

Penalty rozhodly finále

Skvělý výkon brankáře Jana Soukupa v penaltovém rozstřelu finále mezi týmy Elektrických drah I a Středního odborného učiliště rozhodl o tom, že vítězný pohár mohli počtvrté potěškat hráči týmu Elektrické dráhy I.

Finálový souboj byl opakováním souboje z roku 2002, ale tentokrát ambiciózní mládí nezužtkovalo územní převahu v průběhu čtyřiceti minut hrací doby a v penaltovém rozstřelu nepřelstilo skvělého Soukupa, který v průběhu turnaje ani jednu neinkasoval. Po zásluze si odnášel cenu pro nejlepšího brankáře turnaje. Rozhodující penaltu s jistotou proměnil nejlepší střelec turnaje Marek Kratochvíl a mohla vypuknout obrovská radost domácích. Vždyť právě tým Elektrických drah I je složen z pracovníků hostivařské Opravy tramvají.



Kapitán Jaroslav Janda právě převzal z rukou generálního ředitele Milana Houfky poháry za vítězství v VIII. ročníku fotbalového klání o pohár generálního ředitele.

Semifinále proti oslabenému Metru I bylo dlouho vyrovnanou záležitostí, ale Marek Kratochvíl ve druhém poločase odmítl penaltovou ložerku.

Finálový soupeř Elektrických drah I, Střední odborné učiliště, kráčelo remízovými kroky. Ve skupině zdolali uční pouze Autobusy II 3:1, i když více než polovinu zápasu hráli pouze v deseti. S Metrem I i Elektrickými drahami II skončilo utkání nerozhodným výsledkem.

Remízou skončil zápas i v semifinále proti ředitelství, ale v penaltovém rozstřelu bylo mládí chladnokrevnější. Ředitelství zastavila neproměnná penalta ve druhé sérii. Právě tým Středního odborného učiliště byl typickým představitelem nového trendu na turnaji, a to nerozhodných výsledků. Čtyři z pěti jeho zápasů skončily remízou. V celém programu turnaje skončil zápas bez vítěze v polovině případů.

Po loňském čtvrtém místě se opět na medailové pozice vrátilo mužstvo Metro I. V zápase o bronz si dobrým závěrem poradili s ředitelstvím 2:0.

Opět se nedařilo zástupcům auto-

busů. Tým s označením II vybojoval „pouze“ páté místo po vítězství nad Metrem II 2:0 a nejlepší tým turnaje o. z. Autobusy, složený z pracovníků DOZu Hostivař, se musel spokojit se sedmým místem po dlouhotrvajícím penaltovém rozstřelu s Elektrickými drahami II.

VIII. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele rámovalo solidní počasí, početný zástup příznivců a také kvalitní výkony všech borců. Před

IX. ročníkem stojí před většinou týmů velká výzva, pokusit se přerušit nadvládu týmů Elektrické dráhy I a Středního odborného učiliště, vždyť ty se radovaly z vítězství vždy kromě roku 1999, kdy pohár získalo Metro I.

-bda- 4

Foto: Martin Jágr

Marek Kratochvíl proměnil penaltu a oslavy hráčů Elektrických drah I mohly začít naplno.



Nejen poháry, ale i poukázku na nákup zboží v hodnotě 5000 korun si odneslo vítězné družstvo. Prémii věnovala vítězům firma Bombardier Transportation.

Tým ED I procházel turnajem naprosto suverénně, v prvním duelu v úvodních pěti minutách nasázel kolegům z DOZu Hostivař tři branky a bylo po zápase. S Metrem II následovala bezbranková remíza, ale poslední vystoupení ve skupině bylo opět jasnou záležitostí. Tři góly si odneslo ředitelství.



Červencovým
táborům
přálo počasí

6 a 7



Sdružení dopravních
podniků ČR v roce
2002

8 a 9



Metro IV. C2
Ládví – Letňany

14



Příloha:
Madrid hostil
55. kongres UITP

I až XVI

Z
obsahu

Před časem jsme na stránkách DP-KONTAKTu psali v pravidelné rubrice Pražský dopravní zeměpis o Břevnově a minulosti dopravní obsluhy této části Prahy. Protože článek vyvolal ohlas u jednoho obyvatele této pražské čtvrtě, dlouholetého zaměstnance našeho podniku, zařazujeme na jeho přání podrobnější údaje z historie břevnovské tramvajové tratě. Právě v srpnu slaví trať v Bělohorské ulici hned dvě výročí – před 80 lety zde byl zahájen provoz na úseku z Pohořelce k Markétě a před 75 lety se začalo jezdit až na Vypich.



Tento snímek jsme už přinesli v jednom z prvních DP-KONTAKTů, ale dnes si zaslouží reprízu. Je na něm vidět provizorní propojení kolejí u dnešní ulice 8. listopadu při překládání kolejí na druhou stranu stromořadí kolem roku 1938. V této etapě tramvaje do centra jezdily po nové koleji a na Vypich ještě po původní. V místě napojení byl pochopitelně „zákaz potkávání“.

„Úterý 13. března 1923. Dnes bylo začato se stavbou nové trati z Pohořelce do Břevnova. Traťmistr Hejtmánek se 40 dělníky počal vytrhávatí dlažbu řádkovou od konce koleje trati Kr. Hrad – Pohořelec až k rohu kasáren a odtud začalo se s výkopem silnice nedlážděné směrem k počátku prvního kruhového oblouku. Část silnice bělohorské podél kasáren (na Dlabáčově) byla dnešním dnem počínaje uzavřena pro všechny povozy, což bylo dnes zveřejněno v denních časopisech; písemně to bylo oznámeno dne 12. března t.r. policejnímu ředitelství v Praze a ředitelství hasič. sboru v Praze. Ze skladu v Rustonce bylo dnes dodáno na stavbu trati do Břevnova 10 násad na krumpáče na doplnění náradí traťmistra Hejtmánka, 10 krabiček zápalek, 200 kg kovářského uhlí.“ Tolik uvádí torzo stavebního deníku tratě Pohořelec – Břevnov o zahájení stavby.

Historie tratě ovšem sahá mnohem dál. Stavba byla schválena už 25. listopadu 1913 ještě s několika jinými projekty, ale 7. července 1914 Elektrické podniky z ekoprovozu ve smyčce na Královce v prvních dnech provozu v prvních předsetlových dnech června 1948.



Tramvají do Břevnova

nomických důvodů projekt odvolaly, a tak se první zárodek břevnovské tratě objevil až v roce 1919, když byla při stavbě kolejové smyčky na Pohořelci zřízena i krátká kusá kolej ve směru budoucí stavby. Teprve 21. října 1922 se uskutečnila nová politická pochůzka, jak se tehdejší terminologií nazývalo místní šetření o projektu, která projednala a schválila novou dokumentaci ke stavbě. Na jaře následujícího roku, jakmile to dovolilo počasí, se začalo stavět. Práce trvaly přibližně čtyři měsíce. Technicko-policejní zkoušku nové tratě vykonal zástupce ministerstva železnic 11. srpna a 16. srpna 1923 byl zahájen pravidelný provoz.

Jak nová trať tehdy vypadala? Její podobu určovala zástavba Bělohorské ulice. Od Malovanky až k hostinci U kaštanu existovala obytná zástavba jen na jižní straně ulice. Až těsně před zmíněným hostincem byla malá skupina stavení. Celou komunikaci tvořila jen dnešní vozovka do centra, a tak koleje zabíraly téměř celou její šířku. Nebyly však v ose, ale o něco blíže k severnímu okraji. Široká vozovka byla jen na Dlabáčově k ulici Na Malovance, kde byly koleje položeny blíže k levému chodníku, což bez protioblouků odpovídalo poloze ve vlastní Bělohorské. Až ke konečné stanici U Markéty, která byla před zdejším školou proti vchodu do klášterního areálu (její objekt stojí dodnes), doprovázelo trať stromořadí, které se z části dochovalo dodnes. Severně od aleje byla strmá stráň směrem ke Střešovicím. Nová trať dosáhla délky 2,330 km a byla v celém průběhu dvoukolejná. V konečné stanici byl levý kolejevý přejezd. Obě traťové koleje končily těsně za obloukem silnice u školy. Také v zastávce Drinopol, u dnešní Kochanovy ulice, byl pro případ potřeby manipulační přejezd (zrušen v roce 1934).

Když byla v roce 1925 k Markétě prodloužena druhá linka, ukázalo se, že stávající úprava konečné nevyhovuje, a proto byla trať prodloužena až na úroveň Řičanovy ulice. Nový úsek byl částečně tříkolejný (100 m), částečně dvoukolejný (46 m) a koncová část v délce 50 m byla jednokolejná. V tříkolejných částech byl vložen levý přejezd mezi střední a pravou kolejí. Poměrně neobvykle vypadající konečná umožňovala samostatné obracení obou linek, manipulaci s vlečnými vozy i objížďení odstavných vlečných vozů. Nové kolejiště bylo dáno do provozu 15. července 1925. Původní přejezd před školou byl formálně zrušen, ale ve skutečnosti zůstal fyzicky zachován. (V roce 1928 byl opět zahrnut do statistiky, ale v roce 1930 byl odstraněn definitivně.)

Před VIII. sokolským sletem, který se měl poprvé konat na Strahově, byly na Pohořelci a na Malovance (dnešní křižovatka Bělohorská – Myslbekova) zaústěny nové tramvajové tratě, postavené pro zajištění dopravy na sletišť. V rámci přestavby oblasti byla ve stanici Dlabáčov, která tehdy byla mezi ulicemi Clam-Martínovicovou (Myslbekovou) a Na Malovance, zřízena po pravé straně ve směru z centra třetí kolej, určená k odstavnému obracení vlečných vozů zdejších linek. Na břevnovském konci tříkolejného úseku byl mezi první a druhou (střední) kolejí vložen levý přejezd, další pak v polovině „tříkolej-

ky“ mezi střední a třetí kolejí. Třetí kolej byla dána do provozu 26. dubna 1926. Od 6. června byly v provozu i sletové tratě. Popis jejich změn vydal na samostatný článek, proto se omezíme jen na konstatování, že trať v Clam-Martínovicově ulici byla napojena dvoukolejným trojúhelníkem.

Protože podél Bělohorské ulice začaly vznikat na jižní straně nové vily a mnoho let obyvatelstvo města volalo také po zlepšení dopravy do obory Hvězda, rozhodly Elektrické podniky prodloužit stávající trať na Vypich. Stavba byla zahájena 20. února 1928, a když se práce chýlily ke konci, byla od 25. července zrušena třetí kolej u Markéty. O den později vykonal zástupce ministerstva železnic soupravou složenou z motorového vozu č. 419 a vlečného vozu 901 technicko-policejní zkoušku. Od 1. srpna 1928 byl na novém úseku zahájen pravidelný provoz a ke stejnému datu byla zahájena doprava i na trati do Starých Dejvic a uskutečnily se některé změny v linkovém vedení. V úseku Markéta – Vypich byly koleje položeny ve směru z centra na levém, tj. jižním okraji komunikace. Starší generace si polohu kolejí jistě pamatuje, protože vydržela do poloviny padesátých let. Na Vypichu byla zřízena jednokolejná smyčka. Vůči té dnešní byla na opačné straně vozovky a nacházela se o něco blíže k centru, proti skupině obytných domů. V nástupní stanici na Bělohorské byla vybavena předjízdou kolejí.

Další dílčí změny, které se dotkly především navazujících tratí, přinesl IX. všesokolský slet v roce 1932, před kterým byla rekonstruována trať v Clam-Martínovicově ulici (nyní zaústěna jen dvoukolejným obloukem k Břevnovu), zatímco kolej od Hládkova byla samostatnou jednokolejnou tratí. Třetí kolej na Dlabáčově byla zrušena. Novinkou se stala jednokolejná blokovaná smyčka Malovanka zřízená v ulicích Na Malovance a Za Pohořelcem. Na břevnovskou trať byla napojena jednokolejným trojúhelníkem. Byla postavena v mimořádně prudkém spádu – hned za obloukem z Bělohorské ulice měla sklon 94,3 promile a stala se tak ve své době nejstrmějším místem tramvajové sítě. Pojížděla se v levostranném provozu směrem z kopce. Těsně za ústím smyčky do Bělohorské ulice byl vložen levý přejezd, na kterém obracely během sletu „pendly“ od Vypichu. Nová smyčka, uvedená do provozu 5. června 1932, byla určena jen pro dopravu během sletů nebo jiných sportovních akcí na Strahově. Protože se ukázalo, že je při některých akcích smyčku výhodnější pojíždět opačným směrem, tj. do kopce, byl jednokolejný trojúhelník v roce 1936 doplněn ještě novým obloukem a v Clam-Martínovicově ulici byl vložen pravý přejezd.

Od 17. října 1937 byla břevnovská trať prodloužena na Bílou Horu. Koleje byly až do Malého Břevnova položeny na samostatné těleso jižně od silnice a měly osovou vzdálenost 8,92 m a oddělovalo je dlouho vzrostlé stromořadí.

V roce 1937 byla zahájena nejvýznamnější přeměna v historii břevnovské tratě. Spočívala v postupném přeložení tramvajové tratě na vlastní těleso umístěné uprostřed výrazně rozšířené komunikace. Přestavba prvního úseku mezi Pohořelcem a Šultysovou ulicí (dnešní ulice 8. listopadu) probíhala až do roku 1938 a bohužel o ní nebyly nalezeny zatím žádné bližší časové údaje. Koleje byly přeloženy místy o více než deset metrů severněji na druhou stranu stromořadí.

V roce 1941 si vojenské orgány vyžádaly posílení dopravy do oblasti Dlabáčova. Aby sem mohla být prodloužena okružní linka č. 2, musel být na křižovatce na Malovance zřízen dvoukolejný trojúhelník, což znamenalo odpojení a v roce 1943 úplné zrušení jednokolejné tratě Hládkov – Dlabáčov. Od 7. září 1941 byla upravená křižovatka v provozu. Protože zajíždění okružní linky na Malovanku nebylo praktické, byla do těchto míst od 1. září 1942 vedena linka č. 8, ukončená na sletové smyčce Malovanka. Smyčka byla v roce 1943 z úsporných důvodů upravena zrušením nepojížděných oblouků na křižovatce s ulicí Na Malovance. V té době se pojížděla směrem z kopce.

Po válce, zejména pak v souvislosti s blížícím se sokolským sletem, se v oblasti Malovanky opět stavělo.

Nejdříve byl od 14. září 1946 obnoven oblouk z ulice Na Malovance do centra tak, aby bylo možné smyčku pojíždět opět do kopce. Dne 11. června 1947 byl zřízen nový manipulační přejezd u Královky a 22. dubna 1948 byl pro sletové potřeby obnoven i kolejový oblouk z ulice Na Malovance k Vypichu. Nejvýznamnější změnou bylo zřízení dvou kapacitních sletových smyček na Dlabáčově a na Královce. Na smyčku Královka byla od 1. června 1948 přeložena trvale i konečná linky č. 8. Dlabáčovská smyčka se začala užívat 25. června. Pod Bělohorskou ulicí byl z ulice Na Malovance vystavěn podchod, první stavba tohoto typu v Praze.

V padesátých letech pokračovalo překládání tratě v Bělohorské ulici do nové osy. Nejdříve byl v roce

1952 předán do provozu nový úsek k hostinci U kaštanu. Teprve po jeho částečném zboření a likvidaci některých objektů bývalého velkostatku u Markéty bylo možné pokračovat v rekonstrukci až ke smyčce Vypich. Tento úsek byl uveden do provozu v roce 1954. Rozšíření této části Bělohorské ulice bylo dokončeno 1. září 1955, kdy byla zapojena nová, dnešní smyčka na Vypichu. Za ní se koleje protioblouky napojovaly na původní trať na Bílou Horu.

Tvář Bělohorské ulice doplnila nová zástavba na severní i jižní straně.

O dalším období už jen telegraficky. V letech 1967 – 1968 proběhla za několikaměsíční výluka velká rekonstrukce tratě v úseku Malovanka – Vypich, při

kteří byla od 1. listopadu 1967 zrušena stará smyčka Malovanka a přejezd na Královce, místo kterého byla smyčka doplněna o kolejové oblouky od, respektive k Vypichu. Od května 1974 probíhala roční rekonstrukce úseku na Bílou Horu, během které byla na původní jednokolejné smyčce doplněna předjízdna kolej. V letech 1977 – 1979 byla na Vypichu zaústěna provizorní trať pro obsluhu motolské vozovny. Další, mnohaměsíční výluka úseku Královka – Vypich – Bílá Hora, vyvolaná rekonstrukcí, se uskutečnila v letech 1984 – 1985, při které byl úsek Vypich – Malý Břevnov přeložen do nové osy. Provoz na Bílou Horu byl tehdy přerušen od 14. února 1984 až do 11. června 1985!

Mgr. Pavel Fojtík

Obnova vozového parku autobusů v roce 2003

Na základě rozhodnutí vedení naší akciové společnosti byly na nákup autobusů v roce 2003 vyhlášeny tři

Obchodní veřejné soutěže (OVS).

Na základě vyhodnocení první OVS byly nakou-

peny 3 nízkopodlažní midibusy Ikarus E-91 od firmy Karosa, a. s., které byly dodány do konce března 2003.

Tato osmimetrová malokapacitní vozidla byla nasazena do zkušebního provozu na linku vedenou mezi nemocnicemi na území Prahy 2 (Karlovo náměstí – I. P. Pavlova) v rámci mezinárodního projektu TRENDSETTER.

Na základě vyhodnocení druhé OVS bylo nakoupeno celkem 40 kloubových autobusů, z toho

20 autobusů v nízkopodlažním provedení od firmy Karosa, a. s.; všechny byly dodány do 30. června.

Třetí OVS byla vyhlášena na nákup 60 sólo autobusů, z toho 30 autobusů v nízkopodlažním provedení. Výběrové řízení teprve probíhá, termín otevírání obálek s nabídkami jednotlivých uchazečů o nejhodnější nabídku je 7. srpna. Termín dodání těchto autobusů je do konce roku 2003.

Nákup je v roce 2003 financován z těchto zdrojů:

<i>Nízkopodlažní midibusy Ikarus E-91 – celkem 3 kusy</i>	
Vlastní zdroje na nákup	14 289 000 Kč
Celkem	14 289 000 Kč
<i>Nízkopodlažní autobusy – kloubové – celkem 20 kusů</i>	
Příspěvek státu na nákup 8 kusů	24 000 000 Kč
Dotace hl. m. Prahy na nákup	85 640 000 Kč
Vlastní zdroje na nákup	55 097 500 Kč
Celkem	164 737 500 Kč
<i>Standardní autobusy – kloubové – celkem 20 kusů</i>	
Příspěvek státu na nákup 1 kusu	900 000 Kč
Dotace hl. m. Prahy na nákup	42 830 000 Kč
Vlastní zdroje na nákup	64 974 700 Kč
Celkem	108 704 700 Kč
<i>Nízkopodlažní autobusy – sólo – celkem 30 kusů</i>	
Dotace hl. m. Prahy na nákup	188 730 000 Kč
<i>Standardní autobusy – sólo – celkem 30 kusů</i>	
Dotace hl. m. Prahy na nákup	122 250 000 Kč
Celková cena za nákup 60 sólo autobusů bude upřesněna na základě výsledků OVS.	

Ing. Jiří Pavlíček,
technický úsek ředitelství



Foto: Petr Malík

Nová doba mění náš život, ale je to vždy k lepšímu?

Jednou za čas se každý z nás podívá do zpětného zrcátka a hodnotí, co všechno se změnilo v posledním období, ať již v osobním životě nebo obecně. I když si to nepřipouštíme, okolní svět a především technika a média nás mění více, než jsme si byli ochotni připustit. Někdy jsou změny pozitivní, jindy méně, záleží na zvoleném úhlu pohledu.

Jednoznačným pozitivem je daleko větší dostupnost informací všeho druhu. Dříve zjistit odjezd autobusu či tramvaje, když na zastávce chyběl jízdní řád, byl téměř nadlidský úkol. Pokud v blízkosti zastávky stála telefonní budka, mohli jste si zavolat, ale najít to správné číslo nebylo jednoduché. V době mobilních telefonů můžete mít číslo na informace uložené ve svém přístroji a v případě nouze stisknete pouze několik tlačítek. Pokud máte modernější telefon, najdete wapové stránky, zadáte výchozí a konečnou zastávku a za několik desítek vteřin si čtete na displeji, jak máte jet.

Nejen o dopravě získáte během několika málo minut na internetu vše potřebné. Trochu nadneseně se dá říci, že kdo není na internetu, jako by nebyl. Dostupnost „sítě sítí“ roste i v tuzemsku doslova každým dnem.

O tolika cenných a užitečných informacích dostupných ve chvíli se nám ani nesnilo. Před několika lety se zdálo, že internet bude doménou mladších lidí, ale dnes se v něm obratně orientují i ti starší, s více než šesti křížky.

Informace a nabídky – to je jedna strana síťové mince. Tou druhou je naprostá volnost nekonečně velké sítě. Každý může zveřejnit co chce, mnohdy bez následků. Snad jen stránky, jejichž obsah je trestný, jsou rušeny z moci úřední. Ani tvorba stránek není příliš náročná, a tak na internetu najdeme názory od těch

běžných až po ultra extrémní ve všech směrech.

Tištěných periodik bylo před rokem 1989 několik desítek, rozhlasové a televizní stanice se daly spočítat na prstech jedné ruky. V dobách polistopadových se počet „klasických“ médií zněkolikanásobil, ale nástupem internetu je „novinářem“ vlastně každý majitel stránek. A na něm teď záleží, jak si poradí s nabytými volnostmi a svobodou. Může se řídit svým nejlepší svědomím a vědomím, jít cestou serióznosti, ale na té se objevují nesnáze. Objektívni zprávy nyní dvakrát nefrčí. Hlavní slovo patří senzaci, skandálům, tragédiím a dalším negativům. Současnost jich nabízí dost, oproti době předlistopadové podstatně více, ale že by se nedalo informovat o něčem jiném, to snad ne. To se pak dopouštíme velkého zjednodušování pestré životní reality.

Cesta bulváru a rádoby britké kritiky je snazší. Záhy se naladím na společnou vlnovou délku s několika dalšími kritiky, vždyť kritika je už dlouhá léta

(nezáleží na politickém uspořádání) naší „národní“ zábavou. Samozřejmě i ona má několik poloh. Ta věčná a faktická, i když bolí, dokáže zlepšit vztahy. Ale ta laciná, formou urážek, polopравd a dezinformací, nepatří do slušné společnosti. Bohužel i s takovou se dnes na stránkách internetu setkáváme a bolí ještě více, když vychází z Dopravního podniku. Přitom je stále nabízeno místo k jednání a konstruktivní debatě.

Není dávno doba, kdy jsme prostřednictvím médií mohli sledovat příběh muže vracejícího se do normálního života po třiceti letech strávených ve vězení. Někomu mohlo připadat směšné, že se onen muž učí nakupovat a vůbec užívat svobody.

Při čtení některých internetových stránek v poslední době mě napadlo, zda jsme se už naučili užívat svobody slova. Ani to není samozřejmě a navíc v médiích platí více než kde jinde rčení, že důvěra se dlouho a těžce buduje, ale velmi lehce ztrácí.

Mgr. Pavel Fojtík

Představenstvo projednalo

Poslední „předprázdninové“ zasedání představenstva se uskutečnilo v pátek 27. června a na programu byly následující body:

Majetkoprávní zajištění stavby metra „trasa IV. C2 Ládví – Letňany“. Představenstvo schválilo v souvislosti s přípravou stavby tratě metra IV. C2 výkupy pozemků, což je jednou z podmínek získání stavebního povolení.

Informace o obnově technologických zařízení souvisejících s požární bezpečností stanic metra.

Členové představenstva byli informováni o dosavadním průběhu obnovy technologických zařízení souvisejících s požární bezpečností stanic metra, včetně harmonogramu dokončování obnovy těchto zařízení.

Zpráva o změnách ve výkaznictví v souvislosti se změnou zákona o účetnictví. Představenstvo schválilo v souvislosti s vyhláškou č. 500, kterou se upravují některá ustanovení zákona 563/1991 o účetnictví, změny ve výkaznictví spočívající zejména v jiném uspořádání a označování položek účetní závěrky. -red-



1. místo – Elektrické dráhy I



2. místo – Střední odborné učiliště



3. místo – Metro I



4. místo – ředitelství



5. místo – Autobusy II

Penalty rozhodly finále



6. místo – Metro II



7. místo – Autobusy I



8. místo – Elektrické dráhy II

Kronika VIII. ročníku fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele
sobota 21. června 2003
hřiště v Hostivěři

Skupina A	A II – ED II	3:0
	SOU – M I	0:0
	ED II – M I	0:1
	SOU – A II	3:1
	M I – A II	2:2
	SOU – ED II	2:2

Skupina B	M II – Ř	0:0
	ED I – A I	3:0
	A I – Ř	0:1
	ED I – M II	0:0
	A I – M II	0:0
	Ř – ED I	0:3

1.SOU	3	1	2	0	5:3	5
2.Metro I	3	1	2	0	3:2	5
3.Autobusy II	3	1	1	1	6:5	4
4.Elektrické dráhy II	3	0	1	2	2:6	1

1.Elektrické dráhy I	3	2	1	0	6:0	7
2.Ředitelství	3	1	1	1	1:3	4
3.Metro II	3	0	3	0	0:0	3
4.Autobusy I	3	0	1	2	0:4	1

Semifinále	SOU – Ř	0:0 (5:3 penalty)
	ED I – M I	1:0

O konečné umístění	Finále	ED I – SOU	0:0 (4:1 penalty)
	O 3. místo	M I – Ř	2:0
	O 5. místo	A II – M II	2:0
	O 7. místo	A I – ED II	1:1 (9:8 penalty)

Nejlepší střelec: Marek Kratochvíl (ED I) 3 branky
Nejlepší brankář: Jan Soukup (ED I)

Dětské prázdniny začaly na Petříně

Rozzářené dětské tváře, smích, písničky, ale také soustředění při plnění úkolů. Takové bylo první prázdninové odpoledne letošních dvou měsíců volna na Petříně. Desítky dětí, menší ještě v doprovodu rodičů, větší s kamarády, dorazily do okolí horní stanice lanovky, aby se pobavily, zasoutěžily a také načerpaly atmosféru nadcházejících prázdnin.

V pátek 27. června připravil Dopravní podnik pro školáky, ale i pro ty, co se teprve do školních lavic chystají, zábavné odpoledne s podtitulem „Hurá na prázdniny“. Už krátce po poledni se před dolní stanicí na Újezdě začala tvořit fronta dětských nedočkavců, aby se zdarma vyvezli na Petřín a záhy se s vervou pustili do soutěžení. Složit puzzle, projít „tunelem“ metra, prokličkovat stanicemi metra s míčkem na pingpongové pále, trefit se do koše na zastávce nebo do okénka improvizované lanovky. Kdo pět úkolů splnil, mohl se zadarmo povozit na kolotoči.

Ale ani to nebylo všechno. Starší a odvážnější si mohli vyzkoušet stav beztláče na aerotrimu (trenažéru), mnohé děti si nechaly namalovat tváře nebo si odnesly nafukovací zvířátko od kouzelníka. O příjemnou pohodu se starala hudební skupina The Party, slovem a soutěžími provázel Honza Musil, který také rozdával desítky autogramů svým příznivcům.

„Děti mě vysvědčením překvapily, proto jsme je vzali za odměnu na Petřín. Na prázdniny jedou až v neděli, a tak se jim snažíme zpříjemnit volné chvíle,“ sdělovala jedna z maminek.

Pohodové odpoledne prozářené sluncem ukončila před pátou hodinou dětská diskotéka, po které se všichni spokojeně rozcházeli na prázdniny. Dopravní podnik připravil nejmladší generaci příjemné odpoledne a jeho prestiž v očích účastníků stoupla. **-bda-**



Dětský hrad mohly využít děti, které si chtěly nevázaně zaskočit.



Úkolem dětí bylo hodit kroužky na terč pod improvizovaným zastávkovým sloupkem.

Prolétzt symbolický tunel metra nedělalо soutěžícím problémy.



Prokličkovat slalom s míčkem na pingpongové pále nebylo jednoduché.

Kdo splnil všechny úkoly, mohl se za odměnu svézt na kolotoči.



Každý soutěžící se snažil o co nejlepší výkon. Trefit okénko v improvizované lanovce se téměř každému podařilo.

Je libo zvířátko z balónek? Kouzelník vám za několik vteřin nějaké vytvoří. Fronta na zvířátka byla celé odpoledne hodně dlouhá.





Dětským odpolednem Dopravního podniku na Petříně s podtitulem „Hurá na prázdniny“ provázel populární Honza Musil.



Prázdniny tradičně znamenají změny jízdních řádů, a tak si návštěvníci mohli zdarma odnést aktuální výtisky platné od soboty 28. června.

Červencovým táborům přálo počasí

Léto je čas dětí. Dva měsíce si mohou užívat volna, zažívat různá dobrodružství a získávat nezapomenutelné zážitky nejen v doprovodu rodičů, ale i v kolektivu kamarádů především na letních táborech. Ty u nás mají dlouholetou tradici. Letos jsme se opět rozjeli na tábory, jejichž pořadatelé jsou odštěpné závody naší společnosti. Navštívili jsme pouze některé červencové, další se konají na jiných místech nebo v srpnu.

Sluníčko zářilo, a tak jedna z důležitých podmínek pro zdar tábora byla dodržena. Na všech místech nás provázel smích a dobrá nálada.

Zastávka první: Orlík

Skončila snídaně a táborem se rozléhá mohutné „Nástup!“. Na sluncem ozářeném horním konci tábora se schází téměř devadesát dětských účastníků, kteří se dozvídají, jaký na ně čeká v nejbližších hodinách program. Největší radost mají nejmladší, dopoledne stráví na vodě, poprvé v životě budou jezdit na kánoích na hladině orlické přehrady.

Nejstarší mají na programu hry na hřišti. Hraje se „zabika“, vybíjená, při které každý může vyřadit každého ze hry. Převaha kluků se po několika chvílích projevuje, ale návratové pravidlo má za následek, že hřiště je stále plné. Finálový souboj dvou až tří nejlepších je v nedohlednu.

Mladší děvčata zkoušejí svůj postřeh při Kimově hře. Během necelé minuty si zapamatovat obrázky a upamatované co nejrychleji napsat na papír. Další zábavou je chůze poslepu na laně.

Slunce už pořádně dokazuje svou sílu, a tak se před obědem všichni scházejí u mola, v jehož okolí už nejmladší obstojně zvládají loď.

Hladina přehrady je podle znalců podstatně níže než obvykle. „Loňské povodňové zkušenosti jsou ještě živé, a tak hladina je hodně nízká. Strach z přívalových srážek je velký,“ je slyšet od tradičních účastníků tábora. Loňskou povodeň připomíná modře označený schod na přístupu k molu. Ještě nyní se tají dech...

Při programu jsou děti zaměstnanců o. z. Metro rozděleny do osmi oddílů s tradičními názvy, bobří, vydříčky, delfinci, žabičky, rejnoci, medúzy, žraloci a velryby, při celotáborové hře jsou ve třech skupinách a jdou po stopách Jarka Cimrmana Orlického, českého všemůla, který zanechal své stopy i v okolí Orlíku.

„Letos je spolupráce všech věkových skupin dětí přímo ukázková,“ sděluje hlavní vedoucí Jana Holíková. „Starší se snaží dětem pomáhat a mají k sobě dobrý vztah.“

Tábor na Orlíku nemá o děti nouzi, i když už v loňském roce byl zrušen třetí turnus. Vysvětlení je logické. „Děti je obecně méně než v minulosti, ale první turnus máme tradičně zaplněn. Ti starší patří ke stálým účastníkům, jsou tu poněkolidkaté.“ Neúčast na Orlíku je pro některé děti největší trestem. „Kolegyně v práci mi říkala, že měla problémy se synem, a tak mu řekla, že pokud se nezlepší, tak nepojede na Orlík a od té doby je vše v pořádku,“ doplňuje vedoucí.

Spokojenost panuje i s kuchyní. „Je vynikající, chutnalo mi všechno, asi nejlepší byla svíčková,“ sděluje jedno z dětí.

Zastávka druhá: Břasy – Stupno

Z bazénu se ozývá dětský smích. Počasí doslova láká k vykoupaní na koupališti u obce Stupno, kde se už posedmadvacáté koná plavecký tábor o. z. Elektrické dráhy. Část dětí se baví ve vodě, blíže u tábora probíhá soutěž ve skoku do dálky. „Pokud je dobré počasí, tak všechny hry připravujeme do bazénu, proto i do dálky skáče do vody,“ vysvětluje hlavní vedoucí Ilona Šandová.

První dva týdny nebyly pro malé plavce úplně ideální, počasí nebylo nakloněno hráčkám ve vodním živlu. „Mohlo být přece jen tepleji, abychom absolvovali program podle plánu. Takto jsme museli zařadit náhradní program, ale děti se rozhodně nenudily. Teď si to ve vodě vynahradíme.“

Tábor Břasy 2003, jak je oficiálně nazýván, se nesl ve stylu staré Anglie. Zaměřeny odpovídaly i jednotlivé hry, kterých se účastnila „antidružstva“, skupiny dětí různého věku. Do družstev byly děti rozděleny podle plavecké dovednosti. V jedničce byli ti nejlepší, v šestce začínající plavci.

„Letos jsme měli čtyři neplavce a už všichni plavou. Nestane se, aby se někdo u nás na táboře nenaučil plavat,“ sděluje člen vedení Pavel Jakubec, který stejně jako mnoho jiných do Břas jezdí už od dětského věku. „Začal jsem jezdit jako dítě, pokračoval jsem jako praktikant a teď jako vedoucí, už jsem tady posedmnácté.“

Břasy: Skok do dálky do bazénu.



Orlík: Kimova hra.





Čistá u Rakovníka: Večerní nástup nejstarších účastníků.

Soutěž ve skoku do dálky pomalu spěje ke svému vrcholu, skáče se okolo čtyř metrů, děti se povzbuzují, není vidět žádná závist.

I dětem v Břasech se rozzáří oči při dotazu na kuchyni. „Lívance byly nejlepší,“ říká Tereza, úspěšná účastnice táborových sportovních disciplín. V Břasích není kuchyně přímo v objektu tábora, ale dochází se do místní školní jídelny, zajišťující zejména obědy a večere.

Kromě různých sportovních disciplín byla na programu také soutěž krásy, kdy chlapci volili Miss a dívky „Missáka“ tábora.

Třetí zastávka: Kočkův mlýn – Čistá u Rakovníka

Nové prostředí a nové podmínky čekaly na účastníky letošních dětských táborů pod patronátem o. z. Autobusy. Tradiční místo konání, Nuzice, skolila loňská velká voda a jejich obnova začne až na sklonku letošního roku.

V době příjezdu zeje tábor prázdnotou. Malebné místo pod viaduktem železniční tratě, uprostřed lesů s dvojicí rybníků, je přímo stvořené k pořádání letních táborů, jen megalomanské rekreační středisko vybudované v polovině osmdesátých let narušuje idylické místo v blízkosti Čisté u Rakovníka.

Za několik minut přijíždí autobus, a z něj vystupuje více než padesát dětí. Nuzické počty s více než 150 dětmi jsou zapomenuty. „Tábor neměl ideální propagaci. Na plakátku, který byl umístěn na nástěnkách v jednotlivých garážích, se neobjevilo výrazné „Dopraváček“, a tak mnozí rodiče přihlásili své děti jinam,“ lituje chyby v organizaci jeden ze dvou vedoucích Jan Masopust.

Loňská velká voda neodnesla jen zázemí tábora, ale i veškeré dlouhodobě získávané pomůcky a potřeby ke konání tábora. „Udělal jsem chybu, že jsme po ukončení loňského tábora okamžitě všechno neodvezli do Prahy, ale kdo mohl vědět, že přijde taková pohroma. Letos jsme dávali hru narychlo dohromady, i v provizorních podmínkách se nám to podařilo dobře.“ Jedinou trofej, která přežila povodeň, je zelenožlutá nuzická vlajka, vlající na stožáru u slavnostního ohniště.

Výcvik na lodích, dříve probíhající na Lužnici, se letos odehrál v provizorních podmínkách lesního rybníka. „Stále hledáme, v Nuzicích už jsme všechno znali a věděli jsme, kam umístíme jakou hru, tady musíme všechno zkoušet,“ doplňuje Masopust.

Děti jsou spokojené, autobus je přivezl z návštěvy lokomotivního muzea v Lužné u Rakovníka z koupání. Po večeri a nástupu následuje diskotéka, a tak především starší táborníci se snaží co nejlépe připravit se. Do odjezdu už mnoho dní nezbývá, nastává jedna z posledních příležitostí pořádně si užít s táborovými kamarády.

Tábory navštívil Petr Malík

Orlík: Nejmladší zkoušejí své dovednosti na lodích.



Čistá u Rakovníka: Areál tábora.



Břasy: Hry v bazénu.

Orlík: Společné foto aneb tzv. chleba.



Sdružení dopravních podniků ČR již druhým rokem vydává výroční zprávu. Tato zpráva není jen souhrnem informací o počtu a zaměření jednání správní rady nebo odborných skupin, ale zejména má sloužit jako materiál, ze kterého se zájemci dozvědí, co je Sdružení dopravních podniků ČR, kdo jsou jeho členové řádní i ostatní, jaká je jeho struktura. V neposlední řadě pak obsahuje i řadu souhrnných provozních i ekonomických ukazatelů, které mohou dokumentovat, kam se ubírají trendy v městské hromadné dopravě v jednotlivých městech, ale i celkově v České republice.

Sdružení dopravních podniků ČR sdružuje 19 dopravních podniků (řádných členů), provozujících MHD ve velkých městech ČR. Jsou to: Brno, České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Chomutov-Jirkov, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec, Mariánské Lázně, Most-Litvínov, Olomouc, Opava, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha, Teplice, Ústí nad Labem, Zlín-Otrokovice.

Mimo to má sdružení 102 ostatní členy, což jsou společnosti a organizace, které spolupracují s dopravními podniky, vyrábějí výrobky a poskytují služby potřebné pro MHD.

Správní radu tvoří ředitelé dopravních podniků, má trojčlenné předsednictvo. Běžnou činnost zabezpečuje sekretariát v čele s výkonným ředitelem.

V rámci Sdružení dopravních podniků ČR působí 10 odborných skupin, které se zabývají konkrétními odbornými problémy podle svého zaměření za účasti odborných pracovníků z dopravních podniků, ostatních členů, ale často i pracovníků státní správy. Odborné skupiny mají tato zaměření: autobusy, trolejbusy, tramvaje, tramvajové tratě, pevná trakční zařízení, ekonomiku, dopravu a provoz, přepravní kontrolu, personální a obchodně technické.

Škála činností je poměrně rozsáhlá. V roce 2002 však přibyla podobně jako u jiných asociací, organizací a sdružení další a velmi důležitá: snaha o maximální informovanost související s blížícím se vstupem ČR do Evropské unie. Ani městské hromadné dopravě se nevyhýbají rozsáhlé změny legislativního i technického charakteru a cílem je dobře se na ně připravit. Proto se nově Sdružení dopravních podniků ČR podílí na organizaci a odborné aplní konferenci a seminářů s touto tematikou, prohlubuje spolupráci s partnerskými asociacemi v Německu, Rakousku a zejména Slovensku i s dalšími asociacemi v ČR, sdružujícími firmy dopravního charakteru.

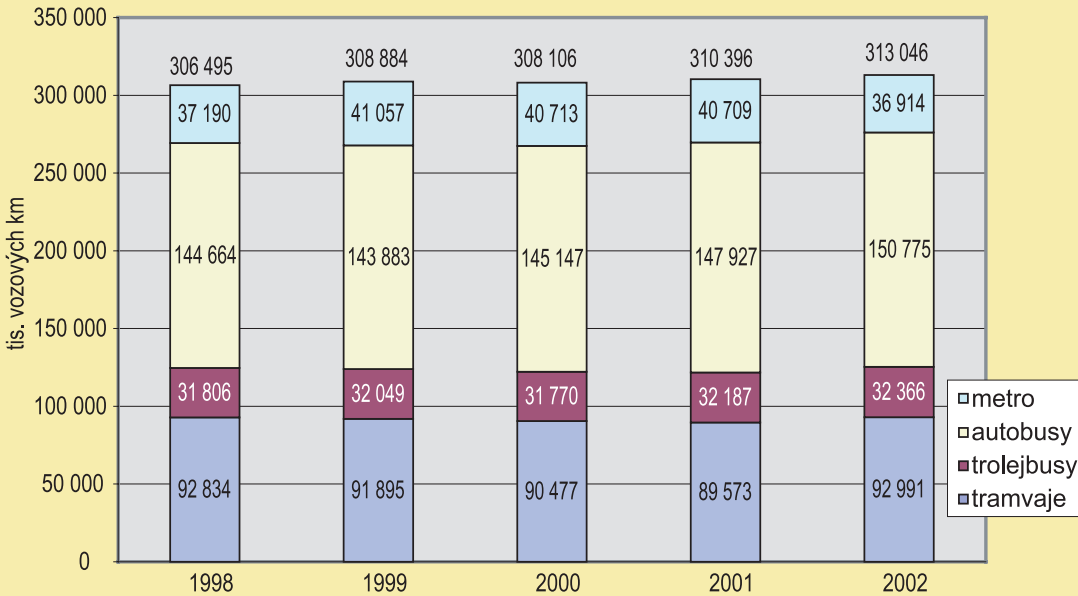
Trvalým předmětem zájmu sdružení je státní politika podpory obnovy vozového parku MHD. Uplynulých 6 let, kdy byl program podpory obnovy ve dvou tříletých cyklech uskutečněn, prokázal zcela nepochybně, že bez této finanční injekce ze státního rozpočtu by nebylo možné zastavit stárnutí vozidel. Bohužel však v letech 2001 a 2002 došlo k velké redukci těchto prostředků. Důsledkem je omezení počtu nakupovaných vozidel a přenesení hlavní tíhy financování obnovy na městské rozpočty. Ostatní investice, důležité pro existenci MHD jsou tak odkládány a zejména u trakčního vedení, měnění a opravárenského zázemí vzniká problém „přestárlosti“. Považujeme proto za velmi důležité, aby výše státní dotace dosáhla v dalších letech alespoň 500 až 600 milionů Kč, a aby se do programu vrátila možnost dotovat obnovu drobných stavebních akcí, nezbytných pro kvalitní provozování MHD.

Není možné se nezmínit o události, která v roce 2002 zasáhla několik dopravních podniků, o povodni. Plzeň, České Budějovice, Ústí nad Labem a Děčín, ale zejména Praha, se musely vyrovnat s následky, které nemají v historii provozování městské hromadné dopravy pamětníka. Nutno říci, že při operativním organizování provozu i při obnově majetku prokázali zaměstnanci dopravních podniků maximální nasazení, schopnost operativního řízení a i v nejtěžších podmínkách zachovali pro obyvatele měst nutné dopravní služby. Ale nejenom to – prokázalo se, jak je důležité začlenění dopravního podniku do organizmu města. Vždyť právě v krizových situacích je zapotřebí dobře organizované dopravy pro evakuaci a záchranu obyvatel. Rovněž vzájemná znalost problémů dopravních podniků, ke které sdružení dlouhodobě přispívá, přinesla nevídanou vlnu solidarity, kdy většina dopravních podniků přispěla na pomoc zejména při přerušení provozu pražského metra svými řidiči autobusů k zajištění náhradní dopravy.

Tab. č.1: Dopravní výkony v tis. vozových km - jednotlivé dopravní podniky

Dopravní podnik	1998				1999				2000				2001				2002			
	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem
Brno	17 041	7 014	14 880	38 935	16 401	7 033	15 223	38 657	16 586	7 010	15 030	38 626	15 952	7 416	15 523	38 891	15 926	7 292	15 867	39 085
České Budějovice		1 588	3 589	5 177		1 771	3 557	5 328		2 096	3 599	5 695		2 062	3 846	5 908		2 130	3 888	6 018
Děčín			3 282	3 282			3 155	3 155			3 239	3 239			3 595	3 595			3 831	3 831
Hradec Králové		1 600	3 756	5 356		1 631	4 001	5 632		1 645	4 095	5 740		1 758	4 394	6 152		1 828	4 480	6 308
Chomutov-Jirkov		971	1 304	2 275		1 117	1 160	2 277		975	1 355	2 330		1 047	1 327	2 374		1 103	1 384	2 487
Jihlava		1 303	1 129	2 432		1 307	1 088	2 395		1 351	1 222	2 573		1 350	1 392	2 742		1 413	1 495	2 908
Karlovy Vary			2 540	2 540			2 475	2 475			2 457	2 457			2 478	2 478			2 498	2 498
Liberec	2 135		4 803	6 938	2 000		4 960	6 960	1 819		5 112	6 931	2 010		5 095	7 105	2 239		5 014	7 253
Mariánské Lázně		291	134	425		288	171	459		278	151	429		221	188	409		210	200	410
Most-Litvínov	2 229		4 149	6 378	1 947		3 818	5 765	1 785		3 669	5 452	1 735		3 686	5 421	1 790		3 699	5 489
Olomouc	2 401		3 547	5 948	2 472		3 269	5 741	2 160		3 472	5 632	2 079		3 622	5 701	2 127		3 680	5 807
Opava		1 149	1 585	2 734		1 060	1 636	2 696		1 040	1 678	2 718		1 091	1 760	2 851		1 100	1 791	2 891
Ostrava	16 315	3 209	18 840	38 364	16 265	3 208	18 805	38 278	15 600	3 219	18 593	37 412	15 157	3 218	19 021	37 396	15 723	3 142	18 324	37 189
Pardubice		2 071	3 456	5 528		2 183	3 499	5 882		2 107	3 727	5 833		2 108	3 834	5 942		2 309	3 791	6 100
Plzeň	5 862	4 011	4 042	13 915	5 861	4 100	4 318	14 279	5 654	3 909	4 555	14 118	5 620	3 922	4 592	14 134	5 570	3 842	4 680	14 092
Praha	46 851		65 845	112 696	46 949		64 957	111 906	46 875		65 414	112 289	47 020		65 591	112 611	49 616		68 092	117 708
Teplice		1 686	1 968	3 654		1 523	1 947	3 470		1 509	2 046	3 555		1 556	2 177	3 733		1 573	2 266	3 839
Ústí nad Labem		3 601	4 143	7 744		3 624	4 042	7 666		3 478	3 986	7 464		3 284	4 088	7 372		3 236	4 145	7 381
Zlín-Otrokovice		3 312	1 672	4 984		3 204	1 802	5 006		3 153	1 747	4 900		3 154	1 718	4 872		3 188	1 650	4 838
celkem	92 834	31 806	144 664	269 305	91 895	32 049	143 883	267 827	90 477	31 770	145 147	267 593	89 573	32 187	147 927	269 687	92 991	32 366	150 775	276 132
Praha metro				37 190			41 057					40 713				40 709				36 914
celkem vč. metra				306 495			308 884					308 106				310 396				313 046

Dopravní výkony v tisících vozových kilometrech - dopravní podniky celkem



O tom, že městská hromadná doprava představuje velkou část dopravního trhu, přesvědčuje několik následujících čísel:

19 dopravních podniků provozuje 7 tramvajových systémů se 77 linkami o délce 992 km, 13 trolejbusových s 93 linkami o délce 710 km. a jeden systém metra. Všechny pak provozují městskou nebo i linkovou autobusovou dopravu s 544 linkami a délce 5885 km. MHD obsluhuje 3,5 milionu obyvatel, pro které vozidla MHD ujela 313 milionů vozových kilometrů a více než 32 miliard místových kilometrů. Přepraveno bylo 2,2 miliardy cestujících, kteří zaplatili jízdné ve výši 5 miliard Kč. Celkové náklady na provoz činí více než 20 miliard Kč. Vozidel je provozováno 1790 tramvajových, 659 trolejbusových a 3142 autobusů.

Zajímavá je tabulka dopravních výkonů ve vozových km, která svědčí o stabilizovaném systému jak celkově, tak i v jednotlivých druzích dopravy. Po snížení, ke kterému došlo v první polovině devadesátých let minulého století, se pokles zastavil a naopak dochází k postupnému mírnému navýšení jako reakce na opětovné zvyšování přepravní poptávky. Tento příznivý trend dopravní podniky podporují postupným zaváděním standardů kvality, které činí MHD pro uživatele přitažlivější.

Ing. Antonín Macháček,
výkonný ředitel Sdružení dopravních podniků ČR

Většina parkovišť P+R je hojně využívána

Není dávno doba, kdy parkoviště P+R byla téměř neznámým pojmem. Pouze ti scestovalejší věděli z ciziny, že se jedná o parkoviště u stanic metra či vlakových nádraží. Autem řidič absolvuje cestu z domova k návažné kapacitní veřejné hromadné dopravě, kterou použije k cestě do centra města. Cesta hromadnou dopravou je rychlejší, odpadají problémy se zaparkováním v přeplněných centrech měst a v neposlední řadě je tento systém šetrnější k životnímu prostředí.

Devadesátá léta přinesla problémy s parkováním a auty přeplněnými ulicemi i do Prahy. Jedním z nápravných řešení bylo i budování parkovišť P+R na okrajích měst, především u stanic metra. Nový systém si rychle získal své příznivce, a tak parkovišť začalo přibývat. Od poloviny června je na území Prahy už 14 parkovišť P+R, především u stanic metra. V Radotíně a v Běchovicích najdete parkoviště u nádraží a v Modřanech se přestupuje na tramvaje.

Nováček mezi parkovišti je Černý Most II. „Černý Most I je sice největší parkoviště v Praze s kapacitou 300 míst, ale mnohokrát se stalo, že už před osmou hodinou ránní se tam nedalo zaparkovat, a tak jsme přistoupili k výstavbě Černého Mostu II, rozšiřujícího kapacitu o 138 míst,“ sděluje Libor Sosnovec z Technické správy komunikací, která se o parkovací plochy na okrajích města stará. Ani druhé parkoviště s největší pravděpodobností není pro Černý Most konečná. „Uvažuje se o zastřešení autobusového nádraží a na střeše by byla zbudována třetí odstavňá plocha.“

V čem jsou parkoviště P+R pro řidiče výhodná? Parkovací poplatek je velmi nízký, za celodenní parkování, od čtvrté ránní do jedné po půlnoci, se platí pouze 10 korun (pokud na parkovišti necháte auto přes noc, poplatek se zvyšuje na 100 Kč). Pokud si koupíte jízdenku na městskou hromadnou dopravu v tamním jízdenkovém automatu, zaplatíte za celodenní pouze 50 korun a zpáteční vás přijde na 20 korun. Navíc parkoviště jsou hlídána. Odpadají starosti s parkováním v centru, nenervujete se v dlouhých popojíždějících kolonách a odpadají starosti s různými omezeními provozu, kterých je zejména v létě Praha plná.

V současnosti je na čtrnácti parkovištích k dispozici více než 1500 stání, ale potřeba by byla daleko vyšší. „Omezujícím prvkem ve stavbě nových parkovišť jsou pozemky,“ vysvětluje Sosnovec. „Město určilo nejvyšší možnou cenu, která může být za metr čtvereční zaplácena, ale někteří soukromníci požadují mnohem vyšší částky, a tak k dohodě nedojde.“

Ale i tento problém by měl být v dohledné době řešitelný. „Získání nových pozemků je velmi obtížné, a tak uvažujeme o výstavbě několika patrových parkovacích objektů na současných pozemcích,“ doplňuje Libor Sosnovec. V letošním roce se síť parkovišť rozroste ještě o Radlickou II, kde je dosavadní kapacita 37 stání na prvním parkovišti nedostatečná.

Jedenáct ploch u stanic metra je využito téměř na 100 procent, což svědčí o faktu, že si Pražané a návštěvníci města na novinku zvykli. S nižším využitím se zatím „potýká“ trojice ostatních parkovišť v Běchovicích, v Radotíně a Modřanech.

„Běchovické parkoviště je doplněno informačními tabulemi s odjezdy vlaků, ale bohužel jsou uvedeny pouze ty pravidelné, a tak se řidičům stane, že zaparkují a vydají se na nástupiště, ale tam zjistí, že vlak je o 30 minut opožděn. Informace o odjezdech by měly být aktuální, a potom může být vyšší i využití parkoviště,“ popisuje strasti jednoho z parkovišť Sosnovec. Doprava v pražských ulicích stále houstne, proto je

předpoklad, že i v Radotíně a Modřanech se dočkáme vyššího využití parkovacích ploch. „Z Radotína nebo Modřan se autem za 20 minut do centra dostanete jen výjimečně a navíc náklady máte daleko vyšší.“

Současná parkoviště P+R		
název	kapacita	prům. počet parkujících aut měsíčně (leden - květen 2003)
Rajská zahrada	80	1410
Černý Most I	300	6427
Černý Most II	138	otevřeno v červnu 2003
Nové Butovice	60	1822
Radlická	37	1167
Zličín I	94	2962
Zličín II	70	2085
Nádraží Holešovice	77	2666
Opatov	186	4054
Skalka	175	1994
Palmovka	122	3396
Radotín	62	178
Běchovice	100	308
Modřany	50	166

Parkoviště P+R Nové Butovice



Foto: Petr Malík

Zvýšená aktivita revizorů a přehled jejich činnosti

Pohled do statistiky výsledků přepravní kontroly za první pololetí tohoto roku je jednoznačný. 136 515 uložených postihů cestujícím za nedodržení tarifně – přepravních pravidel v systému Pražské integrované dopravy. Na tomto konstatování by nebylo nic neobvyklého, kdyby se psal rok 1996 nebo 1997. Zhruba tolik postihů totiž rozdali naši revizoři cestujícím ve srovnatelném období těchto let. Od té doby klesal počet přistizžených „černých pasažérů“ s jakousi neúprosnou pravidelností, a tak výše uvedený počet je pro nezasečené určité překvapením. Zvláště, když ho budou srovnávat se 102 169 postihy z minulého roku za stejné období. Za nárůstem 33,6 % se však skrývá mnohé. Od přetrvávajícího popovodňového zmírnění tarifního opatření, kdy byly některé přestupky ze strany revizorů tolerovány, přes nyníjší důslednou kontrolu samotné práce revizorů až po nově nastavená kritéria v jejich odměňování a plánování práce. Výsledkem je tak 34 346 přistizžených cestujících navíc, kteří chtěli cestovat na úkor těch, kteří si za cestování poctivě zaplatili.

Pokles tržeb v naší společnosti za prodané jízdné byl hlavním důvodem k tomu, že na odboru přepravní

kontroly byla učiněna některá opatření, která jednoznačně ovlivnila zvýšenou aktivitu pracovníků přepravní kontroly. Vyškolením nových revizorů na začátku roku, kteří doplnili plánovaný stav, byl též zahájen proces „zvýšené aktivity“. Mimo tato interní opatření došlo k výraznému zlepšení spolupráce s policií, a to jak Policii České republiky, tak především s policií městskou. V tomto roce se nám daří organizovat zhruba dvojnásobek společných kontrolních akcí než tomu bylo v minulých letech, a to je velmi pozitivní. Nejen, že policisté chrání bezpečnost pracovníků přepravní kontroly, ale především šetří jejich čas v případech, kdy cestující zpochybňuje „naše“ zákonné pravomoce, které novelizací zákonů o drahách a o silniční dopravě, výrazně posílily.

Určitou negativní daň mezi neplatícími cestujícími odvedly loňské ničivé povodně, které v mnohém ovlivnily myšlení těchto zákazníků. Je zajímavé, že i přes velkou mediální kampaň, oznamující konec prodloužení časové platnosti jízdenek pro jednotlivou jízdu po povodních, mnoho zákazníků tento fakt nerespektovalo. Ani doznávající tolerance ze strany pracovníků přepravní kontroly nebyla pro mnoho cestujících

varováním. Vrátime-li se k prvním dvěma měsícům po novém roce, (kdy ještě platila prodloužená časová platnost některých jízdenek) bylo zachyceno o 17,6 % černých pasažérů více než v roce minulém. Tento fakt by si asi zasloužil hlubší analýzu a jistě by k ní měl co říci i psycholog. Povodně a s tím související problémy s dopravou naděly své u některých cestujících, a to v neadekvátním rozhodnutí při použití prostředků v PID bez placení jízdného.

Půlroční výsledky pracovníků přepravní kontroly v číslech:	
Počet uložených přírůzků	136 515
Vybráno na postizích	43,1 mil. Kč
Počet postihů placených na místě kontroly	50 000 (tj. 36,6 %)
Počet podaných žalob	17 037
Počet napadení kontrolorů	21
Počet postihů placených v doplňkové pokladně	36 350

Josef Hocek,
vedoucí odboru přepravní kontroly ředitelství

Celkové množství tělesné vody u většiny dospělých osob tvoří asi 60 % tělesné hmotnosti a 70 % aktivní tělesné hmoty. U dospělého člověka se denně vymění asi 6 % tělesné vody. Lidský organismus na ztrátu vody reaguje velmi citlivě. Již při ztrátě pouhých 3% tělesné vody se tělesný výkon postižené osoby snižuje, větší ztráty ohrožují mentální funkce a může dojít až ke kolapsu krevního oběhu. V horkém počasí je běžná ztráta vody (kůží, dýcháním, močí, pocením, stolicí) 3300 ml za den. Tyto ztráty musí být průběžně doplňovány, aby nebylo ohrožováno zdraví a výkon člověka.

Rozhodující pro tepelný stav člověka je jeho tepelná bilance, tj. v jakém vztahu je množství tepla jím produkovaného k množství tepla odváděného z organismu do okolního prostředí. Teplota vzduchu je základní veličinou vypovídající o tepelné zátěži nebo pohodě člověka. Tepelná pohoda je jedním z faktorů zajišťujících optimální prostředí pro pobyt člověka. Je to vztah rovnováhy mezi člověkem a vnějším prostředím bez zatěžování termoregulačního systému. Je známo, že tepelná pohoda člověka má daleko větší vliv na jeho subjektivní pocit pohody, míru odpočinku i skutečnou produktivitu práce – například při lehké fyzické práci dochází ke 100% výkonu jedince při teplotě 22 °C, při 27 °C klesá schopnost podávat plný výkon o 25 %, při 30 °C se dosahuje pouze 50 % z optima. Obecně je člověk schopen snášet teplotu kolem 50 °C po dobu asi

4 hodin. Při stoupající vlhkosti vzduchu tato hranice výrazně klesá. Nadměrné teploty způsobují nadměrnou únavu a nesoustředěnost vedoucí až k nebezpečným úrazům.

Při déletrávajících nadměrných teplotách se mohou projevit příznaky akutních poruch zdraví z horka – nevolnost až zvracení, průjem, náhlá a vůlí nekontrolovatelná hyperventilace, náhlý pokles intervence pocení nebo diastolického krevního tlaku, změny barvy obličeje, mravenčení a brnění, bolesti hlavy, ve svalech, u srdce, křeče a často neadekvátní nekontrolovatelné chování, agresivita či naopak apatie až úplná dezorientace.

Jedním z důležitých opatření ke snížení tepelné zátěže pracujících je kromě režimových opatření – střídání práce a odpočinku, hlavně dostatečný příjem tekutin – dodržení pitného režimu. Ochrané nápoje doplňují ztrátu tekutin a minerálních látek, které se z těla vylučují potem a dýcháním. Nápoj nesmí obsahovat více než 6,5 hmotnostních procent cukru.

Léto a pitný režim z pohledu lékaře

Firmy jsou povinny poskytovat svým pracovníkům nápoje zejména v těchto případech:

- když se měřením prokáže, že při dané práci dochází ke ztrátě tekutin potem a dýcháním vyšší než 1,25 litru za 8hodinovou směnu,
- tehdy, když jsou v pracovním prostředí překračovány maximální přípustné teploty stanovené v tabulce nařízení vlády (účinnost od 1. ledna 2005) – jedná se zejména o práci vsedě s trvalým zapojením obou horních a dolních končetin (řidiči),
- při trvalé práci na venkovních pracovištích, pokud je teplota venkovního vzduchu naměřená ve stínu v časovém rozmezí 10 až 17 hodin vyšší než teplota v rozmezí od 26 do 28 °C.

V rámci Dopravního podniku je problematika pitného režimu řešena velice podrobně v rámci jednotlivých kolektivních smluv.

MUDr. Milan Sekanina,
závodní lékař garáže Vršovice, o. z. Vršovice

Stovka už jezdí rok

Před rokem, 8. července 2002, byl zahájen pravidelný provoz na nové autobusové lince č. 100, zabezpečující specifickou přepravní obsluhu mezinárodního letiště Ruzyně. Linka je od zavedení provozována v trase Letiště Ruzyně – Zličín a její trasa využívá rovněž předloni otevřený úsek pražského okruhu. Provoz linky je zajišťován upravenými standardními nízkopodlažními autobusy, které mají mimo jiné uzpůsoben interier k přepravě většího rozsahu a množství zavazadel cestujících. Celkem byly pro tuto linku nakoupeny 4 autobusy, vypravovány jsou z garáže Řepy, která provoz linky zabezpečuje. V pracovní den je provoz zajišťován celkem 3 autobusy, v sobotu a neděli pak dvěma.

Vzhledem ke specifickému zaměření linky, ke zvýšené přepravě cizinců, je linka provozována zvláštní vybranou skupinou řidičů, u nichž bylo kritériem i jazykové vybavení. Těchto řidičů je osm a mají svůj diagram služeb, v záloze je připravena skupina šesti náhradníků, kteří předpoklady naplňují a mohou být na linku přeřazeni. Charakteru linky jsou přizpůsobeny i podávané vizuální a akustické informace cestujícím, též v anglickém jazyce.

Za jeden pracovní den řidiči ujedou na lince celkem 1296 kilometrů a odpracují téměř 49 hodin.

V sobotu respektive neděli ujedou 877 km a odpracují přes 37 hodin. Za období ročního provozu linky bylo na lince ujetu celkem 427,5 tisíce km a odpracováno více jak 16 tisíc hodin. Spolehlivost provozu této linky je vysoká, za roční období provozu vznikl na lince jediný prostoj v délce 24 minut. Za celé dosavadní období provozu nebyla na lince zaznamenána ani jediná dopravní nehoda.

Přepravní využití této linky bylo ve druhém pololetí minulého roku silně ovlivněno obecně narušenými přepravními vztahy na území hlavního města následky povodně. V letošním roce je přepravní využití kapacity linky stabilizováno a ve špičkových obdobích je v úseku Zličín – Terminál Jih v zásadě průměrné, na stupni 2 až 3. V úseku Terminál Jih – Letiště Ruzyně a na celé trase linky v mimošpičkových obdobích je přepravní zatížení nižší. Nepotvrzuje se původní předpoklad dominujícího přepravního zatížení cestujícími s návazností na leteckou dopravu. Hlavní špičkovou přepravní zátěž linky tvoří zaměstnanci letiště a provozů v dané lokalitě, což potvrzují zvýšené zastávkové obraty na zastávkách Terminál Jih a Zličín.

Pokud se týká podmínek pro přesný provoz na lince, respektive průjezdnosti trasy, jsou v zásadě

velmi dobré. Určité problémy, v nepravidelně vymezených obdobích, se vyskytují na účelové komunikaci terminálu Letiště Ruzyně (závorami vymezený úsek) a komunikaci Řevnická, kde je velmi silná doprava k nákupnímu centru Zličín. V ostatních úsecích se zdržení nevyskytují.

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



Foto: Petr Malík

Garantovaných autobusů bude jezdit více

Koncem prvního pololetí letošního roku byl v pracovní den řízený provoz nízkopodlažních autobusů zabezpečován v rozsahu 184 standardních a 6 kloubových autobusů, k tomu musíme přičíst i 2 midibusy (linka č. 291).

V prvních šesti měsících letošního roku opět doznal změn vozový park autobusů. Nakoupeno a dodáno bylo celkem 20 kloubových nízkopodlažních vozů a 3 midibusy. Nízkopodlažní midibusy byly do řízeného provozu zapojeny od 18. dubna na novou linku č. 291 I. P. Pavlova – Karlovo náměstí – I. P. Pavlova v rámci evropského projektu Trendsetter a nově dodané „kloubáky“ jsou v současné době připravovány do řízeného provozu s nástupem poprázdninového provozu (od soboty 30. srpna). Koncem tohoto roku je plánován nákup dalších 30 standardních nízkopodlažních autobusů. U těchto autobusů není o nasazení na linky a přidělení na garáže zatím rozhodnuto a do řízeného provozu budou zapojeny zřejmě na začátku roku 2004.



Foto: Petr Malík

Nasazení 20 nových kloubových vozidel do řízeného provozu bylo předmětem náročnějšího posuzování z hlediska provozního i přepravního, vzhledem k dosud malému počtu těchto autobusů a jejich potřebě maximálního využití pro přepravu

cestujících. Z těchto důvodů bylo nakonec rozhodnuto vozidla přidělit pouze na dvě garáže, které již provozují i loňskou dodávku tohoto typu. V následující tabulce je uveden rozsah současného řízeného provozu kloubových nízkopodlažních autobusů v pracovní den a jeho rozvoj od poprázdninového období:

Linka číslo	Rozsah současného řízeného provozu	Garáž	Rozvoj řízeného provozu v roce 2003	Celkový rozsah řízeného provozu	Počet tūr. a CD (celkový počet) vozů v pracovní den	Poznámka
109	1	Klíčov		1	3T, 1CD (8)	
136	2	Klíčov	1	3	10T (20)	
152		Klíčov	1	1	5T (9)	
177		Klíčov	4	7	9T (31)	linku požaduje POV*, zároveň bude výrazně posilovat i oblast Bohnice
		Kačerov	3			
198	1	Kačerov	1	2	6T (7)	
200	2	Klíčov	2	4	4T (15)	
271		Kačerov	2	2	8T (20)	dlouhodobý požadavek POV
Celkem	6		14	20		

* Pražská organizace vozíčkářů (POV)

Spoje zabezpečované řízeně vypravovanými a provozovanými nízkopodlažními autobusy budou i nadále označovány v zastávkových jízdních řádech tak, aby cestující veřejnost, zejména osoby se sníženou možností pohybu, mohli tyto bezbariérové spoje přednostně využívat. Všechny nízkopodlažní autobusy jsou opatřeny rampami, které umožňují cestujícím na invalidním vozíku najíždění a vyjíždění z autobusu. Na požádání cestujícího na vozíku je řidič autobusu povinen tuto rampu vykloubit (vysunout) a umožnit tak nastoupení nebo vystoupení.

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

Dobrovolní hasiči o. z. Autobusy v novém výcvikovém roce

Po loňských záplavách, které téměř zdevastovaly prostor a zařízení dětského letního tábora Nuzice na řece Lužnici, se podařilo zajistit k provedení odborné přípravy jednotek sboru dobrovolných hasičů o. z. Autobusy v roce 2003 prostor letního dětského tábora v osadě Vrábov u Českého Šternberka. Výbava a zařízení tábora jsou srovnatelné s „našimi“ Nuzicemi, ale doma je doma.

Část odborné přípravy v I. pololetí byla provedena ve dnech 25. až 27. června a tradičně nám počasí ukázalo svou přívětivou tvář. Podle ročního plánu přípravy proběhla plánovaná zaměstnaní při současném ověření tělesné přípravy formou překážkového běhu jednotlivců a tradičně potvrzení „hasičské pravdy“ – požárního útoku od CAS (cisternové automobilové stříkačky).

V překážkovém běhu jednotlivců o více než vteřinu zvítězil František Ondřích (čas 12,2 vteřiny) z kačerovské garáže, na druhém místě se umístil Martin Veselý z Řep a trio nejlepších doplnil kačerovský Vlastimil Pítala. Celkem překážkovou dráhu absolvovalo 30 hasičů, z jejichž výsledků byl následně stanoven průměrný čas



jako výsledek hasičských družstev jednotlivých garáží odštěpného závodu Autobusy. Rozestupy mezi jednotlivými garážemi byly minimální. Nejlepší průměr dosáhlo řepské družstvo (17,1), o dvě desetiny zůstali zpět klíčovští, sedm desetin vteřiny dělilo od vítězů zástupce kačerovské garáže. Čtvrtí skončili reprezentanti garáže Vršovice a pouze poslední hasiči z Dejvic měli větší ztrátu.

Také v požárním útoku od CAS byli nejlepší zástupci Řep, když dosáhli výborného času 35,98 vteřiny. Na druhém a třetím místě si prohodili pořadí z překážkového běhu zástupci Kačerova a Klíčova, s lepším výsledkem pro muže s kačerem v hasičském znaku „Bramborovou“ medaili si opět odvezli hasiči z Vršovic a pořadí uzavřeli dejvičtí, které zradila požární technika.

Čeny nejlepším předával ředitel o. z. Autobusy ing. Ladislav Špitzer. Všichni už se pomalu připravují na II. pololetí odborné přípravy, které vyvrcholí 17. až 19. září opět ve Vrábově. V nejlepší výchozí pozici budou nastupovat zástupci řepské garáže, ale jejich náskok před hasiči z garáží Klíčova a Kačerova není velký.

Kamil Nový, specialista požární ochrany o. z. Autobusy
Foto: o. z. Autobusy





Foto: Petr Malík

Od pátého čísla DP-KONTAKTu začal v roce 2000 vycházet seriál o tramvajových linkách; poslední článek byl otisknut v čísle 12 minulého roku. A protože bylo vše ukončeno tak nějak „nahonem“, dala mi redakce možnost uveřejnit ještě jeden článek. Ještě před tím, než začnu, musím říci, že vše mělo mít původně úplně jinou podobu – mělo se jednat o jakousi příručku techniky jízdy, tedy o popsání citlivých míst na trati, provozně i technicky složitých křižovatek, nebezpečných úseků, ve kterých dochází ve zvýšené míře k dopravním nehodám a podobně; místopisná část měla být jaksí navíc, „když zbyde místo“. Podle vašich ohlasů jsem ale brzy začal akcentovat právě „to navíc“, jak můžete snadno zjistit při listování staršími čísly. Tolik jsem pokládal za nutné předeslat. A nyní již k jednotlivým odstavcům:

„Úvod“ jste asi obvykle přeskakovali, pokud v něm nebyla oprava nějaké chyby, které jsem se dopustil, nebo doplňující informace. Dnes už je celý seriál za mnou a tak se mohu přiznat, že jsem se obvykle k již dokončeným a odevzdaným článkům v příštím měsíci vracel jenom do té míry, abych opravil zveřejněné chyby, což jste záhy poznali a také mi několikrát vyčetli. Tak se mohlo stát, že jsem se opakoval nebo sliboval něco, co jsem pak nemohl splnit.

Na přelomu 80. a 90. let minulého století se v některých evropských městech začal po rekonstrukcích tramvajových tratí uplatňovat zatravněný tramvajový svršek. Jeho přednosti se krátce poté rozhodl vyzkoušet i náš dopravní podnik.

První úsek se zatravněným svrškem v Praze byl realizován v roce 1995 při rekonstrukci Jelení ulice. Později Jelení ulice – první zatravněný svršek v Praze.



Seriál o tramvajových linkách

Kapitola „Trocha historie“ byla zřejmě pro vás již zajímavější. Nejčastější výtky se týkaly slohového zpracování vývoje jednotlivých tras; ti preciznější požadovali systém: datum – změna – trasa a „plácání nesmyslů si nech od cesty“. Souhlasím s tím, že tak by bylo uvedeno vše jednoznačně a bez možnosti zavádějícího výkladu. Ale: dalo by se to ještě číst jako povídání o jednotlivých linkách? Asi ne. Ze stejného důvodu jsem vynechal i některé nepodstatné změny jednotlivých tras. Pozornější z vás si všimli, že jsem neměl k dispozici všechny podklady, zejména za posledních zhruba patnáct let, a tak jsem byl pro tu dobu opatrný při uvádění přesných dat. Ale mohu se zaručit, že tam, kde jsem data uvedl, byla pravdivá. Tím odpovídám na druhou část vašich nejčastějších reakcí: vyjadřovali jste pochybnosti nad tím, zda opravdu ta která linka v nějakém období jezdila tam a ne jinam. Takže vás znovu ujišťuji, že nedošlo k vašemu matení. Bylo to i zásluhou dvou znalců městské dopravy, kteří mně pomáhali a často uvedli na pravou míru moje tvrzení ještě před odevzdáním článků redakci.

Nejdelší kapitolou většiny dílů byla „Současná pravidelná trasa“, kde za seznamem zastávek následoval popis nejen dopravní, ale postupem času čím dál tím víc i historický. Zde jste mne také nejvíce opravovali a doplňovali. Pokud jsem zveřejnil nějakou nepravdu, snažil jsem se to hned v následujícím čísle s omluvou napravit – tak jste se například dozvěděli, že Rabíndranáth Thákur nebyl politik a „Dům Na poříčí“ stál jinde, než jsem uvedl; chybné datum zahájení provozu po mostě Legií jste mi neodpustili dodnes, soudě alespoň podle toho, že poslední výtku jsem dostal letos na jaře. Aniž bych se chtěl znovu omlouvat, rád bych podotkl, že dnes už vím, že pouhé nadšení mnohdy nestačí; je třeba hodně pracovat a vše, co se zpracuje, ještě alespoň na dvou místech ověřit. Pak se takové chyby nestanou. Jinou záležitostí bylo doplňování: mnohokrát jste mi vyčetli, že jsem popsal třeba nějaký dům a neuvedl nic o tom vedlejším, který byl podle vás ještě hezčí, významnější, pamětihodnější... Ale věřte, že kde byl nutný výběr, snažil jsem se maximálně o představení toho, co bylo na trasách jednotlivých linek nejtypičtější, či, ale tady už opravdu jenom podle mého soudu, nejvíce zajímavé. Pověšili jste si také, že jsem se snažil přiblížit vám některé méně významné či dnes uzavřené chrámy a kostely. Důvod byl jednoduchý – dlouho se o nich psát nesmělo a i v dnešní době panují určité obavy – pamatují se například na výrok jednoho celkem vysoce postaveného magistrátního úředníka, který, když se jednalo

o nový název pro zastávku Špitálská, prohlásil, že „...je hned naproti sice Svatyně Krista Krále, ale kdybych dal takový název zastávce, už bych tu nic nerozhodnul“. Tak teď už jste informovanější.

Další kapitolou byla „Nehodová místa“. Zde byly vaše reakce snad nejrozporuplnější, od požadavku nic takového nezveřejňovat po žádosti o podrobné rozbory. Ale převažoval názor, že se zájemci o tuto problematiku mají kam obrátit a ty, které to nezajímá, netřeba uvádět. Volil jsem proto „zlatou střední cestu“ a snažil se přiblížit tuto problematiku jen rámcově, i když, jak už jsem uvedl, původní záměr byl jiný a počítal s přibližováním tras linek právě převážně z hlediska dopravně bezpečnostního. Ale odpůrci tohoto pojetí měli silný argument v tom, že seriál bude vycházet tři roky a pořadí jednotlivých linek se tedy bude zákonitě měnit. Takže: výsledek znáte.

Kupodivu kladně bylo přijato zveřejňování provozních parametrů jednotlivých linek, se kterým se původně vůbec nepočítalo. Snad udělala svoje i grafická úprava, nevím, snad ne každý je ochotný příslušné údaje hledat jinde, ale výsledek mě potěšil – podle ohlasů jste to přijali kladně. Jeden ze čtenářů vznesl dokonce dotaz, proč nebyly zveřejněny parametry nejjezdících linek...

Závěr: nejsem historik, dokonce i městská hromadná doprava, zvláště tramvajová, je mým velkým koníčkem, ale ne takovým, abych se nořil do hlubokého studia a znal odpověď na všechno. Pokusil jsem se jenom ukázat z poněkud odlišného pohledu krásu a zajímavost Prahy a jejího dopravního systému. Netroufám si odhadnout, nakolik se mi to povedlo. Ale vaše laskavé ohlasy mě ubezpečují o tom, že celá práce nebyla marná. „Procházím si se svojí dcerou jednotlivé trasy, někdy i na tříkřát, když je to delší. Nepocházím z Prahy a netušila jsem, co krásného se dá vidět i na periferiích. Díky.“ Já děkuji. Tím by se dalo krásně skončit, kdybych neměl vůči vám ještě jeden dluh: prozradit správnou odpověď na dotaz, který jsem formuloval v čísle 11/01 a požádal vás, abyste jej „za domácí úkol“ zodpověděli. K mému překvapení jsem dodnes obdržel pouze dvě odpovědi (obě správné) a tak mě napadlo, že požádám pana Mgr. Fojtíka, zda by dotaz nemohl zadat znovu, tentokrát v rámci soutěže „Poznáváte místo na fotografii?“. Když to nebude z jakýchkoliv důvodů možné, prozradím vám správnou odpověď po prázdninách sám. A to už bude opravdu definitivní tečka za seriálem o tramvajových linkách.

-zjs-

Zatravněný tramvajový svršek

ji následovala další část Jelení ulice a úsek v Keplerově ulici (rok 2000), v loňském roce přibýlo zatravnění dříve rekonstruovaného úseku v ulici Milady Horákové (Hradčanská – Prašný most) a zatravněný svršek v Černokostecké ulici. V příštím roce bude travnatým krytem opatřena rekonstruovaná Českomoravská ulice a také dokončovaná tramvajová trať na Barrandov.

Zatravněný tramvajový svršek byl v Praze zatím vždy budován na klasické konstrukci koleje (tj. s kolejnicemi uloženy na příčné pražce ve šterkovém loži), které je odděleno jednou vrstvou geotextilie. Na ní spočívá humusovitá zemina, která je po rozprostření zhutněna. Poté se na ni uloží předpěstovaný travnatý koberec. Tím je od počátku zajištěna plně zelená plocha, která se prorůstáním následně spojí v jeden kompaktní celek.

Takto konstruovaný zatravněný svršek má některé nevýhody. Zejména v letních měsících působí negativně nutnost trvalého odvádění nadbytečné vláhy odvodněním tramvajové tratě, které je pro klasický tramvajový svršek nezbytné. V období sucha je proto nutné pravidelně (několikrát denně) tento povrch zavlažovat. Nízká výška humusovité vrstvy (maximálně 180 mm) také způsobuje větší citlivost na teplotní výkyvy. V případě, že je zatravněný svršek v těsném kontaktu

s jízdnicí pruhy, kde vozidla zrychlují nebo přibrzdňují, je v zimním období vystaven ostříku roztoku s chemickým posypem, který může značně změnit kyselost půdy a tím znemožnit další růst rostlin.

V porovnání se zahraničím, kde je používán zatravněný svršek stejné konstrukce, lze konstatovat, že kvalita trávníku (zejména hustota) je v Praze plně srovnatelná. V zahraničí se však častěji využívá zatravněného svršku v kombinaci s tramvajovou tratí na betonové desce nebo na podélných betonových prazích, kde konstrukce tramvajové trati umožňuje zřídit vyšší vrstvu humusu. Tyto typy svršku jsou náročnější na přesnost zřízení a jsou také v počátku náročnější

Postupím – zatravnění v úrovni paty kolejnic brání nežádoucím příčným přeježděním.





Hradčanská – někteří chodci „hlasovali nohama“, že se jim v některých místech trávník nezamlouvá.

finančně. Pokud se v zahraničí zřizuje tramvajová trať se zatravněným svrškem, je obvykle součástí rozsáhlejší zelené plochy; při novostavbách tramvajových tratí na západ od našich hranic má i nadále významný podíl ekonomický svršek otevřený. Rozsáhlejší zelená plocha umožňuje trávníku vytvořit odolnější mikroklima (zvláště ve spojení s keří nebo stromy) a také pomáhá obnově poškozených míst přirozeným způsobem, bez nutnosti zásahu odborné firmy.

Velkým problémem zůstává u všech typů zatravněného svršku poškození, které mu způsobují řidiči, neuznávající pravidla silničního provozu. Některé typy zatravněného svršku se proto zřizují s travnatým koberecem ve výšce paty kolejnice, u klasického svršku se například nezřizuje zatravnění v prostoru mezi kolejnicemi. Takto upravený svršek je náročnější na čištění, neboť vzniklý povrch je členitější a snadněji se v něm zachytávají nečistoty.

Předpokládané výdaje na údržbu a obnovu poškozených míst (nové osetí, hnojení, stříhání, odstraňování listů, odplevelování a podobně) v letošním roce činí více než 760 tisíc Kč. K tomu je nutné přičíst výdaje na kropení (zajišťuje o. z. Elektrické dráhy ve vlastní režii). Kromě toho je nutné provést po několika letech obnovu geometrické polohy koleje podbitím, před kterým je nutné zatravněný svršek odstranit a poté znovu zřídit.

Z hlediska obyvatel měst (Prahu nevýjimaje) je však zatravněný svršek velmi oblíbený, esteticky přínosný a může být způsobem, jak značně snížit odpor části občanů proti stavbě nové tramvajové tratě.

Text a foto: Miroslav Penc



Strasbourg – ani zde trávník neujde občasnému nájezdu těžkého nákladního vozidla.

Rouen – tramvajová trať jako součást rozsáhlého parku.



Preference tramvajové dopravy do konce roku 2003

V průběhu druhého pololetí roku 2003 je plánována realizace dalších preferenčních opatření v síti tramvají.

Na trase postupně vytvářené tzv. **pilotní linky s betonovými oddělovacími prahy** podél kolejí pro zamezení vjezdu automobilů do profilu tramvajové tratě. V souladu s upřesněným harmonogramem se s osazením těchto prvků počítá v **Havlíčkově ulici** v úseku Na Poříčí – V celnici ve směru do centra v délce přibližně 70 metrů. Dalším preferovaným úsekem na trase linky č. 3 bude **Podolské nábřeží** ve směru z centra v úseku mezi ulicemi U Podolského sanatoria – Podolská, kde délka podélných oddělovacích prvků dosáhne přibližně 240 metrů. V oblasti Prahy 7 budou instalovány výše uvedené prvky v **ulici Komunardů**, a to obousměrně v úseku Bubenské nábřeží – Jateční a ve směru z centra v úseku Jateční – Tusarova v úhrnné délce 184 metrů. Po realizaci uvedených opatření dosáhne celková délka betonových prahů na trase pilotní linky č. 3 téměř 2 300 m. Segregovaně bez dotyku s automobilovou dopravou je linka vedena na dalších 28 000 metrech (jedná se například o úseky Levského – Podolská vodorávná, kdy je vedena na zvýšeném nebo zcela samostatném tělese, další úseky jsou mezi Harfou a Lehovcem, dále v ulici Na Moráni, v oblasti stanice Vltavská a v oblasti Palmovky). Tyto úseky je nutno považovat za preferované. Celkem tedy bude ke konci roku činit preferovaná délka (v obou směrech) 30 300 metrů, což je 65 % celkové délky trasy linky (v obou směrech). K datu zahájení mistrovství světa v hokeji by měla být zprovozněna rekonstruovaná ulice Českomoravská, kde bude rovněž zvýšené těleso v délce 3 000 m (oba směry), a pak bude činit podíl preferovaných úseků na celkové délce linky již 71 %.

Kromě toho je na trase pilotní linky již v provozu SSZ v oblasti Vyšehradského tunelu, které umožňují hladký průjezd tramvají mezi Podolím a Výtóní. Přípravuje se dále úprava SSZ ve prospěch tramvají na dalších 5 křižovatkách na trase linky č. 3.

Na ostatních tramvajových tratích se počítá do konce letošního roku s aplikací podélných betonových prahů na následujících místech:

- **Národní třída** do centra (Spálená – Národní divadlo) – 27 metrů
- **Partyzánská** do centra (Vrbenského – Na Zátorách) – 80 metrů
- **Švehlova** do centra (v podjezdu pod tratí ČD) – 35 metrů
- **Táboritká** do centra (Olšanské náměstí – Ondříčkova) – 60 metrů
- **Milady Horákové** v obou směrech (Prašný Most – Brusnice) – 440 metrů

- **Milady Horákové** do centra (Badeniho – Korunovační) – 470 metrů
 - **Plynární** v obou směrech (Argentinská – Osadní) do centra (Argentinská – Jankovcova) celkem 184 metrů.
- Pokud se podaří všechny uvedené záměry uskutečnit, bude na konci letošního roku činit celková délka oddělovacích prahů více než 7 200 metrů.

V letošním roce je rovněž plánována realizace t.zv. **zastávkového mysu v ulici Bělehradské** pro zastávku **Bruselská** ve směru z centra. Tato stavební úprava vytvoří příznivější podmínky pro bezpečné a komfortní odbavování cestujících přímo ze zvýšeného nástupiště v podobě rozšířeného chodníku. Aplikace tohoto typu zastávky na dopravně exponovaném místě s intenzivním automobilovým provozem se po vyhodnocení a získaných zkušenostech stane modelem pro budování dalších zastávkových myslů v obdobných lokalitách v síti tramvají, které jsou už vytipovány.

V případě uvedené zastávky se jedná o velmi složitou a nákladnou záležitost jednak z hlediska stavebně-technického, jednak i z hlediska přípravného řízení. V současné době probíhá územní řízení.

Připravilo oddělení Integrované dopravní systémy ředitelství



Foto: Petr Malík



Stanice PROSEK I

V předchozích číslech jsme vás podrobně informovali o plánované výstavbě 2. etapy IV. provozního úseku trasy C Ládví – Letňany, která navazuje na rozestavěný úsek 1. etapy Holešovice – Ládví.

Nyní vám chceme připomenout základní technické údaje a blíže vás seznámit s umístěním konečné stanice v Letňanech.

Druhá etapa má tři stanice pracovním nazvané:

Prosek I – na křižovatce ulic Vysočanská a Lovosická (u hotelu DUO),

Prosek II – na křižovatce ulic Vysočanská a Prosecká (u obchodního domu Billa),

Letňany – jižně od obce Letňany a východně od Kbelské.

Celá trasa je dlouhá 4,6 km a je navržena v tunelech „pod zemí“ (nevystupuje nikde na povrch), část v okolí ulice Liberecké a v oblasti od proseckého hřbitova po Kbelskou ulici je vedena v tunelech ražených, mezi stanicemi Prosek I a Prosek II a v oblasti kolem stanic pak v tunelech hloubených. Vlastní stanice jsou navrženy hloubené, budované z povrchu. Jsou bezbariérové a stavba je s výjimkou stanice Prosek I zahrnuta do ochranného systému metra.

Nyní trochu podrobněji k umístění konečné stanice metra Letňany.

V původně platném územním plánu hl. m. Prahy (dále ÚPn) s jednou stanicí v oblasti Proseku byla umístěna konečná stanice Letňany v poloze, kdy její směrová orientace předurčovala další pokračování pouze východním směrem na Kbely. Návrh změny ÚPn řešil mimo odlišné vedení trasy se dvěma stanicemi v sídlišti Prosek i částečné posunutí konečné stanice metra jižním směrem. Nové vedení trasy podél Vysočanské ulice řeší daleko lépe dopravní obslužnost obyvatel Proseku, pro které představuje i zlepšení z hlediska životního prostředí. Jižnější umístění stanice Letňany lépe umožňuje reagovat na potřeby pokračování trasy severním i východním směrem a zůstává tak princip „otevřeného konce“ bez nutnosti tento směr nyní předurčit bez ohledu na další dlouhodobý rozvoj města. Tato změna byla projednána s dotčenými orgány státní správy a po

Metro IV. C2 Ládví – Letňany

veřejnoprávním projednání byla schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy v listopadu 2000 jako změna Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.

Podrobněji byla pak konečná stanice Letňany umístěna v koordinaci se zpracováním a projednáním ÚPn velkého územního celku regionu – urbanistické studie výstavního areálu Letňany-

Kbely zpracované dle zadání Sekce útvaru rozvoje města. Na výrobních výběrech k této studii bylo projednáno umístění stanice metra Letňany včetně detailního řešení návazné autobusové dopravy, umístění parkoviště P + R a vedení navazujících komunikací. Současně před zpracováním dokumentace pro územní rozhodnutí byla prověřena i možnost pokračování trasy C severním, severovýchodním a východním směrem (Letňany sever, střed a východ) ve „Studii nového umístění stanice Letňany“. Výsledkem projednání byl zpracován jak do dokumentace k územnímu rozhodnutí trasy IV. C2, tak do urbanistické studie Pražského výstavního areálu Letňany-Kbely. Projektová dokumentace k územnímu řízení byla v průběhu zpracování projednávána na výrobních výběrech a následně rozeslána veřejnoprávním orgánům se žádostí o stanoviska. V květnu 2001 bylo požádáno o vydání územního rozhodnutí, které bylo vydáno a nabylo právní moci v prosinci 2001. Umístění stanice Letňany bylo tímto znovu potvrzeno v poloze dle schváleného ÚPn hl. m. Prahy. Význam takto situované koncové stanice Letňany je prioritně založen na funkci dopravního terminálu a obsluze celého přilehlého území. Optimálně je zde řešena poloha autobusového terminálu pro návaznou i příměstskou dopravu, rovněž umožňuje vybudovat i dostatečně kapacitní parkoviště typu P+R, což by podle původně navrhovaného vedení trasy s jednou stanicí na Proseku vzhledem k umístění obchodního areálu TESCO nebylo možné. Navržené umístění stanice Letňany tak umožňuje v budoucnu pokračování metra směrem do Letňan, Čakovic i Kbel,

jak již bylo v úvodu jako princip otevřeného konce zmíněno. Obsluha sídliště Letňany je řešena návaznou autobusovou dopravou s časovou dostupností maximálně do 10 minut včetně docházkových tras. Věříme proto, že plánovaná výstavba tratě metra bude přínosem pro všechny cestující v této části Prahy.

Na závěr několik informací o pokračující inženýrské přípravě.

Na základě vydaného územního rozhodnutí byla následně zpracována dokumentace pro stavební povolení a poté projednána s příslušnými orgány a organizacemi. Byly zajištěny nutné pozemky pro stavbu, s posledním restituentem je smlouva před podpisem. Bylo požádáno o vydání stavebního a vodoprávního rozhodnutí. Ústní jednání a vydání rozhodnutí se předpokládá v září letošního roku.

V současné době jsou v závěrečné fázi také jednání o poskytnutí půjčky na výstavbu i této etapy tratě IV. C od Evropské investiční banky, aby mohla časově bezprostředně navazovat na předcházející 1. etapu Nádraží Holešovice – Ládví. Zároveň je připravováno výběrové řízení na stavební část ve smyslu zákona 199/1994 Sb. o zadávání veřejných zakázek. Výběrové řízení na dodavatele technologické části bude připraveno přibližně s ročním posunem.

Zahájení realizace stavby se předpokládá v návaznosti na dokončení úseku IV. C1 v roce 2004 a uvedení do provozu s cestujícími pak v roce 2008.

Nakonec si popřejme, aby vše proběhlo podle plánu a v některém příštím čísle jsme vás mohli informovat o zahájení výstavby 2. etapy tratě metra IV. C.

**Ing. M. Jindra, H. Farková,
Inženýring dopravních staveb, a. s.**



Architektura stanice LETNANY



Bezbariérové přístupy do stanic metra

V únorovém čísle DP-KON-TAKTu jsme čtenáře informovali o prvních zkušenostech s provozem šikmé schodišťové plošiny pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí, která byla uvedena do provozu ve stanici metra Chodov v červnu loňského roku. Je nutné znovu připomenout, že se jedná o nový typ zařízení, použitý v metru poprvé a jak provozovatel, tak cestující veřejnost se s ním postupně učí zacházet. Podle statistiky o. z. Metro bylo od

listopadu 2002 do současnosti provedeno celkem 19 oprav tohoto zařízení. Zpočátku se vyskytovaly opravy mechanismů a pohonu plošiny (pohonná jednotka, řídicí karta, mikroprocesor apod.), v poslední době se však spíše jedná o poruchy způsobené nesprávným používáním plošiny, případně i vandalismem (výměna stop tlačítka, oprava mechanismu spodního nájezdu plošiny a zavírání závořů). Projevuje se zde tradičně neblahý zvyk zakořeněný v našich zeměpisných končinách, že návod k použití jakéhokoliv zařízení se čte, až když zařízení nelze ovládat intuitivně.

Celkově však lze konstatovat, že šikmá plošina ve stanici Chodov v zásadě plní svůj účel a tyto plošiny lze doporučit k instalaci i v dalších stanicích metra k tomu vhodných.

V současnosti již probíhá připomínkové řízení k dokumentaci pro stavební povolení pro instalaci šikmých schodišťových plošin ve stanicích metra Strašnická, Nové Butovice a Smíchovské nádraží. Ve stanicích Strašnická a Nové Butovice se jedná vždy o 1 plošinu spojující nástupiště stanice s vestibulem v uliční úrovni. Ve stanici Smíchovské nádraží budou namontovány plošiny dvě, jedna z úrovně nástupiště na „galerii“ a další ve schodišti vyúsťujícím na povrch u smyčky tramvají.

V různém stupni přípravy je v současnosti bezbariérové zpřístupnění i dalších stanic metra.

Zahájení stavby osobního výtahu ve stanici Muzeum na trati A bylo vzhledem k nedostatku finančních

prostředků odloženo na říjen letošního roku.

Příprava bezbariérového zpřístupnění přestupního uzlu Florenc pokračuje ve stanici Florenc C, kde se realizace předpokládá v roce 2004 (Florenc B až v roce 2005).

Do stadia realizace v roce 2004 dospěla příprava bezbariérového zpřístupnění ve stanici Pankrác, kde bude stávající nákladní výtah nahrazen výtahem osobonákladním.

Osobní výtah bude v příštím roce realizován také ve stanici Budějovická (z nástupiště za pevným schodištěm vedoucím do severního vestibulu).

Po několika letech průtahů a odkladů se podařilo uplatnit prakticky poslední možnost bezbariérového

zpřístupnění centra města na trati B metra, a to ve stanici Můstek B, prostřednictvím osobních výtahů s vyústěním do Václavského náměstí v objektu rekonstruovaného bývalého OD Diamant. Prakticky se jedná o dva navazující výtahy s přestupem v úrovni 3. podzemního podlaží uvedeného objektu představovaného nyní na hotel (realizace těchto výtahů se předpokládá v roce 2004).

S obtížemi způsobenými jednak omezenými zdroji investičního plánu Dopravního podniku, ale také značnou technickou komplikovaností této problematiky, tedy bezbariérové zpřístupňování stanic metra dosud takto nepřístupných se postupně pokračuje.

Ing. Rudolf Pála, odbor strategie ředitelství

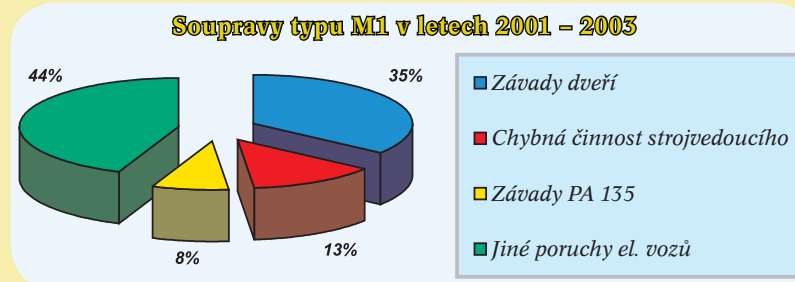
Soupravy M1 z pohledu strojvedoucích

Základním pilířem provozu pražského metra byly po dlouhá léta vozy typu 81-71. Pres veškerou úctu, kterou si bezesporu svým bezpečným provozem tyto vozy zasloužily, bylo nutno přistoupit k zásadní modernizaci vozového parku. Po dlouhém vývojovém a zkušebním období, které bylo na stránkách tohoto časopisu mnohokrát podrobně popisováno, proběhlo uvedení nové soupravy typu M1 do provozu. Z hlediska strojvedoucích jejím nasazení předcházelo zvládnutí mnoha nových teoretických znalostí a jejich následně přijetí do praxe běžného provozu.

Souprava M1 je podle litery zákona nové vozidlo dalšího typu stejné trakce. Aby tedy strojvedoucí mohl samostatně vozidlo typu M1 řídit, musí získat do Průkazu řidiče kolejových vozidel další razítko. Tomu však předchází zvládnutí teoretického kurzu v trvání pěti pracovních dnů. Dále následuje praktický zácvik v trvání deseti směn (nejméně však 80 hodin). Teoretické a praktické znalosti pak musí strojvedoucí prokázat před zkušební komisí složenou ze zástupců odboru dopravy Magistrátu hlavního města Prahy, ředitelství naší společnosti a o. z. Metro. Za plného provozu a probíhajících zkoušek soupravy typu M1 tedy bylo nutno v letech 2000 až 2002 vyškolit 172 strojvedoucích linky C. Školení a zácvik strojvedoucích linek A a B průběžně pokračují i nadále.

Na lince C se v minulých letech vyskytovaly čtyři typy souprav (81-71 ARS; 81-71 PA 135; 81-71M a M1). Provoz tedy vyžadoval od strojvedoucích značné teoretické a praktické znalosti. Zaměříme-li se pouze na soupravu typu M1, údaje v následujícím grafu dokladují skutečnost, že strojvedoucí zvládli přechod na zcela nový typ vozidla na výbornou. Podíleli se pouze na 13 % závad, které se na nových soupravách v posledních dvou letech objevily. (viz graf)

Uplnul již rok od doby, kdy byla poslední souprava M1 z první série uvedena do provozu. Je to dostatečná doba, aby strojvedoucí mohli stručně vyhodnotit dosažené zkušenosti s provozem M1. Souprava typu M1 je řešena zcela odlišně od dosavadního vozového parku pražského metra. Svoji konstrukcí má charakter rychlodrážního vozidla. Skládá se z pěti vozů, a to ze dvou



čelních (M1.1), dvou vložených vozů (M1.2) a středního vozu (M1.3). Jednotlivé vozy se od sebe liší elektrickou i mechanickou výzbrojí. Po zkušenostech lze objektivně konstatovat, že nasazení souprav M1 do pravidelného provozu znamenalo pro obsluhu vozidla i cestující veřejnosti kvalitativní skok ve prospěch zvýšení bezpečnosti provozu a kultury cestování. Strojvedoucí zejména oceňují dynamické jízdní vlastnosti související s moderním pohonem, jednoduché ovládání, skříň z lehkých slitin, umístění elektrovýzbroje do kontejnerů opatřených požární signalizací, použití nehořlavých materiálů a moderní diagnostiku s využitím výpočetní techniky atd. Na druhou stranu je i pochopitelné, že při uvádění souprav do provozu se objevily z řad strojvedoucích připomínky. Některé se ve spolupráci s odbornými útvary podařilo v praxi již vyřešit, část

připomínek bude zohledněna u souprav druhé série, část jich realizována nebude.

Připomínky strojvedoucích, které se na první pohled jeví jako „drobnosti“, mohou v každodenní praxi způsobovat nepříjemnosti. Nejvíce připomínek je zaměřeno na kabinu strojvedoucího. Při koncipování kabiny byla její velikost podřízena architektonickému záměru a potlačena ergonomie kabiny, což běžnému provozu přináší nejen problém. Například vstupní dveře do kabiny jsou sice moderně sféricky zakřiveny, ale při jejich otevření dosáhne jejich křídlo téměř až k sedačce strojvedoucího. Vstupující osoba (kontrolní orgán, kandidát strojvedoucího a jiní) musí při jejich zpětném uzavření vykonat pohyby téměř fakirské.

V kabině není prostor na umístění osobního příručního zavazadla strojvedoucího. Proto jsme svědky umístění osobních zavazadel za oknem jako ve výkladní skříni. Prvkem ladicí oku designéra je velké čelní okno soupravy. Z pohledu sedícího strojvedoucího je však přibližně 20% jeho plochy zakryto řídicím pultem a tudíž provozně nevyužitelné. Boční části velkého čelního skla, které strojvedoucí používá k výhledu do zpětných zrcátek, jsou mimo dosah stěrače a jsou tak trvale znečišťovány působením tunelových sedimentů. Připomínky byly i k ventilaci kabiny, rozmístění ovládacích prvků a jejich funkci, k automatickému posunu jízdního řádu na obrazovce řídicího systému a dalším nedostatkům. Těmto problémům by se dalo zabránit již při samotném návrhu vozidla větší spoluprací se samotnými strojvedoucími.

Na závěr lze konstatovat, že souprava typu M1 má všechny předpoklady stát se novým úspěšným pilířem provozu pražského metra.

Lubomír Čabelka, dopravní úsek o. z. Metro (redakčně upraveno)

Co způsobilo nedávné přerušování provozu metra?

Ve středu 4. června 2003, krátce před devátou hodinou ranní, došlo k přerušování provozu metra na lince B. Důvodem zastavení provozu byl cizí předmět v průjezdovém průřezu v úseku Můstek - Národní třída.

Co se vlastně stalo?

Pracovníkům firmy ZVVZ Milevsko, kteří pracovali ve větrací šachtě pro dodavatelskou organizaci Skanska CZ, se při manipulaci vozíku s paletou, na které vezli motory ventilátorů hlavního větrání, utrhla betonová hrana rampy. Vozík sjel až do úrovně přibližně 20 centimetrů za hranu pochozí lávky a jeden motor sjel do 1. tratové koleje. Jeden z pracovníků běžel informovat dozorce stanice Národní třída, která ihned použila bezpečnostní tlačítko nouzového zastavení vlaku a informovala vlakový dispečink. Další pracovník běžel proti vlaku, který přijížděl od stanice Můstek, a dával mu světelné znamení baterkou. Strojvedoucí vlaku po spatření světelné signalizace soupravu ihned zastavil. Vlakový dispečer v 8.50 hodin vyhlásil situaci zastavení na lince B. Další pracovník se snažil odstranit překážku z kolejí. Po jejím odstranění, provedení kontroly vol-

nosti koleje, anulaci bezpečnostního tlačítka a zapnutí přírodní koleje, byla v 9.08 hodin zrušena situace zastavení a provoz obnoven v plném rozsahu. Cestující byli průběžně informováni staničním rozhlasem a vlakovým rozhlasem v soupravách.

Vznik mimořádné události byl mimo jiné umožněn tím, že zaměstnanci dodavatelské firmy porušili příslušné předpisy stanovené v Souhlasu k pracím. Nenahlásili svoji pracovní činnost na dispečinku a z tohoto důvodu nebyl na tento den ustanoven žádný pracovní dohled ze strany metra. Pro snazší přípravu materiálu k nočnímu odvozu vysadili uzamčenou mříž, která odděluje prostor větrací šachty od kolejí. Tím se pracovníci dodavatelské organizace pohybovali za mříží a vstoupili neoprávněně do prostoru kolejí pod napětím. Uvedené nedostatky byly s odpovědnými zástupci firem projednány, aby se již situace neopakovala. Samotná činnost zaměstnanců dodavatelské firmy po mimořádné události byla pohotová a důrazná. Tím se zabránilo možnému střetu předmětu se soupravou metra a vzniku daleko závažnějších následků. Průběž-

né informace dopravce přispěly k uklidnění cestujících veřejnosti a samotná činnost zaměstnanců metra byla správná a rychlá. To umožnilo zahájit provoz v co nejkratším termínu, 18 minut po vyhlášení zastavení provozu. **Z podkladů dopravního úseku zpracoval Ing. Viktor Baier**

Situace po odstranění motoru z průjezdového profilu.

Foto: o. z. Metro





Foto: Petr Malík

Od 18. prosince 2000 probíhal ve stanicích pražského metra Muzeum (C), Můstek (A) a Florenc (B) zkušební provoz informačního a bezpečnostního systému SWIFT.

Tento systém, který je založen na integrovaném přenosu dat, obrazu a zvuku (ATM technologie) po

Informační a bezpečnostní systém SWIFT v pražském metru

optickém vláknu, byl vyvinut pro aplikace v sítích dopravních podniků a pro městské informační, bezpečnostní a dohledové sítě.

V podmínkách Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti je cílem tohoto zařízení zlepšení informovanosti cestujících a zvýšení jejich aktivní a pasivní bezpečnosti.

Ve výše uvedených stanicích pražského metra jsou použity následující moduly systému:

1. Informační panely, které poskytnou cestujícím informace o aktuálním čase příjezdu vlakových souprav a dále slouží k promítání dopravních a reklamních informací na projekční obrazovky umístěné na stěnách tunelů za kolejištěm (v každé stanici 4 ks; po 2 ks v každém směru). Tato část systému je tvořena: centrálním řídicím pracovištěm, staničními rozvaděči,

projektory a projekčními plochami.

2. Informační sloupy (v každé stanici 1 kus), které umožňují komunikaci s informačním centrem přímo z prostoru nástupiště.

Po kladném vyhodnocení zkušebního provozu tohoto zařízení Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost projevil zájem o odkoupení a následně rozšíření systému na celkem 12 stanic do konce roku 2007.

V současné době probíhají jednání mezi Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností, SWIFTEM Holding, a. s. a Rencarem Praha, a. s. o odkoupení a provozování tohoto systému v pražském metru.

Radek Fridrichovský, oddělení strojů a zařízení ředitelství

KULTURNÍ TIPY NA SRPEN

FILM

V srpnu se v našich kinech dočkáme dalších pokračování filmů, které patřily ve své době mezi nejnávštěvovanější.

V druhém díle svých dobrodružství se představí znovu Angelina Jolie jako neohrožená Lara Croft ve filmu **Lara Croft Tomb Raider: Kolébka života**. Premiéru by si v kině u nás měla odbyť 21. srpna.

Dalším dlouho očekávaným pokračováním je třetí díl Terminátora. Od 7. srpna by se měl do našich kin dostat **Terminátor 3: Vzpoura strojů** samozřejmě i s Arnoldem Schwarzeneggerem. Jeho protivníkem je protentokrát nově vyvinutý stroj Skynetu T-X, jemuž dali vývojáři podobu ženy v podání Kristianny Loken. Oficiální internetové stránky filmu jsou www.terminator3.com

Nebo raději něco aspoň trochu „letnějšího“?

Od 28. srpna by měl do našich kin přijít film **Piráti z Karibiku - Prokletí Černé perly** v hlavní roli s Johnny Deppem. Jím představovaný kapitán Jack Sparrow se snaží získat zpět svou loď Černá perla, které se zmocnili podivní piráti. Svou roli tu hraje i uloupený poklad a stará aztécká kletba...

HUDBA

V srpnu nás kromě koncertů v Praze čeká také pokračování

čování pozvánek na další letní hudební festivaly. Pojďme tedy nahlédnout do stručného výběru z připravovaných hudebních akcí:

V pátek 8. srpna proběhne na letišti v Roudnici nad Labem festival taneční hudby **Creamfields**, jehož hlavními hvězdami jsou bristolští Massive Attack, kteří se tu představí v rámci koncertního turné k aktuálnímu albu 100th Window. Kromě nich se na 8 pódii objeví například Dirty Vegas, DJ Tiesto nebo Andy Fletcher (člen Depeche Mode) jako DJ s ženským vokálním duem The Client. Více informací na www.creamfields.cz.

Další ročník hudebního festivalu se chystá i v Trutnově (areál Na Bojišti). Letošní **Trutnov Open Air** proběhne ve dnech 22. až 24. srpna a představí publiku kromě mnoha domácích interpretů (za všechny jmenujme aspoň třeba kapely Hudba Praha, J.A.R., Tata Bojs, Ondřej Havelka & Melody Makers nebo Psí vojáci) i legendární britské Ten Years After nebo, pro příznivce tvrdších žánrů, soubory Suicidal Tendencies a Clawfinger. Více na <http://://trutnov.openair.cz/>.

V Hořticích u Volyně se na sobotu 23. srpna chystá již šestý ročník festivalu **Stodola Michala Tučného**. Kromě populární německé country zpěvačky Lindy Feller zde vystoupí například Pavel Bobek, Wabi Daněk, Robert Křesťan, ZZ Top Revival, Žlutý pes, Rangers nebo Petr Muk. Bližší informace na <http://www.kyno.cz/2003.htm>

Ve stejný den (tedy 23. srpna) můžete v podhradí hradu Okoř navštívit čtvrtý ročník hudebního festivalu pro celou rodinu **Okoř**, kde vám svůj program naservírují Miro Žbirka, Lenka Dusilová, Michal Prokop, Jiří Schmitzer, Vlasta Redl nebo skupina Mig 21. Více na www.festivalokor.cz.

Kromě toho nás v Praze v Paláci Akropolis čeká 5. srpna vystoupení domovské kapely charismatického Jaze Colemana (u nás známého především díky filmu Petra Zelenky Rok ďábla), formace **Killing Joke**, jejíž historie sahá až do roku 1978, kdy ji založil právě zpěvák a klavésista Jaz Coleman a bubeník Paul Fergusson. Postupem času se z ní stala jedna z největších hvězd britské postpunkové scény. Po více jak šestileté pauze se nyní Killing Joke vrací, aby ještě než se vydají na světové turné, předvedli v Praze svůj nový koncertní program.

VÝSTAVY

Pokud by vás horké letní dny zahrnaly do výstavních síní, stojí za to si připomenout, že v **Paláci Kinských** až do začátku listopadu můžete navštívit výstavu věnovanou malířské rodině Mánesů. Mánesovi jsou zde zastoupeni hned pět osobnostmi ve dvou generacích. Svými životy obsáhli jedno celé století. Tvorba bratří, Antonína a Václava, vznikala pod vlivem první vlny romantických názorů a představ, Antonínovy děti, Amálie, Josef a Quido, vstupovaly na uměleckou dráhu už v době, kdy myšlenky romantismu ovlivňovaly českou společnost nejsilněji. Výstava představí všechny členy Mánesovy rodiny, nejšířší pak nejslavnějšího z nich, Josefa.

ŠKOLNÍ STRÍPKY

A jsou prázdniny...

V tuto chvíli uběhla z prázdnin více než polovina. Žáci, kteří si dopřávali více klidu během školního roku, sahají pomalu (a jistě ne s radostí) po učebnicích a začínají se připravovat na „doklaskifikace“, reparáty nebo dokonce na opravné závěrečné učňovské zkoušky, či maturitu.

Závěrečnými zkouškami a maturitními zkouškami skončí pro mnohé žáky posledních ročníků jejich studijní období. Do lavic většina z nich už nezasedne, budou poznávat život z jiné, mnohdy tvrdší stránky. Budou hledat svá první pracovní místa a snažit se – coby nejmladší – o prosazení se v pracovním kolektivu. Někteří zažijí radost z přijetí na vysokou školu, či na nástavbové studium a v řjnu, respektive v září budou připraveni opět studovat.

Řekni drogám ne!

Zajímejme se o volnočasové aktivity dítěte, naslouchejme! Je více než užitečné vědět, co dělají naše děti ve volném čase. Nejen kde jsou, ale také s kým a co se tam asi děje. Způsob trávení volného času je totiž faktorem, který často o mnohém vypovídá. Je samozřejmé, že zájmy, koníčky a aktivity se proměňují s věkem, ale je nutno si všimnout náhlých změn a zlomů. Právě překvapivý náhlý a demonstrativní nezájem o původně milovaný způsob trávení volného času může, ale pozor, jen může být jedním z projevů příklonu ke drogovému prostředí, respektive k lidem (kamarádům, spolužákům), kteří

s drogami přinejmenším experimentují.

Stejně tak je důležité si všimnout, jak děti nakládají a hospodí s penězi. Za co a kolik utrácí. Drogy stojí peníze. Náhlé změny finančního „režimu“, neodůvodněné utrácení, půjčky nebo dokonce prodávání vlastních věcí jsou jedním z velmi nápadných varovných příznaků. Je nutno dětem naslouchat. Nejen tehdy, když zahájíme rozhovor, ale kdykoli. Konverzace nemusí vždycky probíhat jen prostřednictvím slov. Všimějme si postojů, hodnocení, celkové orientace. Všimějme si změn. Náhlé objevení zájmu o drogovou problematiku nebo náhle vzniklé razantní odsuzování všeho „drogového“ mohou být další doplňkovou informací.

Budme ostražití

Všimějme si nejen našich dětí, ale i jejich spolužáků a kamarádů, jejich postojů a vzájemných vztahů. Budme opatrní, ale na druhé straně také dostatečně tolerantní. Ne vše, co se nám nelíbí, musí být rizikové či nebezpečné. Ne každý, kdo mluví tolerantně o marihuane, ji musí kouřit, ne každá, navštěvující taneční párty, musí brát „extázi“ nebo „tripy“.

To, že člověk bere drogy, nemá napsáno na čele. Extravagantní vzhled ještě nemusí nic znamenat. Naopak. Stává se, že ti, kteří již berou drogy déle, se snaží být spíše nenápadní a nepřítahovat pozornost okolí. Mají svých problémů dost.

Důchodová problematika

Nechala jsem si k datu 30. června 2001 vyměřit předčasný starobní důchod, ještě za výhodnějších podmínek, ale nepobírám ho, protože dále pracuji a do důchodu chci odejít až v příštím roce. Od 1. prosince 2001 byla schválena valorizace všech důchodů o 8 % a v lednu 2003 o 3,8 %. Na můj důchod se to ale asi nevztahuje, protože jsem z důchodového úřadu nedostala žádné oznámení o zvýšení. Prosím o vysvětlení.

Zvýšení důchodů (valorizace) od 1. prosince 2001 o 8 % a od ledna 2003 o 3,8 % se ve smyslu nařízení vlády týká všech důchodů, tedy starobních (řádných i předčasných), plných i částečných invalidních, vdovských, vdoveckých a sirotčích. Znamená to tedy, že se zvýšení o 8 % a o 3,8 % vztahuje samozřejmě i na váš předčasný starobní důchod. Ovšem vzhledem k tomu, že váš důchod je pouze vyměřen, ale není vyplácen, nemůže vám být ani zasláno oznámení o zvýšení od České správy sociálního zabezpečení. O valorizaci samozřejmě nepřijde. Ale až ode dne, kdy do starobního důchodu

skutečně odejdete, bude vám předčasný starobní důchod přepočten – bude vám dopočtena doba, po kterou jste po 30. červnu 2001 pracovala, tedy sníží se krácení již vyměřeného předčasného důchodu. Budete-li pracovat dále i po vzniku nároku na váš řádný starobní důchod, náleží vám procentní zvýšení za každých 90 dní odpracovaných po vzniku nároku o 1,5%. Toto vše se dopočítá, vypočte se důchod a pak se navýší o 8% a o 3,8%. Nový výměr o starobním důchodu bude samozřejmě vycházet z již vypočtených vyměřovacích základů, které máte na svém původním „Rozhodnutí“ ze dne 30. června 2001 (nebudou tedy započteny výdělků roku 2001, ani roku 2002), ale procentní výměra bude jiná – vyšší, a samozřejmě zvýšená o 8% a 3,8%.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu pro rok 2003 a dále, případně i o přepočtení již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecký odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 2002 vč.

vyložených dob (nemoci apod.), a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Celkovou dobu pojištění najdete na „Výpisu pojištěných dob“ od České správy sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, který byste měli obdržet na vaši adresu 1 – 2 roky před datem vzniku nároku na starobní důchod. Nemáte-li tento výpis, je třeba znát celkovou dobu pojištění od skončení povinné školní docházky, tedy před 18. rokem věku, do data žádosti o důchod. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor ředitelství Dopravního podniku. Najdete nás v budově Dopravního podniku v Praze 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 19 33 61.

**Helena Bajerová,
zaměstnanecký odbor ředitelství,
e-mail: bajerovah@r.dpp.cz**

Dary a podpory z prostředků odborové organizace – daňový režim

Dary poskytnuté odborovou organizací svým členům

Pokud jsou poskytnuty pouze v souvislosti s členstvím a nemají povahu odměny za práci, nejsou předmětem daně z příjmů fyzických osob. Podléhají daní darovací. Ale podle zákona o „dani darovací“ je nabytí peněžních i věcných darů u fyzických osob

bez příbuzenského vztahu k dárci osvobozeno do výše 20 000 Kč.

Jsou-li prostředky fyzické osobě poskytnuty na humanitární nebo charitativní účely a přesahují uvedenou výši, je osvobozeno od daně darovací celá výše (týká se i darů na povodně).

Dary poskytnuté z prostředků odborové orga-

nizace svým členům v souvislosti s uskutečněním stávků z tzv. podpůrných stávkových fondů. Mají sociální charakter a jsou od daně z příjmů fyzických osob osvobozeny podle § 4 odst. 1 písm. k) daňového zákona. Posoudí se jako podpora z veřejných prostředků, s výjimkou plateb poskytnutých jako náhrada za ztrátu příjmu.

Dary poskytnuté členovi odborové organizace za práci (za činnost pro odbory, za výkon funkce). Dary tohoto charakteru se posoudí jako zdanitelný příjem, který se zdaňuje obvyklým způsobem dle zákona.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování ředitelství

Uplynul již celý rok od příprav Dne otevřených dveří 2002. Z důvodu povodně se neuskutečnil.

Proto byl v letošním roce pro Den otevřených dveří Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zvolen opět areál v Hostivaři, kde je možné se na jednom místě setkat s činnostmi všech tří odštěpných závodů. Zde tedy bude moci široká veřejnost v sobotu 20. září 2003 od 10 do 16 hodin nahlédnout do zákulisi

Blíží se den otevřených dveří

pražské městské hromadné dopravy.

V rozlehlých prostorách se návštěvníci seznámí nejen se současnou a historickou technikou, ale formou her a soutěží pro děti i dospělé se dozvědí také spous-

tu zajímavostí z oblastí, které stále zůstávají poněkud v pozadí. Na všechny příchozí čekají tematické okruhy: historie a budoucnost Dopravního podniku, jeho zaměstnanci, opatření pro cestující se sníženou možností pohybu a orientace. Dozvíme se, že „mozkem“ veškeré dopravy je na první pohled skrytý dispečink, svoji práci také předvede praktickými ukázkami hasičský útvar o. z. Metro. Celým dnem nás bude provázet vystoupení hudebních skupin na podiu umístěném v areálu Elektrických drah a jako návdavek na nás čeká překvapení; jaké? Přijďte se podívat!

Jistě se i vy můžete dozvědět něco nového, pobavit se, získat zajímavé ceny a odpočinout si při sledování doprovodného programu s občerstvením na dosah. Pro dokreslení příjemného dne si můžeme přát již jen dobré počasí.

Referát marketingu ředitelství

Ústřední technická knihovna DP informuje

Ústřední technickou knihovnu Dopravního podniku můžete navštívit každý pracovní den od 9.00 do 15.00 hodin. Zájemce o návštěvu technické knihovny prosím, aby se ohlásili v kanceláři č. 627 (6. patro) v budově DP na Sokolovské ulici nebo si návštěvu předem sjednali telefonicky na čísle 296 19 23 12. Telefonicky je možné domluvit i návštěvu knihovny v jiném termínu, než je uvedeno výše.

V kanceláři č. 627 nebo 629 je také možno zapůjčit

denní tisk a odborná česká a cizojazyčná periodika.

Ústřední technická knihovna Dopravního podniku nadále zajišťuje meziknihovní výpůjční službu, tedy půjčování knih, které nemá ve svém fondu, z jiných knihoven v Praze.

Všechny služby Ústřední technické knihovny jsou pro zaměstnance Dopravního podniku i pro ostatní čtenáře zdarma.

Ing. Jan Urban

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Druhá polovina srpna a první zářijové týdny jsou považovány za ideální období pro vícedenní výlety do přírody. Již nepanují velká vedra, stále je však teplo a počasí relativně stále (loňské povodně nás přesvědčily, že skutečně jen relativně...). Především těm, kteří si rádi vyrazí na špacír pozděné letní krajinou, jsou určeny následující internetové tipy.

Sehnat dnes kvalitní turistickou výbavu na výpravu do přírody nepředstavuje žádný problém, není ale snadné se v záplavě tzv. outdoorové výbavy vyznat a vybrat si takový výrobek, který bude nejlépe odpovídat našim potřebám. Účinným pomocníkem mohou být stránky www.svetoutdooru.cz. Naleznete tu mimo jiné přehledně uspořádané informace o těch nejdůležitějších součástech výbavy (stany, boty, batohy, karimatky, vaříče, spacáky, oblečení a další), doplněné o nákresy, praktické rady a přehledné tabulky, srovnávající jednotlivé produkty, které jsou u nás k dostání. Součástí stránek je rovněž bohatý adresář prodejen, půjčoven, opraven, výrobců a dovozců jednotlivých turistických potřeb a také bazar, umožňující sehnat outdoorovou výbavu za velmi slušnou cenu.

Dobrou výbavu ocení zejména jedinci holdující turistice v horách. Nemáte-li přitom jasno v tom, které pohoří navštívit, zkuste se podívat na stránky www.ceskehory.cz. Stránky se zaměřují na dvě desítky nejznámějších českých pohoří a přináší řadu důležitých údajů – od aktuální předpovědi počasí pro jednotlivá místa až po průvodce a jízdní řády. Velmi zajímavě a nápaditě zde můžete zkoušet hledat ubytování ve zvolených horách: projíždíte počítačovou myší po digitální mapě pohoří a kde se vám krajina zamlouvá, tam jednoduše kliknete a objeví se seznam ubytovacích možností v této oblasti.

Pokud vás zajímá něco vyššího než česká horstva, zkuste se podívat třeba na informační server věnovaný nejvyššímu pohoří bývalého Československa www.tatry.cz. Pokud naopak preferujete kopečky nižšího vzrůstu, neopomeňte nahlédnout do stránek <http://brdy.unas.cz>, kde naleznete spoustu zajímavého čtení o pohoří, které se pro tisíce Pražanů stalo oblíbeným místem víkendových výletů. Víte například o tom, že známý vysílač Čukrák stojí na svém místě již více než čtyřicet let? A chcete vidět, jak vypadají Brdy při

pohledu z této takřka dvousetmetrové stavby? Není nic snazšího než navštívit výše zmíněnou adresu.

Zajímavé výlety můžete ale podnikat i mimo horské masivy. Romantické i zádumčivé povahy jistě nepohrdnou návštěvou adresy www.zricenina.cz. Jak název napovídá, stránky se věnují stavbám staršího data notně poznamenaným zubem času a nutno konstatovat, že se jim nevěnují špatně – zejména fotografická dokumentace je bohatá a vyvedená, dobře jsou připravovány i věcné informace stran jednotlivých staveb či jejich torz. Celkový dojem ale poněkud kazí nepovedená grafika. To stránky s názvem „Povětrník“, které naleznete na adrese <http://weselka.euweb.cz/mlyny>, jsou velmi pěkné jak obsahově, tak graficky. Věnují se větrným mlýnům v České republice – jejich historii, konstrukcím, stavitelům – a podávají soupis dochovaných (bý zchátralých a jiným účelům sloužících) mlýnů včetně zajímavých fotografií a podrobných popisů. Komu tyto stavby učarovaly, ten zde nalezne nepřehledné množství tipů pro pozdně letní toulky českou krajinou.

-mš-

28. část

Smíchov, 2. část

Pro vývoj dopravy na Smíchově byly mimořádně významné roky 1900 a 1901. V roce 1900 pražská obec zakoupila od dědiců Matěje Hlaváčka Elektrickou dráhu Smíchov – Košiče, čímž se pražské Elektrické podniky v tomto předměstí staly jediným provozovatelem tramvajové dopravy. Během roku se uskutečnila přestavba tratě koňky vedoucí z Poříčí přes Palackého most k Andělu a Západnímu nádraží. Původní konečná koňky byla těsně za jižnějším železničním viaduktem u Plzeňky. Aby bylo nádraží lépe obslouženo, byla při elektrifikaci tramvajová trať současně prodloužena až do zastávky Slavojeva ulice (později byla ulice přejmenovaná na Rozkošného). Provoz elektrické tramvaje tady byl zahájen 18. prosince 1900. Linka, kterou se cestující mohli svést až na Těšnov, v té době nebyla ještě označena číslem; její vozy byly červené a měly žluté tabulky a žluté reflektory. Na jízdenkách byla označena písmenem T. V roce 1901 byly červené vozy vyměněny za zelené. O několik let později dostala tato linka číslo 6. V následujícím roce byla přestavba smíchovských tratí koňky završena elektrifikací úseku Újezd – Anděl. Do provozu byl uveden 17. června 1901 současně s novým mostem císaře Františka (dnešním mostem Legií), který nahradil starý, moderní dopravě naprosto nevyhovující řetězový most. Elektrický provoz byl zahájen také na Malostranském náměstí. Protože probíhala současně rekonstrukce trolejového vedení na trati do Košič, mohl být brzy nejstarší smíchovský úsek elektrické tramvaje propojen provozně s ostatní sítí. Po těchto tratích pojížděla linka s červenými vozy se zelenými tabulkami a reflektory, na jízdenkách označovaná písmenem S, pozdější „devítka“. V roce 1901 tak byly obslouženy elektrickými tramvajemi hlavní smíchovské ulice, dnešní Štefánikova, Nádražní, Plzeňská a Lidická. (V dalším textu použijeme pro snazší orientaci jen dnešní názvy ulic.)

V roce 1902 bylo postaveno prodloužení podél nádraží Západní dráhy až k usedlosti Červená zahrada, tj. na úroveň pozdějšího autobusového nádraží. Jezdit se zde ovšem začalo až v roce 1906, protože v ulici probíhaly další stavební práce. V úseku Anděl – Červená zahrada bylo celkem 9 stanic a zastávek, od Újezda k Andělu jich bylo 7! Pro zajímavost ještě dodejme, že se našim předkům zdála dnešní Lidická ulice poblíž Anděla příliš úzká na to, aby zde tramvaje jezdily obousměrně, a tak se na Smíchov z centra Prahy jezdilo ulicemi Staropramennou a Na Bělidle. Teprve v roce 1907 se začalo jezdit oběma směry Lidickou, zpočátku ale ještě jednokolejně. Také trať na Plzeňské třídy byla ještě od dob Matěje Hlaváčka jednokolejná s výhybnami a teprve v roce 1910 byla téměř celá zdvoukolejněna. Linkové vedení tramvajů se v jednoduché smíchovské síti poměrně často měnilo, protože se Elektrické podniky snažily záměnami konečných střídatě vyhovět obyvatelům té či oné části Smíchova. Už v roce 1910 se Elektrické podniky začaly zabývat myšlenkou kolejové smyčky před Západním nádražím, aby se urychlilo obrácení souprav v konečných stanicích, kde vlaky obracely na přejezdu v průběžné trati, po níž jezdila linka od Červené zahrady. Smyčka, první v historii této lokality, byla dána do provozu až v roce 1914.

Stavební rozvoj Smíchova si brzy vynutil, aby se Elektrické podniky zabývaly dopravní obsluhou dalších míst. V roce 1913 byly dokončeny dvě nové tramvajové tratě. První vedla Radlickou ulicí ke Koulce (konec tratě byl v Křížové ulici, přibližně na úrovni dnešní ulice Nad Koulkou; teprve v roce 1927 se začalo jezdit do Radlic). Druhá trať obsloužila kopcovitou oblast Santošky a vyznačovala se ve svém koncovém úseku před zdejší školou sklonem 64,19 promile. Po první světové válce vznikl požadavek na prodloužení této tratě až na Malvazinky. Elektrické podniky vypracovaly projekt, který byl v roce 1924 dokonce schválen ministerstvem železnic k realizaci, ale nakonec, po zvážení všech bezpečnostních rizik, se od stavby na poslední chvíli ustoupilo. Ulice poblíž Václavky totiž dosahovala sklonu až 95,8 promile. Dopravu v této části Smíchova nakonec zajistily autobusy.

Od 1. srpna 1926 zahájila provoz autobusová linka E od Plzeňské třídy (z křížovatky Anděl) přes Santošku a Malvazinky k jinonické Walterově továrně. Předznamenala tak poměrně velký rozvoj nového dopravního prostředku v této části města. Od 11. března 1928 byla

doprava na Malvazinky posílena druhou autobusovou linkou J, která jezdila přes střed Prahy na Těšnov. Ani zřízení druhé autobusové linky přes Santošku ovšem nevedlo ke zrušení zdejší strmé tramvajové tratě! V listopadu téhož roku na Smíchov pronikla další vnitroměstská autobusová linka H. Jezdila z Hřebenek na Jungmannovo náměstí a přes Vinohrady na Žižkov. O rok později byla na smíchovské straně prodloužena až na Klikovku. Obsluha Smíchova autobusovou dopravou se v dalších letech ještě částečně změnila. Autobusová linka E byla v roce 1930 zrušena a v roce 1932 začala na Malvazinky, ke smíchovskému hřbitovu, jezdit autobusová linka M. Ve stejné době začala jezdit také autobusová linka S na Barrandov, která jezdila v úseku mezi Andělem a Hlubočepem v nezvykle dlouhém souběhu s tramvajemi. Vývoj autobusové dopravy na Smíchově dosáhl prvního vrcholu v roce 1936, kdy do zmíněného souběhu kolem smíchovského nádraží přibyla ještě zbraslavská linka Z.

Aby poměrně rychlou autobusovou dopravou cestující nepřetěžovali, byla významně regulována tarifem. Zatímco na tramvajích platilo jednotné jízdné

vých linek – č. 52 a 53 na Václavské náměstí, 59 na Újezd a 60 do Strašnic. Linka č. 59., která jezdila do Chuchle, byla zrušena za necelých 6 let a její úlohu převzaly autobusy – nejdříve stejně označená linka č. 59, protože se předpokládalo, že provoz trolejbusů do Chuchle bude po dokončení strakonické výpadovky obnoven, od roku 1962 přeznačená na č. 129, což bylo známku definitivního zrušení trolejbusové tratě. Na rozdíl od trolejbusů linka č. 129 neměla pro vlastní obsluhu Smíchova žádný význam, protože byla ukončena jako návazná doprava u tramvajové smyčky Lihovar, postavené v roce 1951 pro tramvajovou linku č. 4.

Tramvajový provoz v Nádražní ulici byl velmi silný. Od roku 1961 bylo smíchovské nádraží obsluhováno už pěti tramvajovými linkami (4, 5, 12, 16 a 27). Tramvajová smyčka, v podobě z roku 1954, zde představovala nejlépe a nejbezpečněji řešený přestupní uzel mezi železnicí a městskou hromadnou dopravou.

V roce 1964 začal na Smíchově nový rozvoj autobusové dopravy. Autobusová linka č. 132 nabídl v trase od devjické Bořislavky přes Strahov a Klamovku k Andělu zcela nové atraktivní spojení mezi obvodem Praha 5 a Praha 6. Tím začala být budována tzv. překryvná autobusová síť, v níž byl později zaveden odlišný nepřestupný tarif. Později tato linka poskytovala spojení i na sídliště Pankrác I. Autobusová linka č. 130, prodloužená rovněž v roce 1964 také Plzeňskou třídou k Andělu, měla význam především pro dopravu do Košič. Z významných autobusových linek jezdících po Plzeňské třídě připomeňme ještě linku č. 120 z Petřín na Jarov, zavedenou v roce 1967.

Mezi nejzásadnější změny ve smíchovské dopravě na přelomu 60. a 70. let patřilo postupné nahrazení trolejbusových linek autobusovými. V roce 1969 přestaly jezdit trolejbusy přes Malvazinky do Jinonic a místo nich začaly kopcovitý terén zdolávat autobusové linky č. 128, 137 a 153 (pro obtíže s rozjížděním v kopci musela být na krátký čas dokonce obnovena trolejbusová doprava linkou č. 153) a v noci z 15. října 1972 se nejen obyvatelé Smíchova, ale všichni Pražané, rozloučili s trolejbusy i na zbývajících tratích na Strahov, čímž byl ukončeno jejich provozování v Praze. Do oblasti Strahova začala přes Hřebenka jezdit linka č. 176.

Teprve v roce 1976 se městské hromadné dopravy dočkala Křížová ulice (v té době linkou č. 211) a v roce 1979 začaly jezdit autobusy i do kopcovité oblasti Keserky a Dívčích hradů (231). Z mnoha dalších autobusových linek, které projížděly Smíchovem, vzpomeňme především „dvěstěšedesnáctku“, zavedenou v roce 1978, která posílila směr Smíchov – Dejvice.

Pro automobilovou i městskou dopravu na Smíchově mělo v roce 1983 význam otevření části Barrandovského mostu (původně pojmenovaného most Antónína Zápotockého), i když leží mimo smíchovský katastr.

Zásadní změnu do dopravní obsluhy Smíchova přinesla výstavba prvního provozního úseku tratě B metra. Od 2. listopadu 1985, kdy byla trať uvedena do provozu, jsou na smíchovském katastru v provozu dvě stanice metra – Smíchovské nádraží a Anděl (původně pod ideovým názvem Moskevská), u kterých vznikly významné terminály městské hromadné dopravy, ze kterých je možné cestovat do různých částí hlavního města. Na Smíchově v současné době vrcholí přestavba komunikačního systému. Od 2. prosince 1997 je v provozu Strahovský tunel a 28. října 2002 byla dána do provozu nová komunikace v úseku Křížová – Lihovar. Oba úseky budou v brzké době propojeny tunelem Mrázovka. Ačkoliv tyto stavby jako takové mají mimořádný význam pro individuální automobilovou dopravu, nejsou využívány pro městskou hromadnou dopravu.

Dnes už Smíchov není pouhým předměstím Prahy, ale významnou obytinou, administrativní a obchodní součástí jejího centra.

Na závěr je nutné ještě zmínit, že přes území Smíchova jezdila (a jezdí i dnes) celá řada mimopražských autobusových linek, příměstských i dálkových, z nichž mnohé měly na Smíchově svá stanoviště. Jejich význam pro vlastní obsluhu Smíchova však byl minimální. Od roku 1947 bylo v provozu autobusové nádraží Smíchov. Linky, které na něm byly ukončeny, se v roce 1985 přestěhovaly na nová stanoviště u stanic metra.



Foto: Petr Malík

(nejdéle 1,20 K), byl na autobusových linkách uplatněn od roku 1932 tarif stanicový. Když chtěl jet někdo od Anděla na Žižkov autobusem linky M, zaplatil 3 koruny, zatímco cesta tramvajů stála 1,20 K. Také přestupy mezi tramvajemi a autobusy byly přísně upravovány. Interval mezi jednotlivými autobusovými spoji byl obvykle delší než u tramvajů.

Přínosem pro obsluhu Smíchova se stalo otevření Jiráskova mostu. Uskutečnilo se po etapách. Dne 6. prosince 1931 byl otevřen střední pruh mostu pro pěší a automobilovou dopravu na Smíchov, 25. června 1932 byla otevřena druhá třetina mostu a konečně 27. listopadu 1933 byl zahájen definitivní provoz celého mostu. Ačkoliv na něm byly položeny i tramvajové koleje, nebyly nikdy napojeny na ostatní síť a po válce, v roce 1947, byly odstraněny.

V roce 1937, tedy v době vrcholícího meziválečného rozvoje městské hromadné dopravy v Praze, jezdilo na Smíchově 7 tramvajových linek (č. 9 a 15 po Plzeňské, č. 5, 12 a 16 po Nádražní, z nichž linka č. 5 jezdila až do Hlubočep, č. 18 do Radlic a č. 6 na Santošku). Autobusových linek jezdilo na Smíchově 5: H, J, M, S a Z.

Další zásadní změnu přinesl závěr třicátých let 20. století. Od 1. září 1939 zanikly z úsporných důvodů všechny vnitroměstské úseky autobusových linek v Praze, a tak prakticky veškerou tíhu dopravní obsluhy Smíchova převzaly jen tramvaje. Významnou novinkou se od stejného data stalo zavedení trolejbusové linky W od Anděla k Walterově továrně. Nahradila nejen zrušené autobusové linky J a M, ale také převzala od tramvajů definitivně dopravní obsluhu Santošky, kde byla tramvajová doprava z důvodu rekonstrukce komunikací pro trolejbusy zrušena už v závěru roku 1938 a dočasně nahrazena autobusovou linkou č. 26. Trolejbusy pak další tři desetiletí let hravě zvládaly stoupání kolem Václavky. Zpočátku bylo jejich nevýhodou proti původním autobusovým linkám, že končily u Anděla. Teprve po válce, v roce 1947, byla trolejbusová linka W (nově pod označením č. 52) prodloužena až do centra Prahy na Václavské náměstí. O rok později začaly trolejbusy (linka č. 53) jezdit do oblasti Hřebenek. Rozšiřování trolejbusové dopravy na Smíchově vyvrcholilo v roce 1954, kdy byla uvedena do provozu trať pro linku č. 59 do Velké Chuchle. Ke konci roku 1954 bylo tedy možné použít k cestám z různých částí Smíchova 4 trolejbuso-

-pf, -fp-



Správná odpověď z čísla 6/2003: „Na fotografii je zachycena trať elektrické dráhy mezi Stírkou a křižovatkou Střelnická – Klapková (třída Rudé armády) v Praze 8 – Kobylisích (snad se tenkrát jednalo o přestavbu tratě, dům vlevo a ohrada dnes neexistují),“ tak zní odpověď jednoho z výherců v posledním kole naší soutěže. My ještě můžeme dodat, že snímek byl pořízen

přibližně v roce 1974, a tak je mezi námi dost těch, kteří vyfocenou situaci pamatují.

Horký červen lákal spíše k vodě než k bádání v archivech, proto jsme do konce června obdrželi „pouze“ třináct odpovědí. Dvanáct z nich bylo správných a postoupily do losování ve čtvrtek 17. července. Štěstěna se tentokrát přiklonila na stranu Karla Richtra, Jindři-

cha Petráčka a Františka Vycpálka. Všichni tři od nás obdrželi již starší publikaci Stanislava Linerta Vozidla pražské tramvajové dopravy a novinky z pera Pavla Fojtíka o vozovkách Vokovice a Pankrác.

Všem soutěžícím děkujeme za účast a výhercům srdečně blahopřejeme!

Druhá letní fotografie by také neměla být neřešitelným rébusem. Doufáme, že vás předpovídáné horké počasí nevyruší od řešení naší otázky. Nezapomente, že na vaše odpovědi čekáme do konce srpna. Správné odpovědi budou slosovány a tři úspěšně se mohou těšit na knihu Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy Stanislava Linerta a také dvojici publikací o vozovkách Pankrác a Vokovice.

Je příjemné, že ani v červnu nebyly žádné problémy s odpověďmi, a tak nezbyvá než věřit, že trend vytrvá i nadále.

Jsmo si jisti, že pravidelní soutěžící už po prvním pohledu na fotografii vědí nebo alespoň tuší, kde byla pořízena. Proto neotálejte a pošlete nám svůj názor! Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“ a pošlete ho na dobře známou adresu: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Dále existuje možnost využít vnitropodnikovou poštu, kde stačí jen napsat: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. K dispozici je i schránka v přízemí budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, v sousedství vrátnice.

Pokud pravidelně soutěžíte, zcela jistě víte, že se vás už počtyřiačtyřicáté ptáme na totéž – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

NAPSALI O NÁS

Hospodářské noviny (18. 7. 2003)

Škodovka má šanci dodat Praze tramvaje

Dceřiná společnost plzeňské Škody Holding – Škoda Dopravní technika – je jediným zájemcem, který se přihlásil do soutěže na dodávku 20 tramvají pro Prahu. Potvrdila to po otevření obálek mluvčí pražského Dopravního podniku Michaela Kuchařová. Škodovka, která v minulosti například dodávala tramvaje pro americký Portland, je podle mluvčího holdingu Karla Samce připravena splnit všechny požadavky na provoz pražské MHD. „Zda předložená nabídka splňuje všechny náležitosti, bude vyhodnoceno v příštích týdnech,“ uvedla mluvčí Kuchařová.

Blesk (19. 7. 2003)

Barrandov: Autobusy „trčí“ v zácpě

„Ať už oprava mostu skončí,“ modlí se Barrandovští. Ti, kteří jezdí po Praze autem, mají možnost vyhnout se kolonám objíždkou přes Hlubočepy. Lidé, kteří jsou odkázáni na městskou hromadnou dopravu, jsou na tom ale podstatně hůř. Autobusy na Barrandovském mostě trčí v zácpě a mají i hodinová zpoždění. Tramvaj, která by v podobných případech byla nejlepším řešením, vyjede na Barrandov až na konci roku. Paradoxně její výstavba v této oblasti teď ještě více komplikuje cestování městskými autobusy. „Není možné vést linky jinou cestou. Objížděné trasy jsou zataraseny právě kvůli výstavbě tramvajové trati,“ uvedla Michaela Kuchařová, mluvčí Dopravního podniku.

Večerník Praha (15. 7. 2003)

Zpívání v tramvaji číslo 3

Do tramvaje přistoupil mladý tatínek s holčičkou. Děvčátko si tiše prozpěvovalo „Já umím hrát, my umíme taky“ a s námahou se vyšplhalo na volné sedadlo. Otec se usadil vedle a snažil se na své dítko výchovně zapůsobit povzbuzujícími otázkami typu: „A na co ještě hráli ti muzikanti?“ Holčička si mezitím všimla, jak se na ni lidé v tramvaji pobaveně usmívají. „A jak to začíná?“ dožadoval se snaživý otec první sloky písně. Ale ouha. Děvčátko začalo usilovně přemýšlet a baculatými prstíky si šmáčklo vlásky. Náhle se do výchovného procesu nečekaně zapojila paní z protější sedačky: „Já ti poradím, jak to je!“ A spustila na celou tramvaj: „Já jsem muzikant a přicházím k vám z české země...“ To už se cestující otřásali smíchy a holčička si zacpala obě uši, zavřela oči a urputně vrtěla hlavou. „Nech toho,“ stihl ji výchovně napomenout tatínek. Pak ale sám nevydržel a vyprskl také... **Vybral ing. Jan Urban**

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 7/2003: Spravedlnost dává každému co mu patří.

	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																				

– 18. Likérník; rozměr; manilské konopí. – 19. Plošná míra; psaní; aspik. – 20. Neodborník; značka cigaret; karetní výraz.

Pomůcka: arni, Sorel.

PaedDr. Josef Šach

VODOROVNĚ: A. To (rusky); silná černá káva; opuštěno; srdečnice; ambaláž. – B. 2 díl tajenky; hlavní město Turecka. – C. Polské město; zbraň indiánů; řešeto; asijský stá; římských 501. – D. Bulharská měna; kalaba; chyby (expresivně); asijský jelen; dobrý nápoj. – E. Čidlo zraku; potupa; buvol indický; Stendhalova postava; listnatý strom. – F. SPZ Sokolova; jméno papouška; velká zima; domácí Matěj; únosce Heleny. – G. Zpěvohra; rouška; Sarmat; písečný přesyp; značka statu. – H. Prací potřeba; placený potlesk; zvučet; hudební nástroj; oddělení nemocnic. – I. Nemoc kloubů; část básně; sokolský sraz; část nohy; žánr. – J. Značka radia; slavný americký seriál; asijský sokolík; předvěst záchvatu; rozkoš. – K. Období Řecka a Říma; **1. díl tajenky.** – L. Horní část stébla; záporně nabitá částice; tropický mravenec; bia; zpěvný hlas.

SVISLE: 1. Vysoká karta; bezostná ryba; dětská hračka. – 2. Tipec; divadelní závěs; MPZ Nizozemí. – 3. Těžký kov; pouze; značka vysavačů. – 4. Tažné zvíře; vysoký kopec; tělocvičná pozice. – 5. Části vozů; juviové ořechy; část dveří. – 6. Předložka; najatá chuva; hrazení; starší zájmeno. – 7. Africká dřevina; blata (nářečně); spojka. – 8. Bryle; štíhlá palma; pobídka. – 9. Domácky Adéla; široký vchod; africký savec. – 10. Kap; kočkovitá šelma; kapitola. – 11. Oživnouti; moře na Měsíci; číslovka. – 12. Klatby (zastarale); druh zeleniny; jednání. – 13. Oč; vlnout; bomba. – 14. Solmizační slabika; český herec; bídná chalupa. – 15. SPZ Tábora; řecký bůh; údaj; římská šestka. – 16. Staškovo jméno; polibek; vidina. – 17. Dobyččí nápoj; silné provazy; španělská polévka.





Nové rekreační zařízení

Areál rekreačního střediska zahrnuje dřevěné čtyřlůžkové chaty, dvě zděné budovy, betonový bazén 8 x 15 m, brouzdaliště, prostor pro zakládání ohně, hřiště na odbíjenou a další pomocná a technická zařízení. V letošním roce budou v provozu chaty, společné sprchy, prostor ohniště a po dokončení opravy i bazén s brouzdalištěm. Zatím lze ke koupání využívat přehradu Kamýk ve vzdálenosti přibližně 2 kilometry. Postupně, v závislosti na probíhající rekonstrukci, budou zprovozňovány další části areálu.

Čtyřlůžkové chaty jsou vybaveny dvěma válendami, palandou, skříni, stolem, židlemi, dále kuchyňským koutem s linkou, dvouvařičem, rychlovarnou konvicí, chladničkou a nádobím. Rekreatanti mají k dispozici umyvadlo a dřez s teplou a studenou vodou, splachovací WC a prostornou krytou verandu. Pokud do Kamýku přijedete na méně než týden, musíte si zajistit vlastní lůžkoviny nebo spacák.

Ceny ubytování za osobu a noc platné pro letošní sezonu

Ceny jsou odlišeny s ohledem na to, z jakých finančních prostředků bylo rekreační středisko Kamýk pořízeno a vybaveno. Jedná se o příjmy od členů odborové organizace o. z. Metro a dále o prostředky ze sociálních nákladů, které dostáváme a využíváme pro všechny zaměstnance, vyjma členů ostatních odborových organizací.

1. členové odborové organizace o. z. Metro a jejich rodinní příslušníci:

dospělí 80 Kč; děti do 15 let 50 Kč;
minimální cena za chatu na týden je 1 000 Kč.

2. zaměstnanci o. z. Metro a jejich rodinní příslušníci (mimo členy ostatních odborových organizací o. z. Metro):

dospělí 100 Kč; děti do 15 let 70 Kč;
minimální cena za chatu na týden 1 200 Kč.

3. členové ostatních odborových organizací a jejich rodinní příslušníci:

dospělí 150 Kč; děti do 15 let 100,- Kč;
minimální cena za chatu na týden 1 500 Kč.

Děti do tří let se rekreují zdarma, ale nemají nárok na samostatné lůžko. Poplatek za rekreaci je třeba uhradit nejpozději 2 týdny před nástupem na rekreaci.

Informace, přihlášky a platby zajišťuje Závodní výbor odborové organizace o. z. Metro (depo Hostivař, budova D, 2. patro), paní Točíková (hospodářka), telefon (2226) 73 426

-bda-

Foto: o. z. Metro

Koncem května letošního roku zakoupila odborová organizace o. z. Metro rekreační zařízení v Kamýku nad Vltavou. Od zakoupení probíhaly rekonstrukční práce tak, aby ještě v letošní letní sezoně mohli přijet do Kamýku první rekreatanti.

V neděli 20. července se kolotoč rekreací a rekreatů roztočil naplno a letos lze strávit dny odpočinku v Kamýku až do 28. září.

Provozovatelem objektu je odborová organizace o. z. Metro a rekreace je organizována v týdenních turnusech od neděle do neděle. V případě volné kapacity je možné dohodnout i kratší (například víkendové) pobyty. Pokud bude zájem o rekreaci přesahovat kapacitu střediska, bude pobyt omezen na dobu 14 dnů.

K novému rekreačnímu zařízení se dostanete autem nebo linkovým autobusem. Stravování si zajišťují rekreatanti vlastní, ale v blízkosti se nachází restaurace. V obci Kamýk nad Vltavou je i bohatá síť obchodů (potravin, drogerie, hračky, papír, domácí potřeby, trafika) a jsou tu další doplňkové služby (pošta, lékaři obvodní, dětský, zubní, lékárna). Pobyt s veškerými zvířaty je vyloučen.

Slova protřelého kritika o prázdninách by mohla znít: „Léto budiž pochváleno!“ Pokud se totiž pohybujete v městské hromadné dopravě, máte v červenci a srpnu vždy za několik málo chvil téma, kterému se můžete věnovat.

Pikantnější a kurióznější je skutečnost, že stačí provětrat šuplíky nebo paměť počítače, lehce pozměnit některé skutečnosti a za pár minut máte na světě článek naprosto přesně vystihující aktuální poměry v síti.

Samozřejmě jsou tací, kteří budou vehementně situaci a celý systém hájit, ale zkušenosti z letošního léta jsou stejné jako z období před rokem, dvěma, třemi...

Kolikrát už jsem na tomto místě psal o tom, že právě léto je ideálním obdobím, kdy můžeme dokázat, že se městskou hromadnou dopravou vyplatí cestovat. Poptávka je zejména ve špičkových obdobích nižší, a tak bychom mohli nabídnout vyšší komfort. Situace v ulicích nebo v podzemí spíše připomíná příslivce o hrachu a stěně. Jen ta stěna za ty roky asi hodně zezelenala.

Jste jiného názoru? Samozřejmě, na svůj vlastní úsudek máte nezadatelné právo, ale já se letos v létě opět několikrát setkal s již dříve kritizovaným.

PRÁZDNINY VLASTNÍMA OČIMA

Před několika lety byl zdůvodňován pásmový provoz na lince B metra v úseku Českomoravská – Černý Most nedostatkem vozů metra. Od té doby už do kačerovského depa dorazila celá první dodávka 110 vozů, a od letošního jara se k nám stěhují soupravy z té druhé. K tomu je nutno přičíst rekonstruované soupravy, a nedostatkem vozů podzemní dráhy bychom trpět v současnosti neměli.

Kdo však trpí, jsou cestující z východní části města. Téměř desetiminutový interval od rána do odpoledne vyžaduje pevné nervy a lásku k městské hromadné dopravě. Naštěstí průjezdnost ulic se rok od roku zhoršuje, a tak únik do aut není tak silný. Ale ceny benzínu jsou na nejnižší úrovni za posledních tři roky, a tak i cestování autem se zlevnilo. Na tutěž miskou vah přidejte klimatizaci ve voze a možnost poslouchání příjemné hudby, na tu druhou přeplněnou soupravu potících se spolucestujících. Jak dlouho se bude jazýček pohybovat v náš prospěch?

A skutečná lahůdka se povedla tvůrcům jízdních řádů tramvají. Nedělní jízdní řády, interval 15 minut, odjezd od Anděla směr Karlovo náměstí. Tím směrem se vydávají tři linky, 10, 14 a 39. Můžete namítnout, že společný úsek těchto linek jsou pouze tři stanice, ale i tak by mohly jezdit lépe než jak stanovuje jízdní řád. Všechny tři linky odjedou ve třech minutách a pak dalších dvanáct nejede nic. Navíc společný úsek linek 14 a 39 je pořádně dlouhý, od Plzeňky až do Jindřišské, ale to nic nemění na faktu, že o víkendů jezdí za sebou jednou za 15 minut.

Ani v pracovní dny úspěšnost nebyla velká. Devítka s dvanáctkou jedou jednou za deset minut ve společný čas od Anděla „jen“ na Malostranské náměstí.

Rozsah pravidelně rubriky je vyčerpán a přesto jsem se nedostal ke všem tématům, které první tři týdny letošních prázdnin přinesly. Jen musím potvrdit slova z úvodu.

Mějte se krásně a užijte zbytek horkého léta!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V srpnu 2003 oslavuje 65. narozeniny:

František Štrobl – M, dopravní úsek (25).

V srpnu 2003 oslavují 60. narozeniny:

Olga Benešová – M, služba technolog. zařízení (18),

Martin Brzák – A, ekonomický úsek (35),

Josef Hájek – Ř, odbor inter. auditu a kontroly (35),

Vladimír Holan – M, ekonomický úsek (34),

Václav Hošek – Ř, bezpečnostní úsek (38),

Zdeněk Keimar – A, garáž Řepy (11),

Pavel Klika – M, dopravní úsek (33),

Čestmír Konvalinka – A, garáž Dejvice (10),

Bohumil Meckel – ED, provozovna Strašnice (43),

Pavel Pelán – A, DOZ Hostivař (30),

Vladimír Percl – ED, prov. opravná tramvají (43),

Jan Pištěk – A, garáž Řepy (14),

Petr Skala – M, technický úsek (29),

František Šmíd – M, technický úsek (14),

Vladimír Vlach – A, garáž Dejvice (25).

V srpnu 2003 oslavují 50. narozeniny:

Jan Batěk – A, garáž Kačerov (13),

Jaromír Černý – M, služba technolog. zařízení (24),

Zdeněk Černý – A, garáž Řepy (18),

Ludmila Čiháková – ED, prov. vrchní stavba (29),

Pavel Dobrozemský – A, garáž Řepy (12),

Petr Jelšina – ED, prov. vrchní stavba (12),

Michal Kočí – A, garáž Vršovice (32),

Josef Kytlica – ED, provozovna Pankrác (24),

Bohuslav Mertl – M, služba staveb a tratí (13),

Vladimír Novák – M, dopravní úsek (21),

Karel Pelich – ED, provozovna měničny (18),

Jaromír Štasna – M, sl. sděl. a zabezpečovací (25),

Václav Žebrák – ED, provozovna měničny (29).

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

Do starobního důchodu odešli:

Petr Höschl – ED, odbor dopr. cest (34),

Renata Kejhová – ED, provozovna Střešovice (18),

Vlasta Nováková – Voltrová – A, garáž Kačerov (37),

Libuše Pilátová – ED, odbor obch. zásobovací (14),

Štefan Pollák – M, služba technolog. zařízení (28).

Děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

Dne 10. července nás ve věku 60 let opustil pan Karel Tuháček – M, dopravní úsek, který v Dopravním podniku pracoval 10 let.

Sdružení dopravních podniků ČR již druhým rokem vydává výroční zprávu. Tato zpráva není jen souhrnem informací o počtu a zaměření předaných správních rad nebo odborných skupin, ale zejména má sloužit jako materiál, ze kterého se zájemci dozvědí, co je Sdružení dopravních podniků ČR, kdo jsou jeho členové řádní i ostatní, jaká je jeho struktura. V neposlední řadě pak obsahuje i řadu souhrnných proveniencí i ekonomických ukazatelů, které mohou dokumentovat, kam se ubírají trendy v městské hromadné dopravě v jednotlivých městech, ale i celkově v České republice.

Sdružení dopravních podniků ČR sdružuje 19 dopravních podniků (řádných členů), provozujících MHD ve velkých městech ČR, jsou to: Brno, České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Chomutov-Jirkov, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec, Mariánské Lázně, Most-Litvínov, Olomouc, Opava, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha, Teplice, Ústí nad Labem, Zlín-Otrokovice.

Mimo to má sdružen 102 ostatní členy, což jsou společnosti a organizace, které spolupracují s dopravními podniky, vyrábějí výrobky a poskytují služby potřebné pro MHD.

Správní radu tvoří ředitelé dopravních podniků, má trojleté předsednictvo. Běžnou činnost zabezpečuje sekretariát v čele s výkonným ředitelem.

V rámci Sdružení dopravních podniků ČR působí 10 odborných skupin, které se zabývají konkrétními odbornými problémy podle svého zaměření a účastí odborných pracovníků z dopravních podniků, ostatních členů, ale často i pracovníků státní správy. Odborné skupiny mají tato zaměření: autobusy, trolejbusy, tramvaje, tramvajové tratě, pevná trakční zařízení, ekonomiku, dopravu a provoz, přepravní kontrolu, personální a obchodně technické.

Škála činností je poměrně rozsáhlá. V roce 2002 však přibývala podobně jako u jiných asociací, organizací a sdružení další a velmi důležitá: snaha o maximální informovanost související s blížícím se vstupem ČR do Evropské unie. Ani městské hromadné dopravě se nevyhýbají rozsáhlé změny legislativního i technického charakteru a cílem je dobře se na ně připravit. Proto se nové Sdružení dopravních podniků ČR podílí na organizaci a odborné náplni konferencí a seminářů s touto tematikou, probíhají spolupráci s partnerskými asociacemi v Německu, Rakousku a zejména Slovensku i s dalšími asociacemi v ČR, sdružujícími firmy dopravního charakteru.

Trvatelným předním zájmem sdružení je státní politika podpory obnovy vozového parku MHD. Uplynulých 6 let, kdy byl program podpory obnovy ve dvou tříletých cyklech uskutečněn, prokázal zcela nepochybně, že bez této finanční injekce se státního rozpočtu by nebylo možné zastavit stárnutí vozidel. Bohužel však v letech 2001 a 2002 došlo k velkému redukcí těchto prostředků. Důsledkem je omezení počtu nakupovaných vozidel a přenesení hlavní tíhy financování obnovy na městské rozpočty. Ostatní investice, důležité pro existenci MHD jsou tak odkládány a zejména u trakčního vedení, měření a opravárenského zázení vzniká problém „pře-stárlostí“. Považujeme proto za velmi důležité, aby výše státní dotace dosáhla v dalších letech alespoň 500 až 600 milionů Kč, a aby se do programu vrátila možnost dotovat obnovu drobných stavebních akcí, nezbytných pro kvalitní provozování MHD.

Není možné se nezmínit o události, která v roce 2002 zasáhla několik dopravních podniků, o povodni. Plzeň, České Budějovice, Ústí nad Labem a Děčín, ale zejména Praha, se musely vyrovnat s následky, které nemají v historii provozování městské hromadné dopravy panětníka. Nutno říci, že při operativním organizování provozu i při obnově majetku prokázali zaměstnanci dopravních podniků maximální nasazení, schopnost operativního řízení a i v nejtěžších podmínkách zachovali pro obyvatele měst nutné dopravní služby. Ale nejenom to – prokázalo se, jak je důležité začlenění dopravního podniku do organizmu města. Vždyť právě v krizových situacích je zapotřebí dobře organizované dopravy pro evakuaci a záchranu obyvatel. Rovněž zájemná znalost problémů dopravních podniků, ke které sdružení dlouhodobě přispívá, přinesla nevadnou vlnu solidarity, kdy větší dopravní podniky přispěly na pomoc zejména při přerušení provozu pražského metra svými řidiči autobusů k zajištění náhradní dopravy.

Tab. č.1: Dopravní výkony v tis. vozových km - jednotlivé dopravní podniky

Dopravní podnik	1998				1999				2000				2001				2002			
	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem	tramvaje	trolejbusy	autobusy	celkem
Brno	17 041	7 014	14 880	38 935	16 401	7 033	15 223	38 657	16 586	7 010	15 030	38 626	15 952	7 416	15 523	38 891	15 926	7 292	15 867	39 085
České Budějovice		1 588	3 589	5 177		1 771	3 557	5 328		2 096	3 599	5 695		2 062	3 846	5 908		2 130	3 888	6 018
Děčín			3 282	3 282			3 155	3 155			3 239	3 239			3 595	3 595			3 831	3 831
Hradec Králové		1 600	3 756	5 356		1 631	4 001	5 632		1 645	4 095	5 740		1 758	4 394	6 152		1 828	4 480	6 308
Chomutov-Jirkov		971	1 304	2 275		1 117	1 160	2 277		975	1 355	2 330		1 047	1 327	2 374		1 103	1 384	2 487
Jihlava		1 303	1 129	2 432		1 307	1 088	2 395		1 351	1 222	2 573		1 350	1 392	2 742		1 413	1 495	2 908
Karlovy Vary			2 540	2 540			2 475	2 475			2 457	2 457			2 478	2 478			2 498	2 498
Liberec	2 135		4 803	6 938	2 000		4 960	6 960	1 819		5 112	6 931	2 010		5 095	7 105	2 239		5 014	7 253
Mariánské Lázně		291	134	425		288	171	459		278	151	429		221	188	409		210	200	410
Most-Litvínov	2 229		4 149	6 378	1 947		3 818	5 765	1 783		3 669	5 452	1 735		3 686	5 421	1 790		3 699	5 489
Olomouc	2 401		3 547	5 948	2 472		3 269	5 741	2 160		3 472	5 632	2 079		3 622	5 701	2 127		3 680	5 807
Opava		1 149	1 585	2 734		1 060	1 636	2 696		1 040	1 678	2 718		1 091	1 760	2 851		1 100	1 791	2 891
Ostrava	16 315	3 209	18 840	38 364	16 265	3 208	18 805	38 278	15 600	3 219	18 593	37 412	15 157	3 218	19 021	37 396	15 723	3 142	18 324	37 189
Pardubice		2 071	3 456	5 528		2 183	3 499	5 882		2 107	3 727	5 833		2 108	3 834	5 942		2 309	3 791	6 100
Plzeň	5 862	4 011	4 042	13 915	5 861	4 100	4 318	14 279	5 654	3 909	4 555	14 118	5 620	3 922	4 592	14 134	5 570	3 842	4 680	14 092
Praha	46 851		65 845	112 696	46 949		64 957	111 906	46 875		65 414	112 289	47 020		65 591	112 611	49 616		68 092	117 708
Teplice		1 686	1 968	3 654		1 523	1 947	3 470		1 509	2 046	3 555		1 556	2 177	3 733		1 573	2 266	3 839
Ústí nad Labem		3 601	4 143	7 744		3 624	4 042	7 666		3 478	3 986	7 464		3 284	4 088	7 372		3 236	4 145	7 381
Zlín-Otrokovice		3 312	1 672	4 984		3 204	1 802	5 006		3 153	1 747	4 900		3 154	1 718	4 872		3 188	1 650	4 838
celkem	92 834	31 806	144 664	269 305	91 895	32 049	143 883	267 827	90 477	31 770	145 147	267 393	89 573	32 187	147 927	269 687	92 991	32 366	150 775	276 132
Praha metro				37 190				41 057				40 713				40 709				36 914
celkem vč. metra				306 495				308 884				308 106				310 396				313 046

Sdružení dopravních podniků ČR v roce 2002