

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Lanovka na Petřín bude vyjmuta ze systému Pražské integrované dopravy

Jednání představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti schválilo na svém jednání ve středu 12. července vyjmutí lanové dráhy na Petřín ze systému Pražské integrované dopravy. Na bližší podrobnosti a budoucnost pražské dopravní zajímavosti jsme se zeptali předsedy představenstva a generálního ředitele ing. Milana Houfka.

DP-K Pane předsedo, chtěl bych se zeptat, co vedlo představenstvo k vyjmutí lanové dráhy ze systému Pražské integrované dopravy?

Problematikou lanové dráhy na Petřín se zabýváme již dlouhou dobu a musím konstatovat, že více než dopravním prostředkem, zajišťujícím základní dopravní obsluhu jako metro, tramvaje a autobusy, je lanovka prostředkem, který využívají především návštěvníci města k cestám na Petřín. Pravidelní cestující, jezdící do práce či do škol, tvoří naprostou menšinu.

Druhým faktem byly tuzemské i zahraniční zkušenosti s provozováním podobných dopravních prostředků. Stačí se podívat například do Karlových Varů, Salzburgu či Budapešti. Lanové dráhy jsou tam vyňaty ze systému městské hromadné dopravy a cestovat na nich můžete za zvláštních, zejména tarifních podmínek.

DP-K Z vašich slov je zřejmé, že lanová dráha na Petřín na tom bude stejně jako její kolegyně ze zoologické zahrady.

Lanovka v zoo je také vyjmuta ze systému Pražské integrované dopravy a platí na ní zvláštní tarif. Tato skutečnost se nám v posledních několika sezónách osvědčila.

DP-K Znamená vyjmutí ze systému nějaké další doprovodné změny?

Nikoliv. Lanová dráha i nadále zůstává naším majetkem a její provoz budou zajišťovat zaměstnanci odštěpného závodu Elektrické dráhy.

DP-K Bylo už rozhodnuto, kdy k vlastnímu vyjmutí dojde a za kolik budeme jezdit na Petřín?

Datum vyjmutí lanové dráhy zatím stanoveno nebylo, v současné době tuto záležitost projednááme s náměstkem primátora pro dopravu ing. Martinem Hejlem a ROPIDem, předběžně počítáme se začátkem roku 2001.

Co se týče tarifu,

ten je zatím předmětem diskusí a sdělovat konkrétní částky by bylo velmi předčasné. Až bude rozhodnuto, budou čtenáři našeho podnikového měsíčníku jedni z prvních, kteří se nové tarifní podmínky dozvědí.

Děkuji za rozhovor.

-bda-

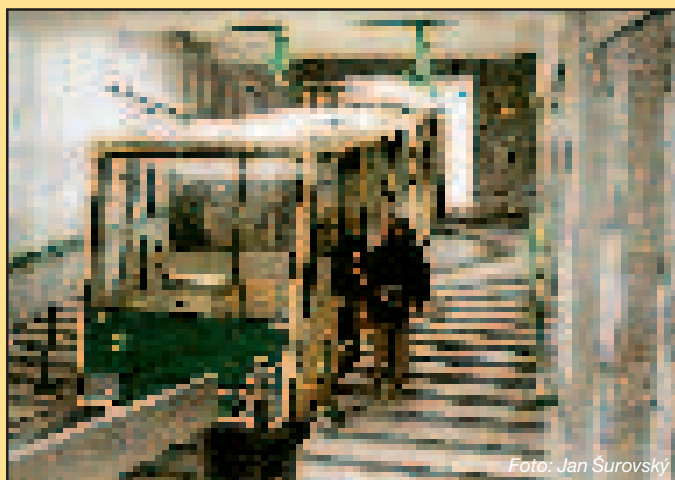
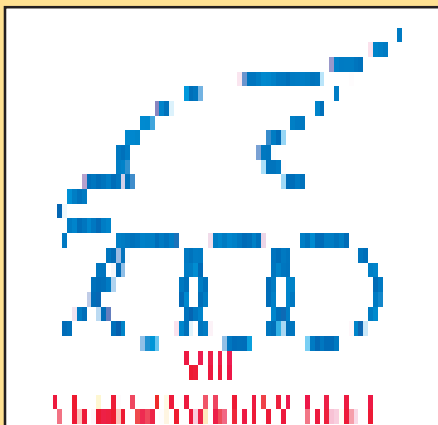


Foto: Jan Šurovský

Naše autobusy na XIII. Všesokolském sletu



Na přelomu června a července, přesněji od úterý 27. června do neděle 2. července, proběhl v Praze XIII. Všesokolský slet, který se tentokrát konal na Stadionu Evžena Rošického na Strahově.

Podstatnou část speciální přepravy účastníků a diváků této významné sportovní akce zajišťoval, stejně jako v roce 1994, a. z. Autobusy. Jednalo se jak o přepravu cvičenců z nádraží a zpět na nádraží, tak i přepravu cvičenců a diváků na stadion.

Pro tento účel byly zřízeny dvě zvláštní linky. První z nich zajišťovala přepravu mimopražských účastníků sletu od nádraží ČD do ubytovacích zařízení, po ukončení sletu i jejich odvoz zpět na nádraží. Dru-

há, linka 470, navazovala na linku metra B v zastávce Anděl, byla kyvadlově provozována mezi zastávkami Na Knížecí a Stadion Strahov. Zajišťovala zejména návoz a odvoz cvičenců a diváků na Stadion Evžena Rošického a z něj.

Linka 470, na které ležel hlavní nápor při přepravě účastníků sletu na Strahov, byla provozována:

- ve středu 28. června v době od 15.00 do 24.00 hodin,
- od čtvrtka 29. června do soboty 1. července v době od 5.30 do 24.00 hodin,
- v neděli 2. července v době od 12.00 do 19.30 hodin.

V následující tabulce jsou uvedeny základní údaje o výkonech linky 470 během konání XIII. všesokolského sletu:

Celkový přehled o výkonech zvláštní linky 470 „Na Knížecí – Stadion Strahov“ v období konání XIII. Všesokolského sletu od 28. června – 2. července 2000					
	návoz	odvoz	manipulace	celkem návoz/odvoz	úhmem návoz/odvoz /manipulace
počet spojů	1399	1393	1053	2792	3845
počet cestujících	72420	66510	-	138930	138930
počet cestujících na 1 spoj	51,8	47,7	-	49,8	36,1

(Pokračování na straně 7)

Redakce se přestěhovala

Staré rčení praví, že je lepší dvakrát vyhořet než se jednou stěhovat. Redakci DP-KONTAKTu postihlo stěhování v polovině července. Nic dramatického se nekonalo a nevím, zda je úvodní rčení až tak pravdivé. Jen jsme se nestačili podívat nad tím, co všechno jsme za léta působení na staré adrese dokázali nashromáždit za „poklady“. Tři dny balení doprovázelo dokončování srpnového čísla, které právě držíte v rukách. Snad se poněkud hektičtější atmosféra změny působitě na druhém prázdninovém čísle nijak negativně neprojevila, snažili jsme se, aby bylo vše tak, jak jste si zvykli ve více než padesáti předchozích číslech.

Dvacátý den sedmého měsíce letošního roku byl oním dnem „D“, kdy se podstatným způsobem změnila tiráž podnikového měsíčníku. Prostory ve čtvrtém patře v Drahobejlově 48 u stanice Českomoravská jsme vyměnili za kancelář č. 728 v nové administrativní budově v Sokolovské ulici proti západnímu (nedávno otevřenému) vestibulu stanice Vysočanská. Dříve jste při cestě k nám museli přejít „atrium“, nyní budete muset překonat hlavní ulici. Telefonní, faxové ani e-mailové spojení se nezměnilo a zůstává stále stejné.

-red-

Stovka dvoustovky aneb Tereška má narozeniny



Salonní vůz 200 jako „primátorský“ na konečné v Radlicích při slavnostním zahájení provozu 16. června 1927.

Možná už někdo z čtenářů navštívil světovou výstavu, která se letos koná v Hannoveru. V této souvislosti je vhodné připomenout, že právě před sto lety se konala světová výstava v Paříži. Důvod je jednoduchý, právě díky této výstavě se před sto lety „narodila“ pražská tramvaj číslo 200, nazývaná také primátorská, ale mnozí ji možná znají také pod jmény „Sluničko“ a „Tereška“. O pár řádků dál si řekneme proč.



„Dvoustovka“ jako „Sluničko“ aneb vůz mateřských škol na smyčce u Výstaviště.

Specifický účel, ke kterému tramvaj byla v Ringhofferově továrně na Smíchově postavena (prezentace firmy na světové výstavě), předurčil i výjimečnou podobu jejího interiéru i vnějšího vzhledu.

Původně měl být vůz zahrnut do Elektrickými podniky objednané série 46 běžných motorových vozů, ale nakonec ho firma Ringhoffer po skončení výstavy pražské obcí věnovala a „chybějící“ vůz v dodávaném počtu doplnila dalším. Aby mohl vůz jezdit po pražských ulicích, musel pochopitelně absolvovat povinnou techniko-policejní zkoušku, která se uskutečnila až 4. dubna 1901. Vzhledem k neobvyklému vybavení interiéru křesílky a stolký se vůz nehodil pro běžný provoz a většinou se používal jen k mimořádným objednaným jízdám a byl označován jako salonní.

Od roku 1904 zajišťoval dopravu na příležitostné lince od Národního divadla

do Královské obory, která tehdy byla vyhledávaným rekreačním místem Pražanů. Na lince platil zvláštní tarif a jezdila každý den odpoledne za příznivého počasí.



Primátorský vůz na Mánesově mostě při oslavách 120. výročí pražské MHD v roce 1995.

I po první světové válce se vůz č. 200 používal jen pro zvláštní příležitosti, nejčastěji při zahajování dopravy na nových tramvajových tratích. Jak jsme už uvedli, říkalo se mu také „primátorský“, zřejmě proto, že se primátor hlavního města Prahy zpravidla všech zahajovacích jízd na nových tratích účastnil.

Po druhé světové válce byl salonní vůz využívan jen ojediněle. Proto byl v roce 1951 upraven pro dopravu dětí z mateřských škol na různé výlety. Kromě barvy (dostal světle modrý nátěr) největší změ-



Vůz 200, tentokrát jako „Tereška“, v Pohádce o staré tramvaji, stojí na provizorní povrchové koleji v Podolí, postavené pro potřeby filmařů v roce 1961.

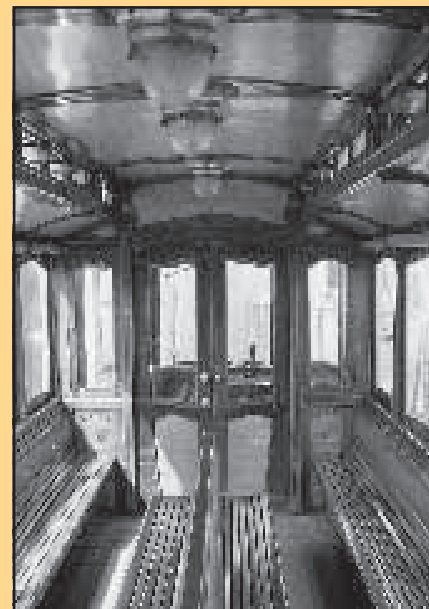
nu zaznamenal interiér, ve kterém původní křesla a stolký nahradily podélné lavičky pro děti (k dispozici byl i nočník). Podle emblému na místě, kde u běžných tramvají bývalo číslo linky, se vozu začalo také říkat „Sluničko“.



Tak vypadal původní interiér salonního vozu č. 200...

V roce 1961 si „dvoustovka“ zahrála také hlavní roli ve filmu „Pohádka o staré tramvaji“, který vznikl podle stejnojmenné knížky. Vystupovala v netradičním pestrobarevném nátěru, kterým ji obdařil hlavní dětský hrdina. Chlapec dal staré tramvaji i jméno – „Tereška“. Tak jí mnozí říkají dodnes.

Salonní vůz č. 200 patří k perlamu Muzea městské hromadné dopravy ve Střešovicích. Dodnes je, stejně jako ostatní exponáty, schopen provo-



... a tak po úpravě pro dopravu dětí.

zu, ale v ulicích se objevuje jen zcela výjimečně při jubilejních oslavách výročí městské hromadné dopravy v Praze, zpravidla v desetiletých intervalech.

Jestliže někdy letos v létě střešovické muzeum navštívíte, popřejte Terešce něco k jejím narozeninám. „Stovka“ je už úctyhodný věk. –pf-

Foto: Archiv DP, autor a sbírka autora

Než se vydáme po trase linky č. 3, musíme nejprve opět reagovat na připomínky k článku o „dvojce“. Především, že nás zájem o tento seriál těší, i když někdy musíme opravit vlastní chybu – jako tentokrát. Tak tedy: filozof, nositel Nobelovy ceny Rabindranáth Thákur opravdu nebyl indický politik, jak se autor článku mylně domníval, ale básník, prozaik, dramatik, hudební skladatel a malíř – zkrátka umělec. Žil v Indii (Bengálsko) v letech 1861 až 1941. Jsme rádi, že k dopravně – odborné části žádné negativní připomínky nedošly. Ale musíme se věnovat ještě jedné, ve které jsme byli žádáni, aby se popis trasy věnoval i stavu kolejí. Ono by to v zásadě možné bylo, nakonec není problém uvádět i omezené rychlosti, ale jsme toho názoru, že trocha nadčasovosti neškodí a těžko by byl k nalezení řidič, který by jezdil podle našeho časopisu místo oficiálního „Popisu trasy“, který je součástí vlakového jízdního řádu. Totéž platí i pro zákazy potkávání a jiná místa s určitým omezením, která by měla mít pouze dočasný charakter a při nejbližší rekonstrukci zmizet. Tolik tedy k ohlasům a nyní se již vydejme s „trojkou“ do kolejové sítě.

Trocha historie

Vrátíme-li se zpátky zhruba do padesátých let, narazíme na datum 13. ledna 1952, kdy byla klasická trasa linky č. 3 od vozovny Kobylisy přes centrum na Pankrác prodloužena ve všední dny do 20. října téhož roku z Veselí na Budějovické náměstí, kam začala definitivně jezdit až od 17. března 1954. K dalšímu prodloužení, z Budějovického náměstí na Kačero, došlo ve špičkových pracovních dnech a v neděli odpoledne od 5. září 1960 a od velké změny linkového vedení 13. března 1961 i v ostatní období, ovšem i potom část spojí až do této konečné zastávky nedojžděla. Mezi 4. zářím 1967 a 4. březnem 1969 byla linka vedena mezi Muzeem a Tylovým náměstím přes náměstí I. P. Pavlova. Od 19. října 1970 byla zrušena trať na Kačero a linka č. 3 byla trvale ukončena na Budějovickém náměstí, když zhruba o měsíc dříve vyjela po nové trati mezi Paloučkem a tehdejšími autobusovými nádražími Pankrác. Tyto změny byly vyvolány výstavbou II. severojižní magistrály. Od 17. ledna 1972 se „trojka“ definitivně loučí se severem Prahy a je zkrácena k dnešnímu Věstavíšti, aby na krátký čas, od 26. února 1973 do 8. května 1974, kdy měla být zrušena, zajížděla ve špičkových všedních dnech až na tehdejší smyčku Pelc–Týrolka.

Od provozu metra, který byl zahájen 9. května 1974, vidíme „trojku“ v nové trase – od Vysočanské radnice (tehdejší Lidových milic) na Florenc, tehdy dezorientačně nazvanou Sokolovská. Jezdila zde zpočátku jen v ranních špičkových všedních dnech. Asi si získala dostatečnou oblibu, protože již v roce 1978 je vedena po trase podobné té dnešní – z již zaniklé smyčky Nový Hloubětín na Palmovku, Karlínem na náměstí Republiky, po Příkopech k Národnímu divadlu a odtud po nábreží k nádraží Braník. Od 31. března 1979 je vedena z Perštýna na Jiráskovo náměstí Spálenou a Myslíkovou ulic; seznam z roku 1983 ji zná ve změněné trase od vozovny Hloubětín, z Palmovky přes Libeňský most, kolem Pražské tržnice na Strossmayerovo náměstí, potom až na Mústek ve svoji historické trase přes náměstí Republiky a dále beze změny k nádraží Braník. Při zahájení provozu na trati B metra v roce 1985 již jezdí na Černý most (dnes Lehovec), vrací se do Karlína a střed města projíždí kolem Masarykova nádraží (tehdy Praha – střed), Jindřišskou a Vodičkovou ulic a přes Karlovo náměstí. Seznam z ledna 1994 ji uvádí při nezměněných konečných zastávkách již v trase přes Harfu, opět Holešovice, ovšem dále na Florenc a k Bílé labuť. V této trase byla linka v roce 1995 prodloužena do Modřan a jezdí po ní dodnes.

Současná pravidelná trasa

Lehovec – Sídliště Hloubětín – Hloubětín – Kbelská – Nademlejská – U Elektry – Podkovářská – Harfa – Mostárna – Lokomotivka – Ocelářská – Balabenska – Palmovka – Libeňský most – Maniny – Dělnická (Z) – Tusarova (T) – Pražská tržnice – Vltavská (2x) – Těšnov – Bílá labuť – Masarykovo nádraží – Jindřišská – Václavské náměstí – Vodičkova – Lazarská – Karlovo náměstí – Moráň (T) – Palackého náměstí (2x) – Výtoň – Podolská vodárna – Kublov – Dvorce – Přístaviště – Pobřežní cesta – Nádraží Braník – Černý kůň – Belarie – Modřanská škola – Nádraží Modřany – Čechova čtvrť – Poliklinika Modřany – U Libušíského potoka – Modřanská rokle – Nad roklí – Levského (Z)

V 70. letech se do nově budovaných sídlišť Lehovec a Černý Most, která byla umístěna do prostoru východně od nejrůznějších částí Prahy, tedy ze zdravotního hlediska naprosto nevhodného, protože zde převažuje západní vítr, prodloužila trať od

konečné Starý Hloubětín, tramvaje zajistily základní dopravní obsluhu této části města. Dnes ji převzalo metro a tak lince č. 3, která jede z Lehovce Poďěbradskou ulicí, rozhodně neohroží kongesce, způsobené nadměrným počtem tramvajových vlaků. I dřívější silná přepravní poptávka v průmyslové čtvrti dnes již opadla díky známým potížím podniků zde umístěných. Od křižovatky na Harfě se název ulice mění na Českomoravská, ráz však zůstává stejný, jen dopravní podmínky jsou zde již podstatně horší díky nevyhovující šířce komunikace. S obytnou zástavbou se setkáme až před Balabenkou. Za ní trať odbočuje ulicí U Balabenky do ulice Na Žertvách, aby se přiblížila ke vstupům do metra ve stanici Palmovka. „Trojka“ pokračuje přes Libeňský most a Holešovicemi k Vltavské (tuto trasu známe již z popisu linky č. 1), dále přes Hlávkův most na Těšnov a ulici Na Poříčí vjíždí do centra města. Obchodní dům Bílá labuť, otevřený na začátku německé okupace v březnu 1939, sem přinesl čilý ruch, stejně jako o něco starší hotel Imperial (později zabraný odbory pro účely rekreace). Ten se zase smutně proslavil velkým neštěstím při jeho budování, kdy se část novostavby zřítla a usmrtila mnoho lidí. První republika sem vůbec vnesla velkoměstský život výstavbou dalších dvou hotelů, bazénu v Axe, nově



Foto: Jan Surovský

Nehodová místa

Linka č. 3 je po „jedničce“ druhá nejbezpečnější v Praze – i když na ní došlo v roce 1999 k 58 nehodám, ujela na jednu 27 813,8 km. Jistě zde hraje roli právě modřanská trať (linka č. 17 je čtvrtá), protože jinak trasa „trojky“ vede dost obtížnými místy s různou charakteristikou městského provozu. Ke střetům s motorovými vozidly dochází nejčastěji na křižovatce Jindřišská – Václavské náměstí – Vodičkova; číslo 28 je bezesporu alarmující. K 10 až 14 nehodám mezi tramvají a automobilem či autobusem došlo ve Starém Hloubětíně, na křižovatce Lazarská – Spálená a na Palackého náměstí, k 6 až 9 potom u Balabenky, na Těšnově, u Masarykova nádraží, na Senovážném a Karlově náměstí, na Výtoni a u Vyšehradského tunelu. Ani železniční nehody se trase linky č. 3 nevyhýbají – po jedné došlo mezi zastávkami Hloubětín a Kbelská, na Balabence, na Karlově náměstí a u nádraží Praha – Braník. Z lidského pohledu jsou nejhorší střety s chodci; ani zde není statistika nijak potěšující: dva případy v zastávce Hloubětín, jeden na Kbelské a u Palmovky, dva v zastávce Pražská tržnice (na to, jak se tam chodci chovají, je to ale zážrak), jeden v zastávce Vltavská, dva v Jindřišské, jeden na Moráni, dva na Palackého náměstí a jeden u Přístaviště. I když jde o dlouhou trasu, je přece jen výsledné číslo 10 opravdu nešťastným. Posledním statistickým údajem, který sledujeme, jsou vjezd do nesprávného směru a vykolejení; zde můžeme mít radost, že došlo k jedinému na konečné v Modřanech.

Závěr

Dlouhá trasa linky č. 3 nás nutila k určitému zestručnění. Jistě by se na ní našlo daleko více zajímavých míst, která by stála za popis. Snažili jsme se věnovat těm méně známým. Úplně nakonec, snad i proto, že autor článku má k lince č. 3 zvláštní vztah, protože na ní „odmrzl“ dlouhou zimu v letech 1969 až 1970 (myšleny jsou jen klimatické, nikoliv politické poměry) při službě průvodčího ve vlečném voze typu „plecháč“, určitě však pro nezbytné doplnění, neboť v historické části se zmiňujeme o klasické trase, aniž bychom ji popsali, si řekneme, že „trojka“ v té době jezdila od vozovny Kobylisy do zastávek Čimická (dnes Ke Stírce), Vychovatelna, ulici V Hole-

Linka č. 3

vyvažovny u Rozvařilů, Burianova divadla D 34 i zajišťovny kubistickou bankovní budovou, jejíž průčelí je obloženo kamenem v národních barvách. Prostor před Masarykovými nádražími (dráha zde zachraňuje čest města, které jinak po prezidentu Osvoboditeli nepojmenovalo žádné veřejné prostranství) se zase změnil k nepoznání až v naší době. Nepříjemným „esíčkem“, které vyžaduje zvláštní techniku jízdy, aby cestující nepocítovali nepříjemné účinky zrychlení a odstředivé síly, se dostáváme do vskutku historické části Prahy. Popis trasy od kostela sv. Jindřicha, jednoho z nejstarších v Praze, až po Karlovo náměstí přenecháme turistickým průvodcům či vskutku odborné literatuře, kterou nemůžeme a ani nechceme splovat. Tratí v ulici Na Moráni, vybudované náhradou za zrušenou trať v Resslově ulici, dojedeme velmi pomalu, protože rychlejší jízdy brání obvyklá kumulace vlaků, na Palackého náměstí, po unikátním křížení odbočíme na nábreží a máme centrum šťastně za sebou. Vyšší provoz automobilů nám bude znepríjemňovat život až k Podolské vodárně, nejvíce pak v tunelu pod vyšehradskou skálou, který se tolik nelíbil panu profesorovi V. V. Štechovi. Ale pak již lépe a od zastávky Přístaviště v naprosté pohodlí dojedeme na druhý konec

Provozní parametry

linka č. 3	pracovní den			sobota		neděle		
	ranní špička	sedlo	odpo. špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne	
počet vlaků	21	17	21	21	21	11	21	
interval (min.)	8	10	8	7,5	7,5	15	7,5	
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)							69,5	
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m)							23012,5	
sestava vlaků							2 x T3, 2 x T6, 1 x KT8	

trasy. Od branického nádraží pak jedeme do nejnovější tramvajové trati v Praze, uvedené do provozu 26. května 1995. Je vybudována skutečně velkorose – až po železniční zastávku Praha – Modřany (mimochoodem nesprávně označenou) jako rychlodráha a za modřanskou poliklinikou mimo komunikaci. Postesknout si můžeme snad jenom nad množstvím omezených rychlostí, neúměrným tomuto typu tratě. Tak vida: i když jsme v úvodu tohoto článku napsali, že se jim věnovat nebudeme, přece na ně došlo. Na konec popisu malá omluva: dovolíme si tentokrát vynechat vysvětlení původu názvů. Není to z lenosti, ale pro rozsah článku, který by pak byl neúměrně dlouhý. O nic nebudete ochuzeni – linka č. 3 není v žádné části pravidelné trasy sama, a tak se s vysvětlením názvů setkáte později.

šovičkách, kde byly zastávky Rokoska, Kuchyňka a Pelc–Týrolka do Plynární, kolem tehdejšího Parku kultury a oddechu Julia Fučka na Strossmayerovo náměstí a do zastávky Státní plánovací komise, jejíž vývoj pojmenování by si zasloužil zvláštní pojednání, pak přes Švermův most do Revoluční, na náměstí Republiky, kolem Pražské brány na Mústek, po Václavském náměstí k Muzeu, na Tylovo náměstí, kolem Nuselských schodů na náměstí bratří Synků, kolem Nuselské radnice na Palouček, náměstí Hrdinů (dnes Pražského povstání) a Budějovické náměstí, kam do přilehlého hostince chodili v zimě řidiči a průvodčí pít čaj (někdy i grog) a hřát si promrzlé ruce u velkých násypných kamen, ke kterým nikdo jiný nesměl...

–zjs–

Vozový park metra – III. díl

Provozní zkušenosti z provozu vozidel Ečs na trati I. C, včetně výsledků spolupráce českých a ruských odborníků, využil ruský výrobce vozidel MMZ k inovaci svého výrobního programu v oblasti vozidel metra, čímž mohla být připravena řada zlepšení v jednotlivých uzlech vozidla.

Při pohledu na dokumentaci 1. provozního úseku tratě A, zejména pak s ohledem na sklonové poměry, bylo zřejmé, že na trati A vozidla typu Ečs nemohou být provozována pro svůj malý výkon (4x72 kW). Česká strana proto již v roce 1974 zpracovala a předložila výrobci vozidel koncepčně zpracované technické zadání, které bylo podkladem pro zpracování vlastního konstrukčního řešení vozidla pro trať A. Technické zadání bylo pak v roce 1976 odsouhlaseno společně s výrobcem vozidel. Skutečností, že vozidla Ečs nevyhovují pro trať A, si byl vědom i výrobce vozidel a usilovně vyvíjel nový trakční motor o výkonu 110 kW a další potřebné trakční zařízení.

Prakticky se tak v průběhu 2 let zrodila dvě nová vozidla typu 81-71 na základě typové řady E. Pro tato vozidla byla použita značná část zařízení z vozidel řady E zejména v mechanické a pneumatické části. Vozidla byla výrobcem označena 81-717.1 – vozidlo čelní s řídicí kabinou a 81-714.1 – vozidlo vložené bez řídicí kabiny. V textu dále je pak uváděno zkrácené označení 81-71. Vozidla označená bez tečky a doplňkové číslice byla určena pro moskevské metro, jedničkou za tečkou pak byla označena vozidla pro pražské metro (81-717.1), dvojka pak označovala vozidla pro Budapešť (81-717.2), trojka vozidla pro Varšavu a čtyřka vozidla pro Sofii.

Sedmivozová souprava sestavená z vozidel 81-717 a 81-714 byla po nutných zkouškách a zkušebním provozu zařazena v červenci 1977 do normálního provozu na okružní linku moskevského metra.

Prvních šest vozidel typu 81-71 bylo do Prahy dodáno 16. ledna 1978. Do provozu s cestujícími byla první souprava nasazena 1. května 1978 na trať C po předchozích zkouškách, které bylo třeba vykonat před uvedením vozidel do zkušebního provozu a následně pak pro schválení typu vozidla.

Od roku 1978 byla vozidla 81-71 dodávána pro pražské metro každoročně až do prosince 1990 (poslední vozidla dojela do Prahy 15. prosince 1990). Poslední soupravu složenou z vozidel 2501, 2695, 2696, 2803, 2504 převzal o. z. Metro od zástupce výrobního závodu 29. května 1991. Tímto dnem byla tedy završena éra dodávek z Ruska. V uvedeném období bylo dodáno do Prahy 507 vozidel 81-71 (204 čelních a 303 vložných). Celkem i s vozidly Ečs počet vozidel dosáhl hodnoty 592 vozidel.

Vozidlo typu 81-71 se od Ečs na první pohled liší (patrně změny, které mohli zaznamenat i cestující) no-

Základní parametry vozidla

	81-717.1	81-714.1
Rozměry		
délka vozidla přes spřáhla [mm]	19 206	19 206
šířka vozidla [mm]	2 712	2 712
výška vozidla [mm]	3 662	3 662
výška podlahy nad TK (nezatížené vozidlo) [mm]	1 280	1 280
vzdálenost otočných čepů [mm]	12 600	12 600
Obsaditelnost:		
počet míst k sezení	42	44*
počet stojících osob [8 os/m ²]	218	233
maximální obsaditelnost	260	277
* údaj platný v roce 1978, později byl změněn na 48		
Hmotnosti:		
hmotnost prázdného vozu [kg]	33 500	33 000
hmotnost skříně se zařízením [kg]	18 400	18 000
Jízdní výkony:		
maximální rychlost konstrukční [km/h]	90	90
maximální rychlost provozní [km/h]	80	80
střední zrychlení [m/s ²]	1,2	1,2
střední zpomalení [m/s ²]	1,4	1,4
Trakční parametry pohonu		
každá náprava		
má trakční motor	DK 117V	DK 117V
hodinový výkon [kW]	110	110
napájecí napětí [Vss]	750/2	750/2
hodinový proud [A]	330	330
trvalý proud [A]	280	280

Skříň vozidla

Skříň vozidla včetně rámu je celosvařovaná z ocelových plechů a profilů a prakticky se neliší od typu Ečs – zachována je konstrukce podlahy, uspořádání a provedení sedadel, boční posuvné dveře, madla pro stojící cestující, rovněž tak bylo zachováno barevné řešení prostoru pro cestující včetně informačního systému, nouzové signalizace ke strojvedoucímu, páky k uzavření tlakového vzduchu pro ovládání dveří a osazení RHP.

Systém ventilace byl rovněž stejný, tj. přirozená, náporová, středními otvory, kromě toho bylo možno větrat i posuvnými okénky v horní části oken (byly též na Ečs).

Novinkou v prostoru pro cestující bylo použití zářivkového osvětlení pomocí dvoutrubicových zářivkových těles umístěných v podélné ose vozidla. Nouzové osvětlení je žárovkové a zapíná se automaticky při výpadku střídavého proudu pro zářivky.

Na obou čelech bylo instalováno poloautomatické spřáhlo s tažným a narážecím ústrojím, jehož konstrukce umožňuje přenos podélných sil až do hodnoty 50 000 kg. Spřáhlo zajišťuje mechanické spojení vozidel, včetně

Údaje podvozku:

hmotnost	7 550 kg
rozvor	2 100 mm
průměr kola (nového)	780 mm
průměr čepu nápravy	110 mm
tloušťka obruče	60 mm
sedlo nápravy	165 mm
dřik nápravy	150 mm
jízdní obrys obruče dle	ČSN 28 0335

Vzhledem k zesílení nápravy ve střední části a pod ozubeným kolem převodovky nebylo dvojkolí záměnné s dvojkolím vozidla typu Ečs.

Rám podvozku je celosvařovaný z ocelových profilů. Je tvořen dvěma podélníky a dvěma středními příčnicí a opět je půdorysného tvaru H. Na nápravách jsou namontována obdobně jako u Ečs kola skládaná, s pryžovým odpružením.

Přenos kroutícího momentu z trakčního motoru na nápravu zajišťuje jednostupňová převodovka s převodovým poměrem 1:5,33 a s čelním šikmým evolventním ozubením. Skříň převodovky je na nápravě uložena otočně, na rámu podvozku zavěšena pružně.

Trakční motor je na rámu podvozku uložen třibodově. Horní závěs je dvoubodový a klopný moment od hmotnosti a reakce od trakčního motoru jsou zachycovány speciální ojníčkou. Pro případ havárie závěsu je použit bezpečnostní lankový závěs. Kromě toho je trakční motor proti pádu na trať zajištěn dvojitými hákovými nálitkami na kostře. Závěs trakčního motoru umožňuje regulaci výškové a příčné polohy.

Jednotlivá dvojkolí jsou v rámu podvozku vedena bezrosochově. Čepy nápravy jsou uloženy v ložiskových domcích na valivých ložiskách. Vedení ložiskových domků je provedeno pomocí plochých pružných vodiček, které zachycují příčné i svislé síly, současně přenášejí i podélné síly tažné a brzdové.

Vozidla typu 81-71 jsou svisle i příčně odpružena prvotním i druhotným vypružením. Prvotní vypružení je tvořeno dvojitými soustřednými šroubovými pružinami. Druhotné vypružení je složeno z kolébky a dvou sad souosých šroubových pružin, které jsou posazeny na dvojitě zavěšené na závěsech druhotného vypružení.

Skříň vozidla je na podvozcích uložena na dvou kolébkách prostřednictvím kulových toren, přes které je přenášena i váha skříně a spolu s otočným čepem (nicohlavem) všechny příčné a podélné síly (tažné a brzdové) mezi rámem podvozku a skříní vozidla.

Stabilitu skříně (vůle mezi skříní a podvozkiem) zajišťují pryžové opěrné gumokovové válečky. Pro tlumení vzájemných pohybů mezi rámem podvozku a skříní vozidla (kolébkou) byly instalovány hydraulické tlumiče.

Jako spojovací prvek mezi trakčním motorem a převodovkou pro přenos kroutícího momentu byla použita kardanová spojka.

V období 1985 – 1988 byla na všech podvozcích provedena závadová škoda DT Plzeň rekonstrukce, která spočívala v zásadní změně vedení dvojkolí. Byly odstraněny nejvíce poruchové části – podélná vodička a vodící čepy nad ložisky. Tyto byly nahrazeny svislými vodícími čepy, zasahujícími z rámu podvozku do ložiskových skříní. Další změnou byla nová konstrukce závěsu (konzola) převodové skříně na rámu podvozku.

Podvozky vozidel metra byly osazeny mechanickými knotovými mazači pro přimazávání kolejnic v obloucích za účelem zmenšení opotřebení kol a kolejnic. Jako mazivo byl používán olej. Knotové mazače byly nahrazeny mazáním okolů vozidel metra tuhým mazivem CENTRAC LCF. Uvedené mazivo je v počtu dvou mazacích tyčinek zasunuto do aplikátoru, který je usazen ve speciálním držáku. Držáky se montují na rám podvozku u příslušného kola.

Vozidlo má tyto druhy brzd:

- provozní – elektrodynamickou,
- nouzovou – pneumatickou,
- parkovací (střadačovou).

Základním způsobem brzdění je brzda elektrodynamická s tyristorovou regulací buzení pole trakčních motorů s klasickou odporovou regulací s dobrzdováním pneumatickou brzdou.

Elektrodynamická brzda zajišťuje:

- provozní brzdění do zastavení s dobrzdováním pneumatickou brzdou,
- přibrzdování na spádu,
- brzdění od zařízení ARS.

Pneumatická brzda zajišťuje:

- stupňovité brzdění a odbrzdování,
- rychločinné brzdění brzdicím, kohoutem nouzové brzdy na stanovišti strojvedoucího a bezpečnostním ventilem autostopu,
- automatické zaskok pneumatické brzdy při poruše elektrodynamické brzdy,
- rychločinné brzdění elektropneumatickým ventilem od zařízení ARS,
- samočinné brzdění při přetržení soupravy.



vým konstrukčním řešením čela vozidla, které je ploché a v celé šíři prosklené. Z čela řídicího vozu byly odstraněny čelní spojovací dveře. Kabina byla pak řešena již pro jednočlennou obsluhu, strojvedoucí sedí v podélné ose vozidla obklopen řídicí a měřicí technikou. Vložené vozy jsou bez kabiny a uvolněná plocha je využita pro zvýšení obsaditelnosti vozidla. Žárovkové osvětlení prostoru pro cestující bylo nahrazeno osvětlením zářivkovým.

Zvýšení trakčního výkonu o více než 50 % bylo nejvýznamnější konstrukční změnou. Nově bylo řešeno i dobíjení vozidlové baterie a napájení řídicích a pomocných obvodů. Tyristorový měnič dodává stejnosměrný proud pro řídicí obvody a střídavý proud pro zářivkové osvětlení.

Elektrické motorové vozy typu 81-717.1 a 81-714.1 jsou skříniová podvozková vozidla se všemi nápravami hnačnými. Konstrukční řešení obou typů je shodné, vloženy vůz je pouze modifikací čelního vozu.

propojení brzdového a napájecího potrubí. Nově bylo řešeno ovládání výsuvu palců svorkovnice mnohočlenného řízení pomocí pneumatického válce. Kontrola spojení spřáhel a správného propojení svorkovnic je indikována na řídicí pult (ucelenost soupravy).

Nově je řešena kabina strojvedoucího, která je pouze na řídicím voze 81-717.1. Sedadlo a řídicí pult byly přemístěny do podélné osy vozidla a dveře do prostoru pro cestující byly přemístěny nalevo od podélné osy vozidla. Od prostoru pro cestující je kabina oddělena meziprostorem, ve které je umístěno zařízení ARS, vlakový rozhlas, adaptér ARS, zdroje pro vlakový rozhlas a dobíjení baterie VKV. V prostoru meziprostoru bylo i místo pro pozdější montáž zařízení automatického vedení vlaku.

Podvozek

Podvozek vozidel je dvounápravový, s každou nápravou hnací. Motory jsou uloženy rovnoběžně s nápravami.

Pneumatickou brzdou jsou oboustranně brzděna kola obou podvozků klasickou špalíkovou brzdou. Brzdové špalíky byly z umělé hmoty ze stejného materiálu jako u EČs. V průběhu dalších let byly tyto špalíky nahrazeny špalíky tuzemské výroby (Rubos). Náhrada byla spojena s úpravou upevnění špalíků, která umožňovala jejich snadnější výměnu. Tyto špalíky byly vyrobeny v souladu s tehdy dostupnými technologiemi a platnými předpisy (obsahovaly azbest). Tyto špalíky byly dostupné, v souladu s novými předpisy a dostupnou technologií, nahrazeny novými tzv. bezazbestovými špalíky (výrobce FERODO Kostelec nad Orlicí).

Parkovací brzda (střadačová) pružinového typu, je navržena tak, aby udržela obsazené vozidlo na maximálním spádu 45 %. Brzdový válec a střadačová brzda jsou sdružené v jeden brzdový agregát, tzv. blok brzdy. Parkovací brzda brzdí 1. a 4. nápravu, a to pouze jedno kolo (1. levé a 4. pravé). Je ovládána kohoutem umístěným na stanovišti strojvedoucího (čelní vozidlo), u vloženého vozidla kohoutem umístěným pod prvním levým sedadlem nebo kohoutem umístěným vedle brzdového spojevacího kohoutu.

Pneumatické zařízení

Pneumatické zařízení vozidla zajišťuje:

- funkci tlakové brzdy,
- funkci střadačové brzdy,
- brzdění v návaznosti na ARS,
- ovládání bočních posuvných dveří,
- ovládání elektropneumatických přístrojů,
- činnost měřících přístrojů,
- zvukovou signalizaci – houkačka,
- ovládání stěračů skel kabiny strojvedoucího,
- pohon svorkovnice mnohočlenného řízení.

Rozdíl ve vybavení pneumatické výzbroje čelních a vložených vozidel byl nepatrný: na vložených vozidlech není osazen bezpečnostní ventil autostopu, univerzální vypínač autostopu a elektropneumatický vypouštěcí ventil. Další rozdíl je pak v umístění některých přístrojů na vloženém vozidle.



Výrobu stlačeného vzduchu zajišťuje kompresor typu EK – 4B (stejný jako na vozidlech EČs), pístový horizontální jednostupňový vzduchem chlazený:

- výkon 0,42 m³/min
- provozní tlak 8 kg/cm²
- otáčky 385 ot/min

Pohon kompresoru zajišťuje stejnosměrný sériový čtyřpólový elektromotor DK 408V:

- jmenovité napětí 750 V ss
- hodinový výkon 4,5 kW
- hodinový proud 0,7 A
- otáčky 1 500 ot/min
- třída izolace B

Kompresor, převodovka a elektromotor jsou spojeny v jeden celek. Proti pádu na trať je motorkompresor chráněn lanovým závěsem. Kompresor je automaticky ovládán v závislosti na tlaku v hlavním napájecím potrubí elektropneumatickým spínačem.

Pro ovládání pneumatické brzdy je použit brzdový rozvaděč č. 337 Šavgulidze (stejný typ jako u vozidel EČs), který umožňuje všechny funkce pneumatické brzdy:

- dobrzdění z malých rychlostí 8 – 10 km/h (ventil V1),
- zások za elektrodynamickou brzdou (ventil V2),
- ruční brzdění (stupňovité) brzdícím,
- nouzové brzdění nouzovou brzdou,
- nouzové brzdění při roztržení soupravy,
- změnu tlaku v brzdových válcích podle zatížení vozidla (ventil korekce zátěže).

Vozidlo má 3 vzduchojemy:

- hlavní o objemu 300 l – zásobník vzduchu pro pneumatické systémy,

- brzdový vzduchojem 100 l – zásobník vzduchu pro plnění brzdových válců a pohon pneumatických přístrojů,

- vyrovnávací vzduchojem o objemu 9,5 l – nedílná funkční součást brzdíče.

Pneumatická brzda je ovládána brzdícím typu Westinghouse. U kolem brzdíče je ovládat tlak v brzdovém potrubí, čímž je řízena činnost brzdového rozvaděče.

Brzdíč má 5 poloh:

- plnicí – rychlé plnění brzdového potrubí, rychlé odbrzdění,
- jízdní – automatické doplnění ztrát v brzdovém potrubí, odbrzdění,
- uzavírací – kombinace stupňovitého brzdění a odbrzdění,
- provozní brzdění, kombinací této polohy a polohy uzavírací se dosahuje stupňovitého brzdění,
- rychločinné brzdění – rychlé vypouštění vzduchu z brzdového potrubí k dosažení plného brzdového účinku.

Brzdíč je umístěn v kabině strojvedoucího po pravé ruce.

Vozidla jsou vybavena bezpečnostním ventilem autostopu (mechanický autostop) jehož úkolem je rychločinně zastavit vozidlo při njetí na tratovou skobu autostopu zejména v koncových obrátových stanicích. Autostop je uváděn v činnost v závislosti na rychlosti vozidla a podle typu tratové skoby – pevné nebo sklopné. Odpojení (krátkodobé i dlouhodobé) bezpečnostního ventilu autostopu od brzdového potrubí zabezpečuje automatický vypínač brzdění.

Elektrické zařízení

Elektrické zařízení vozidel typu 81–71 je rozděleno do základních obvodů:

- trakčního,
- řídicího,
- pomocného vysokého napětí,
- pomocného nízkého napětí.

Elektrické trakční zařízení je konstruováno na jmenovité napětí 750 V (+20 %, -30 %). Použit byl trakční motor

DK – 117V, později byl změněn na DK – 117 VM s některými konstrukčními změnami a zvýšením výkonu na 114 kW.

Elektrická výzbroj je klasická kontaktní s odporovou regulací. Rozjezd vozidla je automatický při konstantním rozjezdovém proudu 330 – 350 A. Pro regulaci elektrodynamické brzdy je použita tyristorová regulace pro rychlosti vyšší než 50 km/h, při nižších rychlostech je brzdový proud regulován odporově.

Hlavními přístroji silového obvodu jsou přepínač směru, linkové stykače, přepínač poloh (přepínač „jízda – brzda“, přepínač „série – paralel“).

Do silového obvodu patří další přístroje:

- sběrače proudu,
- hlavní odpojovač,
- hlavní pojistka,
- rozjezdbrzdové odporníky,
- maximální relé (nadproudová ochrana),
- zemní (zkratové) relé (zkrat v brzdovém režimu),
- ochranné tyristory (porucha tyristorové regulace),
- šuntovací tlumivka a odporník,
- uzemňovače.

Původní ruská hlavní pojistka typu PP–57 se vyznačovala malou spolehlivostí, a proto byla v roce 1980 nahrazena pojistkou spolehlivější, nevykazující tolik závad – typu PNB–5. Počátkem devadesátých let se projevily nedostatky pojistek PNB–5, a to při neúměrně vysokém nárůstu ceny. Tato situace vedla k tomu, že byla hledána vhodná náhrada za ruskou pojistku. Po provedení zkoušek s několika typy pojistek byla vybrána pojistka tuzemského výrobce OEZ Letohrad, typ P50 V 16.

Řídicí obvody

Řídicí obvody umožňují mnohočlenné řízení pomocí 72 průběžných vřadových vodičů.

Hlavní části řídicích obvodů tvoří:

- řídicí kontrolér (skládá se ze dvou částí: vlastní řídicí kontrolér a reverzor). Řídicí kontrolér má 7 poloh: 3 jízdní, 3 brzdové, nulovou. **Jízdní polohy:** 1. poloha –

Manipulace „M (sériové zapojení TM, zeslabené buzení); 2. poloha – Paralel „P“ (sériové a sérioparalelní zapojení TM); 3. poloha – Zeslabení pole „Š“ (sérioparalelní zapojení TM se zeslabeným buzením pole). **Brzdové polohy:** první dvě polohy Bl, Bla umožňují přibrzdování a ruční regulaci brzdového účinku; třetí poloha Bl1 – brzdění plným proudem v závislosti na zatížení vozidla. Reverzor má 3 polohy: „vpřed“, „vzad“, „0“, ovládá se vyjímáním pákou;

- kontrolér nouzového řízení (KNŘ). KNŘ je umístěn v horní pravé části řídicího pultu strojvedoucího, je ovládán vyjímáním pákou pro ovládání reverzoru a má 3 polohy: „0“, „1“ – odpovídá poloze řídicího kontroléru „M“, „2“ – odpovídá poloze řídicího kontroléru „P“. Pro zvolení jízdní polohy KNŘ je nutné zmáčknout tlačítko KRP (tlačítko nouzového řízení);

- odpojovač řídicích obvodů ARS (OŘO ARS);

- relé pedálů bdělosti a pedál bdělosti. Pro kontrolu bdělosti strojvedoucího je na čelních vozech instalován obvod s pedálem bdělosti a relé pedálů bdělosti. Tento obvod je uspořádán tak, že při jízdě s ARS není třeba další manipulace. Při jízdě bez ARS je nutno sešlápnout pedál bdělosti;

- elektromagnetická relé s blokovacími kontakty; - řídicí pult a příslušné ovladače a kontrolní přístroje;

- ostatní přístroje (například jističe řídicích obvodů). Oproti vozidlům EČs, kde řídicí obvody byly jistěny trubkovými pojistkami (později předělány na jističe), jsou řídicí obvody vozidel typu 81–71 jistěny proti proudovému přetížení jističi s nadproudovou ochranou a jsou dimenzovány pro trvalý proud 0,8 A až 63 A (podle toho, v jakém obvodu jsou použity).

Do pomocných obvodů vysokého a nízkého jsou zahrnuty elektrické přístroje zajišťující funkci:

- motorkompresoru,
- statického měniče (BPSN),
- pneumatického ovládání dveří,
- hlavního osvětlení,
- nouzového osvětlení,
- ARS,
- rozhlasového informačního zařízení,
- topení a nucené ventilace kabiny strojvedoucího (ventilace byla v průběhu provozu odstraněna).

Řídicí pult je umístěn v podélné ose vozidla. Za sedadlem strojvedoucího pak je panel s jističi řídicích obvodů. Panel byl později rozdělen na dvě části – v kabině strojvedoucího byly ponechány pouze jističe nutné k ovládání soupravy a ostatní byly přemístěny do přístrojového oddílu (ARS). Na vloženém voze je panel s jističi v prostoru pro cestující za sedadlem v prostoru elektropneumatických ventilů dveřního rozvaděče.

Vložená vozidla nejsou vybavena kabinou strojvedoucího, ale podle požadavků ruských meter byla vybavena tak, že bylo možné připojení přenosného pultu nouzového řízení pro ovládání vozidla (například posun vlastní silou v depu). Připojení přenosného pultu umožňuje konektor, který je umístěn v prostoru brzdíče na pravé straně u prvního sedla (představek pod čelním oknem). Tento systém však nebyl v pražském metru nikdy využíván a ani přenosný pult nebyl dodáván.

Pro napájení řídicích a pomocných obvodů vozidel typu 81–71, pro dobíjení akumulátorové baterie a osvětlení prostoru pro cestující byl použit statický měnič tzv. BPSN.

Pro toto zařízení se vžil opět název z ruského originálu (Blok Pytanija Sobstvennyh Nužd). Statický měnič BPSN – 5U2 je zařízení, které slouží k přeměně stejnosměrného trakčního napětí 750 V na střídavé napětí 220 o frekvenci 400 Hz pro zářivkové osvětlení a k získání stejnosměrného napětí 80 V pro řídicí a pomocné obvody vozidla.

Technické údaje:

vstupní napětí	500 – 975 Vss
výstupní napětí	68 – 84 Vss,
	200 – 240 Vst, 380 – 400 Hz
výstupní výkon	5 kW ss, 1,2 kW stf.
napájecí napětí řídicích obvodů BPSN	45 – 84 Vss
chlazení	přirozené vzduchem

Statický měnič BPSN se v podstatě skládá ze dvou měničů – prvotního a druhotného. Prvotní měnič mění stejnosměrné napětí 750 V na stejnosměrné napětí 80 V. Druhotný měnič mění stejnosměrné napětí 80 V na střídavé napětí 220 V o frekvenci 400 Hz. Druhotný měnič při svém provozu vydává nepřijemný pískavý zvuk. Za tuto skutečnost byl o. z. Metro neustále kritizován, zejména pak cestujícími. Z tohoto důvodu byla na měnič provedena řada změn a úprav. Nejpodstatnější změnou, kterou realizoval výrobce BPSN, byla změna frekvence 400 Hz na frekvenci 150 Hz (označen BPSN – 5U2M), což sice plně neodstranilo tuto vadu, ale byl zmírněn nepřijemný vliv tohoto efektu.

Hlavní akumulátorová baterie NK80

Tato baterie slouží jako záloha a výpomoc pro napájení řídicích a pomocných obvodů vozidel 81–71. Baterie je složena z 56 alkalických nikl-kadmiových článků:

(Pokračování na straně 6)

(Pokračování ze strany 5)

- napětí baterie	75 V
- kapacita	80 Ah
- minimální napětí	65 V
- nabíjecí proud šestihodinový	20 A
- vybíjecí proud osmihodinový	7,5 A
Baterie pro radiostanici VR 20, typ NK 55:	
- jmenovité napětí	13,7 V
- kapacita	55 Ah
Baterie je složena z 11 článků a byla na vozidle dobíjena pomocí zvláštního zdroje – dobíječe baterie VKV.	
Baterie pro ARS, typ NK 55:	
- jmenovité napětí	12,5 V
- kapacita	55 Ah



Baterie byla složena z 10 článků. Baterie byla dobíjena přes srážecí odporník z hlavní akumulátorové baterie. Sloužila k napájení řídicích obvodů ARS. Na základě zkušeností z provozu zařízení ARS byla tato baterie na vozidlech zrušena a nahrazena samostatným napájecím zdrojem od firmy Kavalír.

Akumulátorové články ruské výroby byly postupně nahrazovány akumulátorovými články české výroby od firmy FERA Raškovice. Hlavní vozidlová baterie NK 80 nahrazena typem KPL 70 P (kapacita 70 Ah), baterie NK 55 nahrazena typem KPL 48 P (kapacita 48 Ah).

Pro informování cestujících byl na čelních vozidlech instalován smyčkový magnetofon TESLA ERM 100 s napájecím EMN 100, což bylo jednoúčelové zařízení určené na ozvučení prostorů cyklicky se opakujícím hlášením. Záznam hlášení byl na nekonečné smyčce a pásek byl uložen ve speciální kazetě. Tento záznam nebo hlášení z mikrofonu byl zesilován a upravován pro další využití. Magnetofon bylo možné ovládat přímo tlačítky na přístroji nebo dálkově. Magnetofon ERM 100 byl později nahrazen digitálním hlásičem DHT-1M od firmy ComAp s.r.o.

Na čelních vozidlech byl, stejně jako na vozidlech Ečs, namontován registrační rychloměr (tachograf) typu E 611 M (výrobce METRA Praha) s elektrickým náhonomem typu E 615, později nahrazen typem E 616 a uvedené zařízení bylo dodáváno jako komplet pod označením 662 A 210. Tachograf plnil stejné funkce jako na vozidle typu Ečs (viz předchozí článek). Od roku 1995 probíhala výměna těchto tachografů za tachografy elektronické typ RRM-3, výrobce VZLÚ – SPEEL Letňany, takto bylo vyměněno 110 tachografů, další výměny byly realizovány na vozidlech v souvislosti s montáží zařízení MATRA PA 135 a na vozidlech modernizovaných.

Pro spojení dispečera s jedoucimi vlaky, spojení vlaků mezi sebou, spojení s výpravčím a dozorcím depa byla opět použita radiostanice VR 20 – výrobce TESLA Pardubice. Radiostanice VR 20 je postupně nahrazována radiostanicí od firmy Motorola, v souladu s modernizací stacionární části VKV.

K napájení vlakového rozhlasu sloužil zdroj 24/12 V (vyráběl se v o. z. Metro), který rovněž sloužil k dobíjení baterie VKV. Tento zdroj využíval napětí 220 V/400 Hz z měniče BPSN, které bylo přiváděno na primární vinutí transformátoru s převodem 220 V na 24 V. Ze sekundárního vinutí se střídavé napětí 24 V usměrňovalo a stabilizovalo a poté bylo přivedeno na ERM 100. Usměrněné napětí 24 V se přes srážecí odporník přivádělo na stabilizátor 12 V pro dobíjení baterie VKV. V pozdější době byl pak magnetofon ERM 100 dodáván společně se zdrojem EMN 100. Následně, když byl magnetofon ERM 100 zaměněn za digitální hlásič DHT-1M, byl systém napájení změněn, stejně tak systém dobíjení baterie VKV – byl použit samostatný zdroj od firmy Kavalír.

Čelní vozidla jsou vybavena zařízením ARS pro automatickou regulaci rychlosti. Provedení a činnost tohoto zařízení jsou shodné se zařízením použitým na vozidlech typu Ečs. Doplnujícím zařízením mobilní části ARS je adaptér ARS (tuzemské výroby), který zajišťuje bezpeč-

nou a spolehlivou funkci vlakového zabezpečovače při sjetí dvou vlakových souprav do téhož kolejového obvodu, přenos předvěstních znaků na mobilní návěstidlo, přenos po velu od ARS do ACB (toto zařízení na vozidlech není).

U čelních vozidel bylo rovněž pamatováno na pozdější montáž automatického vedení vlaku. Prototyp tohoto zařízení byl stejně jako pro Ečs vyvinut a vyroben tuzemskými výrobci a byl označen ACB-M2. Prototyp byl úspěšně vyzkoušen na jedné soupravě. Vlastní realizace sériové montáže na čelní vozidla 81-717.1 se však neuskutečnila, neboť tato montáž mohla být provedena v rozsáhlém časovém období (přesahujícím i životnost některých vozidel) při značných finančních nákladech. Zřízení prototypové bylo ze zkušební soupravy demontováno a sou-

prava byla uvedena do původního stavu.

V letech 1997 – 1998 bylo zařízení ARS na 32 čelních vozidlech nahrazeno zařízením MATRA PA 135 francouzské výroby, což představuje 16 souprav pro provoz na trati C, na které byla provedena modernizace stacionární části zabezpečovacího zařízení. V současné době jsou na trati C provozovány oba systémy (ARS i MATRA).

Jak již bylo uvedeno v úvodu, byly u vozidel s kabinou odstraněny čelní dveře. Tato změna však vyvolala řadu jednání s výrobcem vozidla, a to na základě striktního požadavku Hlavní správy požární ochrany na zachování čelního výstupu pro evakuaci cestujících v případě havárie. Konečným řešením pak bylo použití gumového nafukovacího skluzu (obdobně jako u letadel) z materiálu pro vojenské nafukovací čluny (výrobce byl Gumotex Břeclav). K nafouknutí měl být využit stlačený vzduch z hlavního vzduchového vozidla, nebo v případě nedostatku stlačeného vzduchu se měl skluz nafouknout pomocí RHP S 1,5 (sněhový), který byl v kabině strojvedoucího. Jako nouzový výstup mělo být využito levé čelní okno, které se muselo vysklít. V kabině byla provedena odbočka z napájecího potrubí s uzavíracím kohoutem a s koncovkou pro připojení skluzu. Ve výbavě vozidla pak byl ještě speciální nástavec vozů pro připojení RHP. Provozní zkušenosti takto vybavených a několik praktických zkoušek evakuace prokázaly, že toto řešení nebylo nejvhodnější. Z tohoto důvodu byla obnovena jednání s představiteli Hašičského záchranného sboru s tím, aby tyto skluzy byly odstraněny. Jednání pak byla ukončena kompromisem, tj. skluzy mohou být odstraněny za podmínky, že o. z. Metro zajistí průchodnost soupravou a to tak, že průchozí dveře si mohou otevřít sami cestující a nebo, že dveře dálkově odblokuje, v případě potřeby, strojvedoucí. Realizována byla druhá varianta – dveře jsou uzavřeny elektrickými zámky, které dálkově ovládá strojvedoucí.

Rok	Počet		Výrobní číslo	
	81-717.1	81-714.1	81-717.1	81-714.1
1978	35	33	2101 - 2135	2201 - 2233
1979	17	17	2136 - 2152	2234 - 2250
1980	10	23	2153 - 2162	2251 - 2273
1981	6	29	2163 - 2168	2274 - 2299 2400 - 2402
1982	14	21	2169 - 2182	2403 - 2423
1983	12	18	2183 - 2194	2424 - 2441
1984	14	21	2195 - 2199 2300 - 2308	2442 - 2462
1985	22	33	2309 - 2330	2463 - 2495
1986	28	39	2331 - 2358	2496 - 2499 2600 - 2634
1987	12	18	2359 - 2370	2635 - 2652
1988	12	18	2371 - 2382	2653 - 2670
1989	12	18	2383 - 2394	2671 - 2688
1990	10	15	2395 - 2399 2500 - 2504	2689 - 2699 2800 - 2803
Celkem	204	303		

V období od roku 1978 do současnosti byla na vozidlech typu 81-71 provedena řada podstatných i drobných změn a úprav, a to jednak za účelem zlepšení činnosti vozidel a jednak z důvodu náhrady dovážených náhradních dílů odpovídajícími díly tuzemské výroby. Pro zajímavost jsou dále uvedeny podstatné změny, které musely být schváleny příslušným schvalovacím orgánem podle zákona o dráhách (příslušné ministerstvo, Drážní správní orgán, Drážní úřad, ředitelství DP).

Změny na vozidlech

Přehled hlavních změn realizovaných na vozidlech 81-71 (některé změny byly podrobněji popsány v textu):

- napáječ 24 V pro ERM 100 a radiostanici VKV;
- změna zapojení 2. motorové skupiny;
- záměna hlavní pojistky PP 57 za pojistku PNB-5;
- změna měničů BPSN (400 Hz na 150 Hz);
- náhrada brzdových ruských špalíků za špalíky české RUBOS;
- změna kabelu ke sběrači;
- použití vodičů české výroby;
- změna podlahové krytiny;
- změna zapojení relé KRCH;
- odpojení vypínače řízení;
- použití nového dveřního závěsu bočních posuvných dveří;
- rozpěrné tyče brzdového pákovi;
- úpravy BPSN (snížení hluchnosti);
- elektronický tachograf VZLÚ-SPEEL;
- zdroj pro VKV a ARS (Kavalír);
- relé dveří RP 700;
- brzdové špalíky FERODO (bezazbestové);
- náhrada ruských pojistek pomocných obvodů pojistkami EVO-1 a EVO-2 (maďarské);
- propojení vzduchového potrubí na rámu podvozku;
- rekonstrukce podvozků (bezvoditkové provedení);
- digitální hlásič vlakového rozhlasu;
- náhrada odpružených kol koly monoblokovými;
- osazení elektrických zámků na průchozí dveře;
- změna radiostanice VR 20 na radiostanici Motorola;
- změna jízdního profilu kol (UIC-ORE);
- instalace mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA PA 135.

A na závěr pro milovníky statistik a přehledů dvě informace.

V současné době je vykazováno 504 vozidel 81-71, což v pozorného čtenáře, znalého poměrů, může vyvolat pochybnosti o údajích uvedených v úvodu článku (507). Vysvětlení je jednoduché – vozidlo tohoto typu bylo skutečně dodáno 507, ale v důsledku násilného poškození byla zlikvidována 3 vozidla:

- vozidlo 2133 po vykolejení ve stanici Leninova (Dejvická) v roce 1986, při kterém došlo k poškození hlavního podélníku skříňe vozidla a vozidlo bylo neopravitelné, bylo zlikvidováno šrotací;

- vozidlo 2325 po poškození požárem v roce 1987 ve stanici Kosmonautů (Háje), poškození bylo tak rozsáhlé, že oprava byla nemožná, a proto vozidlo bylo zlikvidováno šrotací;

- vozidlo 2490 rovněž poškozeno požárem v roce 1987 ve stanici Kosmonautů (Háje). Vozidlo bylo v soupravě řazeno jako první za čelním vozidlem 2325, a proto bylo následnými účinky požáru nejvíce poškozeno tak, že jeho oprava nebyla možná. Z tohoto důvodu bylo vozidlo zlikvidováno šrotací.

Zbývající 3 vozidla ze soupravy byla po výměně některých dílů, zejména v prostoru pro cestující, a následně očištěny vrácena zpět do provozu.

Informativně uvádíme přehled dodávek vozidel 81-71 v období 1978 – 1990, jedná se o roky dodávek do Prahy (od 16. ledna 1978) a ne o roky výroby.

Ing. Josef Procházka, 11 220
Foto: Archiv o. z. Metro

Naše autobusy na XIII. Všesokolském sletu

(Pokračování ze strany 1)

Pro bližší ilustraci těchto výkonů je třeba uvést něco o špičkových výkonech. V době intenzivního návozu účastníků na hlavní program v neděli dne 2. července, to znamená přibližně od 11.55 do 15.00 hodin, jezdila linka 470 v průměrném intervalu 73 sekund (49 spojů za hodinu). Během této doby bylo přepraveno více než 12 tisíc cestujících.



Foto: Jan Šarovský

Při intenzivním odvozu stejného dne, v době od 17.50 do 19.00 hodin, bylo při průměrném intervalu 46 sekund (78 spojů za hodinu) přepraveno téměř 8 tisíc cestujících.

Zkušenosti nabyté při zajišťování akcí obdobného rozsahu (připomeňme například náhradní dopravu za metro při opravě Nuselského mostu, přepravu návštěvníků různých veletrhů zejména

v Letňanech) se daří ve značné míře zúročit. Tento trend se samozřejmě významně odráží především v kvalitě a spolehlivosti poskytovaných služeb.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy připravili pánové Jaroslav Prokůpek a Vladislav Zakouřil, dopravní dispečink

Poděkování za podíl na úspěchu XIII. Všesokolského sletu

Z údajů uvedených v předcházejícím příspěvku je zřejmé, že se jednalo o dopravní akci poměrně značného rozsahu, ať již s ohledem na počet přepravených cestujících nebo počet vykonaných spojů. Přihlédneme-li ke komplikované dopravní situaci v oblasti Smíchova, ke které se připojil ještě masivní odjezd Pražanů na prázdniny, je zcela neoddsudovatelným faktem, že náš provozní personál předvedl v náročných podmínkách výkon té nejvyšší úrovně, který svědčí o jeho vysoké profesionalitě. Toto hodnocení velmi často zaznívalo z úst účastníků XIII. Všesokolského sletu ze všech koutů naší republiky i zahraničí, kteří nešetřili slovy uznání na adresu našich řidičů a dispečerů. Tím, že toto uznání neváhali vyjádřit přímo na místě (což není v běžném provozu jev příliš obvyklý), nepochybně přispěli k příjemné atmosféře, která provázela všechny dny sletu i při zajišťování dopravy.

Uznání a poděkování patří samozřejmě také zaměstnancům všech složek garáží a ředitelství, také kolegům z ostatních o. z. a vnějších organizací a or-

gánů (Policie ČR, TSK a další), kteří se jakýmkoliv způsobem aktivně podíleli na přípravě či samotné realizaci dopravy pro účastníky XIII. Všesokolského sletu. Bez podílu každého z nich by zdar akce byl jen těžko myslitelný.

Uznání a poděkování patří i provoznímu personálu, který vzorně zabezpečoval běžný provoz autobusové pražské integrované dopravy, jehož služeb účastníci sletu rovněž využívali.

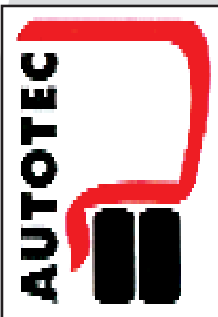
Přejme si, abychom společně mohli veškeré poznatky a zkušenosti využít při přípravě a realizaci akcí příštích. Ta nejvýznamnější a nejnáročnější v dlouhodobé historii, alespoň v autobusové dopravě, nás čeká již na začátku podzimu v letošním roce – zajištění přepravy účastníků zasedání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky v Praze. Lze předpokládat, že se vysoko posazenou laťku podaří udržet.

Přejme si, abychom v co nejméně rušeném prostředí mohli účastníkům z celého světa předvést souhrn, jejímž výsledkem je profesionální kvalita zajišťovaných služeb, a tím přispět nejen ke zdárnému konání tohoto významného světového zasedání, ale i k vzorné reprezentaci naší republiky a hlavního města.

Všem, kteří budou mít možnost vybrat si alespoň část dovolené, přeji nejen zdraví a hezké počasí, ale i volbu takového odpočinku, který povede k regeneraci potřebných sil.

**Ing. Ladislav Špitzer,
dopravní náměstek o. z. Autobusy**

Odštěpný závod Autobusy se představil na mezinárodním veletrhu Autotec 2000



Od 9. do 15. června 2000 se v Brně konal mezinárodní veletrh AUTOTEC 2000, na kterém odštěpný závod **AUTOBUSY** reprezentoval **DOZ Hostivař**. Na stánku naší expozice si mohli návštěvníci prohlédnout podvozky kompletně osazené agregáty a příslušenstvím, generálkovaný autobus KAROSA B 732

určený pro městskou hromadnou dopravu, motory LIAZ a RENAULT, sloupky řízení AXL, převodovky ZF a VOITH, a další komponenty nezbytné pro bezpečný a pohodlný provoz autobusu (topení, startér, alternátor a podobně). Expozice byla doplněna diagnostickým systémem pro geometrii kol, akustickým zařízením APEX pro přepravu nevidomých cestujících a návštěvník měl možnost si prohlédnout i brzdové obložení FERODO.



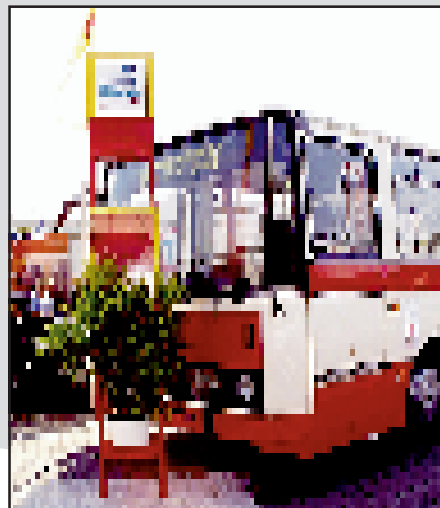
Pro pracovníky DOZu Hostivař bylo velmi překvapující (a samozřejmě milé), jak veliký byl zájem veřejnosti o vystavované exponáty, zejména o kompletní podvozek – vysoká návštěvnost byla zaznamenána již první den konání veletrhu, 9. června, který pořadatel koncipoval jako den pro odbornou veřejnost a podle našeho odhadu si naše exponáty prohlédlo zhruba 2 000 návštěvníků, kterým jsme podali samozřejmě i odborný výklad.

Hladký průběh naší účasti zajišťoval tým pracovníků ve složení pánové Vladyka, Calta, ing. Nekvapil a Šebesta. O hosty na stánku se starali kolegyně Sládková, Felixová a Reiterová. Povzbuzením pro nás byla i návštěva expozice podnikovým ředitelem ing. Machačem, tiskové mluvčí naší akciové společnosti mgr. Knoblochové, ředitele DOZu Hostivař ing. Vlků, vedoucího technika Budíla a také kolegů z DOZu Hostivař a ostatních garáží.

V průběhu veletrhu si exponáty prohlédli odborníci konkurenčních organizací, mimo jiné i pracovníci ostravského Dopravního podniku a Dopravního podniku města Brna. Potěšující bylo ocenění vysoké kvality práce na generálkovaném autobusu a podvozku. Autotec 2000 znamenal pro odštěpný závod Autobusy nejen prezentaci, ale také předběžná obchodní jednání, která by realizací uvažovaných záměrů znamenala rozšíření aktivit nejen DOZ Hostivař, ale i celého odštěpného závodu.

Závěrem je nutné vyjádřit poděkování všem kolegům, kteří se na instalaci expozice podíleli, zejména pracovníkům z linky generálních oprav, kteří pod vedením vrchního mistra T. Čermáka připravili exponáty. Co dodat? Za dva roky opět na Autotecu!

–sta–



Nová administrativní budova naší společnosti ve Vysočanech

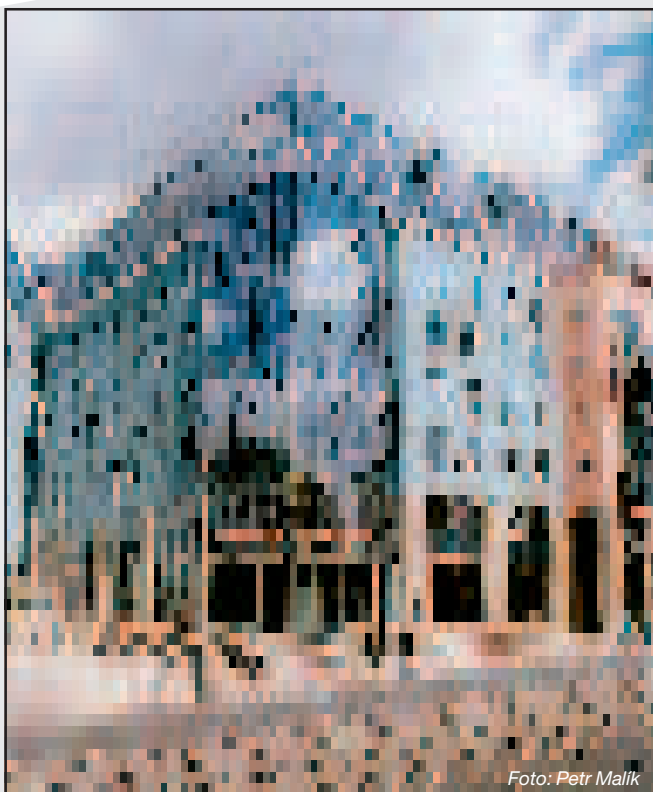


Foto: Petr Malík

V měsíci květnu byly zahájeny přejímky stavby nové administrativní budovy ve Vysočanech. Zjištěné závady byly průběžně odstraňovány, a tak 8. června mohlo začít stěhování prvních útvarů. Z provozních důvodů se jako první stěhoval útvar ekologie, energetiky a údržby budov, který průběžně zajišťuje koordinaci dalšího stěhování.

V průběhu června byl přestěhován celý technický úsek z provozní budovy v Drahobejlově ulici a výpočetní středisko z objektu v Bubenské ulici. S ohledem na dopravní situaci v centru města byly útvary odstěpného závodu Elektrické dráhy z Charvátovy ulice stěhovány v nočních hodinách. Pro koordinaci prací byly jak v objektu v Charvátově ulici, tak v nové budově ve Vysočanech určeny noční směny pracovníků, kteří zajišťovali hladký průběh stěhování.

V červenci byl z Drahobejlovy ulice přestěhován celý úsek generálního ředitele a z Bubenské technická knihovna ředitelství, dále pak útvary 12 020 a 12 211 o.z. Elektrické dráhy a Závodní výbor odborové organizace o.z. Elektrické dráhy.

V průběhu srpna se bude stěhovat celý ekonomický úsek o. z. Elektrické dráhy z objektu Bubenská. Stěhování bude ukončeno v září přestěhováním ekonomického úseku ředitelství z objektu Bubenská.

Pro informaci uvádíme alespoň orientačně umístění jednotlivých úseků v nové budově ve Vysočanech:

7. podlaží	90 000 generální ředitel
6. podlaží	90 200 úsek technického ředitele
5. podlaží	90 300 úsek obchodně ekonomického ředitele
4. podlaží	90 060 odbor nemovitého majetku ředitelství, 12 200 úsek technický o. z. ED
3. podlaží	12 000 ředitel o. z. ED
2. podlaží	12 300 úsek obchodně ekonomický o. z. ED
Mezanin	90 040 odbor výpočetní techniky ředitelství, 12 040 oddělení ASŘ
1. podlaží	90 301 podatelna ředitelství (vchod pasáží), 90 030 oddělení stížností ředitelství, 12 400 úsek výrobní o. z. ED, podatelna o. z. ED (vchod pasáží), lístkárna o. z. ED (vchod z ulice Paříkovy).

Závady provozního charakteru můžete hlásit v následujících kancelářích:

č. 652	telefon 96 19 22 97,
č. 653	telefon 96 19 22 42,
č. 654	telefon 96 19 22 98.

Vladimír Šebek

Do nové budovy s novými kartami

Možná se vám už doneslo, že 1. září letošního roku dochází ke změně sídla naší akciové společnosti. Od prvního zářijového dne sídlíme na následující adrese: **Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9.**

Nová adresa je spojena s novou budovou, kde už sídlí úseky generálního ředitele a technického ředitele, a v nejbližší době se tam přestěhují úseky obchodně ekonomického ředitele ředitelství společnosti. Zároveň na této adrese budou sídlit obdobné úseky odstěpného závodu Elektrické dráhy.

pu – jak místně, tak časově,

– bude prvotním zdrojem evidence docházky s následným využitím pro výpočet mzdy,

– karta bude pro jednotlivé o. z. odlišena barevným pruhem pro okamžitou identifikaci.

Tyto informace budou natištěny speciální tiskárnou na fólii, která se na čipovou kartu nalepí. Rozměry karty jsou ve velikosti bankovních karet, takže s uložením karty by neměly být při úschově problémy – viz obrázek.

Čtecí zařízení s evidencí docházky umožní zaznamenat automaticky příchod a odchod pracovníka do a ze zaměstnání.

Poslední jmenovaná finanční záležitost, bude rozhodující pro rychlost zavádění, respektive rozšiřování systému, ale již dnes můžeme říci, že v dalším kroku se bude jednat o montáž zařízení na Centrální dispečink v ulici Na Bojišti a na



S novou budovou je spojen i nový systém vstupu do budovy a evidence docházky pracovníků pomocí kartového systému, založeného na principu čipové karty. Dodavatelem systému je firma ALIMEX spol. s r.o., která dodala a namontovala čtecí zařízení v hale hlavního vstupu budovy a na dalších místech vstupů do budovy, garáží, výpočetního střediska, a to na principu bezdotykového čtení informace z karty.

Karta ve svém konečném podání sdruží několik informací:

– bude identifikovat pracovníka písemně (jméno, titul, služební číslo, organizace) a vizuálně (fotografie),

– nahradí současný služební průkaz pracovníka, bude zde zároveň zakódováno právo vstu-



níka do a ze zaměstnání. Pokud pracovník bude chtít opustit budovu před ukončením pracovní doby, systém umožňuje mechanicky navolit evidenci jeho pobytu, například na služební pochůzce, na obědě, u lékaře.

Po ověření funkčnosti evidence docházky předpokládáme využít kartového systému pro zpracování podkladů pro výpočet mezd.

Systém umožňuje evidenci pohybu pracovníka na pracovišti i mimo, a proto uvažujeme postupně zavést tento systém na jednotlivá pracoviště v rámci celé akciové společnosti. Pro tento účel bude zpracována studie, která napomůže při řešení etapizace napojování objektů do systému, a to jak z technického, tak i z finančního hlediska.



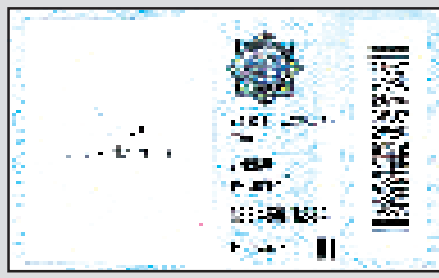
další pracoviště o. z. Elektrické dráhy, neboť se v případě Centrálního dispečinku jedná rovněž o pracovníky ředitelství společnosti, ve druhém případě o pracovníky, kterým by měl být umožněn bezproblémový vstup na ředitelství svého odstěpného závodu.

Další etapy rozšiřování kartového systému v naší společnosti budou postupně následovat.



Ing. Svatoslav Lorenc,
vedoucí odboru investic

Novinka v pražské MHD – kupony s klouzavou dobou platnosti



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost připravil v rámci dalšího zlepšení služeb pro cestující veřejnost nový typ jízdních dokladů s volitelnou dobou platnosti. Pro naše klienty to tak znamená především konec každodoměsíčního postávání ve frontě na kupony.

Nový typ jízdního dokladu je koncipován jako nepřenositelná průkazka s časovým kuponem s třicetidenní platností. Na rozdíl od starých kuponů si nyní cestující může sám zvolit počátek platnosti a kupon si bude moci koupit až s třicetidenním předstihem. To je pro cestující výhodné zejména v období čerpání dovolených. Rovněž nebude nutné vystát fronty, ke kterým dochází

pravidelně na přelomu měsíce.

Zkušební prodej nového typu jízdních dokladů byl zahájen v pondělí 10. července na devíti vybraných místech (Náměstí Míru, Hradčanská, Strašnická, Zličín, Smíchovské nádraží, Rajska zahrada, Hlavní nádraží, Hloubětín, Centrální dispečink) a počítá se s jeho postupným rozšířením na všechna distribuční místa ve stanicích metra. Pokud chce cestující zakoupit nový typ kuponu, musí k němu mít i nový typ průkazky, která mu bude vystavena (po vyplnění žádanky) rovněž na zmíněných distribučních místech. Její cena je stanovena na 20 Kč. K novému typu průkazky, který bude v nejbližší době nadále rozšiřován, si ces-

tující může zakoupit libovolný starý kupon (měsíční nebo čtvrtletní). U nové průkazky je také možná kombinace obou typů kuponů – pro město kupon s „klouzavou“ platností a pro vnější pásma starý typ (měsíční, čtvrtletní).

Po dobu ověřovacího provozu budou nové průkazky vystavovány pouze studentům vysokých škol a cestujícím bez nároku na zlevněné jízdné. Kupon lze zatím vystavit jen pro pásmo P+0, do budoucna se ale počítá s tím, že cestující si bude moci tarifní pásma zvolit. Cena klouzavých kuponů je stanovena na 210 Kč (pro studenty VŠ) resp. 420 Kč (plnocenný kupon).

–mš–

První zkušenosti s prodejem jízdenek u řidičů autobusů jsou pozitivní

Nová služba, kterou začal Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost od 1. května tohoto roku nabízet svým klientům, se zatím setkává se zájmem cestující veřejnosti. Během prvního měsíce fungování této služby prodal řidiči autobusů 9 837 jízdenek.

Doplňkovým prodejem jízdenek pro jednotlivou jízdu u řidičů autobusů se pražský Dopravní podnik snaží vyjít vstříc cestujícím, kteří opomněli či nemohli zakoupit jízdenku v distribuční síti. Jízdenky s tříkorunovou přírážkou jsou prodávány na všech linkách městské hromadné dopravy (prodej jízdenek u příměstských linek zůstává nezměněn).

Statistika prodeje ukazuje, že v květnu si nejvíce cestujících koupilo jízdenku v zastávkách Letiště Ruzyně, Pražská čtvrť, ZOO Praha a Sídlíště Barandov. Podle oficiálních údajů prodej jízdenek zatím nezpůsobuje řidičům žádné komplikace a nedochází ani ke zpoždování spojů.

Jak jsme se sami přesvědčili u řidičů u autobusové konečné v Nových Butovicích, cestující o nové službě Dopravního podniku vědí; někteří z nich se dokonce dožadovali koupě jízdenky ještě předtím, než doplňkový prodej oficiálně začal. Podle řidičů je však podobná „aktivita“ ze strany cestujících spíše výjimkou než pravidlem. „Lidé o prodeji lístků řidičem vědí, ale nechť jí platit. Možná, že na linkách kolem turistických center nebo na letišti si jízdenku koupí, ale na okrajových linkách směřují-

cích až na hranice území Prahy platí málokdo,“ zní unisono mezi řidiči. Jeden z řidičů však nabízí inspirativní recept na nenásilné přinucení cestujících jízdné zaplatit: „Protože jsem jako každý řidič na prodeji jízdenek finančně zainteresován, snažím se je lidem sám nabízet. Otevřu přední dveře, vytáhnou peněženku a sám se lidí ptám, jestli chtějí koupit lístek. Myslí, že část z těch, která by jinak prošla bez placení, si to rozmyslí a zaplatí. Už se mi i stalo, že jsem některé lidi dovnitř nevpustil – nechť zaplatí, tak nejeli.“

Často prý lidé netuší, že je nutné zaplatit stanovenou částku v předem odpočítaných mincích a nabízejí řidičům velké bankovky. Řidičům pak nezbývá, než jim lístek neprodat. Shodují se ovšem



Foto: Jan Šurovský

na tom, že toto opatření je správné. Jednak by „velké finanční transakce“ mohly způsobit zpoždění linky, jednak by řidiči u sebe museli vozit nemalou hotovost. Takhle se ale s nepříliš velkým peněžním obnosem jezdit nebojí.

–mš–

Nové odstavné plochy v Hostivaři

várenský závod, a tím byl provoz samotné garáže velmi omezený pro daný počet autobusů. Při výstavbě ploch byla použita technologie asfaltového koberce. Obě parkovací plochy mají upravené inženýrské sítě, jsou vybaveny prostorovou

orientací a doplňuje je okrajové zázemí s okrasnými křovinami. Kapacita ploch je dimenzována na 163 autobusů, z toho 23 kloubových. Celková plocha parkovišť je zhruba 20 000 m². Uvedení ploch do provozu umožní také efektivnější využití haly č. 2.

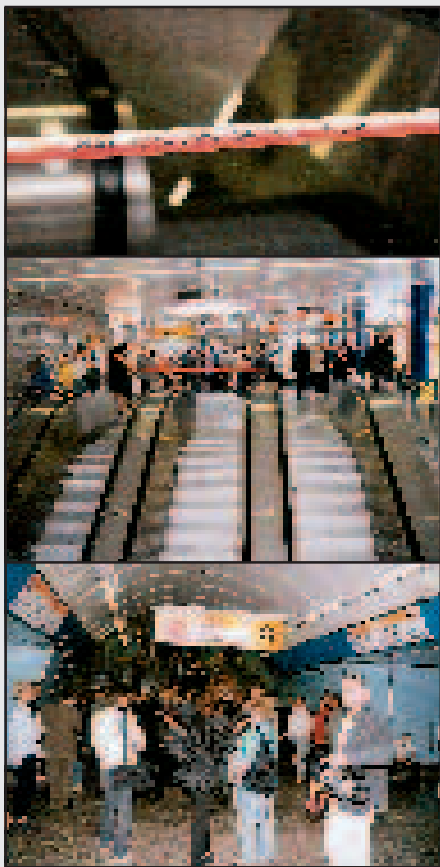
–sta–



Po několika týdnech nutného zkušebního provozu byly do provozu předány nové odstavné plochy pro parkování autobusů městské hromadné dopravy v DOZu Hostivař. Jejich výstavbou a uvedením do užívání splnil odstěpný závod Autobusy všechny podmínky pro ekologii, bezpečné parkování, lepší organizaci provozu a orientaci v areálu garáže. Nutnost tohoto investičního záměru byla také podmíněna skutečností, že objekt DOZ Hostivař byl koncipován a architektonicky řešen jako opra-



Západní vestibul stanice Vysočanská už slouží veřejnosti. Slavnostní otevření trati B metra z Českomoravské na Černý Most v roce 1998 provázelo několik nedodělků. Jedním z nich byl i západní vestibul stanice Vysočanská směřující k bývalé populární prodejně Rokytky, Obvodnímu úřadu Prahy 9 a v současnosti k novému sídlu Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



Od odpoledních hodin středy 28. června, po slavnostním otevření primátorem města Janem Kaslem, mohou západní vestibul používat Pražané a návštěvníci města. Zlepšila se tím dopravní obsluha části Sokolovské ulice, která v posledním období prochází významnou renovací. Co se týče dopravních návazností, západní vestibul stanice Vysočanská vytváří přestupní vazbu na železniční stanici Praha-Vysočany, využívanou především při cestách do severovýchodních částí naší země.

Výstava Cesty dorozumění byla zahájena 3. července. Dopravní podnik je partnerskou organizací akce Praha – Evropské město kultury 2000, a proto se připojil k výstavě fotografky Hany Jakrlové-Kirkpatrick.



Výstava jako jedna z mála akcí v rámci celého roku přibližuje život ve všech devíti měsících, která byla v letošním roce poctěna titulem Evropské město kultury.

Nevíte, kde můžete fotografie Hany Jakrlové-Kirkpatrick spatřit? Ve vozech pražského metra, ale také ve vitrinách AWK umístěných především ve vestibulech podzemní dráhy (například ve stanici Můstek na trati A). Obrázky si budete moci prohlédnout na uvedených místech do konce srpna.

Tabus metra mezi Rajskou zahradou a Černým Mostem má definitivní kabát. Nevzhledným betonovým tubusem jezdilo od roku 1998 metro mezi Rajskou zahradou a Černým Mostem. Od začátku července je tomu jinak. Tubus dostal definitivní kabát. Jeho vrchní část se změnila v zónu pro cyklisty a pěší, velice zdařile architektonicky vyřešenou. Pokud pojedete Chlumeckou ulicí, určitě si všim-

nete elegantního zčásti proskleného opláštění, které dopravní stavbu výrazně zlidštilo a vytváří z tubusu jednu z dominant na území Prahy 14, což na slavnostním otevření ve středu 12. července konstatoval i starosta jednoho z nejmladších pražských obvodů.

—bda—
Foto: Petr Malík a Jan Šurovský



Zajímavá čísla z pražské dopravy za rok 1999

Již tradičně přichází na sklonku jara Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy (ÚDI Praha) s ročenkou, ve které podává detailní přehled údajů o pražské dopravě za uplynulý rok. A již tradičně vám z ní DP-KONTAKT přináší přehled těch nejzajímavějších čísel. Nejinak je tomu i letos.

O tom, že ulice Prahy jsou auty naplněné až k prasknutí, není třeba příliš diskutovat. Čísla z ÚDI Praha ale dokládají, že enormní nárůst automobilové dopravy se v posledních dvou letech zpomaluje – loni stoupla automobilizace o 1,4 %, což znamená, že od roku 1998 se počet osobních automobilů registrovaných na území Prahy zvýšil „jen“ o 8 500. Oproti období 1991 – 1996, kdy průměrný meziroční přírůstek činil 42 000 automobilů, jde tedy rozhodně o úspěch. Přesto si naše hlavní město upevnilo své výsadní postavení na dopravní mapě Evropy, neboť pražský průměr 1,9 obyvatele na 1 automobil nemá široko daleko obdoby (v západoevropských metropolích se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v hodnotách 1 osobní automobil na 2,1 až 2,3 obyvatele).

Rovněž objem dopravních výkonů na pražské komunikační síti – nejpřesnější ukazatel, jenž charakterizuje vývoj dopravy v ulicích – stoupá v posledních dvou letech pomaleji než v „kritickém“ období 1991 – 1996; loňský přírůstek činil 3,7 %. Zajímavá je skutečnost, že v roce 1999 poprvé nerostla intenzita provozu v centru, ale výhradně mimo centrum (na tzv. vnějším kordonu). Příčiny jsou zřejmě prosté: střed české metropole je již natolik přeplněný a ucpaný popojíždějícími automobily, že stále více řidičů ho raději objíždí po mnohem prů-

jezdnějších okrajích města. Čísla ÚDI Praha rovněž dokazují, že problém vysoké intenzity dopravy v ulicích hlavního města je výhradně záležitostí osobních automobilů, které se na celkových dopravních výkonech podílejí více než devíti desetinami. Veškerý nárůst automobilové dopravy v 90. letech byl vytvořen pouze osobními automobily, neboť počet nákladních vozidel a autobusů naopak od roku 1990 poklesl o 36 %.

Nejzatíženějšími místy pražské komunikační sítě byly v roce 1999 Wilsonova ulice na přemostění Masarykova nádraží a Jižní spojka v úseku 5. května – Vídeňská, kde denně projíždělo průměrně 104 tisíc vozidel. Těsně za nimi skončil barrandovský most se 102 tisíci vozidly za den. Po pěti letech přináší ÚDI Praha i velmi zajímavé údaje o pěším provozu v ulicích města. Ze srovnání se staršími údaji vychází najevo, že dnešní intenzita pěšího provozu je mnohem nižší, než před dvaceti či třiceti lety. Nejvíce chodců se dnes pohybuje v dolní části Václavského náměstí (mezi Vodičkovou a Na Příkopě), a to 7 400 ve špičkové hodině pracovního dne – ovšem v roce 1963 bylo toto číslo skoro třikrát větší. Výraznou invazi chodců ve srovnání s posledními třemi desetiletími zažívá pouze Karlův most, po němž během jedné

hodiny projde až 3500 chodců.

Nepříliš veselé jsou údaje o nehodovosti, která již od roku 1995 nepřetržitě stoupá. Rok 1999 přinesl oproti roku 1998 nárůst jak počtu dopravních nehod (o 5 %), tak i smrtelných zranění (o 12 %). Podle ÚDI Praha je hlavním faktorem tohoto nepříznivého vývoje pokles dopravní kázně řidičů i chodců a nárůst lehkomyšlnosti, bezohlednosti a hazardérství. Pokles řídicí kázně je pravděpodobně ovlivněn též rostoucí neprůjezdností komunikační sítě v Praze.



Foto: Jan Šurovský

Zájemcům o podrobné údaje z pražské dopravy, mj. jiné i o provozu MHD, její preferenci a záchytných parkovištích P + R, lze ročenku ÚDI Praha jen doporučit. Další zajímavé údaje najdete i na webových stránkách.

Marek Šebes

O architektuře pražského metra

Metro je stavba dopravní. Tak bylo navrženo, postaveno, a tak je také provozováno. Funguje však v prostředí, které se vyvíjelo po mnohá staletí, obsahuje celou řadu historických unikátů a slouží lidem, kteří jsou, byli a budou jeho součástí. Pojetí metra jako čistě utilitárního díla (jak jsme tomu svědky v některých jiných městech) právě v Praze, která alespoň ve svém historickém jádru patří ke klenotům urbanismu a architektury v celosvětovém měřítku, by bylo více než kardinální chybou.

Naštěstí můžeme dnes konstatovat, že díky celé řadě příznivých okolností, nejvíce však díky konkrétní činnosti konkrétních lidí, kteří tomu věnovali všechny své nejlepší organizační a tvůrčí schopnosti, se tato chyba nestala. Jistě, že při tak ohromném díle, budovaném celá desetiletí, dokonce za různých společenských rádu, nemohla všechna řešení respektovat všechny požadavky a optimálně je promítnout do výsledného díla. Neodsuzujeme však jednotlivé chyby a omyly, ke kterým v některých místech došlo, pokusme se podívat se na pražské metro jako na celek, který organicky vešel do života města i v těch urbanisticky a architektonicky nekomplikovanějších lokalitách a také ukázat, jakými prostředky, jakými cestami a díky jakým opatřením se tak náročná věc podařila.

Již dlouho před tím, než bylo o výstavbě metra vůbec rozhodnuto, si celá řada odborníků, ale i laiků, kteří však měli v rozhodujících oblastech a okamžicích potřebný vliv, uvědomovala, že Praha si zasluhuje něco více, nežli jen koleje pod zemí. Proto jakmile bylo jasné, že se metro stavět bude, začala vznikat ve spolupráci mnoha špičkových odborníků – urbanistů, architektů, dopravních inženýrů i stavitelů – celá řada materiálů, které tuto problematiku nejen kompetentně a velmi podrobně a komplexně analyzovaly, ale v nichž byly přímo stanoveny zásady, jimiž je třeba se řídit. Tyto zásady se týkaly především architektury, výtvarného umění a životního prostředí, ale nepomíjely ani ostatní rozhodující profese a oblasti, které jsou při návrhu a realizaci tras a stanic metra neopominutelné. O tom, s jakou prozíravostí a odborností byly vypracovány, vypovídá nejen výsledek, ale i skutečnost, že většina z nich platí a je respektována i dnes, po více než třiceti letech od doby jejich vzniku.

Základním východním podkladem pro návrh každé trasy a stanice z hlediska architektury a urbanismu musí být analýza konkrétního městského prostředí, jímž bude trasa procházet a lokalit, v nichž mají být budoucí stanice umístěny. Analýza musí být komplexní, to znamená nejen posouzení z hlediska stávající zástavby a současných urbanistických a dopravních vazeb, ale i z hlediska historického vývoje, případných archeologických reliktů, a v neposlední řadě i podmínek geologických, hydrogeologických a dalších, které návrh a realizace každé stavby, zvláště však stavby podzemní, zvláště ovlivňují.

Klade se důraz na požadavek, aby se stanice staly zcela přirozenou a organickou částí města. Přitom je třeba brát v potaz nejen současný stav, ale – a v některých případech to je dokonce rozhodující – i budoucí vývoj dané lokality. Přitom problemati-

ku komplikuje skutečnost, že tak jak na jedné straně konkrétní podmínky dané lokality ovlivňují umístění, hloubku, kapacitu a samozřejmě i architektonický vzhled budoucí stanice a jejích, především povrchových částí, tak i umístění stanice metra v příslušném rájónu zpravidla povede k velmi výrazným změnám v jeho dopravním zatížení, společenském významu a atraktivitě a především v okrajových částech města často přímo předurčí jeho budoucí funkci a vzhled.

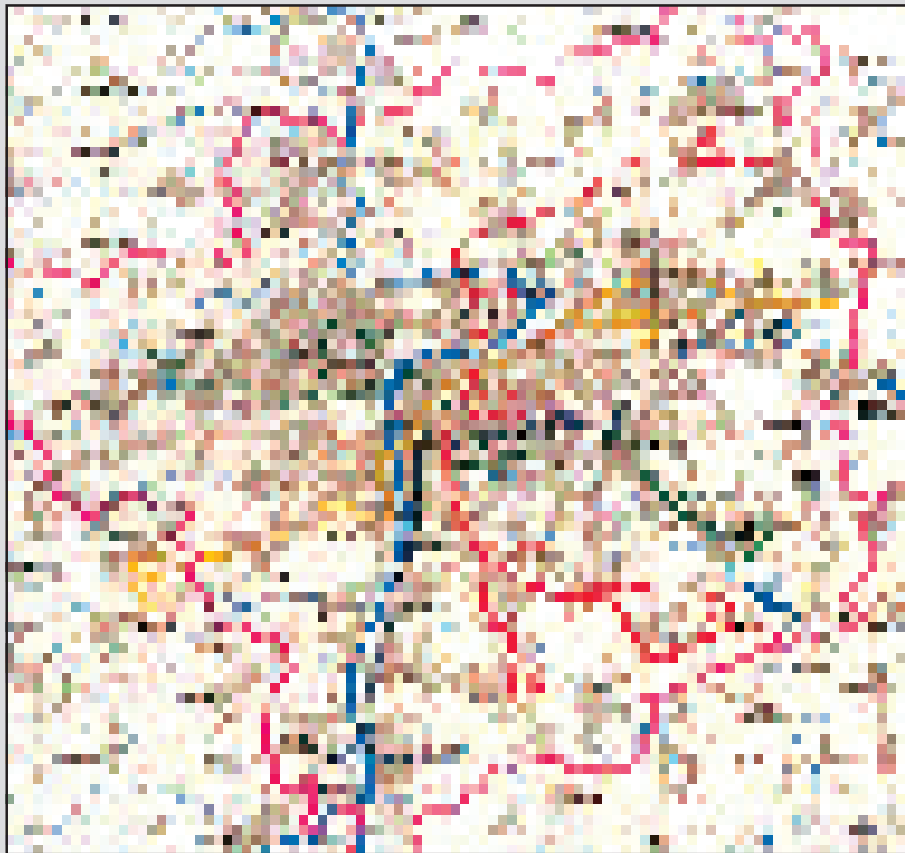
Vyřešení těchto vazeb, jejich správné zhodnocení a promítnutí do projektového řešení patří k nejsložitějším úkolům při návrhu trasy metra a lze konstatovat, že v převážné většině případů se naši architekti a další specialisté svého úkolu zhostili velmi dobře, zejména pokud se týká stanic umístěných v historickém centru, ale i v některých dalších významných pražských lokalitách, ať už jejich důležitost vyplývá z hlediska dopravního, historického, architektonického nebo společenského, případně z jejich vzájemných vazeb.

Již v těchto východních materiálech jsou podrobně rozebírány základní komplexní podmínky, které musí být při návrhu každé budoucí trasy metra re-

spektovány (samozřejmě v souladu s tehdy platným generélem sítě metra, který však se jen velmi málo liší od dnešního realizovaného stavu a dnes předpokládaného dalšího rozvoje – viz obrázek). I to svědčí o velmi odpovědné přípravě a o vysoké odborné kvalitě všech, kteří se na návrhu sítě metra i východních podmínek pro realizaci jednotlivých tras a stanic podíleli. Každá budoucí stanice je samostatně posouzena, zařazena podle připraveného klíče do určité klasifikační třídy a jsou stanoveny zásady, jimiž je její budoucí projektant a architekt povinen se řídit. Je pravda, že na jedné straně tato skutečnost sice poněkud omezovala a omezuje tvůrčí invenci jednotlivců, na druhé straně však právě díky ní tvoří metro ten jednotný urbanistický a architektonický celek, který Pražanům tak dobře slouží, stal se organickou součástí jejich města a který je předněm obdivu zahraničních turistů i odborníků.

V dalším pokračování se zaměříme na zásady, které byly vytyčeny pro první trasu – trasu C – a na některé zajímavosti, které byly s jejím návrhem a realizací po architektonické stránce spojeny, včetně popisu a ilustrací nejlepších a nejjímavějších řešení. Postupně budou takto zveřejněny nejjímavější údaje o všech trasách, včetně právě připravovaných a výhledových.

Metroprojekt a. s.



Nová remizovací hala v depu Zličín

Dne 10. června 2000 byla odstěpnému závodu Metro slavnostně předána nová remizovací hala č. 4 v depu Zličín. V současné době je dokončováno kolaudační řízení, po němž začne hala plně sloužit potřebám o. z. Metro.

Koncem května loňského roku byly zahájeny první stavební práce a za dobu dvanácti měsíců vyrostla na zelené louce moderní remizovací hala odpovídající současným technickým požadavkům. Celková suma vložených investic (včetně kolejového zhlaví) se pohybuje okolo 200 milionů korun.

Nová hala je 230 metrů dlouhá, 25 metrů široká a zabírá plochu bezmála 6 000 m². Uvnitř je 5 kolejí (kolej č. 24 až 28), z nichž každá má délku 222 metrů. Přejezdy přes koleje se nacházejí u vjezdových vrat (4,5 m) a uprostřed haly (7,3 m). V první polovině je pod každou kolejí prohlížeč jáma o délce 102 m, která bude sloužit k provádění provozních ošetření, popřípadě mimořádných oprav. Druhá část

kolejí za přejezdem v délce 108 metrů bude sloužit pouze pro odstavení souprav.

Vjezdy do haly jsou osazeny průsvitnými vraty z Fieberglasu s vertikálním pohybem a elektrickým pohonem. Střeška je prosvětlena elektricky ovládanými kopulovitými světlíky. Intenzita elektrického osvětlení v hale je automaticky regulována a nastavena podle požadavků jednotlivých provozů. Tepl vzdušné vytápění a vzduchotechnika jsou konstruovány v součinnosti se sušičkou vzduchu tak, aby kvalita vzduchu odpovídala požadavkům pro remizování nových souprav M1, které jsou na hodnoty vlhkosti vzduchu náročnější.

V současné době již byla zahájena výstavba identické haly č. 3, která bude na stávající bezprostředně navazovat. Proto byla vnější zeď haly postavena pouze provizorně a pak bude rozebrána a použita na hale č. 3.

Zprovozněním nové haly s kapacitou padesáti

vozu (10 souprav) se vyřeší mnohé problémy, které byly vyvolány nedostatkem místa pro remizování vozových souprav metra.

Například:

– V grafikonu budou zrušeny každodenní přejezdy dvou souprav mezi depem Kačerov a Zličínem (dohromady bezmála 100 nadbytečných kilometrů). Tyto soupravy již budou remizovány na Zličíně.

– Z depa Hostivař zmizí vozy, které kmenově patří depu Zličín.

– Ve zličínském hale se uvolní koleje v hale oprav a na myčce, které se používaly k odstavení souprav.

Narůstající počet rekonstruovaných a nových souprav bude postupně vytlačovat staré vozy nejdříve z depa Kačerov a potom z depa Hostivař směrem na Zličín. Trať B bude obsazena novými soupravami až naposled, z čehož vyplývá nutnost další remizovací haly. Výhledově se totiž uvažuje o tom, že by se v depu Zličín prováděly u starých souprav i periodické opravy třetího a čtvrtého stupně.

Ing. Marek Kopriva, 11 003

Označování projíždějících linek

Základní informací na zastávkovém sloupku je bezesporu označení linky, kterou zde může cestující použít. Aby toto označení bylo čitelné, čisté a vůbec „k světu“, ale hlavně pravdivé, o to se stará v občtěpném závodě ED provozovna Vrchní stavba.

Vývoj v označování projíždějících, či lépe zastavujících linek nebyl nijak překotný. Již na starých dobových fotografiích vidíme kulaté tabulky s číslem linky. Tramvaje měly tehdy tabulky modré, trolejbusy oranžové a autobusy zelené. Později se noční linky označovaly tabulkami červenými. Po čtených pokusech o inovaci vyšla v 70. letech zastávková norma, která upravila nejen vzhled zastávkového sloupku, ale změnila i tvar tabulek na čtvercový. Autoři této normy tehdy vycházeli z toho, že vzhledem k jednoduchosti výměny bude mít zastávkový sloupek trvale osazeny kolejničky, do kterých se číslo prostě zasune. Nepočítali však s vandalismem. Takto osazená čísla by měla na sloupku opravdu jepiči život. Výjimka z normy však povolena nebyla (tehdy byly normy ještě závazné, nikoliv doporučené), a tak se postupně kruhové tabulky vyřadily a nahradily je rovněž smaltované, ale čtvercové. Barevné označení druhu provozu norma rovněž neznačovala a tak byly všechny modré, jak u tramvají, tak i u autobusů. Trolejbusy byly v té době již na smetišti dějin. Noční linky se začaly označovat negativně a pro úplnost dodejme, že linky řady 300 příměstské dopravy se označují, stejně jako čísla linek veřejných autobusových dopravců, kteří zajišťují přepravu v rámci PID, černě.

Již zmíněný vandalismus se ovšem projevoval

dál a tak jsme na zastávkách viděli tabulky zprohýbané, v horším případě ulomené či překroucené. Větší problém měli kolegové z o. z. Autobusy, neboť jejich sloupky byly, vzhledem k vyššímu počtu projíždějících linek, číselnými tabulkami doslova obaleny a například u Lihovaru ve směru ke Smíchovskému nádraží musely být dva sloupky vedle sebe, aby se na ně vůbec všechna čísla vešla. Proto se poučili ze zkušebního provozu se samolepkami na umělohmotné desce, který byl učiněn v tramvajové zastávce Náměstí Sovětských tankistů, známou tehdy více pod názvem Petřínské sady (dnes Kinského zahrada). Šednoucí a praskající základovou desku nahradili červeně smaltovanou, z které se čísla na samolepkách neodlupují a zdá se, že to byl nápad výborný. Proto podle něj začal od 1. ledna 2000 takto vybavovat i tramvajové zastávky provoz zastávkové péče o. z. ED. První přišla na řadu nová trať z Palackého náměstí do Modřan, na které se vandalové podepsali nejvíce. Za půl roku jsou takto vybaveny zastávkové sloupky již v zhruba polovině sítě elektrických drah. Dalším vylepšením je pak přelepování dočasně zrušených linek černoooranžovo-černým pruhem, který znají motoristé z dočasně zneplatněných silničních značek.

Dá se tedy říci, že popsaná změna byla rozhodně krokem dopředu. Problémem, ovšem v dnešních podmínkách neřešitelným, zůstávají sprejeři, kteří umějí ve chvíle zdevastovat dříve pohledný zastávkový sloupek k nepoznání. Boj s nimi však přesahuje možnosti nejen naší akciové společnosti, ale zřejmě celého českého státu.

-zjs-



Foto: Jan Šurovský

Vláda České republiky schválila národní politiku podpory jakosti

V květnu tohoto roku přijala vláda České republiky usnesení o „Národní politice podpory jakosti České republiky“ (NPJ). Formulací vztahu vlády k jakosti ve všech sférách naší společnosti se podařilo zavřít dlouholeté úsilí našich předních odborníků v tomto oboru. Zpracováním projektu NPJ pověřil místopředseda vlády Pavel Mertlík Českou společnost pro jakost. Ta má sloužit i jako sekretariát a informační centrum NPJ.

NPJ si klade mimo jiné za cíl umožnit další rozvoj systémů jakosti podle norem souboru ISO 9000 v menších a středně velkých firmách a pochopitelně i uplatňování filozofie totálního managementu jakosti; nezapomíná ani na implementaci norem řady ISO 14000, které kladou požadavky na činnost firem ve vztahu k životnímu prostředí. To samozřejmě předpokládá vytvoření atraktivních programů,

kteří právě malým firmám umožní překonat počítačnické finanční těžkosti, spojené se zaváděním systémů jakosti. Tyto programy budou vytvořeny Radou pro jakost Ministerstva průmyslu a obchodu nejen pro výrobní podniky, ale i pro oblast služeb, státní správu nevymínají.

Celá akce bohužel proběhla za malého zájmu sdělovacích prostředků, které se (v rámci přípravy na okurkovou sezónu) spíše zabývaly nekonečným přemíláním optimistických prohlášení k očekávaným úspěchům na ME v kopané. Tento nezáměr jasně vypovídá o tom, že pojem jakost téměř vymizel z povědomí většiny z nás a vyjma až příliš úzkého okruhu odborníků o ní mnoho nevíme. To nám ale většinou nevaadí, a proto systémový přístup nahrajujeme přístupem heurkistickým, seriózní analýzu věštěním (například z temných koutů místnosti)

a svá přání často rádi vydáváme za potřeby našich zákazníků. Výsledkem jsou pak každodenní obtíže všude tam, kde se jakost ne a ne „chytit drápkem“.

Jen pro srovnání: Cena Malcolm Baldrige National Quality Award (národní cena za jakost v USA) je předávána v rámci velkolepé mediální show za účasti prezidenta Spojených států. A u nás? Kdo kdy vůbec slyšel o Ceně České republiky za jakost? Kdo ví, co tato cena znamená a za co je udělena? Pakliže nebudeme věnovat jakosti takovou pozornost, jakou jí věnují jinde, stěžejí dosáhneme obdobných výsledků. Je proto jen dobře, že akcent na jakost zazněl i z nejvyšších politických kruhů a pokud nově vzniklé programy na podporu kvality budou úspěšné, mohou mnoha českým firmám pomoci přiblížit se té úrovni péče o jakost, kterou okolní svět vyžaduje.

Jiří Bečka

Využijte systém B+R (bike and ride) na záchytných parkovištích typu P+R

Kombinované dojíždění, obvykle do zaměstnání, na kole a veřejným dopravním prostředkem se značně rozšířilo, především ve vyspělých západoevropských městech. Zde je již běžným jevem, že v blízkosti stanic kolejové dopravy parkují ve vymezených místech tisíce bicyklů. Další parkoviště jsou umístěna v předměstských čtvrtích u stanic metra, městských autobusových linek, ale i přímo v centrech měst zejména u přestupních míst. Zde ráno lidé odkládají svá kola a dále pokračují prostředky městské hromadné dopravy, v odpoledních hodinách je tento proces opačný.

Dříve než v Evropě vyvstaly problémy s odstavenými koly už v osmdesátých letech v Japonsku. V zemích, kde půlmilionové město se považuje spíše za menší, lidé každodenně odkládají tisíce a tisíce jízdních kol. Díky velké poptávce se zde staví velkokapacitní parkoviště.

V důsledku společenských změn po roce 1989 se v České republice velmi dynamicky rozvinula osobní automobilová doprava. Při současném přetíženi komunikační sítě je možné doporučit kombinovanou dopravu, která spočívá v možnosti zaparkovat automobil či odložit kolo na záchytném parkovišti typu P+R (park and ride). Tento způsob cestování je ohleduplnější k životnímu prostředí a vede k zdravějšímu způsobu života.

O možnostech parkování na záchytných parkovištích typu P+R v Praze jste již byli informováni dříve. Tentokrát chceme upozornit na rozvíjející se službu B+R (bike and ride) na vybraných záchytných parkovištích typu P+R. Cyklisté mohou zdarma odstavit svá kola na hlídávacích parkovištích a do centra města mohou pokračovat prostředky MHD či PIDu. Cyklista přijede na záchytné parkoviště P+R a oznámí správci parkoviště, že si zde chce odstavit kolo. Správce mu půjčí zámeček, kterým si cyklista kolo uzamkne a klíč odevzdá správci. Ten dá cyklistovi kontrolní kartu oproti záloze 20,- Kč. Jízdní kolo je pak vydáno na základě prokázání se kontrolní kartou. Cyklista, který si ponechá kolo na parkovišti mimo provozní dobu, tj. od 01. do 04. hodin, zaplatí 100,- Kč. Vzhledem k tomu, že odstavení a hlídání kol na parkovištích je bezplatné, nelze uplatnit jízdenky v MHD obvyklou na parkovištích P+R.



Foto: Jan Šurovský

Výše zmíněný systém již funguje na záchytných parkovištích P+R v Holešovicích a na Černém Mostě. Během prázdnin budou stojánky na kola instalovány na dalších záchytných parkovištích P+R v Nových Butovicích, na Opatově, Palmovce a v Radotíně. Na každém z těchto parkovišť bude zatím postaven jeden stojánek pro pět kol, v případě zvýšeného zájmu budou dodány další.

Jan Marek, MHMP

Současnost tepelné rampy UWE – NORDEX

V řepské garáži již několik měsíců najdete tepelnou rampu UWE-NORDEX, instalovanou pro odstranění studených startů zejména v zimních měsících. V současné době z celkového počtu deseti vozidel k rampě z důvodu poruchy elektromagnetického ventilu 5/2 24 VDC není připojeno sedm. Konstrukce ventilu je podobná ventilu ovládní dveří autobusu. Závada se projevuje netěsností gumových „O“ kroužků v šoupátku ventilu a následným propuštěním tlakového vzduchu ze soustavy připojeného vozidla. Z důvodu této závady na připojovací bloku EK 100E, jehož součástí je elektromagnetický ventil, nemůže být vozidlo připojeno k tepelné rampě, protože je neustále odebírán tlakový vzduch z externího zdroje, který doplňuje na předepsaný provozní tlak vzduchovou soustavu vozidla. Zároveň dochází k tomu, že vozidlo nejde odpojit od rampy, protože vratné pružiny připojovacího bloku drží v závěru propojovací blok EK CD 2.

Předepsaný postup pravidelných kontrol a údržby nezahrnuje údržbu elektromagnetického ventilu, neboť tento je deklarován jako bezúdržbový.

První případ popisované závady, který se vy-

skytl na vozidle evidenčního čísla 7311, byl konzultován se zástupci firmy NORDEX AGENTUR před třemi měsíci. Ti sdělili, že tato závada se projevuje přibližně po 1 roce provozu rampy (rampa je v provozu od 27. listopadu 1997). Jako náhradní díl je dodáván celek elektromagnetického ventilu v ceně přibližně 4 500 Kč. V rámci úspor bylo jednáno s firmou, zda je možno obdržet pouze těsnící „O“ kroužky a propojovací vzduchové rychlospojky.

Dále se vyskytla závada na propojovacím bloku EK CD 2. Vzduchová rychlospojka propojovacího bloku po odpojení od vozidla propouští vzduch. Komponenty rychlospojky jsou neopravitelné. Předepsaná údržba této rychlospojky je pouze zaměřena na její konzervaci tukem a kontrolu mechanického poškození.

Po dodání náhradních komponentů zajistí garáž opravu vlastními zaměstnanci. Funkce ostatních částí UWE rampy je do současné doby bezporuchová.

I přes uvedené potíže se jeví funkce UWE rampy jako prospěšná při hodnocení přípravy autobusů pro výkon služby na linkách pražské integrované dopravy.

Petr Sládek, ředitel garáže Řepy

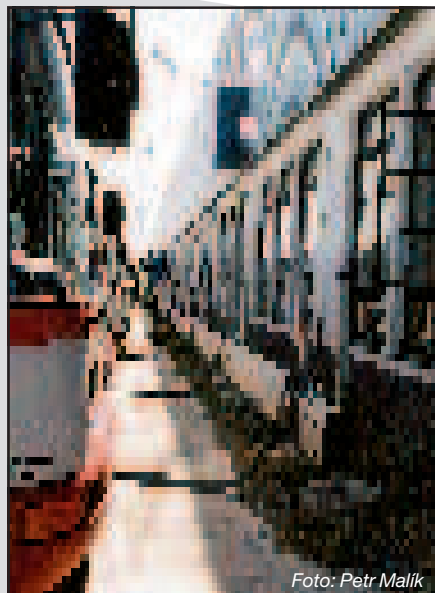


Foto: Petr Malík

Po červené žlutá



Od roku 1994 až do roku 1999 bylo opraveno a modernizováno v DOŽu Hostivař celkem 28 tramvají pro dopravní podnik v Geře. V současné době se tyto opravy již staly určitou tradicí, která má samozřejmě kladný vliv na hospodářský výsledek. Německo není pouze Gera či Oktoberfest, a proto tramvaje opravujeme dál, ale nyní pro jiný dopravní podnik, a to v Görlitzu. Od začátku roku jsme našim kolegům v SRN předali dvě modernizované tramvaje. První byla v červené barvě, dále byla začátkem července předána žlutá, a třetí (opět žlutá) je rozpracovaná. Do konce roku by měla být do Görlitzu předána čtvrtá, jejíž barvu zatím neznáme.

-sta-

Měření emisí v DOZ Hostivař

Vstup naší republiky do společenství předních evropských států, sdružených v Evropské unii, znamená nejen řešení politická (kterými jsme častováni díky sdělovacím prostředkům), ale také určité přízpůsobení i ekonomickým podmínkám, jejich plnění a respektování. V této hospodářské kategorii to třeba znamená i zpřísnění podmínek pro provoz automobilů, u nichž je nutné sledovat ekologický dopad na naše životní podmínky. Konkrétní ukázkou je například systém měření výfukových zplodin, který se řídí normou pro měření emisí u autobusů, tj. EURO 1 a EURO 2. Každý provozovatel autobusové dopravy ví, že jeho vozy by neuspěly v mezinárodní dopravě, kdyby vyhovovaly pouze normě EURO 0.

Jasná citace vyhlášky ÚSMD – VÚMV říká následující:

- emise škodlivin podle předpisu 88/77 EWG (EURO 0) odpovídá předpisu EHK 49.01 a § 39 vyhl. č. 41/1984 Sb. ve znění § 52 vyhl. č. 102/1995 Sb., splňují všechna vozidla vyrobená či dovezená, nebo v ČR prvně registrovaná po 1. října 1990, prokazuje se doklady vozidla nebo certifikátem výrobce;
- hlukové emise podle předpisu 84/424 EWG, odpovídá předpisu EHK 51.01 a § 40 vyhl. č. 41/1984 Sb. ve znění § 52 vyhl. č. 102/1995 Sb., maxi-

mální povolená hodnota 83 dB (A), splňují všechna vozidla vyrobená či dovezená nebo v ČR prvně registrovaná po 1. 10. 1989, prokazuje se doklady vozidla nebo certifikátem výrobce.

Uvedené technické standardy platí pro všechny autobusy provozující linkovou, kyvadlovou či příležitostnou dopravu.

Pro lepší a konkrétnější přehled uvádíme alespoň základní hodnoty pro:

EURO I. – EHK 49.02A

platnost po 1. 10. 1992/výroba po 1. 10. 1993

CO: 4,5, HC: 1,1, Nox: 8,0,
pev. částice (výkon nad 85 kW): 0,36 g/kWh

EURO II. – EHK 49.02B

platnost po 1. 10. 1995/výroba po 1. 10. 1996

CO: 4,0, HC: 1,1, Nox: 7,0,
pev. částice (výkon nad 85 kW): 0,15 g/kWh

EURO III. – EHK 49.03

zatím není stanoven termín vstupu platnosti

CO: 2,0, HC: 0,6, Nox: 6(5),
pev. částice (výkon nad 85 kW): 0,10 g/kWh

Z uvedené tabulky je patrné, že čím vyšší třída EURO, tím více stoupají požadavky na perfektně seřízený vůz.

Zdeněk Šebesta, DOZ Hostivař

Ještě jednou sprejeři

Na fotografii je vidět „sedm miliónů korun“, to je zhruba cena nového city busu. Konkrétně autobusu, kterým se vozíme do práce, který si všichni sami zaplatíme z našich daní, o který se starají pracovníci té či oné garáže. Autobusu, jehož stáří bylo v daný okamžik uměleckého ztvárnění tři měsíce.

Škoda, že není k dispozici také fotografie výtvarníka, který pomohl vůz zkrásnit. Někteří z nás těmto kumštýřům říkají sprejeři, jiní mají pro tento druh pubertální seberealizace název graffiti. Možná, že daleko výstižnější a přiléhavější je termín vandalismus.

-sta-



Oslavy severočeských dopravních podniků

50 let Dopravního podniku města Děčína, 70 let městské hromadné dopravy v Děčíně a Podmoklech

Oslavy kulatých výročí se uskutečnily v Děčíně o prvním červencovém víkendu a návštěvníkům byl představen také moderní areál dopravního podniku, který má nahradit starou a dosluhující vozovnu.

Kromě obyvatel Děčína si oslavy nemohli nechat ujít fandové městské dopravy z celé republiky, kterých přijelo několik stovek. Představeny byly 3 dvoupatrové autobusy, známý drážďanský Büssing-NAG z roku 1938, moderní článkový Mercedes z Dopravního podniku v Drážďanech, trojice autobusů Š 706 RTO, z nichž jeden patřil našemu podnikovému muzeu, do oslavujícího města dorazil ze Střešovic i autobus ŠM 11.



Děčinský vůz SOR C 7,5 lili 506 na výstavě Doprava a region v roce 1997.

Domácí vozidla byla pochopitelně zastoupena také, ale k vidění byla pouze na městských linkách a na odstavných plochách uvnitř areálu garáží. Starší produkci zastupovala dvojice z Technického muzea v Brně, autobusy Praga RND a Š 706 RO, který absolvoval premiéru s nově opraveným vlekem Karosa B 40.

Tradičními doplňky byly teplický trolejbus Š 9 Tr, nejmodernější liberecký SOR B 9,5 lili a jako největší novinka autobus na zemní plyn, který jezdí v České Lípě a nejnovější třínápravový městský autobus polské výroby Solaris Urbana 15 zapůjčený z Dopravního podniku města Ostravy. Pozornosti všech se těšil patrový autobus z Berlína, který jezdil pravidelně „narvaný“ a dokázal si poradit i s kopcovitou tratí do Jílového.

Trochu menší pozornosti se těšily londýnské „doubledecker“. Ty si ale svou českou premiéru odbyly již před 7 lety v Liberci na Autosalónu. Anglická městská doprava byla zastoupena i černo-nožlutým Leylandem. Cestující si museli rychle zvykat na to, že z anglických levostranných vozů vystupovali do ulice a na to, že nekompromisní pořadatelé vyžadovali, aby všichni, kdo navštíví impozantní druhé patro, seděli.

Pojďme si přiblížit i něco málo z děčinské historie MHD.

Trolejbusy

Dopravní podnik v nejsevernějším okresním městě naší republiky vznikl na přelomu roku 1949 a 1950, aby ve městě zajišťoval trolejbusovou a autobusovou dopravu osob. Trolejbusy se poprvé na lince objevily 6. ledna 1950. Po letech provozu, kdy byla vybudována základní síť, došlo v roce 1966 k návrhu zastavit provoz a trolejbusovou dráhu postupně zlikvidovat. Nešťastné rozhodnutí se zrealizovalo ve třech etapách v letech 1970 až 1973. Konec děčinské elektrické traktace nastal 14. prosince 1973 v 16 hodin a 4 minuty, kdy do vozovny zatahl poslední spoj. Od té doby až dodnes patří Děčín výhradně autobusům.

Jediným trolejbusem, který pravidelně zavítává do Děčína, je teplický vůz Š 9 Tr, evidenční číslo

105. Ten se pravidelně účastní podzimních děčinských výstav „Doprava a region“.

Autobusy

Historie děčinské MHD se začala psát již na začátku století, kdy začaly jezdit první autobusy soukromých dopravců. O typickou městskou hromadnou dopravu se však nejednalo. Ta skutečná začala až v roce 1930, kdy se největší tehdejší autodopravce rozhodl vybudovat moderní dopravní společnost, která si našla vzor v Autodráhách města Hradce Králové. I on zavedl linky městského charakteru a svůj podnik vybavil tehdy obvyklým vozovým parkem.

Události kolem konce druhé světové války znamenaly, že městská hromadná doprava byla na pět let přerušena. Velkou ztrátou bylo také zničení archivu tehdejšího dopravního podniku, který se jmenoval Elbestädtische Verkehrsunternehmung.

Skutečná novodobá historie tak začala spolu se vznikem trolejbusové dráhy. Na počátku znamenaly autobusy jen doplňkový druh dopravy, všechny důležité přepravní proudy obsluhovaly trolejbusy. Zlom nastal v roce 1966, kdy bylo s konečnou platností rozhodnuto o osudu děčinských trolejbusů.

V Děčíně, podobně jako v jiných městech, se objevily v prvních poválečných letech starší vozy, které pocházely nejen z válečné kořisti, ale například z Prahy. Šlo o předválečné Tatrovky, které v Praze již dožily, ale Děčín je musel přijmout jako velký dar. Postupně se do Děčína dodaly vozy Š 706 RO, Š 706 RTO a ŠM 11.

Na počátku 80. let přišla nová generace autobusů z Karosy, ale i první článkové autobusy Ikarus 280. Poslední desetiletí je charakterizováno snahou o ekologickou dopravu.

Dnes patří Děčín moderním autobusům značek Karosa, Ikarus a SOR. V nejbližší době děčínští zakoupí i City busy. Jako snad ve všech našich městech patří budoucnost nízkopodlažním vozům, které v Děčíně reprezentují hlavně Ikarusy 412, nasazené na méně vytížené linky. Zajímavostí vozového parku je článkový Tambus, výrobek společného slovinško – slovenského podniku, který na městských linkách jezdí od roku 1995.

Výtah

Netradičním dopravním prostředkem byl šikmý výtah na Pastýřskou stěnu, který byl v provozu v letech 1983 až 1994. Sloužil hlavně k dopravě návštěvníků ZOO a vyhlášené kavárny. Před šesti lety byl předán městu a záhy byl jeho provoz zastaven.

Pět let trolejbusů v Chomutově

Něco z historie

Majitel autobusové společnosti Erwin Reidl zavedl v roce 1927 v Chomutově spojení mezi nádražím a vnitřním městem, tak, jak bylo obvyklé ve většině českých měst té doby. Zajímavý jízdní řád dokládá postupné rozšiřování Reidlových aktivit i do vzdálenějšího okolí města. Druhá světová válka a násilné vyrovnání se s nacistickou minulostí znamenalo stop pro rozvoj městské hromadné dopravy na několik let.

V roce 1945 převzaly trať k nádraží ČSD a po vzniku podniku ČSAD v roce 1949 se novým provozovatelem MHD stal dopravní závod nově vzniklého státního provozovatele.

V sedmdesátých a osmdesátých letech se již potichu mluvilo o katastrofálním stavu životního prostředí na severu Čech, a tak se začalo vážně uvažovat o elektrifikaci městské dopravy. Pověstná směrnice č. 205 z roku 1981 uváděla Chomutov jako jednoho z nejhavějších kandidátů na vybudování sítě trolejbusů, ale radnice šla dále a v roce 1987 v Chomutově vzniká dopravní podnik, v té době jako „Investorská organizace pro výstavbu rychlodráhy“. Přehodnocení dopravní politiky v regionu po roce 1989 však vedlo k zastavení prací na výstavbě tramvajové rychlodráhy. Trolejbusy dostaly zelenou.

Současnost

29. června 1995 byl slavnostně otevřen trolejbusový provoz mezi Chomutovem a Jirkovem. Počet tehdy provozovaných trolejbusů stačil na pokrytí zá-



Chomutovský trolejbus Š 15 Tr s upoutávkou na oslavy pětiletého jubilea.

kladní potřeby a čekalo se jen na dodávku dalších vozů, aby se síť mohla postupně dobudovat do dnešní podoby.

25 současných trolejbusů Škoda Š 15Tr pochází ze tří dodávek, uskutečněných v letech 1994 až 1996.

Sobotní den otevřených dveří se těšil slušné návštěvnosti, k níž přispěl i fakt, že zájemce o prohlídku do areálu vozovny svázal zdarma trolejbus, nesooucí upoutávku na výročí MHD. Návštěvníci si mohli prohlédnout zázemí dopravního podniku, seznámit se například s mytím vozidel nebo organizací práce na dílnách. K vidění byly i nejnovější autobusy, trojice Karos B931 a Renault-Karosa City bus. Ten ale stihl jen první návštěvníky, protože brzy odjel na trať na svůj pravidelný výkon.

Text a foto: Aleš Karlovský (redakčně upraveno)

Meteor „2000“

V měsíci květnu se Vědecko-technický klub o. z. Metro opět vydal za poznáním nové techniky do zahraničí.

Tentokrát byla naším cílem první zcela automatická linka „těžkého“ metra v Paříži – METEOR. Tato linka číslo 14 je v provozu 18 měsíců, vede po pravém břehu řeky Seiny a spojuje stanice Bibliothèque Francois Mitterrand a Madeleine. Byla vybudo-



vána jako odlehčení v centrální oblasti města po linku č. 1, která sama přepravuje 20% celkového počtu cestujících. Délka linky je 10 km a má sedm stanic. Interval mezi vlaky se pohybuje od 100 sekund ve špičce po 3 až 5 minut v sedle. Rychlost jízdy vlaků je 60–80 km/hod. Denně přepraví přibližně 130 000 cestujících.

Po stavební stránce je velice moderní. Hlavními prvky jsou beton a sklo s cílem maximální přehlednosti všech prostor. Pro oživení prostředí jsou stanice doplněny různou výzdobou. Snad nejhezčí je „botanická zahrada“ ve stanici Gare de Lyon. Za skleněnou stěnou po celé délce nástupišť jsou desítky tropických květin a stromů. Počítačový program zajišťuje automaticky jejich zalévání, osvětlování a vytápění prostoru skleniku.

Zajímavosti z Katowic a okolí

Ačkoliv máme s Polskem docela dlouhou společnou hranici, je třeba říci, že o tamní městské hromadné dopravě toho moc nevíme. Přitom hned v Horním Slezsku nalezneme mimořádně rozsáhlý tramvajový systém se „srdcem“ v Katowicích. Jedná se o několik klasických tramvajových systémů pospojovaných mezi sebou navzájem především jednokolejnými tratěmi. Pro představu, je to podobné, jako kdybychom u nás mohli jet tramvají z Chomutova přes Most či Litvínov do Teplic a Ústí nad Labem včetně místní dopravy po těchto městech.

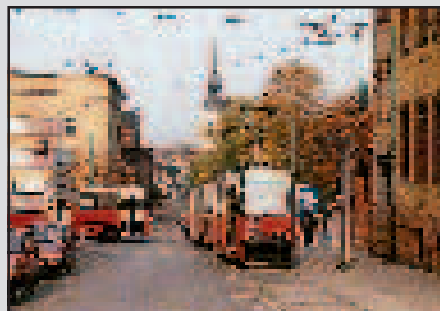
Tato oblast je důkazem, že jde téměř vše. Na své si přijdou především fanoušci vedení tratí, protože spousta úseků je jednokolejných (vedených třeba uprostřed ulice). Můžete také jet chvíli po levé koleji, či se projet po kruhovém objezdu. K vidění jsou rovněž nesmírně složité smyčky, rozvětvení, krkolomné podjezdy, nadjezdy, úrovněová křížení s elektrifikovanou železniční tratí a podobně. Téměř všechny tratě jsou ve velice špatném technickém stavu, ale pořád se na nich jezdí docela rychle.

Nejzápadnější jsou Gliwice, kde vede jedna trať s jednou linkou. Následuje Zabrze, kde jezdí 4 linky. Kromě meziměstských tratí nalezneme i místní linku k hutnímu a důlnímu komplexu „Makoszowy“. Pokračujeme do Bytomi, kde je velmi rušno. Dvě



trati o třech linkách směřují přes Chorzów do Katowic a další tramvaje se rozjíždějí do všech světových stran. Trasováním jsou zajímavé především linky č. 8, 9 a 18. Zcela mimořádná je linka 38, o které již dříve DP-KONTAKT psal. Pro připomenutí: jedná se o jednokolejnou, velmi krátkou linku spojující náměstí v Bytomi se hřbitovem, na které jezdí obousměrný dvounápravový vůz typu Konstal N. Z Bytomi pokračujeme rychlodráhou přes Chorzów do Katowic. Kromě zmíněných tratí samozřejmě existují další propojení mezi městy, ale to je již nad rámec tohoto příspěvku.

Nalézáme se v Katowicích, které jsou pro nás důležité tím, že z místního nádraží jezdí rychlíky do Ostravy, případně až do Prahy. Na východ či seve-



ovýchod od Katowic však ještě nalezneme Myslowice s jednokolejnými tratěmi, velmi významný je i Sosnowiec, kde je několik místních tratí a z kterého lze pokračovat přes Bedzin do obcí Czeladź, případně Wojkowice, kam jezdí linka č. 25. Trať do Wojkowic je zajímavá tím, že je celá jednokolejná s výhybnami, nevede okolo dolů či hutí, ale je to taková dnes již vzácná a pro nás neznámá vesnická tramvaj. Z Bedzinu vede velmi dlouhá rychlodráha k areálu „Huta Katowice“. Chcete-li se dostat od

ně. Na trati za provozu se pak pohybují 3 až 4 vysoce kvalifikovaní a univerzální zaměstnanci, kteří jsou v případě závady schopni odjet nouzově se soupravou z tratě, odstranit závadu na zabezpečovacím zařízení či pohyblivých schodech a podobně.

Celkem včetně administrativních sil zajišťuje veškerý provoz této 10 kilometrů dlouhé linky pouze 40 lidí!!!

Jak jsme slyšeli, teprve po třech letech bude provedeno komplexní technicko-ekonomické vyhodnocení. Na základě jeho výsledku pak bude rozhodnuto o další výstavbě. Provozující pracovníci pražského metra jsou však přesvědčeni, a projektová příprava již probíhá, že dojde v příštích letech nejen k prodloužení této linky, ale že budou takto upravovat i starší linky, které jsou v provozu od začátku tohoto století.

Naši hostitelé nám umožnili jízdu i na nejstarší lince č. 1. Právě srovnání jak stavební, tak technické vybavenosti a úrovně těchto dvou linek nám ukázalo, jakým obrovským vývojem metro – tento specifický druh kolejové městské hromadné dopravy – prošel za uplynulých sto let.

Ještě malá poznámka k řešení problémů posledních let – narůstající zločinnosti, přečinům a obtěžování, které jsou aktuální i u nás. RATP zavedl politiku renovací stanic, snížení znečištění, sociálních a humanitárních akcí, formální kontroly a technologií prevence zločinu.

Během posledních let byly všechny stanice metra renovovány a nově osvětleny. Zvláštní pozornost je věnována boji proti graffiti. Byla zřízena jednotka pro sociální a humanitární akce, která snížila potřebu bezdomovců loudat se a přespávat ve veřejných i technologických prostorách metra. Formální kontrola je prováděna bezpečnostními agenty železniční policie. Lze konstatovat, že se všechna tato opatření příznivě projevila na celkovém vnímání provozu.

Jsem přesvědčen, že všichni účastníci této návštěvy si odnesli kromě hezkých zážitků i poznatky, které byt dílčím způsobem uplatní ve své každodenní práci ve prospěch pražského metra a jeho cestujících.

Ing. Petr Skala, VTK o. z. Metro



Huty do Gliwic, počítejte určitě se třemi hodinami a minimálně čtyřmi přestupy.

Zajímavé je zabezpečovací zařízení na jednokolejných tratích. Vždy na počátku jednokolejného úseku je žárovka na trolejovém sloupu, která svítí v momentě, kdy je úsek obsazen. Další takováto „návestidla“ bývají i v průběhu úseku, zejména před nepřehlednými místy. Někde jsou žárovky dokonce rozmístěny na dohled.

Kromě již zmíněného „historického“ vozu na lince č. 38 jsou v provozu pro Polsko typické tramvaje z místního Konstalu Chorzów typů 102N (kloubová „téjdníčka“) a sólo či dvojice 105N (podoba s T5).

Velmi zajímavý je tarif. Jednotlivá města jsou rozčleněná do zón a lze si koupit jízdenku na jednu či více zón. Dlouhodobější jízdenky jsme v Katowicích nesehnali, ovšem v jiných městech se vcelku bezproblémově dá koupit celosíťový tramvajový pětidenní lístek za velmi výhodnou částku. Tyto předprodeje jsme viděli v Bytomi, Zabrze a Szopienicích, ale jsou jistě i jinde. Nicméně v samotných Katowi-



Foto: Hana Šurovská

cích o takovýchto jízdenkách nikdo neslyšel a neví, že by se někde prodávaly. Dále platí zásada, že jízdenka na tramvaj je jiná než na autobus, přestup tedy není možný, což v době integrovaných dopravních systémů je neuvěřitelné.

Jízdní řády na zastávkách jsou různé. V některých městech jsou podobné našim zastávkovým. Stačí však popojet do vedlejšího města a máte možnost vidět ručně malovaný jízdní řád na bílé plechové tabuli. I pro více linek (třeba pět) slouží jedna plechová tabule. Je otázka, jak s takovým systémem řeší v Katowicích informování o výlukách, ale na druhé straně během naší návštěvy byly v provozu všechny tratě a oprava jednoho úseku byla avizována na noční hodiny.

Pokud pomíneme zanedbanost a tarifní potíže, tak máme možnost poznat velmi efektivní a kapacitní dopravní systém v regionu. Možná, že by v severních Čechách byli rádi, kdyby měli tramvajovými rychlodráhami propojeny Chomutov (plány na tramvajový systém v 80. letech), Most s Litvínovem (zde tramvaj jezdí) s Teplicemi (tramvaje zrušeny do roku 1959) a Ústím nad Labem (tramvaje zrušeny do roku 1970). Přejme Katowickým, aby jejich tramvaje nepotkala vlna rušení, jakou dnes prožívají na polské železnici. Text a foto: Ing. Jan Šurovský

Vlakové soupravy jsou pětivozové, zcela průchozí s příčnými sedadly a moderního vzhledu. Podvozky jsou opatřeny gumovými koly a ocelová kola zajišťují pouze vedení vlaků po trati. Výsledkem tohoto řešení je velmi tichý chod během jízdy.

Velký důraz je kladen také na bezpečnost cestujících a prevenci proti zločinnosti. Na okrajích nástupiště a u vstupů do technických prostor stanic i tunelů jsou skleněné stěny bránící pádu či vstupu do kolejí. Po příjezdu a zastavení vlaku se nejprve otevřou dveře vozu a přímo proti nim dveře v dělicí stěně na nástupišti. Totéž opačně probíhá při odjezdu vlaku. Všude ve stanicích i vlcích jsou telefony umožňující okamžité spojení cestujícího s dispečinkem, který pak řeší potřebnou pomoc. Stanice i soupravy jsou osazeny kamerami a dispečerů mají pomoci nich nosit trvale sledovat pohyb ve stanicích i vlcích metra během celého provozního dne. Podle vyjádření provozujících pracov-



níků je celý systém vysoce spolehlivý a bezpečný. Za 18 měsíců provozu měli jen několik drobných závad bez podstatného dopadu na provoz.

Ale co je nejdůležitější a působí nezvyklým dojmem, je fakt, že vlakové soupravy nemají ani řídicí kabiny ani strojvedoucího. Cestující mohou přes velká čelní skla trvale pozorovat průjezd tunelem. Jízda vlaků je řízena dálkově a zcela automaticky počítačem z centrálního dispečinku. Ten je umístěn ve stanici Bercy a obsazen čtyřmi dispečery ve smě-

Dne 25. dubna 2000 byla mezi společnostmi *Automatizace železniční dopravy, Praha, s. r. o.* a *Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost* podepsána smlouva o dílo s konečným cílem vybudovat trať A a příslušný park elektrických vozidel metra typu 81-71M, popřípadě M1 novým zařízením liniového vlakového zabezpečovače a automatického vedení vlaků. Nasazen do provozu bude liniový vlakový zabezpečovač typu SOP-2P, výrobek společnosti ADtranz Katowice a automatické vedení vlaků typu ACBM3, výrobek společnosti Automatizace železniční dopravy, Praha. K danému cíli povede dlouhá a složitá cesta přes vybavení a vyzkoušení systému jízdy vlakové soupravy na zkušební trati depa Hostivař, přes přechodnou etapu hybridního provozu na trati A se stávajícím zabezpečovacím

Modernizace zabezpečovacího zařízení na trati A pražského metra

systémem ARS až k vytčenému cíli: plnému provozu nového zabezpečovacího a automatizačního systému na trati A s cestujícími a na 22 vlakových soupravách 81-71M, popřípadě M1. Jde o první aplikaci mikropočítačových systémů v zařízeních sloužících k přímému zajištění bezpečnosti vlakové dopravy pražského metra – zcela mimořádný důraz bude proto Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost klást na předložení, všestranné posouzení a schválení průkazů bezpečnosti. Jelikož je realizace projektu úzce svázána s dodávkou nových (M1) nebo rekonstruovaných (81-71M) souprav, je celková doba plnění smlouvy ohraničena léty 2000 až 2006. Hodnota celé smlouvy, požadující dodávku, montáž, přezkoušení a předání stacionárních i mobilních zařízení zabezpečovacího a automatizačního systému „na klíč“, činí 498,7 milionů Kč bez DPH.

Veškeré činnosti, spojené s realizací smlouvy, budou prováděny bez nároků na omezení provozu s cestujícími na trati A. Vybudování potřebných vazeb a závislostí včetně přezkoušení na všechny stávající stupně řízení a ovládání vlakové dopravy, tj. od zařízení na vlakovém dispečinku přes základní zabezpečovací zařízení ve stanicích až po vlakové soupravy, bude tedy znamenat jak pro dodavatele, tak i pro pražské metro opět velké organizační úsilí.

Po skončené realizaci a uvedení obdobného projektu na trati C do provozu se jedná o druhý významný modernizační počín v oblasti zabezpečovací techniky pražského metra. Hlavním důvodem i zde je umožnit plně zabezpečený provoz vlakových souprav vybavených pulzním řízením trakčních motorů s rekuperací, což v současné době na trati A používaný zabezpečovací systém ARS neumožňuje. **Ing. Jaroslav Jaki, 11 690**

Došlo do redakce

Vážené přátelé, vrátili jsme se z XIII. Vsesokolského sletu plni nadšení – jak ani jinak nemůže být. Slet se nám vydařil a Praha nás přijala. Obojí má pro nás, sokoly z Moravy, nesmírný význam. Drobné nedostatky a kolize jsou již zapomenuty a vzpomínáme jen na to dobré, co jsme těch několik pražských sletových dnů prožívali.

Mezi mimořádně dobré příklady, na něž nelze zapomenout, patří práce vašich pracovníků, kteří zajišťovali sletovou městskou dopravu. Od dispečerů, řidičů mimořádných autobusů a tramvají, až po pracovníky ve vašem ústředí. Na ně jsme se několikrát obrátili s prosbou o pomoc a radu při řešení kolizních situací při přepravě cvičenců ze vzdálené ubytovny v Dáblicích na Strahov. Ve všech případech jsme se setkali s porozuměním, vysokou odbornou úrovní i s ochotou k bezprostřední pomoci.

Za to vám, a všem, kteří se na sletové přepravě cvičenců podíleli, vyjadřujeme naše upřímné díky.

Ing. Luboš Toušek, jednatel sokolské župy Olomoucká – Smrčková

Jak bude zajišťován poprázdňinový provoz metra

Rozsah poprázdňinového provozu je podmíněn:
1. harmonogramem dodávky nových vozidel,
2. harmonogramem dodávky rekonstruovaných vozidel,
3. harmonogramem odstavování vozidel po naplnění kilometrického problému.

Na základě současného vývoje situace lze usuzovat, že poprázdňinový provoz, a to zejména na tratích A a B, zůstane nezměněn proti současným parametrům. Lze očekávat, že i poprázdňinový provoz na trati C se svými parametry nebude lišit od současného stavu. Můžeme proto počítat s následujícími parametry provozu:

Intervaly v průběhu dne ve vteřinách			
	A	B	C
pracovní den			
RŠ	175 (14)	150/225** (29)	125* (26)
sedlo	300	300/450**	300
OŠ	180*	180*	125*
pátek OŠ	210	210	165
sobota	450	450	300
neděle	450	450	360

Poznámka:
– údaj v závorce je počet souprav pro zajištění špičkového intervalu.
* minimální interval s dorovnáním Tper
** pásmový provoz Českomoravská – Zličín a Českomoravská – Smíchovské nádraží

Přesto se trať C se svými problémy odlišuje od ostatní sítě pražského metra. Na základě úrovně plnění harmonogramů dodávek souprav M1 a 81-71M se s tímto typy souprav počítá v poprázdňinovém období již s rutinním provozem. To s sebou přináší nemalé obtíže.

Na trati C bude nutno zavést smíšený provoz vozů typu 81-71 se zabezpečovacími zařízeními ARS

na jedné straně, s vozy 81-71 a 81-71M respektive M1 vybavenými zabezpečovacími zařízeními PA 135 MATRA na straně druhé. Tento smíšený provoz je možné realizovat za přísně stanovených technicko-administrativních opatření (oddělení provozu souprav s ARS od ostatních souprav zejména pro jeden elektrický napájecí úsek) buďto časovou nebo kilometrickou vzdáleností, v některých případech doplněním vlakové čety na dvoučlennou a dalšími opatřeními z důvodů zajištění bezpečnosti provozu s cestujícími.

Problematika spočívá v tom, že ve zpětných trakčních proudech vlakových souprav s bezetráťovou regulací výkonu jsou obsaženy složky, které za určitých okolností mohou negativně ovlivnit spolehlivost zabezpečovacího systému ARS. Soupravy, které jsou již vybaveny systémem PA-135, takto ovlivňovány nejsou.

Tyto problémy musely být v rámci úseku 11 100 bezpodmínečně vyřešeny ve zpracováváných nových GVD pro trať C na toto přechodné období (tzn. do doby ukončení provozu s poslední soupravou vybavenou ARS). Provoz bude za výše uvedených podmínek zahájen a organizován až po dodání minimálně 4 kusů nových souprav M1. Řešení navržené odborem 11 110 dále zabezpečuje snížení požadavků na zvýšení počtu zaměstnanců (minimalizované požadavky na dvoučlennou obsluhu), je možno ponechat oba zabezpečovací systémy (ARS a PA-135) v činnosti, a tím je vytvořen předpoklad zajištění bezpečného provozu s cestujícími, není nutné podstatně měnit parametry provozu na trati C – změna intervalu z 125 na 130 vteřin, vyplývající z jízdních dob pro rychlost 60 km/hod.

Je nutné očekávat, že řešení mimořádnosti v provozu metra bude mít větší negativní dopad na provoz než dosud. **Ing. Jiří Rapp, 11 110**

Školní střípky • Školní střípky •



Hledáme sponzora

Trabant cross – tým žáků SPŠ, SOU a U odjel již druhý závod Trabantu a opět úspěšně. Během závodu soutěžní vůz pochopitelně dozná značné újm. Příprava vozu pro nový závod vyžaduje mimo pracovní úsilí celého týmu i určité investice. Hledáme proto někoho, kdo by byl ochoten za poskytnutou reklamní plochu na voze se na našich finančních investicích spolupodílet. Blíží eventuální dotazy a informace na telefonním čísle 22 51 37 23.

Nabídka doplňkových služeb SOU

Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, akciová společnost, zřízená Dopravním podnikem hl. m. Prahy, nabízí ve svých provozovněch doplňkové služby, které přivítají především všichni motoristé.

Středisko Na Valentince 4, Praha 5, telefon 54 09 93, 0601 313 539, 0603 959 151 vám nabízí:

- přípravu na STK
- měření emisí
- testování tlumičů
- kontrolu a opravu brzd
- měření a seřízení geometrie
- výměnu olejí (na počkání)
- seřízení světel

- montáž autorádií
 - opravy karosérií po havárii
 - drobné opravy zkorodovaných dílů (včetně výměn)
 - montáž tažného zařízení
 - montáž doplňkových světel
 - zámečnické práce – dle požadavků zákazníka
 - svářečské práce
 - svářečské kurzy (Z-G1, Z-EI, Z-M1, D-G2)
- Středisko Plzeňská 137, Praha 5, telefon 57 21 13 97, 57 21 30 32** nabízí veškeré automechanické práce na osobních a nákladních vozech, po dohodě i na autobusech a dále nabízí:
- přípravu na STK
 - měření emisí
 - test tlumičů
 - kontrolu a opravu brzd
 - seřízení geometrie
 - výměnu olejí
 - pneuservis
 - seřízení světel
 - opravy karosérií

Další informace obdržíte také na adrese: Praha 8, Pobřežní 37, telefon 232 31 22. –sou–

Ústřední technická knihovna DP informuje

Ústřední technická knihovna Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je po přestěhování umístěna v nové budově, Sokolovská 42/217, Praha 9, v 1. suterénu číslo dveří 0108 (je to přímo naproti výtahu, výtah do -1).

Výpůjční hodiny pro čtenáře jsou od úterý 1. srpna následující:

úterý a čtvrtek 9.30 – 11.00 a 12.30 – 13.30 hodin

S knihovnicí dr. Stegurov (telefon 9619 2305) si lze předem domluvit návštěvu knihovny i mimo výpůjční hodiny. **Ing. Jan Urban**

Novela Zákoníku práce platí od 1. ledna 2001

Bezesporu nebylo žádné novely zákona, která byla v posledních letech u nás připravována a projednána, věnována taková doba, péče i pozornost jak tripartitní sociálních partnerů (zaměstnavatelé, vláda, odbory), tak občanů i médií, jako poslední novely dvacet pět let starého zákoníku práce (s jeho 23 zákonnými změnami a doplněními). Prezident republiky podpisem zákona dne 1. června 2000 zakončil legislativní průběh přípravy, projednávání a schvalování vládního návrhu z konce minulého roku. Byly tím překonány tendence zrušit celý kodex pracovního práva jako celek a jednotlivé části zařadit do obchodního a občanského zákona, protože by tím byly porušeny zásady ochránit slabšího účastníka pracovních vztahů zaměstnanec – zaměstnavatel. Jen v České republice se jedná o ochranu čtyř milionů osob v zaměstnaneckém poměru.

Původně se předpokládalo přijetí úplné nového kodexu práce (o kterém se diskutuje již řadu let), ale podmínka vstupu ČR do EU byla sladit – harmonizovat – české pracovní právo se směrnicemi Evropského společenství již před vstupem. Odborníci uvádějí, že jen asi 80 % našich pracovních předpisů nebylo nutné zásadním způsobem měnit a aplikace směrnice EU k dosažení plné slučitelnosti evropského sociálního práva do dalších českých předpisů byla složitá. Proto především z časových důvodů bylo nutné přistoupit k další novelizaci Zákoníku práce (dále jen ZP), protože práce na novém kodexu se předpokládají ještě nejméně dva až tři roky. I samotná „harmonizační novela“ byla předmětem řady jednání Rady sociální dohody a široké odborné veřejnosti. Jen během projednávání v parlamentu bylo podáno 350 pozměňovacích návrhů a připomínek, z nichž celou řadu bylo nutno akceptovat a původní návrh upravit. Z těchto důvodů byl posunut i původní navrhovaný termín platnosti novely zákona z letošního

1. července na počátek příštího roku.

Celá novela je řešena tak, že zaměstnanec je slabším partnerem zaměstnavatele, a proto dostává rozsáhlejší práva než firma – tím se novela neliší od právních norem EU. Současně je jednou z prvních našich právních norem, kde je výrazně zmíněn zákaz jakékoli diskriminace na trhu práce (z důvodů pohlaví, věku, rasy, stavu) a všem zaměstnancům zabezpečuje rovné zacházení a rovnost pracovních podmínek, včetně „sexuálního harašení“. Důsledkem uplatnění stěžejní zásady rovného zacházení pro muže i ženy je i zavedení rodičovské dovolené, kde podle novelizace ZP může čerpat rodičovskou dovolenou do věku tří let dítěte i otec se všemi právy jako dříve pouze matka (po mateřské dovolené).

Pochopitelně se novelizovaný ZP dotkne i zaměstnanců naší společnosti, kteří budou mít větší práva. Zákon i tato práva definuje a ukládá zaměstnavateli, co vše je povinen se zástupci zaměstnanců projednat a o čem je povinen je informovat. Tím nejdůležitějším je právo na informaci o situaci ve firmě. Zákon poskytuje při hromadném propouštění pro nadbytečnost zvýšenou ochranu zaměstnancům, kterým je možné v kolektivní smlouvě zvýšit i několikásobkem odstupné z dnešního dvojnásobku průměrného měsíčního výdělku. Zvyšuje bezpečnost a ochranu zdraví při práci, určuje odpovědnost zaměstnavatele za rizika práce a problematiku prevence rizik. Upravuje se maximální délka týdenní pracovní doby na 48 hodin včetně přesčasové práce (maximálně 8 hodin týdně, což činí roční limit 416 hodin, který již nelze jako dosud zvýšit), pracovní pohotovost zaměstnance je limitována 400 hodinami v roce. Novinkou je nezapočítávání půlhodinové zákonné přestávky na jídlo do pracovní doby a upřesňující zásady pro pružnou pracovní dobu na pracovištích, kde jí lze uplatnit.

Jistě vítanou změnou, dotýkající se takřka čtvrtiny našich zaměstnanců do věku 33 let, je změna délky základní dovolené z původních tří na čtyři týdny, přičemž v kolektivní smlouvě může být sjednán (jako dosud) další týden dovolené.

Protože novelizace ZP přináší celou řadu dalších změn, které nelze v jediném článku postihnout (např.

úpravy a náležitosti pracovních smluv), bude v naší společnosti jak pro personalisty, tak zaměstnance, přicházející každodenně s tímto zákonem do styku, tak i pro střední management a vrcholové vedení společnosti uspořádána zaměstnaneckým odborem ředitelství řada přednášek a seminářů prostřednictvím vzdělávacího programu Střední průmyslové školy dopravní, Středního odborného učiliště a Učiliště již v podzimním semestru tak, aby byl v naší společnosti novelizovaný ZP dobře uplatňován již od prvního dne jeho platnosti.

Zaměstnanecký odbor ředitelství

Daň z příjmů – jaké příjmy nedaníme?

1. Příjmy, které nejsou předmětem této daně, patří sem například:

- příjmy získané zděděním,
- příjmy získané darováním, pokud ovšem nejde o dary zaměstnavatele zaměstnanci v souvislosti se zaměstnáním a podnikáním nebo jinou samostatně výdělečnou činností (některé z nich jsou ale od daně osvobozeny),
- příjmy získané v rámci restitučních a obdobných nároků a kupónové privatizace,
- přijaté úvěry a půjčky,
- hodnota osobních ochranných prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků, hodnota stejnorodých a jednotného pracovního oblečení určeného zaměstnavatelem pro výkon zaměstnání,
- u zaměstnanců náhrady cestovních výdajů do výše stanovené zákonem.

2. Příjmy od daně osvobozené jsou například:

- důchody do 120 000 Kč za rok,
- dávky státní sociální podpory, nemocenské dávky, mateřské dávky, podpora v nezaměstnanosti, dávky sociální péče,
- přijaté výživné podle zákona o rodině,
- příjmy zaměstnance od zaměstnavatele (převážně nepeněžní) osvobozené od daně za podmínky stanovených zákonem, které se nezdaňovaly při výpočtu měsíční zálohy na daň,
- příjmy drobných chovatelů a pěstitelů ze zemědělské výroby (včetně pěstování lesa a chovu ryb) provozované poplatníkem, který není evidován jako samostatně hospodařící rolník a jehož úhrn tržeb (hrubý příjem) z této činnosti v roce 1999 nepřesáhl 10 000 Kč. Do tohoto od daně osvobozeného limitu se ale zahrnují i případné další ostatní příležitostné příjmy jako např. z pronájmu movitých věcí (ne z pronájmu nemovitostí a zemědělské půdy!). V žádném případě se osvobození nevztahuje na příležitostné příjmy ze zaměstnání, literární a umělecké činnosti na základě autorských smluv a z podnikání, i když jsou vykonávány v malém rozsahu.

- výhry z povolených a veřejně provozovaných sázkových her,
- náhrady škody, včetně náhrad škod poskytnutých zaměstnavatelem zaměstnanci (není osvobozena náhrada za ztrátu na výdělku),
- příjmy z prodeje nemovitostí, movitých věcí, cenných papírů podílů na společnostech, pokud je dodržena zákonem stanovená doba od nabytí do prodeje, tj. např. u nemovitostí 5 let, u bytů 2 roky, u motorových vozidel 1 rok, u cenných papírů 6 měsíců a podobně.

3. Příjmy z nichž byla již odvedena jednorázová konečná (tzv. srážková) daň:

- dividendy od akciových společností, investičních a podílových fondů, podíly na zisku společností s. r. o.,
- úroky z vkladů v peněžních ústavcích v ČR, tj. např. úroky z vkladů na vkladních knížkách, spořicí a postřizových účtech,
- vyplácené dávky penzijního připojištění,
- ceny z různých tuzemských veřejných soutěží (u ceny do 10 000 Kč jde o osvobození celé výhry, u ceny vyšší je srážková daň), patří sem i výhry z různých křížovkářských a hádankářských soutěží v časopisech, reklamních soutěžích, reklamního slosování,
- příjmy ze zaměstnání zdaněné srážkovou daní 15% (u zaměstnance, který nepodepsal „Prohlášení“ a má příjem nepřesahující 2000 Kč hrubého v měsíci),
- autorské honoráře za příspěvky do novin, časopisů, rozhlasu nebo televize (jsou zdaněny srážkovou daní 10%, pokud výše honoráře u téhož plátce nepřesáhne v měsíci 3000 Kč),

Ing. Alena Vaňková, ZOŘ



Co zajímavého najdete na internetu



Po červencových titech, určených všem již rozhodnutým, přicházíme dnes s prázdninovými radami pro ty, kteří o letošní letní dovolené ještě jasno nemají. Ať už chcete někam skutečně vyrazit, nebo se chystáte podniknout pouze pár virtuálních výletů prostřednictvím webu, měli byste si v tomto díle našeho internetového seriálu přijít na své.

Česká republika je v Evropě vyhlášená jako země turistiky a turistů, a proto začneme informacemi z této oblasti. Milovníci horských terénů jistě ocení adresy www.horskalinke.cz a www.turistika.cz. V prvním případě najdou především lehkým perem psané zajímavosti a zážitky z českých hor, ale rovněž možnosti výběru jednotlivých výletů, ubytování, dopravního spojení apod. V případě druhém jde o server poskytující kompletní a vyčerpávající turistický servis, včetně obsáhlé fotogalerie s atraktivními snímky z českých i zahraničních pohoří. Dáváte-li před řídkým vzduchem přednost tekoucí vodě, poslouží vám při plánování dovolené vodácký servis na adrese www.raft.cz (či www.reky.cz). Najdete jako obvykle vše důležité a potřebné: aktuální stav vody na českých i evropských řekách, kilometrůž, mapy, průvodce, vodácké vybavení, plánované akce, fotografie, odkazy. zkrátka stačí už jen nasednout do lodí a vyjet. A kdo raději vodu stojatou, najde zde podrobnou databázi českých koupališť.

Pokud holdujete cyklistickým výletům, zkuste si najít správnou trasu na www.kamven.cz. Zde lze vybírat z podrobně popsaných, fotografiemi a grafy znázorňujících převýšení doplněných cyklotras, pokrývajících celou Českou republiku. Adresu lze doporučit i turistům, neboť seznam nabízených túr po českých i evropských horách je skutečně velmi bohatý.

Nemáte-li chuť či čas na reálné cestování, zkuste cestovat výhradně po internetu. Začít můžete třeba na www.madarsko.cz. Jde o výborné webové stránky, a to jak pro návštěvníky země (k máni je po-

drobný kalendář kulturních akcí, dopravní a turistické informace, slovníček, popis památek atd.), tak i pro ty, kteří se s maďarskou kulturou chtějí seznámat na dálku. K tomuto účelu doporučujeme využít sekci „Kuchařka, recepty“, kde naleznete na třicet maďarských specialit. Pokud máte chuť na Houbový salát na Bakonyjský způsob, Vepřovou plnětu na Tokajský způsob či Zapečená rajčata plněná tvarohem s koprem, neváhejte, surfuje a vaříte.

Lákají vás velké dálky? Na stránkách České astronomické společnosti www.astro.cz se můžete vydat tak daleko, jak jen to moderní věda a technika umožňují. Každý den je zde zveřejněn „Astronomický snímek dne“ s odborným komentářem, denně vs hvězdářů rovněž informují o tom, co bude večer na obloze k vidění, týden co týden tu naleznete horké novinky z vesmíru (které posléze přecházejí do rubriky „Vychladlé novinky“). Za shlédnutí také stojí snímky polárních září, pořízené na území ČR v noci ze 6. na 7. dubna tohoto roku.

Komu je zaměstnání natolik velkým koníčkem, že se mu věnuje i o dovolené, lze doporučit výborné stránky s všeřikajícími vtipným názvem www.metropla.net. S jejich pomocí můžete procesovat více než 120 podzemních drah, nacházejících se na pěti kontinentech naší planety. Stránky jsou poměrně aktuální (například u pražského metra je většina údajů z konce roku 1999) a obsahují množství zajímavých fotografií.

Na úplný závěr vám nabízíme malou kuriozitu. Pro mnohé z nás patří neodmyslitelně k prázdninovým dovoleným slůničko a polehávání u rybníka s „oddychovou“ literaturou v ruce. Přesně takovou literaturu nabízejí stránky www.dolby.cz. Naleznete zde interaktivní příběhy Toma Dolbyho, „detektiva drsný školy“, jemuž můžete pomoci řešit složité případy. Smůla jen je, že notebook si k vodě asi nevezmete.

–mš–

16. část

Modřany 2. díl

Existence cukrovaru byla dostatečně pádným důvodem k tomu, aby se o Modřany začali zajímat různí zájemci o podnikání v oboru železniční dopravy. Už v roce 1879 se dva pražští stavitelé, Schön a Wessely, ucházeli o koncesi ke stavbě a provozování normálně rozchodné koněspřežné dráhy z Chuchle od stanice České západní dráhy přes Lahovice do Modřan a Nuslí, trať, postavená ze žlábkových kolejnic, měla vést středem zbraslavské silnice a Vltavu měla překonat po novém mostě. Podnikatelé sice obdrželi povolení předběžných technických prací, avšak tím informace o dalším osudu jejich záměru končí.

Jen o málo měsíců později se na scéně objevila další železniční společnost – České obchodní dráhy, u jejichž zrodu stál zkušený český železniční podnikatel Jan Muzika. Společnost navrhla stavbu místní dráhy z Nuslí do Modřan. S pracemi se začalo v létě 1881 a stavba probíhala mimořádně rychle. Už od 26. listopadu téhož roku (!) po trati mohly jezdit alespoň nepravidelné nákladní vlaky a od 1. března 1882 byla zahájena pravidelná osobní doprava. České obchodní dráhy modřanskou místní dráhu provozovaly do roku 1885, pak se dostala do vlastnictví Rakouské společnosti místních drah a v roce 1894 byla zestátněna.

Železniční spojení Modřan se však neomezilo jen na směr do Prahy, ale v roce 1897 bylo uvedeno do provozu i pokračování dráhy jižním směrem, přes Zbraslav (na pravém břehu Vltavy) a Vrané do Dobříše. V roce 1900 přibyla ještě odbočka ze Skochovic překrásným údolím Sázavy, která v pozdějších letech získala mimořádně velký turistický význam.

Místní dráha Nusle – Modřany (– Dobříš) vstoupila do české železniční historie také významnými pokusy Františka Křížáka s elektrickou trakcí. K tomu účelu upravil pro jízdu na železničních kolejích akumulátorový tramvajový vůz č. 18 své populární dráhy Praha – Libeň – Vysočany a v dubnu 1899 s ním prováděl zkoušky v úseku Nusle – Modřany – Zbraslav – Měchenice. V té době jezdily z Prahy do Modřan pouze dva páry vlaků ve všední dny. V neděli k nim ale přibývaly tři další, aby pokryly poptávku po rekreační dopravě.

Tou dobou se myšlenkou vhodné dopravní obsluhy Modřan a Zbraslavi zabývaly také mladé Elektrické podniky královského hlavního města Prahy. Už v lednu 1898 vznikl předběžný projekt tramvajové tratě z Palackého náměstí „příští regulovanou ulicí Podskalskou a Libušinskou, pak projektovaným tunelem pod skálou Vyšehradskou, projektovanou silnicí u Podolského přístavu a odtud pak na vlastním tělese železničním podél pravého břehu Vltavy až do nádraží v Hodkovičkách, odkud po dohodnutí se správou dráhy mohly by jednotlivé vozy použít lokální dráhy a pojížděti až na Zbraslav a do výletního místa na Závisti.“ Před EP však v té době stály důležitější úkoly (elektrifikace koňky a stavba sítě ve vnitřním městě) a projekt byl odložen. Není proto divu, že se v roce 1912 obce Zbraslav, Modřany, Hodkovičky a Braník samy ucházely o koncesi ke stavbě takové tratě. Zda jejich záměr zhatil nedostatek financí na takový projekt nebo první světová válka, se neuvádí.

Od roku 1899 (někdy se však uvádí i závěr roku 1898) byla v provozu téměř tříkilometrová železniční vlečka z branického nádraží kolem branických lomů a vápenek do tehdejší podolské cementárny, která stála v místech dnešního plaveckého stadionu a byla výraznou dominantou oblasti. Vlečková kolej byla vybavena dvěma výhybnami a doslova sváděla k využití pro alespoň příležitostnou osobní dopravu. K tomu účelu se také zvažovala možnost její elektrifikace a připojení na tramvajovou síť. Velkou poptávku po dopravě se poprvé pokusily pokrýt Československé státní dráhy od 10. ledna 1919, kdy zavedly „pravidelně denně na trati Zbraslav – Závist – Podol (cementárna) . parním motorovým vozem čís. 1401 šest

vlakových dvojic.“ Pokud však skončil nečekaně nezdarem – paradoxně pro nezáměr cestujících, kterým se zřejmě zdála kilometrův vzdálenost mezi koncem vlečky a nejbližší zastávkou tramvaje (tramvajové koleje končily od roku 1910 v Podolí na křižovatce dnešních ulic Podolské a Sinkulovy) příliš velká. Doprava byla proto od 1. října 1919 zastavena. Ke druhému pokusu došlo v roce 1922, když byla tramvajová trať prodloužena až k cementárně. Od 2. července byla o nedělich zavedena na vlečce znovu osobní doprava ČSD a k všeobecnému překvapení těmito vlaky do Modřan a Zbraslavi opět téměř nikdo nejezdil, a proto byla už 6. srpna doprava opět zastavena. Zatím není známo, co bylo příčinou nezáměru cestujících o podolskou lokálku. Modřany byly tedy opět odkázány jen na tradiční vlakové spojení. Cesta vlakem z Wilsonova nádraží přes Nusle a Krč do Modřan trvala bez dvou minut třicetivteř hodiny.

Modřanští tedy museli nakonec vzít zavděk autobusovou dopravou. Nejdříve v únoru 1927 obsloužila část Zátíší (tehdy patřilo k Modřanům) soukromá linka Františka Jirouška z Jungmannova náměstí. Jiroušek měl v Zátíší svůj hotel, a tak si od linky sliboval víc klientů. Od 7. listopadu 1927 jezdil nějaký čas z Prahy (Karlova náměstí) přes Modřany a Zbraslav na Slapy také soukromý podnikatel Jan



Foto: Jan Šurovský

Radník, avšak bez koncese. V roce 1929 se rozhodly zavést Elektrické podniky autobusovou linku od konečné tramvaje v Braníku (přibližně od dnešní zastávky tramvaje Dvorce a samozřejmě po staré silnici) do Hodkoviček na dnešní křižovatku Modřanské a V Hodkovičkách). Dne 18. října 1929 vyjela linka označená písmenem L. Brzy se ukázalo, že o pravidelnou dopravu, tehdy v intervalu 30, ve špičce 15 minut, je značný zájem, protože mnoho cestujících u branického nádraží přestupovalo z vlaku. Proto byla linka nejdříve poslána a od 1. června 1930 prodloužena až do Modřan k čáře potravní daně. Když viděl úspěch autobusové dopravy zbraslavský podnikatel v tomto oboru, Vladimír Nedoma, který měl koncesi na linku z Prahy přes Zbraslav do Nového Knína, začal 16. srpna 1930 jezdit svými autobusy z Braníka do Modřan také, avšak bez koncese a navíc se snažil všemi možnými způsoby přebírat Elektrickým podnikům cestující tým, že předjížděl jejich autobusy, zaváděl úmyslně nižší jízdné a podobně. Byl za své praktiky pokutován živnostenským referátem. Od roku 1931 místo něho jezdil (také bez povolení) Jan Holub, ale ten nakonec od 16. listopadu 1931 dopravu zastavil. Úspěch autobusové linky L nakonec zhatila 30% daň z jízdného za hranice obce, pro kterou EP od 13. února linku zrušily a do Modřan začaly jezdit autobusy ČSD. Od 1. června 1936 se městské autobusy do Modřan vrátily v podobě autobusové linky X, vedené od konečné tramvaje u branických ledáren až do zastávky Ul. Jiřího z Poděbrad, která přibližně odpovídá dnešní zastávce K Vystrkovu. Linka X se stala na mnoho let typickou modřanskou linkou, od konce roku 1951

označovanou číslem 117. Linka vzhledem k významu modřanských továren jezdila i po téměř celé válečné období, i když byla zkrácena do středu obce s omezeným počtem spojů. Od roku 1947 jezdila opět až k modřanskému cukrovaru a od roku 1950 část spojů dojížděla až do Komořan. V roce 1958 vznikla nová větve linky pro obsluhu kolonie Baba III. (Zastávka Baba III je totožná s dnešním Násirovým náměstím, avšak komunikace vypadaly poněkud jinak.)

V roce 1959 byla pokusně zavedena rekreační linka 222 od branického nádraží do Komořan, ale neosvědčila se.

V roce 1966 byla do Modřan prodloužena linka 106, která do té doby spojovala branické nádraží s Kačerovem, a nově dojížděla místo „stosedmnáctky“ na Babu III.

Po připojení Modřan ku Praze byla pro lepší dopravní obsluhu Tylovy čtvrtě zavedena 20. ledna 1969 nová autobusová linka 150. V roce 1970 se stala novinkou linka 165, která nahradila část tehdejší autobusové linky ČSAD 01113 (Praha – Šeberov – Modřany) v úseku Kunratice, Šeberák – Modřany, Tylovo náměstí. Tehdy jezdila ještě po staré libušské silnici. Provoz linky byl pro pražskou MHD v té době zcela atypický, protože ji tvořilo jen několik spojů v pracovní dny. Ráno jezdil jen jeden pár spojů, zajištěný přejezdem z linky 114, odpolední pár jedním „kmenovým“ vozem, který pak přešel na linku 117 a poslední spoj zajišťil zatahující autobus linky 117. Teprve později se ze „stopětašedesátky“ stala linka s větším významem.

V roce 1971 byla na Babu III zavedena linka 170, aby odstranila přepravní nevyváženost linky 106, která byla opět zkrácena do Braníka. V témže roce byla zavedena také linka 173 pro obsluhu oblasti Na Beránku, avšak dojíždějící až za hranice Prahy do

Cholupic, protože jinde nebylo možné zřídit obřadní. Směrovou nabídku linek MHD v roce 1975 rozšířila linka 205 od stanice metra Budějovická, vedená tehdy ještě po staré lhotecké silnici. V souvislosti s výstavbou sídliště Modřany začaly vznikat další linky a docházelo k dočasným i trvalým změnám v souvislosti s rekonstrukcemi, rušením a výstavbou nových komunikací. V roce 1986 vznikly například linky 210 a 153 (o rok později i 253), které zajistily přímé spojení sídliště se stanicí metra Smichovské nádraží na lince B.

Přelomem v základní dopravní službě Modřan se stal 27. květen 1995, kdy byla po neuvěřitelně dlouhém období výstavby dána do provozu nová tramvajová trať Nádraží Braník – Sídlíště Modřany rychlodrážního charakteru, což mělo za následek zásadní přestavbu linkového vedení autobusů v celé oblasti. Ke změnám došlo i v železniční dopravě. Výstavba tramvajové tratě znamenala nejen přeložku železnice bližší k Vltavě (1992), ale i změnu v uspořádání železničních zastávek. V blízkosti Obchodního náměstí vznikl přestupní terminál tramvaj – železnice, novou zastávku získaly i Komořany. Celkově je možné dnes říci, že Modřany mají kvalitní obsluhu městskou hromadnou dopravou s vazbou na dvě linky metra a díky tramvaji i přímé spojení s centrem města.

Z velmi bohaté dopravní minulosti Modřan jsme se pokusili vybrat alespoň to nejdůležitější a nejzajímavější. Vždyť jen sama historie tramvajové tratě je vlastně stará sto let.

–pf–, –fp–

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď z červnového čísla: Na současném obrázku je zachycen autobus v zastávce Kamýčká na křižovatce ulic Suchbátská a Kamýčká v Praze – Suchbátě.

Vybraný snímek zřejmě působil znalcům historie pražské dopravy nemalé problémy a na redakční adresu tak dorazilo jenom devět odpovědí. O to větší však byla naše radost, když jsme zjistili, že všechny odpovědi jsou správné! Losování výherců proběhlo na redakční radě ve čtvrtek 14. července a šťastně se přiklonila k trojici Jaroslav Veselý, Otakar Jetel a pan Vojáček. Všichni vylosovaní úspěšní řešitelé od nás obdrželi knihu Stanislava Linerta „Autobusy pražské městské autobusové dopravy“ a také novinku z pera Pavla Fojtíka a Františka Proška „Pražské autobusy 1925 – 2000“.

Všem, kteří nám zaslali odpověď děkujeme a výhercům blahopřejeme!

Tentokrát jsme pro vás opět připravili fotografii, která řádně zaměstná paměť znalců pražské dopravy. Doufáme, že i s tímto zapékavým oříškem si poradíte a včas nám zašlete správnou odpověď. Trio

úspěšných řešitelů se může těšit na druhé, přepracované a nově graficky upravené vydání knihy „Historie městské hromadné dopravy“ autorské trojice Pavel Fojtík, František Prošek a Stanislav Linert.

Pokud alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis nezapomeňte označit heslem „Soutěž“. Upozorňujeme všechny soutěžící, že v průběhu prázdnin došlo ke změně adresy redakce. Ti, kdo nechtějí utráčet za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, nechtějí si poznamenají: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. V srpnu zatím ještě stále platí adresa pro klasickou poštovní cestu: DP-KONTAKT, Bubenská 1, 170 26 Praha 7. Nadále je možné využívat schránku v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti s označením DP-KONTAKT (v sousedství vrátnice).

Již šestadvacátý snímek dávno zapomenutého místa naší metropole je výzvou pro všechny pamětníky a znalce. Poznáváte místo na fotografii?

–mš–

Napsali o nás

Hospodářské noviny (17. 7. 2000)

Metro do Ruzyně nachází podporu

Už 6192 anketních lístků, v nichž se občané vyslovují pro prodloužení trasy metra A ze stanice Dejvická na letiště v pražské Ruzyni, evidovalo uprostřed minulého týdne občanské sdružení Chceme metro, ne rychlodráhu. Sdružení usiluje o vyřešení nevyhovující dopravní obslužnosti Prahy 6, a to právě prodloužením trasy A do Ruzyně. Současně hodlá zabránit stavbě rychlodráhy spojující letiště s centrem metropole. Představitelé sdružení poukazují na to, že rychlodráha s minimem zastávek na své trase a také s jízdným, které podle některých propočtů má dosáhnout až 80 Kč, by pro obyvatele oblasti, jíž by procházela, žádné dopravní řešení nepřinesla a naopak by tam citelně zhoršila životní prostředí.

•••

Večerní Praha (17. 7. 2000)

Tubus metra na trati IV.B se oděl do krásy

Na trati IV.B pražského metra je poslední úsek mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most veden tubusem. Ten až donedávna nepůsobil právě esteticky, ale od minulého týdne už může být považován za architektonický doplněk sídliště. Nosná železobetonová konstrukce, která tlumí hluk vlaků metra, je definitivně obložena smaltovanými plechy a sklem tak, aby dobře zapadala do sousední moderní zástavby. Na střeše tubusu metra je vybudována proměnlivě pěší komunikace.

•••

České slovo (15. 7. 2000)

Nevidomí mohou hmatem zjistit, na jaké stanici stojí

I zdánlivě tak banální věc, jako je sloupek u stanice městské hromadné dopravy, může po úpravě přispět k lepší orientaci zrakově postižených lidí při cestování. V Praze jsou nové typy stojanů umístěny ve zkušebním provozu na dvou místech – u autobusových zastávek I. P. Pavlova a Vozovna Střešovice, a to ve směru z centra města. Stalo se tak díky spolupráci Dopravního podniku závodu Autobusy a společnosti Značky Praha, které se v co největší možné míře snažily vzít v úvahu připomínky a náměty nevidomých.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA S TAJENKOU

VODOROVNĚ: **A.** Hledíme; humno; karetní hra; část molekuly; závodní loď. – **B. 1. díl tajenky.** – **C.** Předložka; druh palmy; bia; jméno Gotta; forma; pozdrav. – **D.** Setnina; doplněk oblečení; mořská vydra; přísada do vápna; leč. – **E.** Žací nástroj; lavice (nářečně); český básník; ostrý konec; buddhistická hrobka. – **F.** SPZ Litoměřic; bodavý hmyz; český dirigent; nástraha; samec ovce (nářečně). – **G.** Italský houslař; africká antilopa; staré zbraň; ženské jméno; SPZ Pelhřimova. – **H.** Druh nápoje; skupenství vody; Sarmati; bájný mořský živočich; nevolník. – **I.** Nemoc kloubů; deset gramů; někde; druh slitiny; karetní výraz. – **J.** Iniciály herce Kaisera; pocit dlouhé chvíle; jméno Pučálkovic žirafy; salamandr; prkenný strop; název písmene. – **K. 2. díl tajenky.** – **L.** Hudební nástroj; Feuchtwangerovo jméno; anglický hrabě; tropické dřevo; hlava rodu.

SVISLE: **1.** Příklad; peřej; ve svém bytě. – **2.** Evropan; diamantový prášek; norek americký; SPZ Nitra. – **3.** Části týdne; SPZ Teplic; lékařská potřeba; uzlík v tkanině. – **4.** Úřední spisy; stolní hra; jev na obloze. – **5.** Vyhnulý pštros; spodek vozidla; nožní páka. – **6.** SPZ Levic; druh nápoje; chvat v zápase; SPZ Karviné. – **7.** Husarský kabát; příjmení Vergilia; souhlas. – **8.** Jméno zpěvačky Turner; dvorana; druh koření. – **9.** Belgické lázně; kúra (zastarale); italská řeka. – **10.** Předložka; klobouk (z maďarštiny); ženské jméno. – **11.** Bělehradský vrch; výtčena cesta; značka argonu. – **12.** Krutovládce; manželka (slovensky); římských 2050. – **13.** Jemenský přístav; druh hlodavce; tropická rostlina. – **14.** Lítinový plát; chomáče; část těla. – **15.** SPZ Ostravy; chod koně; mužské

Tajenka z čísla 7: Je těžké napsat satiru, ještě těžší ji podepsat. (Žarko Petan)

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

jméno; od (latinsky). – **16.** Vlastnívat; bratr (básnický); osten. – **17.** Chvost; cisterna; listy papíru. – **18.** Slovenská národní rada (zkratka); Ibsenovo drama; značka radia; číslovka. – **19.** SPZ Mělníka; domácí Josef; panečku; značka telluru. – **20.** Dost a dost; spojka; záblesk světla.

Pomůcka: hákí.

PaedDr. Josef Šach

Zwickau - vlakem až na náměstí

Jeli jste někdy vlakem s „blinky“? Nebo tramvají přes hory do sousedního státu? Dovezi vás někdy vlak až na náměstí v centru města? Pokud ne, tak navštivte německé město Zwickau. Vytvořili tam takové Karlsruhe naruby. Zatímco v Karlsruhe jezdí tramvaje, které na kraji města vyjedou na železniční trať a pokračují po nich do okolí, ve Zwickau zvolili opačný postup: vlak ze soukromé regionální železniční trati společnosti Vogtlandbahn sjede po tělese bývalé vlečky na nově vybudovanou tramvajovou trať a ulicemi města po ní dojde až na náměstí v centru. Navíc zdejší tramvaje mají metrový rozchod a vlaky mají rozchod standardní, takže zde vznikají zajímavé splítky. A protože na naší straně hranic navazuje na trať Vogtlandbahn



Konečná stanice Zwickau - Zentrum. Vlevo je kusá koleje pro tram-vlak, vpravo jsou koleje klasické tramvaje.

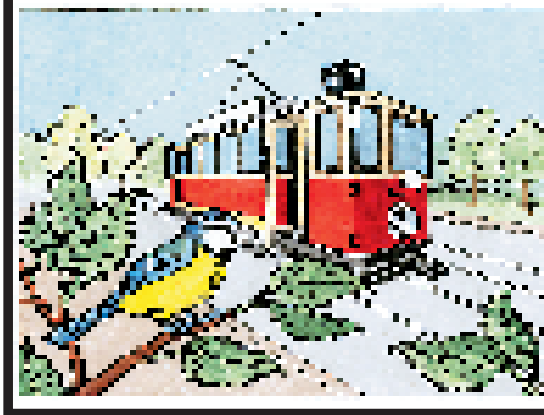


Kolejové řešení před stanicí Zwickau - Zentrum.

také železnice provozovaná soukromým provozovatelem Viamont, obě společnosti se domluvíly a německé tram-vlaky zajišťují až do našich Kraslic na druhé straně Krušných hor (měly by zajišťet až do Sokolova, ale zatím tomu prý brání administrativní překážky). Obě společnosti se také dohodly na společném tarifu, a tak celodenní jízdenka na neomezený počet jízd na trati Sokolov - Zwickau a na dvou kratších přípojných tratích společnosti Vogtlandbahn v Německu stojí pouhých 100 korun českých!

Ing. Jan Urban

Bylo to někdy na podzim roku 1997. V redakci zazvonil telefon a na druhém konci se ozval neznámý ženský hlas. „Neměli byste zájem o kreslený humor?“, zněla otázka. Zájem jsme měli, bylo by to vítané zpestření stránek našeho časopisu, a tak jsme na nabídku kývli. O několik měsíců později, v prosincovém čísle roku 1997,



pak vyšel na stránkách DP-KONTAKTu první kreslířský počín Sonji Sovové, uvedený autorským pseudonymem Spytihněv.

Její kresby se brzy staly nedílnou součástí časopisu. Svým laskavým humorem dokázaly potěšit v koloběhu každodenních problémů, jejich nevědní pohled na dopravní problematiku nám pomáhal podívat se na vlastní práci i z jiných úhlů a perspektiv.

Vedle DP-KONTAKTu se veselé obrázky Sonji Sovové objevovaly i na stránkách Dopravního podniku v deníku Metro, významným způsobem také přispěly k výsledné podobě publikace Desatera pražského cestujícího. Se vzájemnou spoluprací panovala na obou stranách spokojenost a všichni jsme se těšili na další společné projekty.

Žel, člověk miní a osud mění. Na jaře roku 2000 nás ve věku 45 let paní Sonja Sovová náhle, navždy opustila.

-red-

Vlastníma očima

Už více než měsíc si dítka a mládež užívají zasloužených prázdnin. Co tato situace přináší pro městskou hromadnou dopravu? Logické snížení poptávky, vřdyt mnozí z pracujících si právě v červenci a srpnu vybírají největší část své dovolené.

Jak na tuto skutečnost reaguje systém Pražské integrované dopravy, lépe řečeno městská hromadná doprava? Tak, jak je už po léta zvyklá, sníží nabídku. Někde více, jinde méně, záleží na linkách, které danou lokalitu obsluhují. Pokud bydlíte v části města, které obsluhuje autobusová linka s malým počtem spojů v průběhu dne, tam žádná letní změna nepocítíte, ale větší na Pražanu dlcích v červenci a srpnu ve městě tyto změny pozná.

První oříšek je pro naše zákazníky připraven již na konec června. Neprázdninové jízdny řady musí být nahrazeny letními. Nevím, zda zákon či jiné nařízení hovoří o tom, kdy musí být nové jízdny řady vyměněny, ale podle zkušeností a reakcí mého okolí v posledních červnových dnech letošního roku jsou dva dny před začátkem platnosti až příliš brzy.

Dvacet čtyři hodin by nám mohlo stačit, alespoň podle mého názoru.

Stejná situace nastane zcela jistě i za celý měsíc, kdy se celý systém bude vracet zpět do „normálního“ stavu. V tomto případě je to však pro našeho klienta horší.

Přijde na zastávku, podívá se do zastávkového jízdnyho řádu a uvidí bohatý, o několik spojů více, než jaká bude realita. Čekání se zřejmě protáhne.

Ještě bych se však rád vrátil k nabídce městské hromadné dopravy v letních měsících. Myslím, že by

Prázdniny

omezení nemělo být tak velké, jakého jsme svědky právě v těchto dnech. Hned vám vysvětlím proč.

V průběhu neprázdninových měsíců už u některých druhů dopravy nemůžeme zkrátit intervaly z různých provozních důvodů, což má za následek hodně plné spoje, které k cestování městskou hromadnou dopravou příliš nelákají. Ale o prázdninách je vypravení vozů menší, a tak kratšími intervaly můžeme zvát naše potenciální zákazníky do dopravních prostředků.

V červenci a srpnu si vyzkoušejí, že cestovat s námi není až tak útrpné, jak se v některých kruzích mluví a vytváří dále. A pravidelným zákazníkům bychom nabídli větší kvalitu, znamenající utvrzení v názoru, že cestovat městskou hromadnou dopravou se vyplatí.

Jelikož znám dobře prostředí našeho podniku, tak hned slyším, že je tento nápad neprůchodný. Okamžitě slyším horlivou argumentaci: „To nejde! Uvědom si, kolik by to stálo peněz a my nemáme na rozhodování.“ Další by přišel s připomínkou, že i řidiči si musí vybrat dovolenou, a tak máme k dispozici méně zaměstnanců než jindy.

Uznávám tyto argumenty, ale oponuji. Kolik nás stojí, že někteří naši klienti z důvodu dlouhých intervalů přestanou městskou hromadnou dopravu používat a kolik potenciálních cestujících ji ani nevyzkouší, protože to jezdí stále dost plně.

Zkusme se nad tím alespoň zamyslet a diskutovat. Prázdniny roku 2001 jsou ještě daleko a mnohé se dá změnit.

Přejí méně deště a více slunce, nejen v duši.

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 2000 oslaví 68. narozeniny:
Alois Lukeš - A, garáž Vršovice (45).

V srpnu 2000 oslaví 66. narozeniny:
Vítězslav Korb - Ř, dopravní úsek (37).

V srpnu 2000 oslaví 65. narozeniny:
Jan Nekvapil - A, DOZ Hostivař (44).

V srpnu 2000 oslaví 60. narozeniny:
Jana Angheloiová - ED, prov. vrchní stavba (18), Ladislav Brninský - ED, provozovna Vokovice (31), Pavel Ciprian - M, služba elektrotechnická (22), Vladimír Čechák - ED, provozovna měřírny (22), Ivan Damm - ED, provozovna Hloubětín (23), Karol Hegeduš - A, garáž Kačerov (37), Josef Ježek - A, garáž Kačerov (17), Evžen Křivka - A, garáž Dejvice (37), Václav Oupic - ED, provozovna oprav. tramvaj (44), Vlastimil Šidla - ED, provozovna Motol (29), Miroslav Šima - ED, provozovna Kobylisy (15).

V srpnu 2000 oslaví 50. narozeniny:
Eva Bartáčeková - M, ekonomický úsek (10), Pavel Benčík - A, garáž Řepy (10), Jana Borková - ED, provozovna Hloubětín (17), Hana Čapková - A, DOZ Hostivař (15), Dana Černá - ED, odbor financování (17), Jan Červenka - ED, provozovna měřírny (28), Josef Dittl - M, služba staveb a tratí (16), Jan Fál - M, služba elektrotechnická (24), Miroslav Fungač - Ř, odbor přepr. kontroly (27), Jaroslav Hluchý - M, dopravní úsek (15), Bohuslav Hruška - A, garáž Kačerov (14), Jaroslav Kadlec - A, DOZ Hostivař (32), Petr Kalásek - ED, provozovna Žižkov (32), František Klíka - M, služba staveb a tratí (22), Václav Kohoutek - M, služba staveb a tratí (10), Vlastimil Kolka - A, garáž Kačerov (21), František Kos - ED, prov. opravná tramvaj (26), Marie Košková - M, ekonomický úsek (14), Miloslav Kozár - ED, provozovna Žižkov (32), Václav Křištof - A, garáž Klíčov (12), Hana Křivová - M, dopravní úsek (10), Petr Lepší - ED, provozovna vrchní stavba (28), Milan Martinovský - M, služba staveb a tratí (27), Pavel Mendl - A, DOZ Hostivař (16), Pavla Nelibová - ED, provozovna Motol (25), Jaroslav Ouředník - ED, provozovna Kobylisy (11), Jana Petříková - M, služba elektrotechnická (19), Hana Pospíchalová - Ř, odb. ek. informací (18), Jana Rakovská - M, sl. technolog. zařízení (15), Dana Salivarová - M, dopravní úsek (15), Jiří Sova - M, služba technolog. zařízení (32), Zdeněk Studnička - ED, prov. oprav. tramvaj (32), Vladimír Šajn - ED, provozovna Kobylisy (27), Václav Vrzal - ED, provozovna oprav. tramvaj (32).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešli:

Věra Cahová - ED, odbor obch. zásobovací (13), Pavel Jeřela - A, garáž Kačerov (31), Josef Kovařík - A, garáž Dejvice (27), Bohumír Kozák - A, garáž Řepy (20), Josef Kozár - A, garáž Kačerov (30), Ladislav Kubák - A, garáž Kačerov (32), Drahomíra Lounková - M, dopravní úsek (10), Stanislav Spilka - ED, provozovna Strašnice (43), Jan Varský - ED, provozovna Žižkov (34), Jitka Zenkerová - ED, odbor zaměstnanecký (22).
Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

1. června 2000 nás ve věku 59 let opustil pan Miroslav Čerepáňa - ED, provozovna Vokovice, který u DP pracoval 31 let.
3. června 2000 nás ve věku 59 let opustil pan František Kott - M, tech. úsek, který u DP pracoval 26 let.
7. června 2000 nás ve věku 60 let opustil pan Ivo Burian - A, g. Řepy, který u DP pracoval 33 let.
21. června 2000 nás ve věku 39 let opustil pan Oldřich Čechák - M, služba staveb a tratí, který u DP pracoval 19 let.