VKV)

Pro zajištění operativního řízení vlakové dopravy na tratích metra a v depech slouží **rádiová síť vlakového dispečera**. Pro spojení ostatních zaměstnanců na trati B a na povrchu na celém území Prahy slouží **technologická rádiová síť**. Postupně bude rozšířena i na trati A a C. Obě sítě pracují v pásmu 150 – 170 MHz.

Zařízení se skládá z těchto hlavních částí:

- **základnové radiostanice** – jsou umístěny ve sdělovacích místnostech vybraných stanic tak, aby bylo zajištěno dostatečné pokrytí celé tratě VKV signálem. Dále jsou umístěny v depech a pro technologickou síť i na centrálním dispečinku, odkud se po-

- krývá celé území Prahy,

- **anténní dvoulinky** – slouží pro spolehlivý přenos signálu ze základnových radiostanic v tunelech metra,

- zařízení na CD – **ovládací účastnické přístroje**, ovládací skříně každé sítě,

- **mobilní radiostanice** – jsou umístěny v každém čele vozu metra, nezávislých trakčních prostředcích a v pohotovostních vozech. Pracují v obou sítích,

- **přenosné radiostanice** – používají se radiostanice firmy Motorola. Pracují v obou sítích.

Telefonní zařízení

- Dispečerský spoj vlakový** – slouží k dorozumívání provozních zaměstnanců, podílejících se na řízení vlakové dopravy, s vlakovým dispečerem. Pobočky jsou zřízeny na všech provozních stanicích a na stavědlech u dopravních zaměstnanců. Na trati B se používá zařízení PARTY LINE firmy ERICSSON, na trati A a C zařízení DEFINITY firmy LUCENT TECHNOLOGIES.

- Dispečerský spoj elektro** – slouží pro spojení elektrodispečera s obsluhou měření a distribučních transformatorů.

- Dispečerský spoj technologický** – slouží pro spojení technického a eskalátorového dispečera s obsluhou čerpacích stanic, strojoven hlavního větrání, strojoven eskalátorů atd.

- Dispečerský spoj nouzový** – slouží pro nutné spojení zaměstnanců metra s vlakovým dispečerem. Má zřízeny pobočky u absolutních návěstidel,



Vlakový dispečink - systém ASDR a systém PTV

na odjezdové hraně nástupiště a každých maximálně 250 metrů v traťových tunelech.

Pro dispečerské okruhy elektro, technologický a nouzový se používá zařízení DEFINITY firmy LUCENT TECHNOLOGIES.

- Telefonní spoje místní** jsou přímé spoje mezi dvěma konkrétními místy (například mezi stavědly, provozními stanovišti ve stanicích a stanovišti sousedních stanic, reléovými místnostmi sousedních stanic, měřírnyami sousedních stanic, strojovnou, napínací komorou a dílnou eskalátoru).

- Služební telefonní síť metra (STSM)** slouží k telefonickému dorozumívání všech zaměstnanců metra mezi sebou (depa, stanice) a je přičkově propojena s telefonními sítěmi ředitelství, o. z. Elektrické dráhy a o. z. Autobusy. STSM je převážně tvořena telefonními ústřednami ERICSSON MD 110. V současné době je telefonní ústředna metra složena z 57 ústředěn MD 110 vzájemně propojených a tvořících jeden funkční celek, který se dá rozšiřovat podle požadavků uživatele.

- V každé stanici metra je zřízena samostatná **ústředna MD 110** s kapacitou minimálně 100 telefonních přípojek. Propojení ústředěn je realizováno prostřednictvím optického přenosového zařízení Zambu. Na centrálním dispečinku je zřízena ústředna s kapacitou 224 analogových a 48 digitálních poboček.

- Připojení do sítě TELECOM je realizováno třemi kanály (1x2MB) pomocí optického kabelu přes ústřednu CD.

Na depech jsou prozatím používány telefonní ústředny EP 512 napojené na síť TELECOM, s příčkovým propojením přes ústřednu MD 110 v budově CD.

Elektrická požární signalizace (EPS)

EPS slouží k detekci požáru a vyhlášení požárního poplachu v určených prostorách stanic metra a dep. Zařízení se skládá z těchto hlavních částí:

Požární hlásiče – spojují se do smyček nebo linek a jsou umístěny v požárně kritických místech objektu. Podle podnětu, na který reagují, se dělí na:

- tepelné hlásiče – teplo z požáru,
- ionizační hlásiče – zplodiny hoření,
- optické hlásiče – plápolavé světlo,
- lineární hlásiče – zadýmený prostor,
- kombinované hlásiče – spojují funkce výše uvedených hlásičů,
- tlačítkové hlásiče – umísťují se na únikových cestách, aktivují se stiskem.

Signální světla – slouží jako paralelní signalizace hlásiče a umísťují se vně místnosti, ve které je hlásič umístěn.

Požární ústředna – je umístěna ve sdělovací místnosti a řídí celý systém EPS daného objektu.



Řídicí počítač ASDR

Zde jsou ukončeny všechny smyčky a linky. Přijímá signalizace požárních hlásičů a přenáší je dále, spíná další zařízení a vyhodnocuje poruchové stavy.

Obslužný panel paralelní signalizace – je nejčastěji umístěn na trvale obsazeném stanovišti objektu u dopravního zaměstnance.

Poplachové houkačky – jsou umístěny zejména v prostorách nepřístupných cestujícím, kde není možné vyhlásit poplach staničním rozhlasem.

V případě aktivace čidla ústředna EPS přeneše signalizaci požáru na obslužný panel, po manuálním přepnutí do staničního rozhlasu a poplachových houkaček. Na stanicích metra, kde je vybudován nadstavbový systém, se poplach přenáší do hlavní požární stanice v depu Hostivař. Poplachové houkačky lze ovládat i ručně ze stanoviště, kde je umístěn obslužný panel. Při signalizaci požáru ústředna EPS uzavře protipožární klapky ve vzduchotechnice, aby se požár nešířil.

Používaná zařízení:

traf A – Cerberus–Algorex, Tesla Liberec

traf B – Cerberus–Algorex

traf C – Esser, Cerberus řady I, Tesla Liberec

depa a CD – Schrack, Tesla Liberec

V současné době se zařízení Tesla Liberec a Cerberus řady I postupně nahrazují zařízením Cerberus–Algorex, Esser a Schrack. Tato moderní zařízení umožňují přenášet různé informace o požáru (číslo místnosti, úroveň, linka, způsob aktivace apod.), včetně tisku zásahových map pro snadnou orientaci hasičů a rychlou lokalizaci požáru.

Staniční rozhlas

Staniční rozhlas slouží k informování cestujících, zaměstnanců metra a k domluvě dopravních zaměstnanců mezi sebou. Zařízení se skládá z těchto částí:

– **staniční zařízení** tvořené dvěma rozhlasový-

mi ústřednami (VRÚ) s možností výstavby až do výkonu 800W,

– **zařízení dálkového ovládní**, které umožňují vstup relací vlakového dispečera,

– **hovorové a ovládací soupravy** – jsou umístěny na provozních stanovištích dopravních zaměstnanců a umožňují vstup do VRÚ pomocí ovládacího pultu (OSR),

– **venkovní hovorové soupravy** – jsou umístěny převážně na odstavných a obratových kolejích a na SPO a umožňují tzv. tiché dorozumění mezi dopravními zaměstnanci. Tiché dorozumění je možné i mezi OSR navzájem,

– **rozhlasové větve** – ozvučují celý prostor stanice a dělí se na:

– VRÚ 1 – nástupiště,

– VRÚ 2 – traťové tunely,

– eskalátorový tunel,

– SPO a obratové koleje,

– vestibul,

– podchody,

– služební prostory,

– venkovní prostory stanice.

Každá VRÚ může mít maximálně 6 větví a jejich

rozmištění a obsazení se v jednotlivých stanicích liší. Pro ovládní staničního rozhlasu v jednotlivých stanicích je použit počítač PC 486 nebo vyšší se zvukovou kartou, který slouží jako zdroj pro různá (především opakující se) hlášení, a zároveň spíná příslušné rozhlasové větve. Dále slouží jako zdroj informací (mapa Prahy, linkové vedení PID, GVD, jízdní řády ČD).

Přednostní vstup do VRÚ má vlakový dispečer (VD) s možností hlášení pouze do prostor přístupných veřejnosti. Ve stanicích je přednost vstupu dána důležitostí stanoviště, a to s možností hlášení do všech větví příslušné VRÚ.

Zařízení VD:

– přehrávač minidisků pro spouštění cyklických relací,

– nahrávací souprava pro vytváření mimořádných relací na minidisky,

– mikrofonní pult.

Volbu stanic, do kterých se má hlásit, provádí VD prostřednictvím řídicího počítače systému ASDR.

V depech se dopravní rozhlasové zařízení skládá ze stejných komponentů jako rozhlas ve stanicích, ale sestava záleží na situaci v každém depu. V depech jsou navíc instalovány rozhlasové větve do všech vybraných místností jednotlivých budov a tento rozhlas slouží pro informování zaměstnanců (například při vyhlášení požárního poplachu).

Nahrávací studio

Hlavní činností studia je zhotovování nahrávek pro vlakový a staniční rozhlas. Nahrávky pro vlakový rozhlas se odevzdávají technickému úseku k naprogramování do vlakových souprav, nahrávky pro staniční rozhlas se ve studiu dále zpracovávají do wav souborů a pak jsou kopírovány v požadované době a v požadovaném intervalu. V převážně většině se jedná o hlášení o výlukách tramvajů a autobusů, popřípadě o posílení tramvajové dopravy při mimořádných událostech a dále hlášení zajišťující bezpečnost cestujících v metru. Pro vlakový dispečink je dodáváno hlášení zpracované na minidiscích.

Další náplní je ozvučování prostranství při akcích, ať už pořádaných naším podnikem (například při otevírání nových stanic), nebo podle požadavků externích organizací (RENCAR představení reklamní soupravy ARDO).

Pod studio patří i promítací kabina ve společenském sále depa Kačerov, kde mimo ozvučování spo-

lečenských akcí je zajišťováno i promítání videopodání (při školení řidičů, školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, školení hasičů, seznamování s technologiemi, které mohou najít uplatnění v metru, promítání filmů o pražském metru pro exkurze a další).

V neposlední řadě nahrávací studio ve spolupráci s ostatními úseky o. z. Metro pořizuje foto a videodokumentace o metru a výrobu výukových videopodání (například pro školení strojvedoucích). V této spolupráci vznikl videopodání o o. z. Metro k 25. výročí zahájení provozu, včetně anglické verze. V současné době se připravuje jak inovace tohoto pořadu, tak i modernizace vybavení studia.

Průmyslová televize (PTV)

Zařízení PTV umožňuje provozním zaměstnancům získat přehled o okamžité situaci na nejdůležitějších místech stanice. Jedná se zejména o obě nástupiště, obratové koleje konečných stanic, střední prostor stanice, eskalátory, invalidní výtahy a podobně.

Na odjezdových hranách jsou umístěny monitory, na které je pro potřebu strojvedoucích přenášen obraz nástupiště v celé délce stojící soupravy. Na metru jsou provozovány dva systémy PTV:

barevný – používá se na trati IV. B a v zrekonstruovaných stanicích. Umožňuje přenos barevného signálu ze všech kamer na centrální dispečink pro potřeby jednotlivých dispečinků MHD a pro policejní dohled. Jednotliví dispečeré mohou volit záběry nezávisle na ostatních pracovištích. Přenos je realizován po optických vláknech.

černobílý – používá se ve všech dříve zprovozených stanicích. Na centrální dispečink se přenáší pouze záběry z nástupiště, střední lodě, eskalátorů a obratových kolejí. Volbu záběru má pouze vlakový dispečer a ostatní pracoviště mohou pouze přepínat obrazy jím navolené. Pro potřeby policejního dohledu se přenáší záběr vestibulu, podchodů a přístupových cest k metru. Přenos je realizován po koaxiálních kabelech.

Systém tvoří:

ve stanicích – staniční skříň a průběžné zesilovače ve sdělovacích místnostech, **kamery, monitory**, kabelové rozvody, v některých stanicích kvadrátory,

na centrálním dispečinku – **křížový přepínač** a centrální skříň PTV, průběžné zesilovače, ovládací klávesnice, monitory.

Do systému PTV je napojena HDŘÚ – Policie ČR pro potřeby zejména policie a dispečinků povrchové dopravy. V některých stanicích jsou instalovány uzavřené televizní okruhy, sledující hlavně invalidní výtahy nebo eskalátory a hlídání kamer, kdy se po ztrátě signálu způsobené krádeží kamery spustí automaticky varovné hlášení staničního rozhlasu.

Hodinové zařízení

Hodinové zařízení ve stanicích metra a v depech je napojeno do systému jednotného času metra. Tento systém je řízen z centrálního dispečinku **hodinovou ústřednou**, která přijímá DCF signál dálkového řízení časomíry z Frankfurtu nad Mohanem. Po kabelech jsou přenášeny impulsy do **linkových rozvaděčů** umístěných ve sdělovacích místnostech všech stanic a dep. Na linkové rozvaděče jsou napojeny jednotlivé **podružné digitální i ručkové hodiny**.

Na odjezdových hranách nástupiště jsou pro potřeby strojvedoucích instalovány tzv. **ukazatele následného mezidobí**, které odměřují čas od odjezdu předchozího vlaku v minutách a sekundách. Nulují se vždy vstupem vlaku do kolejového obvodu za stanicí.

Na autobusovém terminálu Černý Most jsou použity hodiny, které pracují v autonomním režimu s vlastním přijímačem DCF signálu.

Automatické odbavování cestujících (AOC)

V prostoru odbavovací čáry jsou umístěny **označovací strojky** MYPOL, které slouží cestujícím k označení jízdenky. Ve sloupcích odbavovací čáry jsou umístěna čidla **zařízení pro počítání cestujících**, která zaznamenávají počet cestujících prošlých vstupními i výstupními průchody. Účelem zařízení je získat přesné údaje o počtech cestujících

v libovolném časovém intervalu a celkové počty cestujících, které jsou využívány pro přepravní průzkum a statistiku.

Zařízení pro navádění nevidomých

K navádění nevidomých cestujících ve stanicích slouží akustické majáčky. Používají se dva druhy: – **s jednoduchým signálem** – vydávají přerušovaný zvukový signál a jsou umístěny zejména nad vchody, východy a v průchodech,

– **hlasové majáčky** – přehrávají předem naprogramované hlasové fráze, které je možno měnit podle provozních situací a stavu některých zařízení. Umísťují se zejména nad nástupní části eskalátorů a do míst, kde je složitější orientace nevidomých. (Příklad fráze eskalátorového majáčku: „Pravý eskalátor jede dolů, levý eskalátor jede nahoru, prostřední eskalátor stojí“.)

Majāčky uvádějí do činnosti zrakově postižení pomocí dálkového ovládní. Na některých stanicích lze při přerušení provozu přepnout vstupní majáčky do režimu hlášení „Stanice je uzavřena pro provoz cestujících“.

Automatický informační systém (AIS)

AIS slouží k informování cestujících o nestandardním režimu přepravy (změna obvyklé koncové stanice, souprava bez přepravy osob a podobně), o ukončení nebo přerušení provozu. AIS je automatický systém s možností ovládní jak dálkově od vlakového dispečera, tak i místně. Automatické vydávání povelů pro výstup zpráv je zajištěno prostřednictvím systému ASDR. Vydávání povelů je závislé na plánovaném způsobu jízdy vlaku a na jeho okamžité poloze na trati, tj. řídicí část AIS je závislá na indikaci čísla vlaku.

Informační výstupy jsou textové zprávy na **světelných informačních panelech** s tekoucím textem, umístěných nad nástupišti, případně i odpovídající hlášení staničního rozhlasu. Na panelech je možno rozsvítit jednu z osmi předem naprogramovaných zpráv, z nichž čtyři zprávy jsou spuštěny dálkově (řídicím počítačem nebo vlakovým dispečerem) a čtyři zprávy ručně z příslušného provozního stanoviště ve stanici. Dálková volba má přednost před místní. Zařízení umožňuje spuštění příslušného hlášení staničního rozhlasu, a to též v závislosti na poloze vlaku před danou stanicí.

AIS je zatím nainstalován ve všech stanicích tratě B, ve stanicích Kačerov a Želivského, a bude dále rozšiřován podle potřeb pásmového provozu.

Záznamové zařízení ATIS 600

Všechny důležité hovory vedené z řídicích dispečinků v metru jsou nahrávány na záznamovém zařízení ATIS. Vícestopý magnetofon zaznamenává hovory 24 hodin denně. Je nahráváno celkem sedmdesát dva stop na čtyřech strojích umístěných v jednom stojanu. Dva magnetofony nahrávají hovory a další dva stroje jsou vždy připraveny k okamžitému provozu pro případ, že by došlo k nějaké závadě magnetofonu, který nahrává (například přetržení pásky). Zároveň se automaticky přepíná nahrávání na záložní stroj, když na provozním magnetofonu dojde nahrávací pásky. Toto přepínání se provede v předstihu před koncem pásky tak, aby nedošlo ke ztrátě důležitých hovorů. Do každé stopy je modulován časový údaj pro přesné určení nahrávaného hovoru.

Elektrická zabezpečovací signalizace

Slouží k zabezpečení vlakových souprav na odstavných a obrátových kolejích ve stanicích metra a v depech proti aktivitám sprejérů. Zabezpečení prostoru je provedeno infrapasivními a paprskovými hlásiči. Zabezpečovací ústředna je napojena na pult centrální ochrany a při narušení prostoru je proveden zásah bezpečnostní agenturou v eventuelní součinnosti s policií.

Sdělovací kabely

Pro spojení jednotlivých sdělovacích zařízení a jejich koncových částí v rámci stanic a dep se používají sdělovací kabely různých konstrukcí, typů a provedení. Kabely se umísťují do instalačních lišt, na lávky nebo rošty. Celková délka těchto kabelů je 1450 km, z toho přibližně 3% je v nehořlavém provedení R nebo R/C. Ostatní kabely jsou uloženy v nehořlavých korytkách.

Pro spojení stanic, dep a CD se používají mezzistancovní traťové kabely a kabely dálkového ovládní. Jsou umístěny zejména na háčcích v pravé části tunelu po směru jízdy vlaku. Celková délka těchto kabelů je 500 km, z toho cca 2,5% je v nehořlavém provedení R nebo R/C. Ostatní kabely jsou uloženy v nehořlavých korytkách.

V tunelech metra jsou vedeny také optické kabely. Některé slouží k přenosu datové komunikace mezi sdělovacími zařízeními (PTV ze IV. B, ERICSON), většina je majetkem organizací DATTEL a PRAGONET.

Závěrem

Jak vyplývá ze stručného popisu jednotlivých zařízení, jde převážně o náročné technologie, které obsluhují zejména provozní zaměstnanci. Rozsah základních zařízení provozovaných službou sdělovací a zabezpečovací je značně rozsáhlý.

Celková pořizovací hodnota zařízení služby přesahuje 2,4 miliardy Kč. Je přirozené, že na zařízení vznikají závady a poruchy, které ztěžují práci zaměstnancům metra. Službě i dopravním zaměstnancům ztěžují práci také krádeže kamer PTV, krádeže měděných propojek a stykových transformátorů zabezpečovacího zařízení, které navíc i ohrožují bezpečnost dopravy. Údržba všech zařízení se provádí pravidelně podle schválených technologických postupů. Protože zařízení služby slouží všem zaměstnancům metra, je pod drobnohledem všech zainteresovaných útvarů o. z. Metro. Pro přehlednost je v následující tabulce uveden počet závad na zařízeních služby, evidovaný dispečinkem služby sdělovací a zabezpečovací:

rok	počet poruch
1997	6 048
1998	4 463
1999	3 607
2000 do 1.6.	1 463

Tato čísla poruch a závad se na první pohled zdají být příliš vysoká. Průměrný počet poruch za léta 1997 až 1999 je na zařízeních služby 12,89 poruchy na jeden den. Pro informaci uvádíme, že na zařízeních služby za rok 1998 vzniklo 5 mimořádných událostí, za rok 1999 10 mimořádných událostí, které měly vliv na pravidelnost a plynulost provozu metra. Tento relativně nízký počet mimořádných událostí je dosažen zejména zodpovědnou a pečlivou údržbou svěřených zařízení a také skutečností, že moderní zařízení jsou spolehlivější.

Organizační členění služby je profesního charakteru. Technologické odborné činnosti zajišťují odborné útvary vedoucího služby (odbor ekonomický, odbor hlavního inženýra a odbor rekonstrukcí a modernizací). Vlastní provozní činnosti zajišťují provozy elektronické techniky, telekomunikační techniky, zabezpečovací techniky, automatizační a výpočetní techniky. Za koordinaci provozu a odstraňování všech závad na zařízeních služby odpovídá dispečink služby. Provoz účelových zařízení zajišťuje technické zázemí pro provozní provozy a provádí dílenskou údržbu jednotlivých zařízení.

Dále služba zajišťuje pro celý o. z. Metro výkon funkce radiooperátora, zajišťuje styk s Telecomem v oblasti telekomunikační techniky a zajišťuje vypracovávání návrhů smluv o dočasném užívání telekomunikačních spojů a zařízení. V oblasti Odborného měřového střediska pro obor IX „elektrické a magnetické veličiny“ zajišťuje kontrolu a verifikaci elektrických a elektronických měřicích přístrojů v rámci celé naší akciové společnosti. Odpovídá za realizaci subdodavatelských prací pro cizí dodavatele, za programování a analýzu dispečerských telefonních ústřed, požárních ústřed

a řídicího systému vlakové dopravy. Provádí a zajišťuje revize na svěřených zařízeních a zajišťuje modernizaci a inovaci svěřených zařízení. Vyrábí a testuje speciální měřicí přípravky, přístroje a standy pro údržbu a opravy. Sleduje výstavbu nových tratí metra a aktivně se zúčastňuje projednávání problémů spojených s touto výstavbou a uváděním nových tratí metra do provozu. Významně se podílí na komplexních zkouškách všech zařízení a na bezpečnostních zkouškách zabezpečovacích zařízení. Provádí zpracování nahrávek relací pro informování cestujících a zajišťuje výrobu a zpracování videonahrávek pro potřebu o. z. Metro.

Výše uvedené činnosti zajišťuje služba s přibližně 308 zaměstnanci, ze kterých asi 100 pracuje v nepřetržitém provozu. Jde o nejrůznější profese, které svojí odborností musí zvládnout technicky i organizačně danou problematiku. Jedná se o kvalifikované odborníky, z nichž někteří se pro svoji specifickou odbornost i v současné době velmi těž-



Staniční zabezpečovací zařízení AZD 71 a skříň MATRA PA-135

ko zajišťují. Proto je nutno vytvořit takové podmínky, aby byl o tuto práci u služby sdělovací a zabezpečovací zájem.

Do budoucnosti jsou hlavní úkoly služby zejména v technické oblasti, a to v modernizaci svěřených zařízení s cílem zvýšit jejich spolehlivost a zlepšit technické parametry. Z této oblasti uvádíme jen některé, jako například přednostní zajištění postupné modernizace zabezpečovacích zařízení na tratích metra v souvislosti s nasazením modernizovaných a nových vlakových souprav do provozu, změnu systému radiového spojení, výměnu stávajícího systému průmyslové televize za kvalitnější, zavádění místních automatik, jako je automatické stavění jízdních cest, přenos informace o číslu vlaku dopravnímu personálu ve stanicích, napojení systému na připravované elektronické stavědo, dokončení náhrady usměrňovačů pro napájení staničních baterií v relových místnostech modernějšími typy doporučenými výrobcem zařízení, náhrada telefonních ústřed metra moderními digitálními ústřednami, modernizace zdrojů pro napájení kolejových obvodů, dokončení modernizace elektrické požární signalizace a podobně. Všechny vybrané výše uvedené akce jsou značně finančně náročné. I přes tuto finanční náročnost jde o oprávněné investice, protože nová, moderní, spolehlivá zařízení umožní postupné snižování provozních nákladů metra a podstatně zvýšení komfortu, respektive kvality služeb, pro uživatele (tj. zejména pro výkonné pracovníky dopravy i pro cestující).

Tato skutečnost má úzkou návaznost na uspořádání služby, kde by sice nemělo dojít k výraznějším organizačním změnám, ale na základě kvalitnějších zařízení bude docházet k relativní úspoře zaměstnanců při zajišťování jejich údržby a k dalšímu zvyšování produktivity práce. To však bude klást daleko vyšší nároky na odbornou kvalifikaci a profesionalitu zaměstnanců, aby byli schopni svojí každodenní prací zajistit bezpečný a spolehlivý provoz pražského metra i v budoucnosti.

Ing. Jaromír Kovář, vedoucí služby 11 600
Foto: o. z. Metro

ČSAD Praha – západ s. p.

Další díl nepravidelného seriálu o dopravcích, kteří stejně jako naše společnost zajišťují autobusovou dopravu v rámci Pražské integrované dopravy, pokračuje dílem o ČSAD Praha – západ s. p.

Stále ještě státní podnik ČSAD Praha – západ byl založen v roce 1948. „Rok 2001 je dalším termi-

Zajišťují systém PID společně s námi – VII

nem, kdy měl být podnik privatizován, ale tato slova slyšíme již od roku 1994,“ prozradil nám provozní náměstek Matyáš. Za dobu své existence poskytuje ČSAD Praha – západ plný dopravní servis, tedy nejen dopravu, ale i opravy, včetně služeb odtahového vozidla pro nepojízdné kamiony a autobusy.

Sídlo společnosti ČSAD Praha – západ najdete v Nádražní ulici 4, několik stovek metrů za křižovatkou Lihovar ve směru ke Smíchovskému nádraží. Na ploše více než 17 tisíc metrů čtverečních se nacházejí provozy na běžnou údržbu motorových vozidel, dílny na střední opravy a hala na 9 autobusů.

V rámci Pražské integrované dopravy zajišťují „smíchovští“ provoz na pěti linkách, dvou městských č. 173 a 192, a tři příměstských č. 313, 314, 315. „Na provoz v rámci Pražské integrované dopravy máme vyhrazeno 20 autobusů. Dá se říci těch nejmodernějších. Na dvě městské linky nasazujeme pouze třídvéřové vozy,

s dvoudvřovými se můžete setkat na linkách jezdících za Prahou. Nyní máme i rezervu připravenou na zabezpečení dopravní obsluhy v oblasti Štětovic. Tato obec by měla být v dohledné době zařazena do systému integrované dopravy,“ sdělil provozní náměstek Matyáš.

Mezi další aktivity ČSAD Praha – západ patří zajišťování vnitrostátní linkové dopravy, na kterou má vyhrazeno 25 vozidel. Desítky jich slouží pro cestovní kanceláře na zájezdovou dopravu a pěti můžete potkat na mezinárodních linkách na Slovensko, do Německa a Dánska. Nákladní doprava každoročně přepraví 30 tisíc tun nákladu. Všechny popsané činnosti zajišťuje dopravce se 180 zaměstnanci.

Stejně jako pro ostatní firmy podílející se na zajišťování systému Pražské integrované dopravy je i pro ČSAD Praha – západ provoz na pěti linkách velice prestižní. „Jsme sice daleko více kontrolováni, jsme pod drobnohledem a finanční nároky na poskytování kvalitní dopravy jsou vyšší než u jiných linek, ale je to pro nás jistota výdělků a také práce pro naše zaměstnance,“ prozradil nám náš hostitel ve smíchovské centrále ČSAD Praha – západ.

–bda–



Foto: Petr Malík

v Ústřední technické knihovně naší společnosti

- B 1223 FOJTÍK, P.– PROŠEK, F.: **Pražské autobusy 1925–2000**, 1. vydání, Praha, Dopravní podnik 2000, 103 stran.
- B 1224 HONYS, Václav: **Příručka pro zkoušky elektrotechniků**, 1. vydání, Praha, IN–EL 2000, 144 stran.
- B 1225 KOČÍB, R. – PROFOUS, A.: **Příručka elektromotéra**, Příprava ke zkouškám podle vyhlášky 50/78Sb., 5. rozšířené vydání, Šumperk, Satis 2000, 105 stran.
- B 1226 **Nové stavební předpisy**, 1. vydání, Havířov, Iris 1998, 150 stran.
- B 1227 **Soubor základních elektrotechnických předpisů pro montáže a rekonstrukce elektroinstalací**, 1. vydání Havířov, Iris 1998.
- B 1228 **Soubor základních elektrotechnických**

- předpisů pro ochranu před úrazem elektrickým proudem, bleskem, uzemnění a elektrické zařízení pracovních strojů**, 1. vydání, Havířov, Iris 1998, 287 stran.
- B 1229 **Soubor elektrotechnických předpisů souvisejících s montáží a údržbou elektrických zařízení v různých prostorách a prostředích**, 1. vydání, Havířov, Iris 1998, 224 stran.
- B 1230 **Soubor bezpečnostních předpisů souvisejících s prací a obsluhou elektrických zařízení**, 1. vydání, Havířov, Iris 1998.
- 8846 **Sto let městské dopravy v Liberci**, 1. vydání, Liberec, Dopravní podnik 1997, nestránkováno.
- 8847 KUBÍNKOVÁ, M.: **Zákoník práce po novele s účinností od 1. ledna 2001**, 1. vydání, Pra-

- ha, Sondy 2000, 297 stran.
 - 8848 SOUŠEK, J., STEHLÍK, M., WATRAS, K.: **Zákon o drahách v úplném znění**, 2. vydání, Olomouc, Anag 2000, 263 stran.
 - 8849 HORZINKOVÁ, E., KOHOUTA, A.: **Živnostenský zákon a předpisy související**, 7. aktualizované a přepracované vydání, Praha, Linde 2000, 365 stran.
 - 8850 **Statistická ročenka České republiky 2000**, 1. vydání, Praha, Scientia 2000, 759 stran.
 - 8851 VUCHIC, Vukan R.: **Transportation for Livable Cities (Doprava pro obyvatelná města)**, 1. vydání, New Jersey, Centrum for Urban Policy Research 1999, 352 stran.
 - 1563 **Cizí slova v češtině**, 1. vydání, Praha, BMSS–START 2000, 231 stran.
- Dr. Marcela Stegurová

NOVÉ KNIHY

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Člověk by neměl odcházet od rozdělané práce, pravi lidová moudrost. Je to jistě tvrzení oprávněné, všichni máme tendenci rychle zapomenout, a pokud rozdělanou práci jednou opustíme, často se k ní již nevrátíme. A i když nám paměť potíže zrovna nečiní, málokdy se nám po delší přestávce podaří znovu ponořit se do již jednou řešeného problému. Abychom se těmto rizikům vyhnuli, dokončíme dnes téma z minulého čísla - tedy internetovou nabídku možností lyžování, běžkování a dalších zimních sportů a radovánek.

Pokud si dnes na horách chcete užít, není nejmenší problém - nabídka je tak široká, že si vybere opravdu každý. Horší už je sladit požadavky sněhových těla s realitou peněz. Pokud se nechcete tlačit na českých horách a výjezd do Rakouska či Německa vám připadá příliš nákladný, je zde jedno řešení: Slovensko. Podmínky pro lyžování jsou tu výborné a ceny rovněž, služby na úrovni a jste tam za pár hodin. Co více si přát?

Patrně nejlepší informace o sněhových podmínkách a lyžařském vyžití na Slovensku dnes skýtá server www.yeti.sk. Obsahově trochu připomíná minule zmiňovaný výborný český server www.ski.cz, i když je poněkud chudší. To podstatně

zde ale najdete: výborné vyhledávání informací o všech slovenských lyžařských střediscích, čerstvé zprávy o množství sněhu a hrozbách lavinového nebezpečí, aktuální předpovědi počasí pro jednotlivé lokality, lyžařské servery, možnosti ubytování a zajímavé články věnující se dění v "bílém světě". Škoda jen, že o zahraničních lyžařských možnostech se - s výjimkou rakouských středisek - nedozvíte nic.

Obdobný rejstřík informací v poněkud chudší verzi nabízí adresa <http://ski.sk>. Stojí však za návštěvu díky skutečně fungující webové kameře, snímající aktuální sněhovou a lyžařskou situaci v areálu Závažná Poruba - Opalisko na úpatí vrcholu Poludnica v Nízkých Tatrách. Stránky lze také doporučit případným zájemcům ze zahraničí - fungují totiž v pětiязыčné verzi.

Lyžování ve Vysokých Tatrách se věnuje jedna ze sekci stránek správy Tatrského národního parku; najdete ji na adrese www.tanap.sk/slovensky/sneh.html. Stránky nejsou kdovíjak nápadité a neoplývají ani příliš velkým množstvím informací, leč jedna věc je zde užitečná: jsou zde jízdni řady hromadných dopravních prostředků v oblasti Vysokých Tater, tedy v první řadě jízdni řady linek

Tatrských lanových drah. Pro všechny návštěvníky bezesporu užitečná informace.

Pokud se rozhodnete vyrazit za zimními sporty do některého z pohoří ležících jižně, západně či severně od našich hranic, nejlépe cestu začít na již zmiňovaném a (oprávněně) opévaném serveru www.ski.cz. Najdete zde odkazy na jednotlivá pohoří, oblasti a zimní střediska z celé Evropy i ze zámorí. Jestli byste chtěli vidět ty nejdůležitější informace souhrnně, lze doporučit adresu www.skiresort.de. Jsou tu všechna důležitější zimní střediska z více než desítky evropských zemí srovnána v jedné dlouhé tabulce; u každého z nich pak naleznete aktuální stav sněhu a údaj o počtu vleků v provozu.

Podobný obsah nabízí britský meteorologický server Weatheronline, jehož stránky věnované sněhovému zpravodajství se nacházejí na adrese www.weatheronline.co.uk/snow.htm. Vedle zpráv o aktuálním stavu si zde můžete samozřejmě dohledat předpověď počasí pro vámi zvolenou oblast, nečekané zde naleznete i ceny lyžařských permanentek v jednotlivých zimních střediscích. A pokud cestujete do nejbližšího z lyžařských rájů - do rakouských Alp - můžeme jako odrazový můstek doporučit adresu www.tiscov.at.

–mš–

VY SE PTÁTE, MY ODPOVÍDÁME

Důchodová problematika

Na vaše četné dotazy o změně „Důchodového zákona“ v souvislosti s přiznáním předčasných starobních důchodů sdělují, že žádná novela nebyla v prosinci 2000 projednána, jak bylo původně v návrhu, tudíž od 1. ledna 2001 nedošlo k žádným změnám a zákon č. 155/1995 Sb. stále platí v původní podobě.

Pokud se navrhovaná novela zákona dostane k projednání do Parlamentu ČR ještě v 1. čtvrtletí tohoto roku, měl by zákon platit od 1. dubna 2001, případně až od 1. července 2001.

Vybírám jeden z častých dotazů:

Chtěl bych vědět, jak se vlastně vypočítá prodloužený důchodový věk. Půjdu do starobního důchodu v 62 letech, když jsem naroden 12. dubna 1942?

Vzhledem k tomu, že dosáhnete původní věkové hranice 60 let v roce 2002 (tedy do 31. prosince 2006), nepřijedete do starobního důchodu v 62 letech, ale o něco dříve.

Pokud jste naroden 12. dubna 1942, činí váš důchodový věk 60 let + 14 měsíců, t. j. 61 let + 2 měsíce. Nárok na starobní důchod vám vznikne tedy ke dni 12. června 2003.

Již jsem několikrát uváděla, že důchodový věk – pokud jste ho do-

sáhli do 31. prosince 1995 – činí u mužů 60 let a u žen podle počtu vychovaných dětí 53 až 57 let věku.

Počínaje obdobím od 1. ledna 1996 do 31. prosince 2006 se důchodový věk stanoví tak, že se ke kalendářnímu měsíci, ve kterém jste dosáhli původního důchodového věku, přičítají u mužů 2 měsíce

a u žen 4 měsíce za každý i započatý kalendářní rok z doby po 31. prosinci 1995. Toto tedy platí, dosáhnete-li původních věkových hranic do 31. prosince 2006.

Pod 31. prosince 2006 činí důchodový věk u mužů 62 let a u žen dle počtu vychovaných dětí 57–61 let.

Pro vaši snadnější orientaci a výpočet důchodového věku vám předkládám tabulku.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu, případně i o přepočtení již vymeřené důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě.

Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemocí a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu skutečně přiznaného důchodu od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. – ředitelství.

POZOR!!! V Praze 7, Bubenská 1, nás už nenajdete! Přesídliili jsme do nové budovy Dopravního podniku Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, dveře č. 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný, 96 19 33 61.

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

Důchodový věk (podle § 32 zákona č. 155/1995 Sb.)						
Tabulka pro stanovení důchodového věku						
rok narození	muži roky+měs.	ženy podle počtu vychovaných dětí roky + měsíce				
		bezdětná	1 dítě	2 děti	3 - 4 děti	5 a více
před 1936	60	57	56	55	54	53
1936	60 + 2	57	56	55	54	53
1937	60 + 4	57	56	55	54	53
1938	60 + 6	57	56	55	54	53
1939	60 + 8	57 + 4	56	55	54	53
1940	60 + 10	57 + 8	56 + 4	55	54	53
1941	61	58	56 + 8	55 + 4	54	53
1942	61 + 2	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4	53
1943	61 + 4	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8	53 + 4
1944	61 + 6	59	57 + 8	56 + 4	55	53 + 8
1945	61 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4	54
1946	61 + 10	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8	54 + 4
1947	62	60	58 + 8	57 + 4	56	54 + 8
1948	62	60 + 4	59	57 + 8	56 + 4	55
1949	62	60 + 8	59 + 4	58	56 + 8	55 + 4
1950	62	61	59 + 8	58 + 4	57	55 + 8
1951	62	61	60	58 + 8	57 + 4	56
1952	62	61	60	59	57 + 8	56 + 4
1953	62	61	60	59	58	56 + 8
po 1953	62	61	60	59	58	57

DOŠLO DO REDAKCE

Sloužíme opravdu zákazníkům ke spokojenosti?

K tomuto zamyšlení mě přiměl provoz MHD v poslední noci roku 2000. Těsně po půlnoci jsem vyjel výtahem do jedenáctého patra našeho domu, abych mohl s nadhledem sledovat všechny ty ohňostroje a rachejtle. A s údivem jsem sledoval také průvod autobusů, které se doslova sunuly Novodvorskou ulicí. Jejich rychlost jistě nepřesáhla 30 km/hod. Není divu, když v každém z nich seděl jediný člověk – řidič. Při takové obsazenosti není věru kam spěchat, nechce-li řidič přijet na konečnou o několik minut dříve.

Proč byly stanoveny intervaly 20 minut, a to i v době, kdy nelze předpokládat jakýkoli zájem ze strany cestujících? Kdo by taký o silvestrovské půlnoci cestoval autobusem? Na různé návštěvy se přece jezdí mnohem dříve a zpátky mnohem později.

Jako protiklad mohu uvést nedělní jízdny řády. Provoz začíná teprve v ranních hodinách, později než v pracovní den, v delších intervalech. Částečně to lze

pochopit, lidi jezdí méně. U některých linek však zůstává „rozum stát“. První spoj linky číslo 198 odjíždí ze zastávky „Sídliště Písnice“ v 5.59 hodin a do zastávky Smíchovské nádraží přijíždí až v 6.25 hodin. Kloubový autobus je obvykle plně obsazen. Potřebujete se na nádraží dostat dříve? Smůla. Poradte si.

Napadá mě ještě jeden příklad nedostačujícího autobusového spojení. Hodláte-li totiž v sobotu mezi 18. a 19. hodinou vyrazit do víru velkoměsta, jste odsouzeni k nepřijemnému výběru. První možnost je společensky únosná, pro vás však nevhodná: dorazíte na místo s velkým předstihem. Druhá volba je pro vás výhodnější, společensky však neúnosná: dorazíte pozdě. Interval je stanoven na 20 minut (konkrétně mám na mysli linku 189).

Možná by se vyplatilo přehodnotit smysluplnost provozu autobusů. Jakký byl výsledek utkání Silvestr versus normální víkendový den?

Petr Janáč, o. z. Autobusy

ŠKOLNÍ STRÍPKY

První pololetí školního roku 2000/01 skončilo

Neuvěřitelně rychle uběhlo období pěti měsíců, které představují třeba vydání pěti čísel DP-KONTAKTU. Ve školním prostředí představují tyto měsíce poločas školního roku – tedy I. pololetí. Tato skutečnost je nutně vnímána jinak žáky a jinak vedením školy a pedagogy. Pro většinu žáků je to období dohánění klasifikace se snahou o eventuelní zlepšení se v tom kterém předmětu.

Pro vedení školy je toto období časem, ve kterém jsou činěny první kroky k přípravě nového školního roku. Základní školy po pololetní klasifikaci již zaslají přihlášky svých žáků ke studiu na středních školách a střední školy se organizačně připravují na jejich přijetí.

I časopis DP-KONTAKT (ale i deník Metro) se snažil předložením možností studia v SPŠ, SOU a U. a. s. být nápomocen žákům končícím základní školu v jejich správné volbě budoucího povolání.

A co nás čeká ve II. pololetí? Probíhá příprava na soutěž Automechanika 2000/01, a to jak v praktické, tak v teoretické výuce, která bude mít školní kolo v únoru 2001. Žáci maturitních ročníků vstupují do finišu – písemná část maturitních zkoušek je již v dubnu, nejnak jsou na tom žáci, jejichž studium je zakončeno závěrečnými učňovskými zkouškami. Ani rozhodnutí o dalším, tedy nastavbovém studiu, či při shánění zaměstnání není pro mnohé žáky jednoduché. **-sou-**

Penzijní připojištění

– odpočet lze uplatnit u zaměstnavatele již v ročním zúčtování mezd za rok 2000

Novela daňového zákona schválená na přelomu letošního roku umožňuje zaměstnancům uplatnit daňový odpočet v podobě úhrny příspěvků na penzijní připojištění se státním příspěvkem u zaměstnavatele. Doposud odpočet bylo možné nárokovat pouze formou podání daňového priznání.

Pokud chce zaměstnanec uplatnit odpočet za rok 2000, musí tak učinit do 15. února 2001 ve své mzdové účtárně, kde předložit:

1. smlouvu o penzijním připojištění,
2. potvrzení penzijního fondu o zaplacených příspěvcích.

Znovu připomínám, že tuto daňovou úlevu nelze uplatnit, pokud úhrn ročních příspěvků zaměstnanec nepřesáhne 6 000 Kč. Maximálně za rok lze odečíst 12 000 Kč. Odpočet nelze provádět měsíčně.

Ing. Alena Vaňková, zaměstnanecký odbor ředitelství

NABÍDKA REKREACE

Horská chata Hájenka nabízí zaměstnancům naší společnosti volné termíny k rekreaci, zejména v letní sezoně. Hájenka se nachází v nadmořské výšce 1100 metrů nad mořem, nad známým zimním střediskem Pec pod Sněžkou. Pokoje na Hájence mají vlastní sociální zařízení, WC a sprchu.

V zimní sezoně je nabízen týdenní pobyt od 10. do 17. března. Cena za ubytování a polopenzi činí 380,- Kč na osobu a den. Děti do 10 let mají 10 procent slevu. Podmínky na lyžování jsou dobré, neboť vlek se nachází přímo u chaty.

Na Hájence můžete rovněž strávit velikonoce v termínu od 13. do 16. dubna. Cena za ubytování a polopenzi je totožná jako při březnovém pobytu.

V letní sezoně jsou pro vás připraveny týdenní pobyty s polopenzí, jejichž cena činí 1960 korun. Děti do 10 let mají opět 10 procent slevu. V blízkosti chaty najdete tenisový kurt, nohejbalové a volejbalové hřiště.

Bližší informace získáte na telefonních číslech 0439/896 331 a 0602/117 797, kde se můžete i přihlásit.

22. část Velká Chuchle

Chuchli daly prý jméno „*kukly mnišské*“. Nejstarší zmínka o vsi toho jména pochází z roku 1132, ale až ve 13. století se vedle sebe prokazatelně objevují dvě Chuchle, Malá a Velká. Obě v té době patřily pražskému arcibiskupství a v zásadě také měly většinou společnou historii. V roce 1268 je získal král Přemysl Otakar II. a v roce 1292 předal jeho syn obě vsi zbraslavskému klášteři, kterému byly během husitského hnutí zabaveny. V roce 1455 je získal zbraslavský klášter zpátky. V roce 1620 došlo ještě jednou k neúspěšnému pokusu o zabavení Chuchlí. Jako součást klášterního panství zůstaly obě vesnice až do roku 1785, kdy byl klášter zrušen, ale jeho majetek přešel na náboženský fond. V roce 1849 byla vytvořena politická obec Velká Chuchle, zahrnující Velkou i Malou Chuchli, takže společná historie pokračovala i v dalších desetiletích. Obec tehdy spadala do zbraslavského okresu, na Zbraslavi byla i fara, takže pod vlivem historického vývoje měli zdejší obyvatelé větší vazbu právě tam než ku Praze.

Vytvoření Velké Prahy s účinností od 1. ledna 1922 mělo za následek oddělení Malé Chuchle a její připojení k hlavnímu městu. Velká Chuchle dál existovala jako samostatná obec až do svého připojení ku Praze od 1. ledna 1968. Od roku 1990 obě katastrální území tvoří samostatnou městskou část Praha – Velká Chuchle.

V roce 1921, tedy v době, kdy se Malá Chuchle stávala součástí Prahy, stálo ve Velké Chuchli 91 domů se 786 obyvateli. V období první republiky i zde prudce vzrůstal počet obyvatelstva a v roce 1947 zde žilo už 2074 obyvatel. Dnes je trend právě opačný a v roce 1997 žilo v samotné Velké Chuchli jen 1559 obyvatel.

Velká Chuchle byla vždy převážně zemědělskou obcí, ale svoji roli zde sehrála i ložiska vápence. Ten se ve Velké Chuchli těžil například pro kladenské železářny. Byla tu i vápenka a kruhová cihelna. Těžba vápence měla za následek, že je zde u vrchu Homolka v bývalém Žákově lomu odkryt nejvýznamnější geologický profil na území republiky, od siluru až po spodní devon. Přírodní rezervaci se stal také Chuchelský háj, jeden z posledních přirozených listnatých hájů na území Prahy.

V Chuchelském háji, vysoko nad řekou, se nachází jednolodní barokní kostel sv. Jana Nepomuckého, postavený v roce 1729 jedním polským šlechticem z vděku za uzdravení v lázních Malé Chuchle. Významnou technickou památkou je dodnes stará vápenka při silnici do Slivence se dvěma Pecoldovými pecemi oválného půdorysu, postavená asi v 80. letech 19. století, která byla v provozu do roku 1930.

Do povědomí veřejnosti Velká Chuchle vstoupila především konáním dostihů. Ty první se na zdejších závodišti konaly 28. září 1906. Známa secesní tribuna byla zbořena v červnu 1985 a nová moderní tribuna pro 3400 sedících diváků byla otevřena v roce 1991.

Po staletí bylo spojení do Chuchle možné jen od Slivence a od Zbraslavi. Významnou silnici podél Vltavy do Prahy postavila až francouzská vojska v roce 1742. Velký význam ve spojení s okolím měla také řeka. V roce 1865 zahájila pravidelný provoz Pražská paroplavební společnost. Cesta lodí z Velké Chuchle do Prahy trvala 40 minut.

Protože ve Velké Chuchli nebyl most, hrál velkou dopravní roli v životě obce i přívoz do Modřan, jejichž průmysl poskytoval řadu pracovních příležitostí. V roce 1954 se dokonce stal součástí tzv. povoleného přechodu MHD. Po roce 1962 se stal jeho provozovatelem Dopravní podnik hlavního města Prahy (závod Osobní lodní doprava). Přívoz Velká Chuchle – Modřany vydržel až do poloviny 70. let 20. století a zrušen byl až v souvislosti s výstavbou nového modřanského jezu se zřemadlem.

Svoji roli v životě obce sehrála také železnice.

Přes katastr Velké Chuchle sice jezdila už od 15. července 1862 společnost České západní dráhy, ale železniční stanice (později jen zastávka) byla zřízena v Malé Chuchli (pod názvem „Chuchle“), kam to bylo z Velké Chuchle asi 20 minut pěšky. Vlastní cesta osobním vlakem do Prahy na dnešní Hlavní nádraží trvala necelou půlhodinku. Některé důvěryhodné plány podrobně Prahu z počátku 20. let 20. století kupodivu vykazují také další železniční zastávku „Chuchle Závodiště“. Její existence v blíže neurčeném období je velmi pravděpodobná, i když jen pro rekreační dopravu při dostižích. V žánrním jízdním řádu totiž uváděna není. Dnešní zastávka ve Velké Chuchli (opět v blízkosti závodiště) byla zřízena pravděpodobně až v roce 1955.

Počátek historie zdejší autobusové dopravy je úzce spjat se zajišťováním dopravy do Zbraslavi. Dne 27. listopadu 1927 získal koncesi k provozování autobusové linky z pražského náměstí Republiky přes Smíchov, Velkou Chuchli a Zbraslav do Nového Knína Vladimír Nedoma. Ve skutečnosti začal jezdit už 25. června téhož roku. V roce 1931 využil nejasné formulace koncese a začal provozovat samostatné spoje (tedy linku) jedním autobusem ze Zlichova (od tramvajové konečné Hlubočepy) přímo do Velké Chuchle, zatímco ostatní linky zastavovaly jen u odbočky z hlavní, tzv. dobříšsko-vimperské silnice (dnešní Strakonická).

Ve směru Praha – Zbraslav zahájila v roce 1929 provoz také autobusové linky Československých drah a jezdili tudy i četní další soukromníci. V březnu 1932 je například doložena nepovolená linka Praha – Velká Chuchle paní Karpíškové, zajišťující 13 párů spojů.



Foto: Petr Malík

V roce 1931 požádaly o koncesi pro autobusovou linku do Velké Chuchle také pražské Elektrické podniky. Zemský úřad ale odmítl koncesi udělit, protože je prý o dopravu v této oblasti dostatečně postaráno („*Na celé trati jest již v provozu státní železniční autobusová trať Praha – Zbraslav 34 spoji pravidelnými a 10 nepravidelnými.*“) Přesto se nakonec podařilo po mnoha průtazích zřídit od 11. prosince 1932 autobusovou linku S z Václavského náměstí do Velké Chuchle na dnešní náměstí Chuchelských bojovníků. V době konání dostihů jezdily autobusy k závodišti. Linka bohužel neměla dlouhého trvání. V důsledku zavedení daně z jízdného za hranice města byla už od 13. února 1933, tedy po pouhých dvou měsících provozu, bez náhrady zrušena. V letech 1933 – 1935 dojížděla alespoň o nedělních za příznivého počasí k závodišti linka M.

Od 1. července 1936 převzaly Elektrické podniky místo ČSD provozování autobusové linky z Karlova náměstí na Zbraslav, pod označením Z. Linka sice stavěla ve Velké Chuchli „na křižovatce“, ale do vlastní obce nezajížděla. Už v říjnu 1939 musela být zrušena v důsledku úsporných válečných opatření. Nejvýznamnější roli začala v tomto období opět hrát soukromá linka V. Nedoma, která zajišťovala denně

43 párů spojů mezi Smíchovem a Zbraslaví a kromě toho bylo stále (opět?) v provozu i 10 párů jeho linky Praha (Štefánikovo náměstí) – Velká Chuchle, obec. V letech 1943 – 1944 se o dopravu znovu pokoušely Českomoravské dráhy (ČMD – protektorátní nástupce ČSD). Po válce byla doprava přes Velkou Chuchli nějaký čas jen v rukou soukromníků a od roku 1950 jen ČSAD.

Zásadní změnu přinesl rok 1954. Dopravní podnik uvedl 18. dubna do provozu trolejbusovou linku č. 59 z Újezda do Velké Chuchle. Až do Malé Chuchle byla trolejbusová trať vedena po zcela nové moderní čtyřproudové komunikaci, ve zbývajícím úseku dál existovala jen stará, pouhých 7 metrů široká silnice. Trať končila smyčkou u chuchelské křižovatky, kde bylo zavěšeno i několik desítek metrů trolejového vedení pro další pokračování tratě do Zbraslavi, ale k prodloužení nakonec nedošlo. Trolejbusy měly velké využití především v rekreační dopravě, proto byla linka č. 59 od roku 1956 zkracována na novou smyčku u zličovského lihovaru, zpočátku jen o letních nedělních, v dalších letech v létě celotýdenně. Pokračující stavební práce na rozšiřování strakonické výpady vedly k dočasnému nahrazení trolejbusů autobusy od 3. ledna 1960, ale k obnovení trolejbusové dopravy do Velké Chuchle už nikdy nedošlo. Jen pro zajímavost uvedme, že se někdy mezi důvody trvalého zastavení trolejbusové dopravy uvádí provozní obtíže způsobované v zimě namrznáním troleje ve vlhkém vltavském údolí!

Od 1. ledna 1962 začala trvale jezdit v trase Lihovar – Velká Chuchle nová autobusová linka 129. Když byly současně s Velkou Chuchlí ku Praze připojeny v roce 1968 i Lahovice, prodloužil pražský DP linku č. 129 až do nich.

Zásadní změnu přineslo obyvatelům Velké Chuchle zavedení linky č. 172 od 10. srpna 1971. Jezdila od Lihovaru až na náměstí Omladiny. Protože mimořádně silný víkendový provoz na silnici č. I/4 (Strakonické) neumožňoval bezpečné odbočení z Velké Chuchle do centra, byla v pátek a neděli odpoledne linka vedena Radotínskou ulicí až k Přefě, dnešní ulicí Přeštínskou a Výpádovou do Lahoviček

a do centra. V roce 1974 byla trasa celotýdenně upravena tak, že se z Chuchle jezdilo přes Lahovičky, avšak v obou směrech po Strakonické, od roku 1979 opět Radotínskou kolem závodiště. V roce 1985 byla linka č. 172 prodloužena ke stanici metra Smíchovské nádraží a od roku 1986 je zastávka na náměstí Omladiny průjezdná. Vynecháme-li množství dalších „chuchelských linek“ jezdících po Strakonické a zastavujících v zastávce Dostihová, představuje 35 spojů linky 172 v pracovní dny kvalitní spojení s Prahou.

Historie dopravy do Velké Chuchle by nebyla úplná bez zmínky o rekreační autobusové lince, která v letech 1959 – 1992 zajišťovala dopravu na chuchelské závodiště v době konání dostihů, každoročně přibližně od dubna do listopadu. Po většinu své existence jezdila z Jiráskova náměstí a několikrát změnila své označení. V letech 1959 – 1969 jezdila pod číslem 224, 1970 – 1974 byla označena písmenem F, 1974 – 1982 č. 53 a od roku 1983 měla číslo 453. V roce 1983 byla prodloužena až na náměstí Míru, aby byla zajištěna návaznost na metro, po zahájení provozu na lince B metra byla zkrácena ke stanici Smíchovské nádraží. Zrušena byla na sklonku dostihové sezony v roce 1992.

—pf—, —fp—

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII



Správná odpověď na otázku z prosincového čísla: Mgr. Pavel Fojtík, který pro vás soutěžní fotografie vybírá, se rozhodl pro obsáhlejší odpověď, kterou uveřejňujeme na 11. stránce tohoto čísla, a tak jenom stručně můžeme konstatovat, že poslední soutěžní snímek roku 2000 byl pořízen na Invalidovně. Jednalo se o těžší oríšek, a tak na naši adresu

přišlo do uzávěrky pouze 14 odpovědí. Všechny obsahovaly správné rozluštění, ale soutěžící neskrývali své pochybnosti při volbě, kde byla fotografie pořízena. Na jednání redakční rady 18. ledna letošního roku byli vylosováni tři šťastlivci, Zdeněk Hakl, Jeroným Havel a Jiří Král, kteří od nás obdrželi druhé pozměněné vydání knihy Historie městské hro-

madné dopravy autorů Pavla Fojtíka, Stanislava Linerta a Františka Proška.
Všem, kteří nám zaslali svou odpověď, děkujeme a vyhercům blahopřejeme!
Dnešní snímek zřejmě také nebude patřit k nelehčím, ale věříme, že si s nástrahami poradíte a do konce nejkratšího měsíce v roce nám pošlete svou správnou odpověď. Stejně jako v minulých dílech naší soutěže obdrží trojice úspěšných a šťastných řešitelů knihu. Tentokrát to budou Vozidla pražské tramvajové dopravy z pera Stanislava Linerta a přidáme žhavou novinku vydávanou k 50. výročí otevření vozovny Hloubětín.
Pokud už máte představu o tom, kde byla fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis (nemusíte používat zrovna krabice od polévek) neposílejte označit heslem „Soutěž“. Adresa nové administrativní budovy se dostává do povědomí, ale raději připomeneme: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo nechtějí utrácat za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, nechtějí napíší na svou zásilku: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Schránka v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice) stále funguje, a tak k odevzdání odpovědi můžete využít i ji.
Tentokrát se vás ptáme již podvacátédeváté – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

NAPSALI O NÁS

České slovo (20. 1. 2001)

Vedení Dopravního podniku mělo pravdu

Vyšetřovatel Jaroslav Korecký z obvodního Úřadu vyšetřování v Praze 7 rozhodl, že vedení pražského Dopravního podniku nepochybně v zadání náhradní autobusové dopravy firmě Hotliner. Korecký odložil trestní oznámení bývalého ředitele závodu Autobusy pražského Dopravního podniku Jiřího Machače na předsedu a místopředsedu představenstva Dopravního podniku pro porušování povinnosti při správě cizího majetku. Machač v trestním oznámení vloni tvrdil, že jeho závod je schopen provozovat náhradní autobusovou dopravu mnohem levněji než firma Hotliner. „Posudek nezávislého odborníka v silniční dopravě potvrdil, že skutečné náklady vystihla přesněji firma Hotliner. Ře-

ditel Machač ve vlastní nabídce náklady na jeden kilometr podhodnotil o 7,75 koruny,“ uvedl Korecký v rozhodnutí, kterým případ odložil s odůvodněním, že nejde o podezření z trestného činu.

Blesk (19. 1. 2001)

Jít na tramvaj je o život

Prostranství kolem obchodního centra Ládví ohraničuje velký zábor, za kterým Metrostav staví novou stanicí metra. Zdejší obyvatelé se sice na propaní této lokality s centrem města těší, ovšem stanoviště jim pořádně zkomplikovalo bezpečný přístup na tramvajovou zastávku. „Chápu, že se tady staví, ale nějak se zapomnělo na to, že přes koleje se jen těžko dostanou maminky s kočárkem nebo důchodci, kteří žijí v nedalekém pečovatelském domě.“

Když potřebuji na tramvaj, musím si namazat svaly a kočárek přenést přes kolejiště. Přitom musím ještě dávat pozor, aby mě nesrazila tramvaj. Je to fakt o život,“ postěžovala si mladá maminka.

Právo (16. 1. 2001)

Někteří Pražané mají strach jezdit novým vlakem metra

Někteří Pražané se bojí nastoupit do nové soupravy pražského metra, která zatím jezdí jen na trati C. Důvodem je zpochybnění bezpečnosti těchto vlaků. Zatímco Dražní úřad i Dopravní podnik hlavního města o nich mluví v superlativech, světoznámý designér Petr Tučný k nim uvedl řadu výhrad. Podle profesora Tučného není u nových souprav vhodná uniková cesta v případě neštěstí. Dosavadní zkoušky Dražního úřadu však prokázaly, že nové vozy odpovídají nejen českým, ale i evropským normám. **Vybral ing. Jan Urban**

VODOROVNĚ: A. Souprava vagonů; planeta; domácí zvíře; barva v kartách; Turek. – **B. 1. díl tajenky.** – C. SPZ Teplic; kdežto (zastarale); pražský herec; domácí Josef; cetka (zastarale); německy „ten“. – **D.** Ženské jméno; protáhlá boční zeď; pryž; bankrot; zbraň Indiánů. – **E.** Lékárenský nováček; obsah zlata v minci; bezhrbý velbloud; záměr; druh slitiny. – **F.** Spodek nádoby; karetní hra; přístavní hráze; bridžový výraz; závit šroubu (zastarale); římská šestka. – **G.** Značka abampéru; listnatý strom; stepní hlodavec; bájný český kníže; hodnota; říkat (knížně). – **H.** Radiolokátor; japonská firma; dveřní závěs; cílová čára; africký pták. – **I.** Kryt vojáka; peň; hudební nástroj; bicykl; pyšný nadutec. – **J.** Dědina; kazit; japonský klášter; starší značka vaty; část nohy; iniciály moderátora Rosáka. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Druh karty; pojtko; kopt; trojice; mužské jméno.

SVISLE: 1. Navrtávat; věnovat. – 2. Chňap; ženské jméno; jméno vlka z Knih džunglí. – 3. Iničiály Danteho; letadlo; někdo (knížně); značka erbia. – 4. Účet; peřej; kulturní objekt. – 5. Odveta; slovensky „akr“; element chůze. – 6. A sice; Sarmat; email. – 7. Korejská dynastie; část svíčky; básník (zastarale); název písmene. – 8. Sjezditi; německý literát; citoslovce pohrdání. – 9. Závodní loď; doušky; karetní výraz. – 10. Plavidlo; v plné parádě; únosce Heleny. – 11. Značka mědi; bomba; pokladna; SPZ Náchoda. – 12. Klystýr; lesní zvíře; jednou (nářečně). – 13. Srbská čepice; ohrada; pyré. – 14. Boltce; skládací cylindr; francouzský malíř. – 15. Hle (nářečně); břevno; komůrka; anglická spojka. – 16. Promítací plocha; právo odporu; domácí hlídači. –

17. Listnatý strom; trhačí nálož; potom. – 18. Zasévat; najatá chůva; značka našich vozidel. – 19. Římských 1500; značně; období; dovednost. – 20. Alelomorfa; poklop; jármo. – 21. Udeřit; nástin. **Pomůcka:** anto, tera, toko.

PaedDr. Josef Šach

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 1: Mládí je nejen v letech, nýbrž je i v myšlenkách. (F. Bacon)

	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																					

Cestovat Prahou můžete i na výstavě

Pět panelů putovní výstavy připomínající 125 let městské hromadné dopravy v Praze se setkala s velkým úspěchem, a tak se Galerie Town rozhodla přiblížit Pražanům a návštěvníkům města cestování v Praze v letech 1875 až 1974 na samostatné výstavě.

Galerie Town získala nové výstavní prostory pod novou úřední budovou Magistrátu hl. m. Prahy na náměstí Franze Kafky č. 1, které při výstavě Cestování Prahou poprvé představuje veřejnosti. Jedná se o zbytky románských domů postavených okolo roku 1150 a první dochovaná zmínka o nich pochází z roku 1230.



Foto: Petr Malík



Foto: Petr Malík

- Výstava cestování Prahou obsahuje více než
- stovku unikátních fotografií, pocházejících z našeho
- podnikového archivu, dokumentujících cestování
- veřejnou dopravou v Praze od 1875, kdy se pražskými
- ulicemi rozjely tramvaje tažené koňmi, až do roku 1974,
- kdy se o slovo přihlásilo metro. I znalci naší historie v
- ojedinelých prostorách spatří některé snímky poprvé v
- životě.

- Výstavu Cestování Prahou můžete navštívit každý den od 10 do 18 hodin až do konce března letošního roku. Vstupné činí 50 korun. Po skončení výstavy budou prostory rekonstruovány a ještě před koncem letošního roku budou opět zpřístupněny návštěvníkům. K dispozici bude románská expozice, procházková trasa historickými objekty, multi-mediální informační centrum, galerie a společenský prostor pro návštěvníky.

- U příležitosti výstavy bylo vydáno stejnojmenné CD s hudbou a texty předních rockových osobností, Františka Sahuly, Aleše Brichty, Bohouše Josefa a Lou Fanánka Hagena. CD Cestování Prahou s písněmi jako Autobus, Koněšpréžná dráha, Metro, Lanovka, Policejní tramvaj a další zakoupíte na výstavě stejně jako v pětici středisek dopravních informací naší společnosti za 290 korun.

—bda—

STATISTIKA NUDA JE VLASTNÍMA OČIMA

Rok 2000 nám zamával na rozloučenou, ohňostroje a různé světelné, ale i zvukové efekty nás přenesly do roku nového. Mnozí z nás udělali čáru a s čistým štítem vykročili za dalšími pracovními povinnostmi, ale i zážitky, které nemají s minulostí nic společného.

Ne všichni mají takové štěstí. V každém podniku existují lidé zabývající se statistikou, a ti v těchto dnech dávají do různých tabulek výsledky předchozích měsíců tak, aby mohla světlo světa spatřit statistická ročenka 2000, zevrubně mapující naši činnost z různých úhlů pohledu.

Brzy se dozvíme kolik lidí jsme přepravili, kolik cestujících mělo jaké doklady, kolik Pražanů cestovalo zdarma a další zajímavé údaje.

V průběhu podzimu se na stránkách DP-KONTAKTu objevil článek polemizující s výsledky prvního pololetí z pohledu počtu přepravených osob. Re-

akce nebyla žádná. Je to škoda, posuďte sami.

Na prosincovém setkání vedoucích pracovníků naší společnosti byly prezentovány počty přepravených osob v posledních deseti letech. Mezi lety 1994 a 1995 došlo k výraznému poklesu. Vše má poměrně logické vysvětlení, lidé začali na svých cestách městem více využívat osobních automobilů. Ale zalistoval jsem i staršími ročenkami našeho podniku a zjistil jsem zajímavou skutečnost. V době před politickými změnami a krátce po nich (roky 1988 až 1990) jsme za rok přepravili 1,31 miliardy cestujících.

V letech 1991 a 1992 nastal první odliv cestujících k automobilům, tak se to alespoň prezentovalo na veřejnosti, ale naše společnost tento fakt nezažnamenala. V obou zmiňovaných letech jsme přepravili více než jednu a půl miliardy cestujících. Což představuje nárůst o více než 15 procent. Toť

první otazník mého bádání.

Následující dva roky, 1993 a 1994, jsme přepravovali lidí stejně nebo o málo více než koncem osmdesátých let. A od roku 1995 do současnosti s námi jezdí 1,05 až 1,08 miliardy pasažérů ročně.

Auta zahltila naše ulice, nikoliv však skokově. Nezdá se proto, že by byl pokles cestujících z roku na rok tak náhlý, když v následujícím období zůstává přibližně na stejné úrovni.

Podobné statistiky jiných firem nic stejně dramatického nesignalizují. Podle slov pamětníků je možné, že právě na přelomu let 1994 a 1995 došlo ke změně metodiky počítání. Ale nic není jisté.

Změna metodiky je jisté možné, ale potom by taková skutečnost měla (podle mého musí) být v ročenkách uvedena, aby lidé byli informováni a mohli i starší data přepočítat na stejnou srovnávací základnu.

Sám jsem se snažil zjistit, kolik lidí skutečně s námi jezdí podle počtu prodaných jízdenek a došel jsem k číslům jiným. Ta mi odhalila, že největší pokles není mezi plátcími, ale naopak mezi důchodci.

Jak se zpívá v jedné písni, statistika nuda je, má však cenné údaje. Proto bychom se měli posadit a ve věčné diskusi posoudit, co budeme sledovat nadále a podle jaké metodiky, abychom se co nejvíce přiblížili realitě. A zcela jistě přijdeme i na ukazatele, které se přežily a s klidným svědomím jim můžeme zamávat stejně jako roku 2000.

Co vy na to?

—red—

—bda—

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

Vážení kolegové,

Nejstarší rubrika DP-KONTAKTu si vybírá, řečeno sportovní terminologií, oddechový čas. Připravuje se, aby mohla vyhovět Zákonu na ochranu osobních dat. Od příště všichni ti, co budou ve Společenské kronice uvedeni, musí mít podepsané prohlášení o tom, že s uvedením ve Společenské kronice souhlasí. Proto v současné době probíhají jedná-

- ní, jak tuto agendu co nejlépe zvládnout, abychom
- už v březnovém DP-KONTAKTu mohli uvést spolu-
- pracovníky, kteří slaví významná životní jubilea nejen
- v březnu, ale zpětně i za únor.

- Děkujeme za pochopení a společně s vámi věříme,
- že v březnu se kronika vrátí v rozsahu na jaký jste
- zvyklí.

—red—