

Jak jsme hospodařili v prvním pololetí

Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost obdržel od hl. m. Prahy pro rok 2004 dotaci na úhradu nákladů ve výši 7 584 363 000 Kč. Následně byly ze strany hl. m. Prahy provedeny úpravy, převážně s úcelovým zaměřením. Dne 24. února navýšení o 1 600 000 Kč na posílení dopravy při MS v ledním hokeji, 2. března o 45 000 000 Kč na provoz ochranných systémů, 16. dubna navýšení o 80 000 000 Kč a 11. května 2004 přidělení dotace z Fondu solidarity EU na povodňové škody ve výši 3 578 400 Kč. Roční dotace na úhradu nákladů se po těchto úpravách zvýšila na 7 714 541 400 Kč. Z této částky bylo k 30. červnu 2004 vyčerpáno na provoz veřejné silniční MHD 49,99 %, tedy 3 856 499 300 Kč.

Dále byla poskytnuta pro divizi Autobusy dotace v celoroční výši 39 500 000 Kč, z toho 28 500 000 Kč na příměstské linky vedené na území hl. m. Prahy (pásmo 0 – PID), 5 000 000 Kč na vnější pásma 1, 2 – PID od obcí a 6 000 000 Kč na vnější pásma 1, 2 – PID od Krajského úřadu Středočeského kraje. Její zúčtování bude provedeno v závěru roku.

Podstatnými nákladovými položkami, které jsou oproti plánu přečerpány, jsou neplánované náklady na odstraňování povodňových škod ve výši 284 016 000 Kč (budou přeúčtovány v závěru roku na mimořádný výsledek hospodaření), náklady na spotřebu nafty o 38 284 000 Kč (zvýšená sazba spotřební daně o 27 448 000 Kč a vyšší cena o 10 836 000 Kč), odpisy

o 65 521 000 Kč (přidělené finanční zdroje nepokrývají zvýšení odpisů, proto byly pro rok 2004 v plánu odpisy rozepsány na úrovni roku 2003) a osobní náklady o 81 850 000 Kč (z důvodu obtížného kolektivního vy-

podniku je příznivá. K 30. červnu 2004 činily finanční prostředky celkem téměř dvě miliardy korun (1 999 milionů Kč). V tomto období pokračovalo také čerpání dlouhodobého úvěru na nové vlaky metra. Ke konci června bylo vyčerpáno finančně 4,17 miliardy korun. Úvěr bude dočerpán nejpozději do konce října, první čtvrtletní splátka ve výši přibližně 130 milionů Kč bude uhrazena k 31. prosinci 2004.

Úkoly společnosti zajišťovalo 13 022 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav, z toho 4 142 řidičů MHD. Na mzdách těchto zaměstnanců bylo bez ostatních osobních nákladů vyplaceno celkem 1 554 750 000 Kč a průměrná mzda činila 19 899 Kč.

Dopravní výkony za MHD na území hl. m. Prahy celkem byly v porovnání se smlouvou splněny v přepočtených vozových km na 99,15 %, v místových km na 98,98 %. Plnění dopravních výkonů ve vozových km je ovlivněno zejména výlukami tramvajových tratí, při nichž je tramvajový provoz nahrazen autobusy. Nižší plnění dopravních výkonů v místových km je též způsobeno nižšími výkony vozů metra M1 na lince C v porovnání s původním předpokladem. Rozdíly v plnění dopravních výkonů budou vyrovnány v průběhu druhého pololetí 2004. Celkem bylo přepraveno v pásmu P+O a ve vnějších pásmech 586 820 568 osob, z toho ve vnějších pásmech 13 568 266 osob.

Ing. Václav Pomazal, CSc.,
obchodně ekonomický ředitel



Foto: Petr Malík

jednávání byl plán pro první pololetí stanoven provizorně). Přesto byla na základě těchto výsledků v hospodaření stanovena úsporná opatření, která jsou promítnuta do úpravy rozpočtu na následující období.

V průběhu prvního pololetí 2004 došlo ke snížení finančních prostředků Dopravního podniku. Důvodem snížení byly hlavně platby za investice roku 2003 až leden 2004 (400 milionů Kč), a platby za opravy po vodní (420 milionů Kč) a to již z vlastních zdrojů. I přes uvedené snížení lze říci, že finanční situace Dopravního

podniku je příznivá. K 30. červnu 2004 činily finanční prostředky celkem téměř dvě miliardy korun (1 999 milionů Kč). V tomto období pokračovalo také čerpání dlouhodobého úvěru na nové vlaky metra. Ke konci června bylo vyčerpáno finančně 4,17 miliardy korun. Úvěr bude dočerpán nejpozději do konce října, první čtvrtletní splátka ve výši přibližně 130 milionů Kč bude uhrazena k 31. prosinci 2004.

Úkoly společnosti zajišťovalo 13 022 zaměstnanců – průměrný přepočtený stav, z toho 4 142 řidičů MHD. Na mzdách těchto zaměstnanců bylo bez ostatních osobních nákladů vyplaceno celkem 1 554 750 000 Kč a průměrná mzda činila 19 899 Kč.



**Rekonstrukce
zhlaví
depa Hostivař**

4



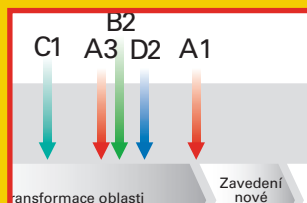
**Zkušebny
v Opravně tramvajů**

14 a 15



Berlínské tramvaje

22 a 23



**Transformační
projekt – 4**

Příloha

Na stránkách DP-KONTAKTu jsme si jen občas připomněli výročí zahájení provozu na jednotlivých tramvajových tratích. Důvod je jednoduchý: S ohledem na velký rozsah historické tramvajové sítě v Praze bychom zabrali v našem časopisu mnoho stránek. Protože však letos v červnu došlo k zásadnímu historickému zlomu v dopravní obsluze Kobylis, přinášíme článek o počátcích tramvajové dopravy v této části Prahy. Dne 14. září 1924 – tedy přesně před osmdesáti lety – přijely do Kobylis první tramvaje.

Stavba tramvajové tratě Libeň – Kobylisy, jak byla v technické dokumentaci i ve statistice kolejové sítě označována, byla součástí cílevědomého rozšiřování tramvajové dopravy na území nově vzniklé tzv. Velké Prahy. Jen co se Elektrické podniky hlavního města Prahy vzpamatovaly z válečných útrap, zahájily intenzivní výstavbu nových tratí. V září 1924 se uskutečnila také rozsáhlá úprava linkového vedení tramvají, při které bylo změněno 8 linek a zavedeny dvě nové. To bylo druhou etapou komplexních linkových změn; ta první se uskutečnila o rok dříve a bylo při ní změněno 6 linek a zavedeny 4 nové. Je nutné připomenout, že trať Libeň – Kobylisy nebyla jediným novým úsekem, který se v létě 1924 předával veřejnosti. Nejdříve byla v srpnu téhož roku dána do provozu trať od podolské cementárny na okraj Braníka, 1. září 1924 začaly jezdit tramvaje po Plzeňské třídě od košířské vozovny na Zámečnická a 14. září byl kromě tratě Libeň – Kobylisy zahájen provoz i na velmi důležité spojovací trati v Resslově ulici.



Fotografie z konečné v Čimické ulici bohužel žádné neznáme. Připomeňme si proto alespoň smyčku Střelničná z doby, kdy se začala rekonstruovat Střelničná a stavět na sklonku 60. let 20. století nová trať na sidiště Ďáblice. Foto: J. Bureš

Projekt nové tratě byl projednán při politické pochůzce (místním šetření) 28. listopadu 1923. Vlastní stavba tramvajové tratě od Vychovatelny, kam tramvaje jezdily již od roku 1910, začala 14. července 1924 a proběhla ve velkém tempu. Hotova byla za pouhé dva měsíce! Stavební délka nového úseku byla 1,100 km, součástí prací bylo také zdvoukolejnění dosavadního konce tratě u Vychovatelny v délce 45 m.

Podívejme se, jak to kdysi vypadalo v srdci Kobylis, zhruba v místech, kde je dnes stanice metra.

V Kobylisích to vypadalo také trochu jinak, i když většina domů počátky tramvajové dopravy pamatuje. Neexistovala ještě ulice Nad Šutkou a do Bohnic se jezdilo nově vybudovanou silnicí, kterou je dnešní ulice Ke Stírce (svého času se i zde jmenovala Čimická). Trať vedla silnicí Pražsko-rumburskou (zde počátek Klapkovy) a konec kolejí byl zhruba v místech dnešní zastávky Ke Stírce. Dvoukolejná část tratě končila ještě před bohnickou silnicí, kde byla nástupní a výstupní stanice (tehdejší názvosloví užívalo termín „stanice“). Zbývající úsek byl v délce 54 m jednokolejný a sloužil k obracení vlaků, případně k odstavení vlečného vozu. Manipulace tu probíhala jedním z obvyklých způsobů – tzv. vypichováním. Přijíždějící vlak odpojil na konci dvoukolejného úseku vlečný vůz a nechal ho pro následující soupravu. Na konečné čekal jeden nadpočetný vlečný vůz (resp. vlečňák předchozího vlaku), který si přijíždějící vlak připojil před sebe a přetlačil přes jednokolejný úsek na správnou kolej. Připomeňme, že se jezdilo vlevo, koncová výhybka byla pravá. Trať byla

Kobylisy mají městskou dopravu již osmdesát let

položena blíž k pravému chodníku ve směru z centra. Konečná nesla jméno Kobylisy.

S vlečnými vozy se však do Kobylis jezdilo jen ve špičce, jinak se odpojovaly už ve stanici Na Korábě, tj. pod Bulovkou.

Manipulace na konečné byla brzy na obtíž provozu na významné pražské výpadovce, a proto nezbylo vedení Elektrických drah nic jiného, než zrušit koncový jednokolejný úsek a zřídit odbočku při severním okraji bohnické silnice, která byla podstatně méně frekventovaná. Nový tratový úsek dosáhl stavební délky 165 m, z toho koncových 36 m bylo provedeno jednokolejně. Ve dvoukolejném úseku byl vložen levý přejezd, který usnadňoval manipulaci na konečné, takže místo vypichování se tu mohly přesunovat a objíždět vlečné vozy. Výstupní zastávka byla i nadále na Pražsko-rumburské silnici, ale byla vybavena z bezpečnostních důvodů ostrůvkem. Nástupní zastávka byla u chodníku na bohnické silnici. Nové obratiště bylo dáno do užívání 28. prosince 1928.

Protože na konečné bylo zapotřebí občas odstavit vlečné vozy, byl jednokolejný úsek hned v následujícím roce prodloužen o 54 m.

Na konečné Kobylisy vznikl důležitý přestupní uzel mezi tramvajemi (linka č. 14) a autobusy (linky C a E). Linka C, v době, kdy jezdila jen v trase Kobylisy – Bohnice, obracela u tramvaje tak, že po vystoupení cestujících autobus přešel Pražsko-rumburskou silnici a obracel couváním na křižovatce ulic Čimická (Ke Stírce) a Pod Statky. Tento způsob je doložen ještě v roce 1946; patrně až na počátku 50. let, po dokončení ulice Nad Šutkou, se začalo obracet velkou smyčkou kolem bloku domů. O způsobu obracení autobusů Ďáblické linky E v letech 1931 a 1932 nejsou k dispozici žádné údaje.

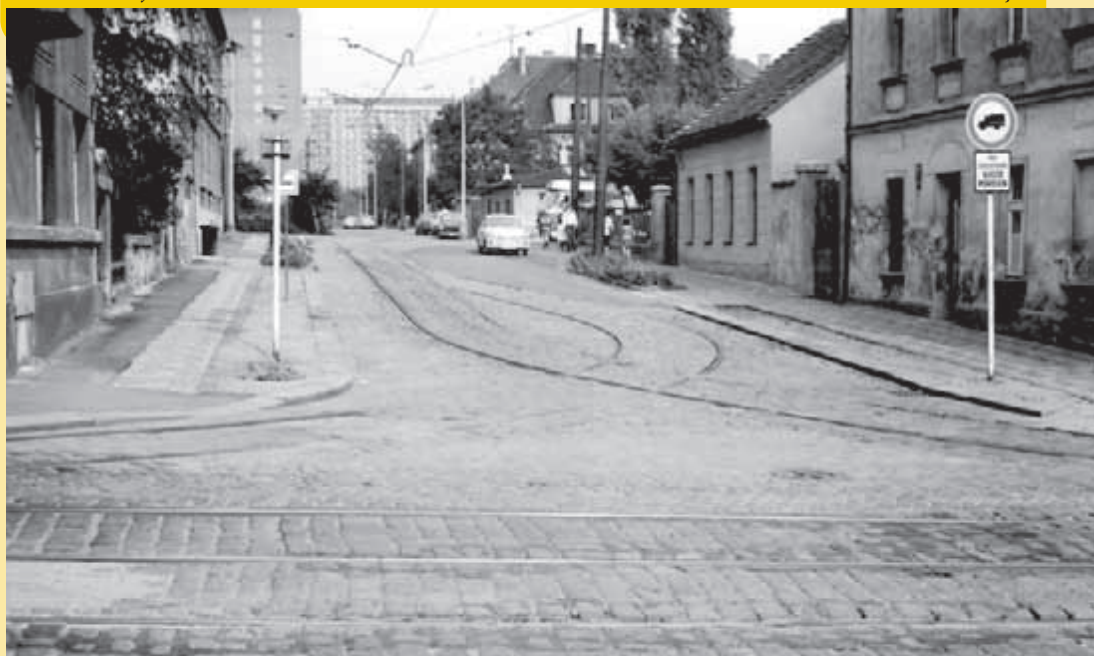
K další změně došlo v Kobylisích až na přelomu let 1935 a 1936. V souvislosti s výstavbou tramvajové tratě Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna a souvisejícím prodloužením linky č. 3 do Kobylis od 17. ledna 1936 byla na sklonku roku 1935 konečná v Čimické ulici rekonstruována, aby na ní mohly končit dvě linky. Odbočka byla prodloužena na celkových 256 m, z toho dvoukolejná část ze 129 na 207 m, přičemž byla vybavena druhým levým přejezdem. Kolejová odbočka tak dosahovala prakticky až na počátek dnešního Kobyliského náměstí. Nesmíme však zapomenout, že část bývalé Čimické ulice právě u tohoto náměstí dnes už neexistuje.

Dvě linky v Kobylisích končily jen rok, do ledna 1937, kdy byla linka č. 14 prodloužena do Veltěžské ulice. Pro tento úsek byla charakteristická nepříjemná „soutěska“ u domu U Sokola (č. p. 1), jehož roh zasahoval do Rumburské silnice tak, že zde sice byla dodržena tehdejší běžná osová vzdálenost kolejí 2,8 m, ale za cenu, že od osy levé koleje k chodníku bylo jen 1,25 m a chodník byl široký jen 75 cm a od osy pravé koleje bylo k chodníku 1,46 m a chodník byl široký pouze 67 cm. Dům U Sokola stával v místech, kde je dnes východní vestibul stanice metra Kobylisy. Ulice byla v těchto místech rozšířena až v roce 1974.

Zajímavé změny přineslo na kobyliskou konečnou zavedení pravostranného provozu. První z dvojice přejezdů na kolejové odbočce v Čimické ulici byl upraven na křížový a nástupní ostrůvek, který sloužil původně jen ve směru z centra, byl přeložen tak, aby při jízdě do centra v pravostranném provozu byl před Čimickou ulicí. (Na tomto místě uveďme, že tento nástupní ostrůvek byl na příkaz německé státní policie 13. srpna 1942 zrušen.) Tramvajové vlaky, které zde končily (od 30. dubna 1939 to byla linka č. 14, která si prohodila konečnou s „trojkou“), odbočily po vystoupení cestujících v zastávce u chodníku v Rumburské ulici do Čimické, přešly křížovým přejezdem na levou kolej a za následujícím levým přejezdem odpojily vlečné vozy. Přes koncovou levou výhybku přešly na kolej k chodníku do nástupní zastávky, která byla mezi oběma přejezdy, přes přejezd byly k motorovému vozu přetaženy vlečné vozy a po nastoupení cestujících (kupodivu nastupovali z prostoru levé koleje, aby nepřekáželi na vozovce bohnické silnice) přes druhou větev křížového přejezdu vlak přešel na správnou kolej a jel do centra. Můžeme tak říci, že v bezmála dvoustmetrovém úseku mezi křížovým přejezdem a koncem odbočky končící vlaky dál udržovaly levostranný provoz!

Brzy po válce už taková úprava konečné nevhovovala jak silničnímu provozu, tak manipulačním potřebám kobyliské vozovny, která odsud mimo špičku stahovala některé vlečné vozy. Proto bylo rozhodnuto postavit novou kolejovou smyčku u zastávky Střelničná. Smyčka, která významným způsobem zjednodušovala obracení vlaků v této části Kobylis, byla zřízena jako jednokolejná v ulicích Střelničné, Zdišské a Březiněveské a dosáhla stavební délky 295 m. V Březiněveské ulici byla vybudována 86 m dlouhá kusá kolej pro odstavení vlečných vozů. Zajímavostí byl spojovací manipulační oblouk ke kobyliské vozovně, kde z pro-

Zajímavostí smyčky Střelničná byl v letech 1947 – 1980 na pražské poměry netradičně pojatý manipulační spojovací oblouk do Kobylis. Foto: P. Fojtík





V první polovině 70. let začaly probíhat úpravy na třídě Rudé armády mezi Čimickou a Střelničnou ulicí. V místě na snímku je dům U Sokola; dnes je právě tady východní vestibul stanice metra Kobylisy. Foto: J. Kirnig

storových důvodů bylo nutné napojit ho v Březiněveské ulici levou výhybkou a následný pravý oblouk (při pohledu ze smyčky) pak křížoval kolej smyčky a napojil se na pravou traťovou kolej ve směru k vozovně. Jako další zajímavost připomeňme, že při napojování novostavby tramvajové tratě do Ďáblic v roce 1970 se nějaký čas provizorně jezdilo tímto obloukem dokonce i s cestujícími, a to dokonce obousměrně!

Původní kobyliská konečná v Čimické ulici byla v roce 1949 odpojována a zlikvidována kolem roku 1953.

Smyčka Střelničná slouží dodnes, jen byla upravena v souvislosti se stavbou tratě do Ďáblic v roce 1970 a rekonstruována v letech 1980 – 1981, přičemž zanikla kusá kolej v Březiněveské ulici i spojovací oblouk k vozovně. Současně získala předjízdnu kolej.

Od letošního roku jezdí do této části Prahy metro a jeho stanice nese jméno Kobylisy, stejně jako blízká nová tramvajová zastávka. Jméno zastávky Kobylisy, které svého času mnoho let náleželo dnešní zastávce Ke Stírce, se tak vrátilo do linek pražské MHD.

Mgr. Pavel Fojtík

Červencová úprava nočního provozu

Přestože by se na první pohled mohlo zdát, že noční provoz MHD je pouze okrajovou záležitostí, je nutno si uvědomit, že jeho význam stále stoupá. Musíme zajistit nejen dopravu cestujících z takových zaměstnání, kde končí pracovní doba okolo půlnoci, či daleko po ní, ale i zajistit včasné nástupy do směn různých profesí. Vždyť i značná část našich zaměstnanců tuto službu nočního provozu využívá, aby mohla plnit své pracovní povinnosti.

Stejně významným důvodem, proč je noční provoz upravován, respektive posilován, je sílící noční život velkoměsta. Zvyšování poptávky bylo zaznamenáno již ve druhé polovině 90. let minulého století, proto po četných průzkumech nočního provozu byl od noci z 30. na 31. srpna 2001 zkrácen na všech tramvajových linkách a na vybraných autobusových linkách interval ze 40 minut na 30 minut a ostatní autobusové linky byly upraveny na pravidelný 60minutový interval, kromě linky č. 507, která jezdila v intervalu 90 minut.

Další dílčí úprava nočního provozu byla od zprovoznění tramvajové trati na Barrandov, kdy sice byla zrušena noční autobusová linka č. 501, kterou nahradila prodloužená tramvajová linka č. 54 na Sídliště Barrandov, ale zároveň byla zavedena nová autobusová linka č. 514. Zároveň k tomuto datu byl v městské noční dopravě zaveden maximální noční interval 60 minut. Nově se začaly v systému Pražské integrované dopravy objevovat noční linky příměstské dopravy řady 600, které provozují ostatní dopravci v rámci systému Pražské integrované dopravy.

Kratší intervaly noční dopravy jak v centrální části

města, tak v oblastech s hustou zastávkou začaly přitahovat další cestující. Proto bylo nutno od noci z 1. na 2. července 2004 zavést novou tramvajovou linku č. 59, která v úseku Sídliště Řepy – Lazarská posiluje linku č. 58 a v úseku Lazarská – Nádraží Hostivař linku č. 57. Tímto se odstranilo přetěžování linek č. 57 a č. 58 v nejzatíženějších úsecích, i když je zřejmé, že i další posílení by si mnohdy zasloužily i jiné úseky, což je v současné době nemožné vzhledem k omezeným možnostem vozového parku tramvají.

V souvislosti se zavedením nové tramvajové linky byly zavedeny další čekací body a čekací doby i v jízdních řádech autobusů. Nově se takto zavedly vyrovnávací jízdní doby autobusů například na náměstí Republiky, aby případná zpoždění autobusů nenarušovala jízdní řády tramvajových linek, dále byl zaveden čekací bod mezi autobusy v zastávkách I. P. Pavlova, Dědinova, Horčičkova a dalších. Na některých bodech, jako například na Černokostelecké, byly upraveny návaznosti tak, aby tramvaje s autobusy na sebe čekaly a řidiči se navzájem viděli. Mnohdy se totiž stávalo, že vlivem provozních událostí se například tramvaj opozdila a autobus, který měl stanovené jet o několik minut později, odjel podle jízdního řádu v domnění, že tramvaj již tento přestupní bod dávno opustila. Těmito opatřeními si slibujeme, že dojde jak k zlepšení přesnosti provozu, tak i k minimalizaci nedodržení přestupů mezi jednotlivými spoji. Závěrem pro ilustraci dynamiky vývoje noční dopravy v Praze předkládáme tabulku, která dokumentuje rozvoj noční dopravy v Praze v posledních letech.



Foto: Dopravní úsek ředitelství

vypravovaná vozidla	tramvaje (vozy)	autobusy standardní	autobusy kloubové	autobusy celkem
do 29./30. 8. 2001	37	17	5	22
od 30./31. 8. 2001	44	23	10	33
od 29./30. 11. 2003	47	22	10	32
od 1./2. 7. 2004	55	22	12	34

Ing. Miloš Zvolánek, oddělení koordinace jízdních řádů a organizace MHD ve spolupráci s jízdními řády divizí Elektrické dráhy a Autobusy

Zajišťovali jsme dopravu při letních koncertech

Letos se „místem“ velkých koncertů stala s převahou Praha 9 – nejen díky otevření Sazka Arény (u stanice metra Českomoravská), ale i díky T-Mobile parku (u stanice metra Kolbenova).

Co všechno se tedy letos v Praze „odehrálo“?

- 6. června T-Mobile park Paul McCartney
- 24. a 25. června Sazka Aréna Superstar
- 29. června T-Mobile park Lenny Krawitz
- 23. července T-Mobile park Carlos Santana
- 1. srpna Sazka Aréna P!nk

Podle počtu návštěvníků byl jednoznačně největší hned první koncert, který podle údajů pořadatele navštívilo necelých 40 000 diváků. Také proto v tomto případě posílil Dopravní podnik při odvozu diváků nejen provoz metra, ale i provoz tramvají. Diváci tedy mohli po ukončení koncertu využít nejen metro (ve výjimečném intervalu 3 minuty), ale i zvláštní tramvajovou linku X v trase Kolbenova – Florenc. I přes zhoršenou průjezdnost se toto opatření ukázalo správné, neboť odlehčilo vstupu do metra ve stanici Kolbenova. Zde musíme poděkovat za spolupráci i policii (uzavření

místa koncertu pro individuální dopravu) a pořadatelé akce za dodržení plánovaného ukončení do 23 hodin (nebylo tedy nutné prodloužit provoz metra přes půlnoc, a tím i posunout poslední autobusové spoje navazující na metro).

Ostatní koncerty s návštěvností 5 až 15 tisíc diváků zvládlo bez potíží již metro samotné, ve všech případech prodloužením pobytu souprav v nástupní stanici a vystavením záložních souprav z nástupní stanice do oběhu směrem do centra. I zde pořadatelé dodrželi dohodu o ukončení koncertu maximálně do 23 hodin, což přispělo k bezproblémovému odvozu diváků v rámci

celého systému městské hromadné dopravy.

Koncertní scéna se nyní stěhuje do haly na holešovickém výstavišti. Ve zdejší T-Mobile aréně vystoupí například 9. září zpěvačka Sarah Brightman a 25. září kanadská skupina Rush. A příznivci německé skupiny Rammstein si určitě nenechají ujít jejich zdejší koncert 3. prosince. Samozřejmě i v těchto případech Dopravní podnik bude připraven reagovat na zvýšenou přepravní poptávku tak, abychom i my přispěli k příjemným zážitkům návštěvníků těchto akcí.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Inventura v oděvním skladu

Na základě plánu inventarizací pro rok 2004 sdělujeme, že oděvní sklad divize Elektrické dráhy bude uzavřen od čtvrtka 30. září do pátku 15. října včetně.

Zároveň sdělujeme, že v uvedeném termínu bude oděvní sklad divize Elektrické dráhy zabezpečovat

pouze vystrojení nových pracovníků, a to na základě telefonické dohody s vedoucím skladu panem Edlem, případně s jeho zástupkyní paní Jakubcovou, telefon 296 122 717.

Ing. Josef Dalešický, vedoucí obchodně zásobovacího odboru

Příští rok bude prodloužena linka A metra ze stanice Skalka do stanice s pracovním názvem Malešická (Depo Hostivař). Zvolené řešení, kdy je stanice situována do stávajícího depa Hostivař, je ojedinělé. Provoz do budoucí stanice bude realizován po spojnici do depa a venkovním zhlaví. Zajištění přepravy cestujících po venkovním zhlaví znamená úpravu legislativních podmínek a přípravu a realizaci souboru technických úprav tak, aby přeprava splňovala všechny technické a zejména bezpečnostní požadavky.

Úpravě zhlaví depa Hostivař předcházela několikaměsíční příprava. V té době bylo nutné vyspecifikovat objem požadovaných prací a zejména určit způsob jejich provedení. V úvahu přicházela částečná výluka provozu na zhlaví depa a realizace prací po částech. Toto řešení by bylo organizačně složitější, časově náročnější a i dražší. Proto došlo k rozhodnutí využít období prázdnin k úplné výluce depa. Bylo nutné vyřešit problematiku, kde remizovat a provádět údržbu vozového parku pro linku A. Limitujícím faktorem byl čas. Všechny práce nutné k zahájení provozu na zhlaví depa musely být realizovány v období dvou měsíců. Případné dokončovací práce nesměly omezit a ani ohrozit poprázdninový provoz na zhlaví depa.

Objem realizovaných prací se dá rozdělit do tří částí. Zejména se týká rekonstrukce zabezpečovacího zařízení. V konečné fázi bude depo Hostivař zabezpeč-

Rekonstrukce zhlaví depa Hostivař

no elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením a obsluhováno pomocí jednotného ovládacího pracoviště. Na zkušební trati budou provozovány všechny tři systémy zabezpečovacího zařízení používaného na tratích metra. Byla rekonstruována větší část kolejového svršku i spodku. V částech, kde bude uskutečněna přeprava cestujících, se kolejový svršek musel upravit pro zvýšenou rychlost z původních 20 km/h na požadovanou 40kilometrovou rychlost. Rekonstrukce se významně dotkla trakčního zařízení, a to nejenom na samotném zhlaví depa, ale také znamenala kompletní rekonstrukci měničny a distribuční transformovny. Součástí rekonstrukce je i osvětlení zhlaví depa.

Většina prací bude dokončena do konce měsíce srpna a završena kolaudací. Některé dílčí dokončovací práce, které neomezí zahájení provozu v depu Hostivař, budou dokončeny do konce října. Rekonstrukce položí základní kámen, který je nutný pro vybudování stanice Malešická v depu Hostivař.

Ing. Viktor Baier, divize Metro
Foto: Ing. Tomáš Ullrich



Skříně pro umístění počítačů elektronického stavědla.



Celkový pohled k hale. Pouze pravá část kolejového svršku zůstane původní. S kolejovým svrškem se mění i kolejový spodek.



Součástí rekonstrukce byla výměna návěstidel. Nová návěstidla připravená na montáž. Pracovníci firem provádějí závěrečnou kompletaci. Obdobně se připravovalo i osvětlení pro zhlaví.



Toto zařízení je součástí zabezpečovacího zařízení. Podobný obrázek rozpracovanosti jsme mohli v měsíci srpnu vidět i na zařízeních energetických.

Opačný pohled směrem od haly k vjezdovým portálům.



Do levé části haly bude situována nová stanice. Kolejistiše se upravovalo pro zvýšenou rychlost. Červené „husí krky“ jsou určeny pro vedení kabelů.



Práce na stavbě tratě metra IV. C2 zahájeny



Čas běží, ani si to možná neuvědomujeme, ale slavnostní zahájení stavby tratě metra IV. C2 proběhlo už před více než třemi měsíci. Za tu dobu se už podařilo udělat pořádný kus práce.

Stavba nového úseku metra se již výrazně zapsala do změny prostředí. Volná prostranství si zabrala pro své účely stavba. Jedná se především o nutný zábor jižní části Střelnické ulice a severní části Vysočanské ulice. Mimo práce na budování nutného zařízení staveniště probíhají činnosti, které podmiňují práce na hlavních stavebních objektech.

Na křižovatce Střelnická – Davídkova byla osazena světelná signalizace a probíhaly práce na výstavbě tramvajové úvratě. Tímto opatřením bude vyloučena tramvajová doprava v úseku Davídkova – Dáblice a z uvolněného prostoru tramvajového tělesa a jižní části Střelnické ulice budou realizovány hloubené tunely a portál pro ražené tunely. Na ploše stanice Prosek I a návazném mezistaničním úseku probíhá rozsáhlá přeložka páteřního horkovodu. Tato přeložka je velice organizačně náročná, protože vyluky dodávky teplé užitkové vody v dotčené oblasti jsou Pražskou teplotenskou a. s. striktně omezeny. Zároveň v této oblasti byly zahájeny práce na zajištění stavební jámy, ve které bude probíhat výstavba hloubených traťových tunelů.

V mezistaničním úseku Prosek II – Letňany v oblasti Klíčova se buduje portál a sjezdová rampa k pří-

stupové štolě, přes kterou bude probíhat ražba tohoto mezistaničního úseku. Na momentální rozloze stanice Letňany byla provedena skrývka ornice a v současné době se provádí předvýkop na úroveň, ze které bude realizováno zajišťování stavební jámy.

Ing. Miloslav Drholec,
Inženýring dopravních staveb, a. s.
Foto: Inženýring dopravních staveb, a. s.



Na novém úseku metra otevřena další předprodejní místa

V souvislosti s prodloužením linky C metra do Severního Města byla v průběhu měsíce července a srpna 2004 otevřena další dvě prodejní místa jízdních

dokladů, a to ve stanicích Kobylisy a Ládví. Prodávají se zde všechny druhy standardních kuponů i časových jízdenek s volitelnou dobou platnosti, jízdenek pro jednotlivou jízdu, i se zde vystavují všechny druhy průkazek platné v systému Pražské integrované dopravy. Obyvatelům Severního Města se tak otevřela možnost pohodlného nákupu jízdních dokladů.

Otevírací doba těchto prodejních míst je ve všední dny od 6.30 do 11.30 hodin a od 12.30 do 18.30 hodin. V sobotu od 7.30 do 12.00 hodin.

Ing. Marie Lásková, odbor odbytu a tarifů MHD



Foto: Petr Malík

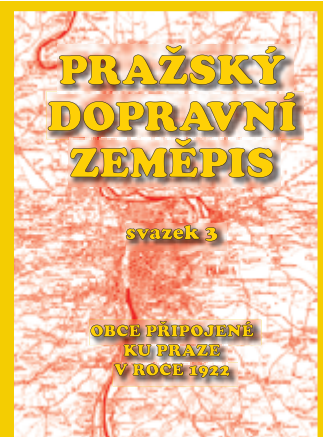
Pražský dopravní zeměpis vychází knižně

Během prázdnin získali zájemci o městskou hromadnou dopravu a její historii další publikaci: Třetím svazkem se uzavírá Pražský dopravní zeměpis autorů Pavla Fojtíka a Františka Proška. Podobně jako tomu bylo bezmála ve čtyřech desítkách předcházejících DP-KONTAKTŮ, se můžeme seznámit na 200 stránkách s historií dopravní obsluhy obcí připojených k našemu hlavnímu městu v roce 1922, kdy vznikla rozlehlá městská aglomerace nazývaná neoficiálně Velkou Prahou. Také tentokrát nebudou chybět vedle četných historických i současných fotografií a mapek znaky a vlaj-

ky městských částí, které dnes na místě někdejších obcí a měst existují.

Publikace bude tradičně k dostání v Informačních střediscích DP a v Muzeu městské hromadné dopravy v Praze ve střešovické vozovně za 120 Kč.

-red-



Ještě jednou k Březiněvsi

V minulém DP-KONTAKTU se objevilo zajímavé povídání o nových názvech zastávek.

Březiněves patří mezi celkem normální místní jména, ke kterým se neváže žádná zásadní výjimka. U většiny místních jmen se přídavné jméno tvoří jednoduchým způsobem připojením přípony -ský. Jestliže je poslední souhláska slovního základu -,s, zjednodušuje se výsledný tvar vypuštěním jednoho s. Z toho nám vyplývá v našem případě přídavné

jméno: Březiněves – březiněveský. To ostatně potvrzuje i publikace Naše místní jména a jak jich užívat (Academia, Praha 1985) v abecedním seznamu místních jmen s gramatickými údaji na str. 76. Pokud bychom totiž zpětně odvodili místní jméno z přídavného jména *březiněveský*, získali bychom tak Březiněv, nikoli Březiněves. A taková obec v Česku neexistuje. V případě Březiněvsi tedy nastupují zcela obyčejná jazyková pravidla. Pokud někdo udělá

(udělal) při vydání plánu města chybu, pak to není argument pro obranu nějakého názvu v praxi. A to se také týká i pojmenování zastávky. Březiněvská by bylo špatně (pokud nechceme tedy něco pojmenovat po neexistujícím sídle), stejně jako Březiněveská s „dlouhým -f“.

Pokud se tedy někde stala chyba, je vhodné ji napravit. Atlas Praha – Pražská integrovaná doprava ve svém třetím vydání naštěstí uvádí správný tvar, stejně jako oběžník dopravního náměstka ED č. 55/2004, který pojmenování nové tramvajové zastávky zavádí.

Mgr. Pavel Fojtík

Tunel Mrázovka otevřen

Tunel Mrázovka již slouží veřejnosti. Tuto zprávu zcela jistě s velkou radostí přivítali všichni motoristé jezdící z jižních nebo jihozápadních částí Prahy na sever a opačně. Městská hromadná doprava tunelem zatím jezdit nebude, ale to neznamená, že nově zprovozněný úsek nebude mít vliv na její provoz, především v oblasti Smíchova. Právě naopak. Podíl individuální dopravy by měl v této lokalitě poklesnout, a tak by se tramvajím a autobusům v této lokalitě mělo začít lépe



dýchat. Mnohaminutová zpoždění by již neměla být na denním pořádku.

Pojďme se na jednu z nejvýznamnějších pražských dopravních staveb, uskutečněnou za 7,15 miliardy korun, podívat blíže. Městský okruh na Smíchově je složen ze dvou staveb: tunelu Mrázovka a pozemní komunikace Zlíchov – Radlická. Obě tvoří část městského okruhu a spojují Strahovský tunel a Barrandovský most.

Hlavním přínosem nové stavby je, že otevřením došlo k usměrnění emisí výfukových plynů ze dna údolí na nejvhodnější místo jejich rozptýlení. Dále je plusem zvýšení plynulosti dopravy, které má za následek také snížení množství emisí. Dalším přínosem je, že nedochází ke střetům automobilů s jinými druhy dopravy, což by měli ocenit především řidiči městské hromadné dopravy.

Tunel Mrázovka prochází pod vrchem Mrázovka a Pavím vrchem. Má dvě tunelové trouby, každou o délce přibližně 1 km (západní 1 004 metry a východní o délce 837 metrů). Západní tunelová trouba ve směru



na Barrandovský most má dva průběžné jízdní pruhy a jeden pruh odbočovací s výjezdem na Radlickou ulici. Východní tunelová trouba je také dvoupruhová s jedním připojovacím pruhem. Profil každé tunelové trouby v třípruhovém úseku (ty tvoří více než dvě třetiny délky) je 165 m².

Zajímavé je také technologické vybavení tunelu, které má aktivně zajišťovat bezpečnost automobilového provozu. Technologie sestává z osmi provozních celků: strojní zařízení, světelná signalizace, vzducho-

silnoproudé a slaboproudé technologie, technologie trafostanic a čerpací stanice.

Na jakoukoliv mimořádnou situaci v tunelech reaguje automatika řízení provozu. Požární větrání zajišťuje odvod kouře a tepla vznikajících v případě vzniku požáru, požár je identifikován pomocí elektrické požární signalizace. Tunelové propojky mezi tunelovými troubami umožňují únik osob při požáru, kdy druhá tunelová trouba slouží jako úniková cesta, a současně umožňují průjezd záchranných a hasičských vozidel. Výklenky SOS umožňují komunikaci uživatelů tunelu s dispečerskou službou, v tunelu je instalován trvalý televizní dohled a hlasitý rozhlas.

Významné dopravní stavby slouží veřejnosti

V Lahovicích stojí nový most

Téměř tři roky komplikovala rekonstrukce mostu přes Berouнку v Lahovicích dopravu do Zbraslavi, ale také Radotína a vůbec výjezd z města jihozápadním směrem. Od pátku 20. srpna už nový most plně slouží nejen autobusům městské a příměstské dopravy, ale všem motoristům.

Stavba, jejíž náklady převýšily 600 milionů korun, byla zahájena v říjnu 2001 a o sedm měsíců později bylo dáno do provozu mostní provizorium. V té době byla doprava po Strakonické ulici převedena částečně přes provizorní most a částečně přes část starého mostu tak, aby byla zachována průjezdnost ve 2 pruzích z i do Prahy. V červenci loňského roku již byla zprovozněna polovina nového mostu, a tak došlo k uzavření starého



technika, zařízení pro automatiku provozu,

mostu ve směru do Prahy a následovala také demontáž mostního provizoria.

Letos v polovině srpna již na mostě probíhal zkušební provoz a 20. srpna byl nový most předán do užívání veřejnosti. Ke cti stavbařů patří fakt, že rekonstrukce byla ukončena o měsíc dříve, než bylo plánováno. Dokončovací práce ještě několik týdnů poběží. Definitivní úprava břehů bude možná až po opadnutí vody v Berounce, což se očekává koncem září.

Rekonstrukce mostu přes Berouнку nebyla zrovna malou stavbou, o čemž svědčí následující údaje: Celkem bylo postaveno 51 objektů, plocha nových komunikací činí 14 942 m² a délka mostu přes řeku činí 216,6 metru.

Z podkladů investorů zpracoval bda-
Foto: Petr Malík

První bezbariérový obrubník na autobusové zastávce v Praze

V úterý 10. srpna byl na autobusové zastávce Koleje Strahov (ve směru Stadion Strahov) uveden do užívání první bezbariérový obrubník v rámci pražské městské autobusové hromadné dopravy.

V zájmu zvyšování bezpečnosti cestujících a jejich uživatelského komfortu jsou v síti pražské městské hromadné dopravy postupně realizovány stavební a technické úpravy zastávek, například přiblížování chodníkových hran k tramvajovým tratím, budování tzv. vídeňských zastávek, časových ostrůvků a zastávkových mysů. Tyto úpravy jsou součástí obecného trendu humanizace uličního parteru a cíleně přispívají ke zvýšení přitažlivosti veřejné hromadné dopravy.

Do této kategorie stavebně-technických adaptací patří i bezbariérové obrubníky, používané pro nástupišť silničních vozidel hromadné dopravy, tedy pro autobusy nebo trolejbusy. První obrubník tohoto typu byl vyvinut v roce 1992 u Kasselské dopravní společnosti (KVG) v Německu pod názvem „Kasselské zvláštní nástupiště“. Postupně došlo k jeho výrobě, instalaci a patentování a stalo se integrální součástí nízkopodlažního systému, neboť optimalizuje rozhraní mezi podlahou vozu a prostorem zastávky.

V České republice se výroby těchto obrubníků ujala firma CS BETON Velké Žernoseky a její výrobky našly již uplatnění v některých českých městech (například v Teplicích).



Foto: Petr Malík

Originálnost řešení bezbariérových obrubníků spočívá v naprosto přesném navádění dopravního prostředku do prostoru nástupiště, a to bez rizika poškození vozidla nebo komunikace. Tato vlastnost je zajištěna odvalováním kola dopravního prostředku po naváděcím oblouku pojížděné části obrubníku. Výškový rozdíl mezi nástupní a pojížděnou plochou zajišťuje u nízkopodlažních vozidel nulovou diferencí mezi nástupištem a podlahou vozu.

Podle údajů výrobce tento systém vyhovuje požadavkům na bezbariérový nástup (výstup), je v souladu se Sbírkou zákonů ČR, vyhláška 369/2001 Sb., Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu – § 5. Výrobce dále uvádí, že obrubníky jsou vyráběny v souladu s ČSN EN 206-1 a TKP Ředitelství silnic a dálnic ČR a certifikovány a dozorovány v TZÚS Praha.

Na základě vyhodnocení účinnosti bezbariérového obrubníku v praktickém provozu bude rozhodnuto o jeho osazení na dalších zastávkách. Při rozšiřování tohoto systému se předběžně uvažuje o postupné realizaci v souladu s plánem oprav zastávkových prostorů Technické správy komunikací, jako správce pražské komunikační sítě, a to vždy v rámci celkových oprav zastávek. Mimo jiné je doporučováno, aby stavební úpravy všech autobusových zastávek u nových stanic metra IV. C2 v úseku Ládví (mimo) – Letňany byly již řešeny s aplikací bezbariérových obrubníků.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

Zajímavosti z ROPIDu

Informační systém APEX ve Strančicích

Ve Strančicích – jednom z významných přestupních bodů systému Pražské integrované dopravy (PID) v okolí Prahy mezi železniční a autobusovou dopravou – můžete od soboty 5. června spatřit pokročilý informační systém pro cestující, který je zde testován.

Stanice Strančice leží na železniční trati Praha – Benešov a od nádraží odjíždějí čtyři autobusové linky č. 461, 469, 490 a 494 (dopravce Connex Praha). ROPID ve spolupráci s Českými drahami a firmami CONNEX Praha a APEX navrhl pro tento přestupní uzel informační a monitorovací systém sledování vozidel integrované dopravy. Tento systém poprvé sdružuje dva zcela odlišné typy dopravy – železniční a autobusovou. Záměrem pilotního projektu je koordinovat a optimalizovat dopravu podle aktuální situace, získat zkušenosti pro tvorbu koncepce jednotného informačního systému veřejné dopravy pro Prahu a Středočeský kraj a informovat cestující o skutečném jízdním řádu jak na zastávce autobusů, tak na nástupišti železniční stanice a v blízké budoucnosti i na internetu s možností komunikace přes mobilní telefon.

Systém vyvinula, vyrobila a do provozu uvedla společnost APEX, která využila zkušenosti z již dva roky fungujícího informačního systému Pražské integrované dopravy (PID) v Jesenici.

Aktuální údaje o jízdním řádu pro nejbližších osm spojů včetně zpoždění, jakož i informace o nástupišti a koleji jsou cestujícím k dispozici na dvou velkoplošných dvoubarevných zobrazovačích na osmi řádcích. Devátý pohyblivý textový řádek je určen pro údaje o změnách v dopravě, využít jej však mj. lze též pro

informování obyvatel při katastrofických a krizových událostech. Červeně jsou zobrazeny jízdní řády vlaků a žlutě autobusů. Vizualní údaje o lince, čísle vlaku,



směru jízdy, odjezdu, nástupišti a zpoždění jsou hlášeny i v akustické formě pro nevidomé a slabozraké spoluobčany prostřednictvím elektronického orientačního a informačního systému TYFLOSET.

Informační a monitorovací systém využívá moderní technologie z oboru telematiky:

- GSM/GPRS, veřejnou rádiovou síť s rychlým paketovým přenosem dat,

- GPS, satelitní systém využitý pro sledování polohy a pohybu vozidel,
- INTERNET, INTRANET Českých drah.

Informační systém PID umožňuje získávat aktuální dopravní informace, přičemž využívá porovnávání plánovaného jízdního řádu se skutečnou dopravní situací monitorovanou sledováním polohy vozidel pomocí satelitního navigačního systému GPS. Data o poloze autobusů jsou přenášena pomocí systému GSM/GPRS do prozatímního Centrálního dopravního informačního střediska CEDIS, které je umístěno u firmy APEX v Jesenici. Informace slouží pro ROPID a zúčastněné dopravce k dalšímu zpracování.

CEDIS předává informace o zpoždění autobusů prostřednictvím internetu na aplikační počítač Českých drah ve Strančicích. Informace o reálném jízdním řádu autobusů, doplněné jízdním řádem vlaků z informačního systému IDOS Českých drah, s manuálním vložením skutečného jízdního řádu mimořádných vlaků výpravčím, jsou automaticky zobrazovány na informačních panelech pro cestující a pro výpravčího na obrazovce jeho aplikačního počítače.

Zkušenosti ze Strančic je možno využít nejen v okolí Prahy, ale i v městské hromadné dopravě.

S využitím podkladů firmy APEX sestavil -bda- Foto: ROPID

Nízkopodlažní autobus na příměstských linkách

Od začátku července už i na příměstských linkách můžete cestovat nízkopodlažním vozidlem. První vlastní vozidlo je nízkopodlažní Mercedes O 530 L provozovaný Martinem Uhrem. Elegantní vozidlo o délce patnácti metrů zahájilo provoz v Praze a okolí 30. června zkušeb-

ní jízdu s cestujícími ze Smíchovského nádraží.

Od prvního prázdninového dne jezdí Mercedes pravidelně v pracovní dny a v sobotu na trase Smíchovské nádraží – Mníšek pod Brdy – Kytín (Mníšek pod Brdy, Stříbrná Lhota), tedy na linkách č. 317 a 321. **-bda-**

Foto: Petr Malík

Technické údaje vozidla

Typ motoru:	OM 457 hLA.III/ /3 ML12 NM
Výkon:	220/2000 kW/min ⁻¹
Objem:	11 967cm ³
Počet míst:	
celkem:	159
k sezení:	53
stání:	106
Délka:	15 000 mm
Šířka:	2 550 mm
Výška:	2 990 mm



Rozvor:	7290 + 1600 mm
Provozní hmotnost:	13 480 kg
Největší technická přípustná/povolená hmotnost (kg):	24100/24100
Největší rychlost 100 km/h s omezovačem ABS: Ano, Retarder: Ano, Automat	

Ústřední technická knihovna informuje

Připomínáme, že se blíží období objednávek periodického tisku na rok 2005. Každý útvar dostane přehled titulů, které odebíral v tomto roce, a ten upraví podle požadavků na rok 2005.

Upozorňujeme, že cena periodik se stále zvyšuje a jen za sbírky zákonů dnes dá knihovna 150 000 Kč

ročně. Proto vás žádáme o zvážení, která periodika nutně potřebujete, a která vám stačí zapůjčit u nás v knihovně, případně využít internetu, kde lze mnohé najít. Komplettní požadavky jdou ke schválení generálnímu řediteli. Na dodatečné objednávky během roku nebude brán zřetel (pokud například nepůjde o nový

titul, který začne vycházet během roku).

U nově objednávaných periodik je třeba uvést vydavatele a kontakt.

Jinak jsme potěšeni faktem, že v tomto roce se zvýšil počet uživatelů i frekvence výpůjček přes meziknihovní výpůjční službu. **Dr. Marcela Stegurová**

Od stálého spolupracovníka DP-KONTAKTu Jana Dvořáka jsme dostali zajímavý námět týkající se meziměstských tramvají a trolejbusů v České republice. Jako známé příklady uvádí tramvajové tratě Liberec – Jablonec a Most – Litvínov, případně trolejbus ze Zlína do Otrokovic. Ač se to možná nezdá, tratí elektrické městské dopravy, které opouštějí své město, nalezneme u nás i v současnosti celou řadu. Následující příspěvek je pojat spíše telegraficky, případné podrobnosti můžeme zveřejnit na základě ohlasů našich čtenářů. Města jsou uspořádána podle abecedy.

V Brně nalezneme předměstskou tramvajovou trať do Modřic na jihu města. Uvedena do provozu byla 22. prosince 1977. Meziměstská trolejbusová trať do Šlapanic byla zprovozněna o mnoho dříve, již 21. května 1954.

Trolejbusy v Českých Budějovicích mají předměstskou trať do Borku od roku 1992. Jezdí tam část spojů linky č. 2.

Nejnovějším českým trolejbusovým meziměstským provozem je Chomutov s Jirkovem. Provoz byl zahájen teprve v roce 1995.

Na Ostravsku jsou minulostí všechny úzkokolejné dráhy (760 mm), vyskytující se v prostoru mezi Ostravou, Karvinou, Orlovou a Bohumínem. Rovněž jednokolejné předměstské tratě postupem dob téměř zanikly. Velkou ztrátou je zejména zánik trati z Ostravy do Hlučína (zrušena 1982). Jedinou výjimkou je trať údolím Porubky. Původem železniční trať byla elektrizována na etapy (po Vřesinu 29. srpna 1947, do Kyjovic/Budišovic 19. prosince 1948). Trať je stále jednokolejná se dvěma výhybnami. Nádraží Kyjovice/Budišovice, nyní Zátíší je vybaveno smyčkou. Dlouhodobá rekonstrukce trati probíhala v 80. a 90. letech 20. století. V dobách okresů zasahovala tato trať kromě okresu Ostrava též do okresů Nový Jičín a Opava.

Pardubice jsou známy svojí meziměstskou trolejbusovou tratí do Lázní Bohdaneč. Provoz byl zahájen 21. ledna 1952. Do Bohdaneč je vedena linka č. 3.

Praha se podobnou tratí pochlubit nemůže, ale v dobách, kdy Řepy ještě nebyly součástí Prahy (tj. do roku 1968), byla smyčka Bílá Hora umístěna „za Prahou“.

Teplické tramvaje jezdily po meziměstské trati do Dubí v letech 1895 až 1959.

Tramvaje a trolejbusy mezi městy



1



2



3



4

V Jablonci nad Nisou byly především předměstské tramvajové tratě. Již zmíněná trať Jablonec – Liberec funguje do dnešních dnů. (Foto č. 1) Tato trať v celé délce byla dána do pravidelného provozu 1. ledna 1955. V letech 1972 až 1976 byla trať komplexně rekonstruována. Meziměstská trať je stále provozována na rozchodu 1000 mm. V současnosti se připravuje přerozchodování této trati na 1435 mm a zapojení do projektu Regiotram (DP-KONTAKT již o něm několikrát informoval), který by měl obsáhnout nejen část Libereckého kraje, ale zasáhnout i do Německa a Polska.

Přes svízelnou situaci trolejbusů v Mariánských Lázních lze v určitých částech týdne stále projet předměstskou trolejbusovou trať do Velké Hledebe a Klimentova. Tato částečně jednopásmová jednosměrně pojižděná trať byla dána do provozu 29. září 1984. (Foto č. 3)

Most a Litvínov je pro většinu z nás synonymem meziměstské rychlodráhy spojující obě města. (Foto č. 2) Její první úsek byl zprovozněn 1. dubna 1957. Předchůdkyní této rychlodráhy byla úzkokolejná tramvaj Most – Litvínov – Janov z roku 1901. Rušena byla postupně v padesátých letech minulého století. V letech 1946 až 1959 byla relace Litvínov – Záluží – Most posílena souběžnou trolejbusovou meziměstskou linkou. Proslavila se mj. kořistními trolejbusy z Milána. V současné době probíhají studijní práce na záměru tramvajové rychlodráhy z Mostu do žatecké průmyslové zóny.

V části trasy do Novosedlic byla od 24. června 1962 vedena trolejbusová linka. Špatný technický stav trati mimo katastr Teplic způsobil zastavení provozu k 31. prosinci 1995. Později byla trať snesena.

Trolejbusy v Ústí nad Labem se sice mimo město nepohybují, ale někdejší tramvaje byly v tomto směru velmi aktivní. Za všechny zmiňme alespoň Telnici a Chabařovice.

V současnosti nejvýkonnější meziměstskou trolejbusovou trať u nás je trať Zlín – Otrokovice. Trať byla dokončena v roce 1953 a je vedena po frekventované silnici 1. třídy souběžně s železniční tratí 331. (Foto č. 4) Silný provoz automobilů spolu s množstvím semaforů působí na plynulost provozu trolejbusů velmi negativně, přesto je spojení velmi využíváno. Některé linky od Zlína končí již v Malenovicích na smyčce Centro. Provoz byl známý nasazením vozů Škoda – Sanos.

Na závěr (a mimo abecedu) je třeba připomenout trolejbusovou trať Ostrov – Jáchymov pro zkušební jízdy Škody Ostrov. Trať o délce 6,1 km byla postavena v roce 1963. Vzhledem k ukončení výroby trolejbusů v Ostrově je její osud zpečetěn... Na počátku prázdnin 2004 byly ve výrobě poslední tři vozy 15Tr pro České Budějovice a na konci července jely trolejbusy do Jáchymova naposled.

Doufáme však, že meziměstské tratě budou spíše přibývat než naopak. Regiotram na Liberecku bude snad první vlašťovkou.

Podle námětu Jana Dvořáka zpracoval ing. Jan Šurovský, Ph.D.



Celkový pohled na řídicí dispečink linky 14. V popředí řídicí počítače operátorů linky, zobrazující nejen technický stav vlakových souprav, ale i stav technologického zázemí tratě (větrání, napájení trakční energií a podobně), v pozadí ve středu je přehledový panel linky a v pozadí nahoře se nachází obrazovky s obrázky nástupišť a s obrázky z prostoru pro cestující libovolné vlakové soupravy na trati.

Na lince C budeme jezdit bez strojvedoucích?

V měsíci červnu navštívila delegace odborové organizace OSPEA dopravní podnik v Paříži. O jejich návštěvě a zážitcích přímých účastníků jsme se dočetli v Haló novinách a později v poněkud upraveném článku v DP-KONTAKTU.

Část článku je věnována návštěvě bezobslužného pařížského metra na lince č. 14. Linka je pak autory porovnávána s linkou C pražského metra.

„Trasa C umí skoro totéž. Problém je snad už jen v zabezpečení nástupišť, aby se do kolejiště nemohli dostat lidé.“

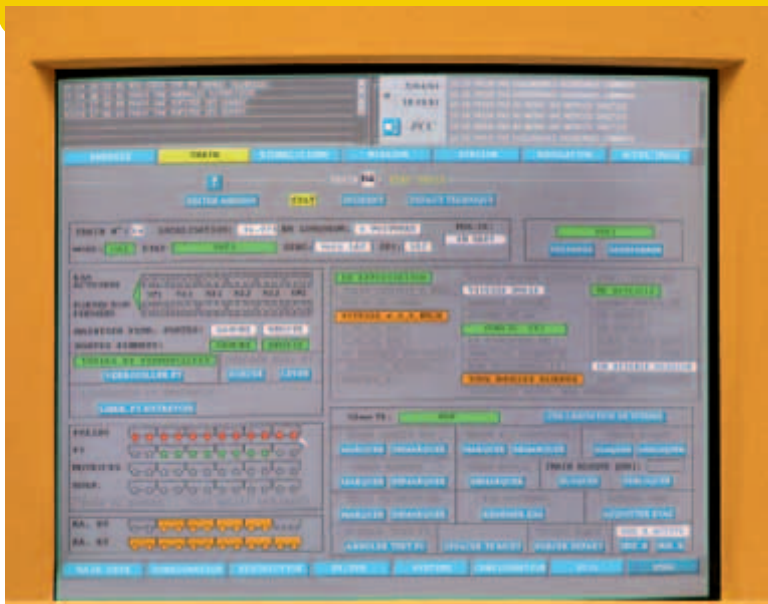
„Na lince C k tomu v Praze nakonec nemáme už vůbec daleko.“

Autoři naznačují, že by peníze ušetřené za strojvedoucí na trati C brzo zaplatily investici do zařízení pro bezobslužný provoz. Je to snad poprvé, kdy z prohlášení zástupců odborů vyšel návrh, který by v důsledku mohl znamenat propouštění zaměstnanců. Je třeba dodat, že strojvedoucí metra zastupuje jiná odborová organizace. Nepřísluší nám se vyjadřovat k vztahům mezi odboráři. Nelze ale nechat bez povšimnutí, pokud se někdo bez hlubší odborné znalosti vyjadřuje k problematice,



Detailní pohled na přehledový panel linky a na obrazovky monitorující nástupišť a prostor pro cestující včetně vlakových souprav.

Detailní pohled na obrazovku počítače monitorující technický stav vlakové soupravy na trati. V našem případě se jedná o vlak číslo 04.



• které nerozumí. Čtenář pak může být uveden v omyl. Vyjádření je natolik zavádějící, že je otázka, zda nebylo záměrem za každou cenu získat pro odborovou organizaci OSPEA populistické body a poškodit ostatní.

• Pokud ponecháme stranou určité složité otázky organizačně-legislativní, které by při zavedení bezobslužného metra bylo nutné vyřešit, stačí se stručně a velmi zjednodušeně zmínit o technických požadavcích, které by bylo nutné dořešit.

• V současné době zabezpečovací zařízení na trati C a do provozu postupně uváděné obdobně, avšak modernější zařízení na trati A, automaticky zajišťují bezpečnost jízdy vlaků a realizují významnou část řídicích a ovládacích funkcí potřebných k řízení jejich jízdy. Jsou to však systémy, které bezpodmínečně vyžadují součinnost strojvedoucího. Součinnost je nutná jak v běžném provozu, například při kontrole jízdy zejména u nástupišť, při obrazech vlaků, při zapínání a vypínání stanoviště strojvedoucího, tak zejména při řešení mimořádných událostí, které v provozu vlakových souprav nastávají. Příkladem může být porucha některého z mnoha technických zařízení vlaku, například dveří, trakčního pohonu, brzdového systému a podobně. Obě výše uvedená zabezpečovací zařízení si s řešením takovýchto situací sama poradit neumí. Nebyla a nejsou k tomu určena. Veškerá rozhodnutí v takových situacích proto provádí strojvedoucí.



Průchod mezi dvěma vozy linky č. 14. Povšimněte si podlouhlého zrcadlovitého pásku nad průchodem. Jedná se o polopropustné zrcadlo, za kterým je kamera monitorující prostor pro cestující.

• Uváděný problém zabezpečení nástupišť je jedním z mnoha, které by bylo nutné vyřešit. Buď nástupišť s nástupištní stěnou a dveřmi jako v Paříži (Lille, Toulouse), nebo elektronickým zabezpečením prostoru kolejí a přilehlého prostoru nástupišť bez dveří jako v Lyonu. Vzhledem k zamezení pádů předmětů nebo lidí do kolejiště by byl v pražském metru asi vhodnější první způsob. Dalším, patrně nejdůležitějším problémem na bezobslužné trati, který by bylo nutno vyřešit, je transport informací z jedoucího vlaku do místa, odkud se provoz celé trasy řídí. Tyto informace jsou dvojího druhu. Zaprvé se jedná o relevantní informace o technickém stavu případných poruchách všech důležitých systémů vlakové soupravy (řídicího systému vlaku, dveří, trakčního pohonu, brzdového systému, osvětlení, větrání...).

• Zadruhé se jedná o audio a video informace z prostoru pro cestující. Důležité je, aby oba druhy informací proudily obousměrně z každé vlakové soupravy na trati. Dispečer musí v případě mimořádné situace obsloužit technické zařízení vlakové soupravy a musí mít rovněž možnost komunikovat s cestujícími. Je škoda, že právě tohoto si páni odboráři na dispečinku linky č. 14 nevěšili, neboť právě tyto komunikační kanály tvoří základní pilíře automatického provozu této linky.

• Další oblastí problémů spojených se zaváděním bezobslužného provozu je provozní spolehlivost veškerých technických zařízení spojených s automatickým provozem

Na sloupku vedle dveří pro výstup a nástup cestujících je umístěno zařízení pro obousměrnou komunikaci cestujícího s vlakovým dispečerem. Cestující zmáčkne zelené tlačítko a může začít hovořit s vlakovým dispečerem.





Rídicí systém vlaku je umístěn v čele vozu a částečně pod sedačkami. Z důvodu dosažení velmi vysoké míry provozní spolehlivosti je zdvojen – 100% zálohovanost.

vlakových souprav. **Ta musí** být, právě s ohledem na automatický provoz, řádově vyšší, než je tomu u dnes provozovaných zařízení. Je to z důvodu snahy o maximální možné vyloučení vzniku mimořádné události, jako je například zastavení vlaku v tunelu **pro poruchu**. **Systém** musí umožňovat komplexní automatické činnosti i při obrazech vlaků, při eventuálních nouzových obsluhách vlaků řízených na dálku z řídicího dispečinku a podobně.

Z výše uvedeného je patrné, že problémů, spojených se zavedením bezobslužného provozu je mnohem více, než se člověku neznalému problematiky na první pohled zdá. Dnes je, s ohledem na technickou úroveň vlakových zabezpečovačů na trati A a C, která je na docela vysoké úrovni, vyloučeno, aby na nich byl realizován

bezobslužný provoz. Ostatně to ani v jejich technickém zadání nebylo ze strany Dopravního podniku požadováno (vyjma možnosti zavedení bezobslužného obratu na trati A). Dopravní podnik se však takového způsobu provozu vlakových souprav metra nezříká a v rámci probíhající veřejné obchodní soutěže na modernizaci zabezpečovacího zařízení na trati B požaduje vytvoření technických podmínek, které na této trati v budoucnu bezobslužný provoz umožní. Jiná situace je na případných zcela nových tratích. Zde je předpoklad, že již v zadávacích podmínkách bude požadováno zavedení bezobslužného provozu již od zahájení provozu takové trati, tak jak tomu bylo na zmíněné lince č. 14 v Paříži.

Za divizi Metro zpracoval ing. Viktor Baier ve spolupráci s ing. Jaroslavem Kristenem. Foto: Ing. Jaroslav Kristen



V článku zmíněná skleněná nástupištní stěna s posuvnými dveřmi. Na obrázku je možné vidět již otevřené staniční dveře a právě se otevírající dveře vlakové soupravy.

9

Zmírnění dopadů na zaměstnance při hromadném propouštění

Naše akciová společnost přistoupila k organizačním změnám, které povedou k celkovým úsporám nákladů, tedy i nákladů mzdových, které v rozpočtu Dopravního podniku představují více než jednu třetinu.

Bohužel, je třeba udělat i nepopulární kroky, jako je propouštění zaměstnanců. Byl ustanoven tým z odborných pracovníků společnosti, kteří připravují celou řadu opatření pro zmírnění dopadů na zaměstnance, aby celý proces byl co nejsociálnější.

Mezi základní principy patří:

- Od 5. května je zastaven nábor zaměstnanců mimo Dopravní podnik (povolován pouze u vybraných provozních profesí, které nelze zajistit v rámci podniku) a volná místa jsou přednostně nabízena a obsazována zaměstnanci Dopravního podniku.
- Nejsou prodloužovány pracovní smlouvy se zaměstnanci, kteří mají uzavřen pracovní poměr na dobu určitou.
- Výpověď z organizačních důvodů bude v první řadě předávána zaměstnancům, kterým již vznikl nárok na starobní důchod.
- Zaměstnancům, kteří dosáhnou důchodového věku

do 31. prosince 2006, bude nabídnuto obdobné pracovní zařazení (odpovídající kvalifikaci a zdravotnímu stavu).

- Pokud ve společnosti pracují oba manželé, může výpověď postihnout jen jednoho z nich.
- Nabízena rekvalifikace dle potřeb zaměstnavatele (například řídič tramvaje).
- Řidičům MHD a zaměstnancům kategorie dělník lehké údržby z rušené garáže bude nabídnuto stejné, eventuálně podobné pracovní místo.
- Ve spolupráci s úřadem práce budou uvolňovaným zaměstnancům nabízena i volná místa z jeho nabídky.

V neposlední řadě ke zmírnění sociálních dopadů na zaměstnance přispívá i ustanovení bodu 2.3.8 Kolektivní smlouvy Dopravního podniku na rok 2004, kterým je zaměstnanci garantováno odstupné až do výše sedminásobku průměrného měsíčního výdělku při ukončení pracovního poměru dohodou o tři měsíce dříve, než by uplynula výpovědní lhůta při výpovědi dávané z důvodů uvedených v ust. § 46 odst.1 písm. a) až c).

Pomocí pro zaměstnance by měla být i brožura „Informace pro zaměstnance“, kde jsou uvedeny například zákonné nároky zaměstnance na pracovní volno při hledání nového pracovního místa, nabídka individuální konzultace s podnikovým psychologem, informace o zprostředkování zaměstnání úřadem práce a podpoře v nezaměstnanosti. Je zde též uvedena nabídka motivačního programu, který by měl zaměstnancům usnadnit získání nového zaměstnání (zhodnocení vlastních schopností, sepsání strukturovaného životopisu, přijímací pohovor, antistresový program a podobně).

Zcela zamezit dopadům výpovědi na zaměstnance nelze, ale věříme, že všechna uvedená opatření jsou nápomocna k tomu, aby byly co nejmenší.

Pomocí těchto opatření se daří snižovat počet zaměstnanců v produktivním věku, kterým bude dána výpověď z organizačních důvodů. Například v rámci divize Autobusy bude zrušeno 120 pracovních míst, ale propuštěných zaměstnanců v produktivním věku je méně než 30.

Ing. Jarmila Macková,
personální úsek ředitelství

Lanovka na Petříně opět jezdí!

Ve středu 18. srpna došlo k zadření kluzného ložiska pohonu lanové dráhy. V průběhu noci a dopoledne byla závada opravena a po zkušebním provozu, který trval šest hodin, byl zahájen provoz s cestujícími. Ten však neměl dlouhé trvání – v pátek 20. srpna bylo nutno opět lanovku zastavit. Tentokrát bylo důvodem přerušování signálu bezpečnostního obvodu vozu č. 1, a tím prodloužení tažného lana na maximální povolenou délku.

Za sobotu a neděli bylo zkráceno tažné lano a odborné firmy zahájily práce na odstranění vlastní poruchy. V pondělí byla ve spolupráci s technickou kontrolou zajištěna, přivezena a naložena osmitunová zátěž do vozu lanové dráhy.

Všechny práce, měření a testy byly zdárně ukončeny v úterý večer. Následný zkušební provoz v intervalu deset minut podle jízdního řádu trval pět hodin a po jeho ukončení bylo zahájeno vykládání zátěže, které

bylo dokončeno ve středu ráno. Lanová dráha zahájila po běžných pravidelných kontrolách provoz s cestujícími ve středu 25. srpna v devět hodin ráno.

Závěrem bych chtěl poděkovat odborným firmám za rychlé odstranění závad a pracovníkům lanové dráhy za obětavost a pracovní nasazení při likvidaci této nepříjemné události.

Stanislav Laně,
náčelník LD Petřín

Dny evropského dědictví v podnikovém muzeu

O víkendů 11. a 12. září probíhají v České republice Dny evropského dědictví, jejichž účelem je kromě jiného chránit kulturní dědictví v nejširším slova smyslu, podporovat otevřený a svobodný pohled na kulturu a zlepšit informovanost o jiných kulturách. Poprvé tuto ideu propagovala Francie v roce 1984 a hned následující rok se obdobných aktivit zúčastnilo několik dalších

evropských zemí. Česká republika se k myšlence Dnů evropského dědictví přihlásila v roce 1991.

Již tradičně se k akci, která se koná pod záštitou Rady Evropy a každoročně zpřístupňuje co nejvíce zajímavých a výjimečných památek, přidává i Muzeum městské hromadné dopravy v Praze. Jeho jedinečná sbírka historických vozidel pražské městské

hromadné dopravy svědčí nejen o technické zdatnosti našich předchůdců, ale spolu s doprovodnou expozicí dokumentů a fotografií ukazuje, jak se vlivem městské hromadné dopravy měnil ráz města. Vstup do Muzea MHD v Praze je ve dnech evropského dědictví zdarma.

-MJ-

Paříž a RATP – pohled ze země

V DP-KONTAKTu č. 4/2003 byl uveřejněn článek „návštěva francouzských odborářů“ autorů Jiřího Touška a Roberta Mixy o setkání zástupců Federace řidičů autobusů za účasti vedoucích pracovníků tehdejšího o. z. Autobusy s delegací odborového svazu CGT, RATP – DP Paříž, kterou tvořili generální sekretář svazu pan Gérard Leboeuf a předseda autobusové sekce Union syndicate CGT, pan Antoine Maesano. V roli tlumočnicka, o kterou jsem byl požádán, jsem v průběhu pátečních a sobotních jednání 28. a 29. února 2003 měl příležitost doplnit mozaiku velkého dopravního podniku, který je nejen označován, ale skutečně je světovým lídrem v našem sektoru, pohledem zprostředkovaným představiteli jednoho z jeho největších odborových svazů.

V logické linii a v dobrých tradicích DP-KONTAKTu tak byly jeho stránky otevřeny i článku „Delegace odborové organizace OSPEA na návštěvě města nad Seinou“ autora Pavla Ďurana v minulém čísle. Přijímáme-li princip legitimacy všech úhlů pohledu na naše zahraniční partnery a na náš Dopravní podnik, nemůžeme nechat bez povšimnutí některé aspekty, které článek obsahuje.

Osobně mne k této reakci vedou dva hlavní důvody. Za prvé v roli předsedy redakční rady od založení našeho nového podnikového časopisu od roku 1996 musím konstatovat, že v rámci širokého názorového spektra redakční rady, zastupující všechny nejdůležitější složky podniku, se na jeho stránkách vyvinula poměrně stabilizovaná, vyvážená a pestrá hladina informování o životě našeho podniku a zajímavých otázkách našeho sektoru, tj. městské hromadné dopravy. Tento stav je možný především díky zájmu čtenářů a úsilí příspěvkatelů. Spíše zápasíme s přetlakem než s nedostatkem příspěvků. Na těchto stránkách jsme již o těchto věcech hovořili, včetně dopadu informací DP-KONTAKTu v rámci „společnosti“ veřejné dopravy v Praze, České republice i mimo ní.

Protože takový stav je odvislý od řady faktorů a je tím i křehký, vycházím z předpokladu, že všichni budeme ctít určité principy. Axiomem, který lze vyčíst ze stránek podnikových časopisů našich významných partnerů, a ti ho potvrzují jako svoji zásadu, je usilování o pozitivní pohled na veřejnou dopravu, a zdůrazňování její společenské role.

Za druhé, můj pohled na RATP z osmdesátých let před jeho restrukturalizací očima „traffic inženýra“ z Ústavu dopravního inženýrství města Prahy, a od roku 1992 jako pracovníka Dopravního podniku v rámci poměrně intenzivních profesních kontaktů a programové spolupráce (a v průběhu procesu jeho zásadní restrukturalizace), mne vede k pokusu se na některá tvrzení ze zmíněného článku ze srpnového čísla zaměřit „pohledem ze země“.

V tom technicky nejzásadnějším tak učinili v tomto čísle naši kolegové z metra. Technologickou úroveň automatického (bezobslužného, bez strojvůdců) provozu nelze vybájit, je to tvrdá, náročná a nákladná realita, plná zodpovědnosti a špičkového know-how. Dopravní podnik hl.m. Prahy má příležitost, právě díky pozvání RATP, seznámit se s nejnovějším vývojem v této oblasti prostřednictvím evropského výzkumného projektu UG-TMS – Urban Guided Transport Management System (System management /automatického/ řízení městské dopravy). Nejnověji se pak stal členem připravovaného konsorcia provozovatelů, průmyslových výrobců, výzkumných ústavů, univerzit a dalších partnerů v rámci evropského výzkumného projektu zaměřeného na komplexní studium budoucího rozvoje systémů metra, s názvem MODURBAN.

Od pilotní, na „zelené louce“ realizované, nejspolečnější, prestižní a dosud jediné automatické linky metra „Meteor“, nyní již „řadové“ linky 14, vede v Paříži relativně dlouhá a složitá cesta k zavedení automatického „bezobslužného“ provozu na ostatních, dříve realizovaných linkách. Nejdříve to má být zdoání další významné mety v podobě zavedení automatického provozu na nejstarší lince 1 pařížského metra, propojující východ a západ města mezi Vincenským lesíkem a La Défense.

Pravděpodobně dalšími nejbližšími, časově i geograficky, realizacemi automatického provozu metra bude metro v Lausanne a linky v Norimberku. Minimálně mají společné: nejsou daleko od Prahy a na obou složitých realizacích má zásadní podíl dráždanský Fraunhofer Institut Verkehrs-und-Infrastruktursysteme a jeho ředitel Jörg Schütte, profesor na Technické univerzitě Drážďany.

Tyto z nejvýznamnějších institucí německé vědy a výzkumu prostřednictvím profesora Schütte, mnohými z obou stran Rýna označovaného za génia a evropsky uznávané kapacity, nabízejí Praze dvě zásadní příležitosti: experimentálně testovat výsledky jejich vývojového projektu zabezpečení stanic automatického metra a stát se členem vysoce evropsky dotovaného programu koordinovaného Technickou univerzitou Drážďany s názvem Doprava v nových členských zemích EU a Německu – Síť výzkumu pro harmonizaci a integraci (T-NEG).

Od těchto příležitostí zpět k meritu věci. Jasným překročením principu korektnosti je plynulý přechod od euforie o bezobslužném metru v Praze k výpadu proti strojvedoucím metra. Autor by si měl uvědomit, že v časopise Entre les lignes – Mezi linkami, Enjeux, Savoir faire, Itinéraires, citujeme názvy jen některých z bohaté škály podnikových časopisů RATP, by podobný pohled na partnerský podnik s podobnou vložkou neměl šanci uveřejnit. Pokud by se mu něco podobného, což je vzhledem k relativně vysoké úrovni tamní podnikové kultury nepravděpodobné, podařilo propašovat do některého z odborových časopisů, měl by hodně co vysvětlovat právě osobnosti s takovou autoritou, jakou je pan Leboeuf.

Vlastní realizaci linky 14 předcházela nejen fáze technické přípravy, o jejíž náročnosti si jen částečně lze udělat základní představu z článku pánů Baiera a Kristena, ale i stejně náročná jednání vrcholového vedení RATP s jeho sociálními partnery. Místo strojvedoucích vznikly na lince 14 nové plnohodnotné funkce odpovídající politice RATP orientace na klienta.

Zajímavosti jinak článek nepostrádá, zvláště v těch částech, kde se autor věnuje stupni preference autobusové dopravy v Paříži. Projekt Mobilien je tak ambiciózní, že představuje pravou revoluci. Ale štěstí přeje připraveným – vysoké přízně pro veřejnou dopravu starosta Paříže pana Delanoie uměl RATP víc než plně využít.

Že systém centrálního řízení tramvajové (a autobusové) dopravy v Paříži, založený na systému GPS (a v budoucnu na systému Galileo), umožňuje komunikaci mezi dispečerem a řidičem s cílem co nejvyšší přesnosti provozu a ta probíhá v korektním dialogu, jak je líčeno autorem, je zřejmé. Proč by však tento postup neměl – ne v integrální kontinuitě – ale alespoň v kontrolních bodech, umožnit systém DORIS? S cílem co nejvíce objektivizovat enormní práci, kterou odvádí management pražské autobusové dopravy, jsme v čísle 8/2004 uveřejnili článek „Jak se využívá měření pro konkrétní a udržitelné zlepšení?“. Věříme, že bude následovat podobný článek o možnostech a podpůrné roli systému DORIS.

Tenkým ledem je pouštět se do hodnocení a srovnávání platů. 1 500 až 1 700 € měsíčně je opravdu slušné. Ale! Po průběžných revalorizacích tarifů souběžně s inflací dosáhla od 1. ledna 2003 cena jedné jízdenky pro jednotlivou jízdu 1,30 € a její cena při zakoupení v karnetu o 10 lístcích klesá na „pouhých“ 0,96 €.

V roce 2002 dosáhly výdaje na veřejnou dopravu pařížského regionu (provoz a investice) 6,73 miliardy €. Podíl jednotlivých zdrojů financování těchto výdajů byl v témže roce následující:

Cestující	25,7 %
Zaměstnavatelé (dopravní dávka + 50% úhrady předplatních jízdenek)	42,3 %
Stát	9,9 %
Region	8,3 %
Departementy	7,8 %
Různé	6,0 %

Z toho byla v roce 2002 výše celkové úhrady pro RATP 3,49 miliard € (příjmy od cestujících + kompenzace od organizační autority STIF).

Z institucionálního hlediska byla Paříž – hlavní město, tvořící se svým předměstím zdaleka největší francouzskou aglomerací (10,8 milionů obyvatel na celém území pařížského regionu), vždy ve Francii brána jako zvláštní případ. Tato zvláštnost byla zjevná především z hlediska organizace městské veřejné dopravy, protože se vymykala všem pravidlům obecně platným pro ostatní francouzské aglomerace a to ve všech aspektech, jako je institucionální kontext, organizační autorita pro MHD, právní statut provozovatelů a vztahy mezi autoritami a provozovateli. O to je srovnání s Prahou složitější.

S připravovanou transformací pařížské organizační autority, Svazu dopravy pařížského regionu – STIF ze současné „státní veřejné instituce, ve které má největší majoritu stát“ na „veřejnou instituci územního celku, na které se stát již nepodílí, a ve které má majoritu Region“, která by měla vstoupit v platnost v roce 2005, se situace zásadně změní. Stát však stále bude městské veřejné dopravě ve Francii i v Paříži poskytovat silnou podporu, vytvářením rámce, jakým je například uvedená „dopravní dávka“. Jen v roce 2002 pro Paříž přinesla 2,29 miliardy € od těch, kteří mají z MHD nepřímý užitek.



Foto: Archiv redakce

Nic ve zlém, každé srovnávání může přinášet užitek, o tom jsou i nejnovější postřehy vlastníma očima našeho pana šéfredaktora. Ale od srovnávání k užtku většinou vede náročná cesta.

Pokud jde o dohánění, pak třeba i tato malá historka může být poučná: na závěrečnou recepci při kongresu UITP v roce 1995 v podzemí Louvru přišla hlučně demonstrovat velká skupina odborářů. Paličky v rukách bubeníků v napoleonských uniformách zavířily. Na neviditelný pokyn prezidenta RATP pana Baillyho vyšli vstříc demonstrujícím číšníci s lahvemi šampaňského a sklenicemi. V podzemí na celý večer zavládl klid a tolerance.

-zded-

Úvodem musím zdůraznit, že tak jak postupovalo vedení Dopravního podniku v možnosti naplnění ustanovení kolektivních smluv v divizi Metro a ředitelství pro rok 2003 v oblasti mimořádné odměny, je přinejmenším nehoráznost hraničící s dilematstvím a neschopností těch, kteří tuto oblast řídí. Zároveň se jedná o výsměch těm zaměstnancům, pro které takové ustanovení v kolektivních smlouvách na rok 2003 neplatilo.

Výmluvy ze strany vedení typu „museli jsme naplnit kolektivní smlouvy“ jsou pouhou zástěrkou a dalším důkazem mimořádné kvality vrcholového vedení Dopravního podniku. Proč v době rozhodování vedení Dopravního podniku o vyplacení mimořádné odměny podle platných kolektivních smluv nebylo schopno svolat jednání sociálních partnerů, na kterém by se všichni dohodli na případném společném postupu? To je jen tak mimochodem zdůvodnění proč jsem ostře kritizoval v předcházející části zejména práci personálního úseku a vedení Dopravního podniku.

Podotýkám, že je neštěstím pro celou společnost, že se pro část zaměstnanců uplatňují ustanovení ze starých kolektivních smluv (kolektivní smlouvy platné do 30. června 2004) a pro daleko větší polovinu zaměstnanců platí již pouze ustanovení nové kolektivní smlouvy. Vezmeme-li v úvahu objemy mzdových prostředků obsažené v příloze kolektivní smlouvy na rok 2004 (tabulka objemu mzdových prostředků pro celou společnost na rok 2004), dospějeme jednoznačně k názoru, že musí dojít k vyplacení daných objemů na konci letošního roku, protože jsou pro sociální partnery závazné. V tomto případě proto obdobně nemůže dojít k nenaplnění kolektivní smlouvy na rok 2004 z důvodů ustanovení v některých kolektivních smlouvách na rok 2003. Garance jsou z tohoto úhlu pohledu v obráceném gardu. Důsledkem tohoto stavu a následná realizace vyplacení mimořádné odměny pro jednu část zaměstnanců ze strany vedení Dopravního podniku, tak evidentně vzniklo nerovné zacházení s ostatními zaměstnanci Dopravního podniku, a to vše pod ochranou kolektivních smluv. A aby tento stav byl ještě více zvýrazněn ve své absurditě, tak vyplatíme již podle nové kolektivní smlouvy mimořádnou odměnu všem zaměstnancům Dopravního podniku, abychom zdůraznili jak je dodržováno ustanovení z kolektivní smlouvy na rok 2004, přestože jsme opětovně zvýhodnili zaměstnance, kterým byla vyplacena mimořádná odměna již v prvním pololetí letošního roku. Na základě zjištěného stavu následuje přesvědčování ze strany vedení, které je vedeno v duchu, že se vlastně nic tak tragického nestalo a je vše v absolutním pořádku. Není to úžasná nebetičná lež? Na takto vytvářené panoptikum je přičten ještě proces probíhající restrukturalizace a dále společný cíl sociálních partnerů spočívající ve vytvoření jednotného modelu odměňování všech zaměstnanců včetně dohody na základní koncepci společné sociální politiky. Tímto přijatým principem ve vyplacení mimořádné odměny jsme položili „obdivuhodný“ základ ke kolektivnímu vyjednávání na rok 2005. To se nám to bude za těchto vskutku bratrských podmínek vytvářet jednotný model odměňování, který zlikviduje současné rozdíly v odměňování mezi jednotlivými divizemi a ředitelstvem společnosti! Již si představuji jak tomu bude skupina ošizených zaměstnanců po těchto „spravedlivých“ a morálních skutečnostech věřit a bezmezně naše snažení v realizaci záměru podporovat.

Následně pak přichází ze strany vedení DP překvapení, které spočívá v jeho nepochopení, které u něj dokonce vyvolává až pocit ubližování „co si to vůbec dovolují odborové organizace, že vyhlásily stávkovou pohotovost“, když se k nim chováme tak vstřícně a spravedlivě. Tak nevíme kdo komu ubližuje? V tomto případě vřele děkujeme vedení DP, že udělalo „medvědí službu“ pro změnu myšlení našich odborových organizací, které konečně postupují

Důvody proč byla koncem července a začátkem srpna vyhlášena stávková pohotovost třemi z deseti odborových organizací jsou dvojího druhu.

1. Domněnka, že v průběhu měsíce června (tedy ještě v době platnosti starých kolektivních smluv) byla „zvýhodněna“ část zaměstnanců (konkrétně zaměstnanci ředitelství a divize Metro) tím, že byla vyplacena zvláštní odměna v souladu s platnými kolektivními smlouvami na úkor ostatních divizí.

2. Nesouhlas s postupem Transformačního projektu a zejména s rozsahem poskytovaných informací.

K prvním bodu proběhlo několik setkání mezi zástupci vedení a odborů, konkrétně 30. července, 5. srpna, 10. srpna a 1. září a dá se konstatovat, že došlo k vysvětlení a pochopení situace a zástupci odborů konstatovali, že již nevidí v dosavadním vývoji mezd nic, co

Proč byla vyhlášena stávková pohotovost odborových organizací povrchové dopravy DP?

ve shodě při obhajování práv a zájmů zaměstnanců. „A pro pól“, stávková pohotovost je v tomto případě pouze legitímní donucovací nástroj odborových organizací vůči vedení DP, v tomto případě ke komunikaci, jejíž cílem bude vyřešení stavu, který zavalil příčinu k jejímu vyhlášení. Stávková pohotovost bude zajisté následně zrušena, dojde-li k nalezení řešení ke spokojenosti zúčastněných stran.

Stávková pohotovost Odborového sdružení s ostatními odborovými organizacemi povrchové dopravy byla vyhlášena z důvodů její nesystémovosti. Nesystémovost restrukturalizace spatřujeme zejména v procesu použití tzv. „sálamové metody“, která spočívá v její postupné realizaci z jedné divize na druhou. Požadujeme proto jednoznačné zpracování komplexní restrukturalizace u celého DP, který tak vytvoří základní podmínky pro celkové rozpracování a následně propracování základního systému personální politiky ve vztahu nejen k propouštěným zaměstnancům, ale zejména v oblasti obsazení pracovních míst těmi zaměstnanci, kteří následně provedou úspěšnou realizaci restrukturalizačního záměru (výběr, příprava a výchova řídicích zaměstnanců na všech úrovních řízení). Je pro nás nepřijatelná argumentace od vedení DP, která spočívá v tvrzení, že není možná realizace systému jinou formou tak, aby došlo k zachování ekonomické a provozní funkčnosti DP jako celku. Od čeho má firma tak zdatné a dobře placené poradenské firmy, které realizují jimi připravovanou restrukturalizaci. Platí snad zásada, kdo platí, tak také poroučí. Za současného stavu nikdo neví, ani samotní tvůrci transformace, jakého počtu zaměstnanců a jakých profesí se zeštíhlování DP dotýká, jaký celkový ekonomický efekt transformace přinese, jaké celkové změny restrukturalizačním procesem nastanou ve vnitřním procesu řízení a jakým způsobem se dotknou tyto změny každého zaměstnance v oblasti komunikace, tzn. jak v poloze obecné pro zaměstnance (dostupnost personální oblasti, mzdové agendy, lékařská péče, atd.), tak v oblasti nastavení komunikačních forem se zástupci zaměstnanců – odborových organizací s vedoucími zaměstnanci u nově vzniklých ekonomických subjektů včetně nastavení vzájemného postavení, pro řešení běžných požadavků a námětů v provozních podmínkách, kde je nutná okamžitá reakce včetně společného návrhu na řešení problému. Zabezpečení základního principu prosperujícího ekonomického subjektu je přesná, stručná, rychlá a cílená informace včetně zpětné vazby. Takto nastavená komunikace je základním předpokladem pro realizaci úspěšné restrukturalizace, kterou zaměstnanci budou nejen podporovat, ale se kterou se případně i ztotožní. Současný stav jednoznačně vytváří prostředí, ve kterém mají zaměstnanci pocit nedůvěry, strachu a zejména stresu. Firma se naopak silně oslabuje, ztrácí vnitřně na výkonnosti a místo aby restrukturalizace firmu posilovala zevnitř i navěnek, může v krátké době ztratit své postavení na domácím trhu v oblasti dopravních výkonů tak, jak je nesystémovým procesem restrukturalizace v současné době realizována. Prostředí, které nás všechny společně obklopuje samo pak vytváří negativní myšlení zaměstnanců, zda toto činění není vlastně záměrem a přípravou ze strany vlastníka a vedení DP k cílenému oslabení divize Autobusy pro případnou možnou privatizaci (odprodej) a tím vlastně vytvoření pádných argumentů

pro zvolený záměr (odprodej). Zaměstnanci neobdrželi věcné informace, které se týkají připravovaných organizačních změn (jednoznačná informace až v okamžiku, kdy firma opustí) s cílem v začátek procesu nepřipustit nebo minimalizovat stresující období pro ty zaměstnance, kterých se propouštění nebude vůbec týkat. Odbory nejsou vtaženy do celého procesu restrukturalizace tak, aby mohly naplnit své poslání zejména v obhajobě zájmů zaměstnanců. Tento stav spočívá v nepředávání informací v dostatečném časovém předstihu od zaměstnavatele a odborové organizace obdrží informace až v okamžiku, kdy je ze strany zaměstnavatele již rozhodnuto (organizační opatření vedoucí k hromadnému propouštění zaměstnanců).

Ze strany vedení DP není prováděna intenzivní komunikace za účelem konzultace mezi odbory a personálním úsekem k oblasti celkové personální politiky DP se zaměřením na vazby a cíle nejen v procesu restrukturalizace, ale zejména v jejím komplexním záměru do budoucna. Na základě této skutečnosti se stávají odborové organizace v očích zaměstnanců jako nefunkční seskupení, která spolupracují s vedením DP v jejich neprospekch.

V současné době se na divizi Autobusy zvyšuje pocit strachu a bezmocnosti zaměstnanců, který je násoben započatým procesem uzavření garáže Dejvice. Připočteme-li k tomu důvody, které jsou prezentovány ze strany Představenstva a vedení DP, které spočívají zejména ve způsobené ztrátě dopravních výkonů v autobusové dopravě na straně jedné, a na straně druhé reálné nebezpečí spočívající ve tvrdé konkurenci na dopravním trhu, je současná situace v divizi Autobusy ve vztahu k současnému dění ve společnosti výbušná. Vezmeme-li v úvahu, že ze strany Představenstva a vedení DP není ani ochota přistoupit na případnou jinou variantu uzavření garáže Dejvice, která může být realizována třeba ve formě postupného útlumu, je názor zaměstnanců na vedení DP čím dál kritičtější z pohledu zejména řízení DP. V případě korekce způsobu uzavření garáže Dejvice ze strany vedení DP se může vytvořit prostor k nastavení personální politiky s cílem minimalizovat z velké části všechny doprovodné negativní jevy, které mají personální dopady na zaměstnance této garáže a zároveň tímto způsobem také vyjádřit vstřícné gesto, které povede k navrácení vzájemné důvěry ve vedení DP. Započatý proces a realizovaný způsob jen napětí mezi zaměstnanci zvyšuje. V současné nastavených podmínkách se restrukturalizace nesetkává s pozitivní podporou, přestože se vzájemně ubezpečujeme o její nutnosti a potřebnosti. Ztráta důvěry ve vedení DP je poslední kapkou v současném dění a vytváří tak prostor ke spekulacím a „zaručeným informacím“. Dění, které v současné době probíhá v oblasti hromadného propouštění zaměstnanců divize Autobusů a zejména přístup ze strany vedení v utajování připravovaných organizačních opatření, pouze vzájemnou nedůvěru prohlubuje a zároveň také likviduje již tak chatrné mezilidské vztahy mezi zaměstnanci. A o to nám přeci nejde!

Proto jsme připraveni k věcné diskusi k současnému dění v DP s cílem úspěšně realizovat záměry restrukturalizace, které povedou k udržení si současného postavení firmy na dopravním trhu s odpovídající garancí zaměstnanosti.

Bc. Stanislav Havrlík,
předseda Odborového sdružení

Poznámky k článku pana Havrlíka

by bylo v rozporu s kolektivními smlouvami, eventuálně s rovným přístupem ke všem zaměstnancům. Zástupce odborového sdružení OSPEA se „zdržel hlasování“. Jediný bod, kde zůstala odchylná stanoviska mezi vedením společnosti a odborovým sdružením zastupovaným panem Bc. Havrlíkem je odhad vývoje mezd do konce tohoto roku. Vedení společnosti však garantovalo, že všechny závazky zakotvené v kolektivní smlouvě budou dodrženy.

K bodu č. 2 proběhne 9. září další pravidelná schůzka vedení a odborů k Transformačnímu projektu. Zde bude celá problematika znovu diskutována včetně kroků, které

snížují dopady eventuálního propouštění. Podrobnosti jsou uváděny na jiném místě tohoto vydání DP-KON-TAKTU.

Vyhlášení stávkové pohotovosti bylo unáhleným krokem, který není adekvátní k vývoji situace a celá záležitost budí dojem, že šlo více o mediální prezentaci protagonistů než o jedinou možnou cestu k dosažení „spravedlivých požadavků“.

Z tohoto pohledu jsou tvrdá slova použitá panem Bc. Havrlíkem pochopitelná snad jen z důvodu, že je psal pod těžkým emocionálním vypětím.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

...jak se stěhoval svařovací vůz na „áčko“?

Většinou si v této rubrice ukazujeme místa, která pamatujeme, ale již zmizela, znovu si připomínáme, jak jsme v poměrně nedávné minulosti cestovali. Prakticky vždy šlo o lokality či události, které mohl zažít kdokoli z nás. Tentokrát si připomeneme událost, která byla kromě několika náhodných chodců (a možná i fandů)

vyhrazena jen „okruhu zasvěcených“.

Na rozestavěné trati A pražského metra se začaly svařovat kolejnice elektrickým obloukem. K tomu účelu byl zakoupen od rakouské firmy Plasser a Theurer svařovací vůz K-355PT. Naše dnešní vzpomínání na počátky tohoto stroje si však neklade za cíl posky-

nout technické informace o tomto speciálním voze pražského metra. Publikování následujících fotografií má tentokrát trochu zvláštní důvod. Dochovaly se bez bližších údajů jako svědectví o přepravě vozu na staveniště stanice Leninova, bohužel však nevíme, zda šlo o jeho první nasazení, co sérii snímků předcházelo a především, jak zachycená akce pokračovala po posledním snímku, který máme k dispozici. Snad se najde pamětník této přepravy, který by dnešní retrospektivní reportáž upřesnil a doplnil. Je tomu už sedmadvacet let. Akce se uskutečnila 1. srpna 1977.

-pf-

Foto: Archiv DP



Tahač Tatra se speciálním přívěsem, na kterém je uložen svařovací vůz K-355PT, vyjíždí z areálu někdejších vojenských zásobáren do Kovpakovy ulice (ta dnes nese jméno Generála Píky). Jak se vůz dostal do vojenského areálu vybaveného železniční vlečkou? Po vlastní ose jako součást speciálního vlaku?



O pár desítek metrů dál: Nároží Kovpakovy a Buzulucké. Souprava pokračuje východním směrem.



Nároží Kovpakovy a Kafkovy ulice. Tahač s netradičním nákladem odbočuje severním směrem, kde je staveniště stanice Leninova (dnes Dejvická). Z dalšího krátkého úseku snímky nemáme. Soudíme-li podle následující fotografie, musela souprava udělat před staveništěm ještě jedno „esíčko“, aby se dostala do prostoru po bývalé, zvolna mizějící Úřednické kolonii.



Jak dosvědčuje tento snímek, provizorní vstup do podzemí stanice Leninova, byl přibližně proti Studentské ulici, kde dnes stojí hotel Diplomat. Zde byla položena provizorní kolej na dřevěných pražcích.



Tento snímek zařazujeme jako vzpomínku na Úřednickou kolonii, jejíž poslední domy jsou na něm zachyceny na pozadí dejvického gymnázia.



Zde byl vůz vyzdvižen dvojicí jeřábů a usazen na provizorní kolej...

Do podzemí se svařovací vůz dostal kolmo na budoucí obrátové a odstavné koleje stanice. A co bylo dál? Toto je poslední snímek, který máme zatím k dispozici. Jak se vůz v podzemí otočil a dostal na koleje, aby mohl začít plnit svůj úkol? Možná nám to někdo připomene.



...a pomocí vrátku, už po vlastní ose, byl opatrně spuštěn do podzemí budoucí stanice Leninova. Cesta po silnici z kasáren k rampě měřila zhruba půl kilometru, provizorní kolej byla dlouhá asi 150 metrů.



Zkušebny v Opravně

Jsou pracoviště, kam se nedostane každý, byť byl zaměstnancem společnosti a pracoval třeba ve vedlejší dílně. Je to tím, že určitá místa jsou záměrně zneprístupněna nequalifikovaným osobám, protože činnosti, které tu probíhají, nesmějí být nijak ovlivňovány. Jedná se především o zkušebny a kontrolní pracoviště. Ty jsou umístěny v areálu opraven metra (točivé stroje) i Opravny tramvajů (zkušebny elektrické výzbroje a podvozků). V současném organizačním uspořádání je provoz Kontrola jakosti členěn na dvě střediska – Výstupní kontrola a Zkušebna agregátů. Již podle názvů můžeme soudit, že se zde rozhoduje prakticky o všem, co s jakostí souvisí.

Kontrola jakosti má za úkol průběžně kontrolovat prostřednictvím svých jednotlivých středisek kvalitu výroby, oprav a služeb v Opravně tramvajů s kompetencí k uvolňování finálních produktů. Kontroluje kvalitu dodávaných dílů a služeb od kooperujících firem, zajišťuje i komunikaci s interními a externími zákazníky provozovny v oblasti kvality, upozorňuje na nekvalitu a navrhuje nápravná opatření. Provádí měsíční a roční detailní hodnocení kvality výroby a oprav a rozhoduje o uvolnění opravených agregátů nebo tramvajových vozů dle zadaných specifických podmínek. Svými specialisty provádí elektrovizy tramvajových vozů a defektoskopické kontroly svarů. Provádí statistické rozborů v oblasti kvality a nekvality výroby pro vedení Opravny tramvajů, na základě kterých jsou přijímána nápravná opatření. Zpracovává požadavky a přání zákazníků v oblasti kvality, které si může kdokoliv zadat prostřednictvím intranetových stránek. Z informací od zákazníků čerpá podněty k návrhům na trvalé zlepšování kvality výroby a oprav.

V provozu Kontrola jakosti pracuje 7 zaměstnanců v kategorii TH, 32 v kategorii D a 13 v kooperaci. Na pracovníky zkušeben a kontrolních stanovišť jsou kladeny velmi přísné požadavky – zejména na jejich odbornost a důslednost. Na těchto lidech závisí konečný kvalitativní výsledek celého produktu, jeho spolehlivost, bezpečnost a kvalita. Proto je u nich vyžadováno přísné dodržování všech zásad a pravidel systému jakosti, vyplývajících z požadavků normy ISO 9001:2000, která tvoří jeden z pilířů zvyšující se kvality opravených agregátů a tramvajů. Důkazem toho je, že Opravna tramvajů je schopna získávat externí zakázky, které jinde nejsou schopni realizovat.

Středisko **Výstupní kontrola** provádí, zajišťuje a odpovídá za výstupní a mezioperační kontroly tramvajových vozidel a jejich zkoušky, kontrolu podvozků na kontrolních stanovištích, elektrovizy tramvajových vozů, nedestruktivní zkoušení a kontroly svarů na tramvajových vozidlech. Rozhoduje o vrácení tramvajových vozů k dodatečné opravě při zjištění nedodržení kvalitativních parametrů oprav a posuzuje oprávněnost reklamací.

Středisko **Zkušebna agregátů** provádí, zajišťuje a odpovídá za kontrolu a zkoušky trakčních motorů – TE22, TE23 a TE26 do tramvajů, opravuje trakční motory DK117 pro vozy metra, motory kompresorů, motorogenerátorů a ventilátorů, malých motorů a pomocných motorků, pohonů dveří IFE, pohonů spřáhel Secheron, kolejnicových brzd, brzdičů, převodových skříní, stykačů, řadičů, pulzních měničů, odporů a stykačových rámu jako celků.

Přehled činností, prováděných pracovníky provozu **Kontrola jakosti**.

Zkušebna točivých strojů

V roce 2003 bylo vyzkoušeno na zkušebně točivých strojů 2412 kusů trakčních motorů tramvajů včetně trakčních motorů metra.

Přípravná plocha. Zde jsou trakční motory připravovány ke zkoušení, jsou kontrolovány staticky a po vyzkoušení se zpětně ukládají do připravených palet a odvázejí (obr. č. 1 a 2).



Zkušební boxy pro trakční motory tramvajů, motorogenerátory a trakční motory metra (obr. č. 3, 4 a graf č. 1).

Celkem zde je sedm zkušebních boxů, které jsou sledovány z bezpečnostních důvodů kamerami. Na obrázcích a grafu je příprava před zkouškou, měření, nastavení zkoušky a její regulace, počítačové zpracování protokolu



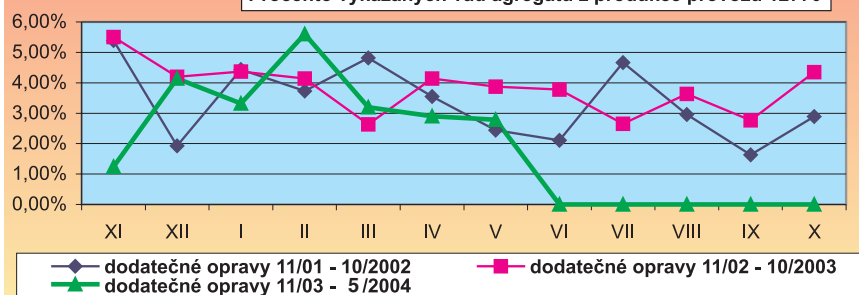
Kontrolní stanoviště převodových skříní

Regulace zkoušek je prováděna pulzními měniči. Měří se oteplení na ložiskách, otáčky a vibrace. Stanoviště je vybaveno čtyřmi zkušebními boxy. V roce 2003 bylo vyzkoušeno 2 015 ks převodových skříní včetně modernizovaných (obr. č. 7).



Graf č. 1

Procento vykázaných vad agregátů z produkce provozu 12770



Kontrolní stanoviště kolejnicových brzd

Toto zkušební zařízení je chráněno Užtým vzorem registrovaným na Úřadu průmyslového vlastnictví České republiky od roku 2004 a je ojedinelé v kolejové dopravě. Měření a zpracování naměřených hodnot je řízeno počítačem. Lze měřit přítlakovou sílu kolejnicových brzd všech typů. V roce 2003 bylo vyzkoušeno na tomto pracovišti 1 470 ks kolejnicových brzd (obr. č. 5).



Kontrolní stanoviště pohonů IFE dveří a pohonů spřáhel Secheron

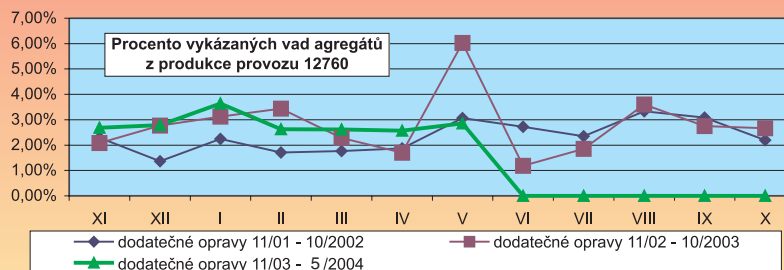
Toto zkušební zařízení je také chráněno Užtým vzorem od roku 2004. Řízení zkoušky je manuální, výstup naměřených hodnot je zpracován počítačem (obr. č. 6).



Zkušebna agregátů

V této zkušebně se provádí zabíhání, vyhřívání a kontrola zrychlovačů, kontrola VN pulzních měničů, odporů ap. Dále se provádí kontrola cho-

du a funkční zkoušky stykačů a relé, řadičů a dveřních pohonů v závislosti na specifikovaných podmínkách. V roce 2003 bylo zkontrolováno a odzkoušeno 10 979 kusů těchto agregátů (obr. č. 8, 9 a graf č. 2).



Graf č. 2

tramvají



9

Výstupní kontrola

Provádí konečnou kontrolu opravených vozidel a všechny předepsané zkoušky. V roce 2003 bylo zkontrolováno celkem 376 kusů opravených vozidel (obr. č. 10 až 13 a graf č. 3).



10



11



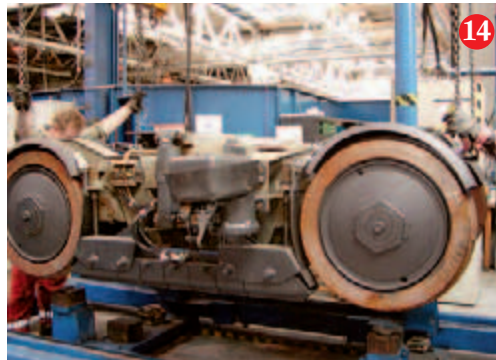
12



13

Kontrolní stanoviště podvozků

Zde se provádí kompletní kontrola opraveného podvozku i s vyzkoušením všech funkcí a chodu podvozku. Zkouška je evidována a zaznamenána v počítači a uzavřena protokolem z počítače. V roce 2003 bylo takto vyzkoušeno 1 485 kusů podvozků (obr. č. 14 a 15 a graf č. 4).



14



15



16



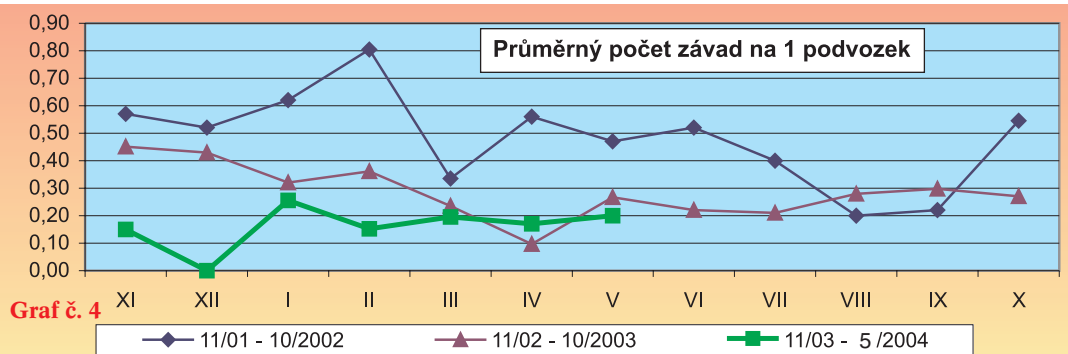
17

Nedestruktivní zkoušení svarů

Tuto zkoušku provádí dva technici s oprávněním pro samostatnou kontrolní činnost v oblasti nedestruktivního zkoušení při opravách tramvají (obr. č. 18 a 19).



18



Graf č. 4

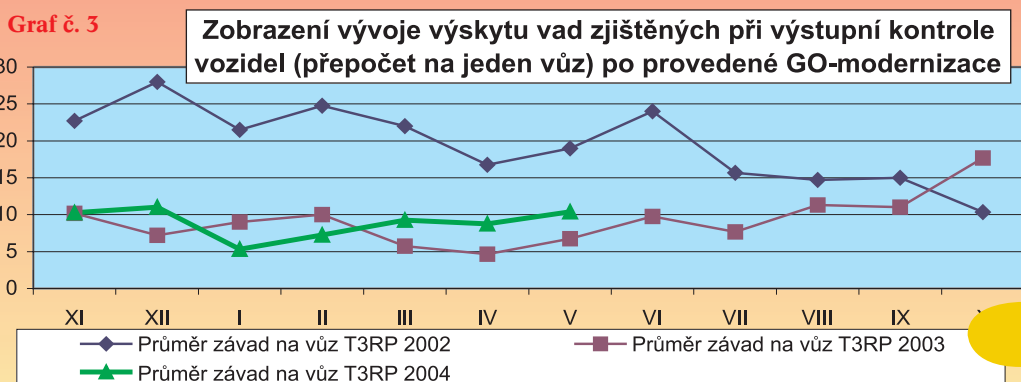
Revize elektrického zařízení tramvají

V současné době jsou v tomto provozu dva kvalifikovaní technici pro elektrorevize tramvajových vozů, jmenovaní Drážním úřadem. Pouze oni mají oprávnění provádět a schvalovat elektrorevize v divizi Elektrické dráhy (obr. č. 16 a 17).



19

Václav Havlík, Milan Slunečko, Opravna tramvají; redakční úprava - zjs-



Graf č. 3

Rozvoj sítě jednotlivých dopravních systémů patří k rozhodujícím předpokladům zvyšování úrovně MHD a udržení jejího vysokého podílu na přepravní práci v Praze.

V souladu se zásadními dopravními, ekonomickými a ekologickými trendy je těžištěm této činnosti zejména budování kapacitních kolejových systémů. Tím je jednak umožněna postupná náhrada autobusové dopravy přijatelnější elektrickou trakcí, ale současně i zvyšování podíl segregovaných tras MHD, což je zárukou nárůstu její pravidelnosti, rychlosti a bezpečnosti. V konkrétních případech se zde jedná prvořadě o dopravní napojení rozhodujících sídlištních celků, jejichž současná obsluha autobusovou dopravou je provozně a ekologicky nevyhovující. Další zásadní oblastí jsou nová dopravní propojení, vytvářející předpoklady pro zlepšení vazeb mezi jednotlivými dopravními systémy, optimalizaci linkového vedení i zkrácení nájezdových tras. Pro případ mimořádných situací (živelné pohromy, rozsáhlé havárie a podobně) musí být zajištěny i podmínky k odpovídající zastupitelnosti jednotlivých dopravních systémů, eliminující nebezpečí úplného dopravního kolapsu na území hlavního města.

Rozšiřování sítě metra a tramvajových tratí představuje vedle jednoznačného přínosu pro dopravní systém města i značné investiční nároky. Jednotlivé záměry proto musí být podloženy všestranným zhodnocením jejich účinků a nároků ve vztahu k potřebám města, daným jeho demografickým rozvojem i dalšími aspekty.

Rozhodující platformou pro specifikaci rozvoje sítě kolejové MHD je základní rozvojový dokument města,



Jedna z možných podob vestibulu stanice metra Letňany. Zdroj: Metroprojekt Praha

jímž je jeho územní plán. Na soustavné změny v rozvojových podmínkách města je samozřejmě průběžně reagováno zpracováním řady aktualizací koncepčních materiálů (ke komplexnějším dokumentacím z posledních let patří například „Studie obsluhy hl. města Prahy a jeho okolí hromadnou dopravou osob“ – zpracovatel Metroprojekt Praha, a. s., duben 2002 a tímto projektantem etapově zpracovávaná „Prověřovací studie na koncové body metra“), na základě nichž může docházet i ke změnám vlastního územního plánu.

Stojí proto za pozornost, a to je prvořadým účelem tohoto článku, přiblížit aktuální stav v naplňování jednotlivých rozvojových záměrů v oblasti kolejové MHD, zařazených do územního plánu.

Metro

Rozvoj sítě metra je v základním návrhovém období územního plánu, tedy k časovému horizontu roku 2010, prezentován třemi novými provozními úseky metra, konkrétně IV. C1 Nádraží Holešovice – Ládví, IV. C2 Ládví – Letňany a I. D, s původním, vývojem však již překonaným rozsahem Náměstí Míru – Nové Dvory.

Situace u prodloužení trati metra C je jednoznačná. Provozní úsek IV. C1 Nádraží Holešovice – Ládví, který slouží veřejnosti od 26. června tohoto roku, lze charakterizovat jako naplnění dlouholetých snah o razantní zkvalitnění dopravní obsluhy severní části města, především z hlediska rychlého napojení na centrum, navíc spojené s žádoucí redukcí autobusové dopravy. Tento provozní úsek délky 3,9 km, se stanicemi Kobylisy a Ládví zajišťuje přímou dopravní obsluhu Kobylis a Ďáblic, ve spojení s návaznou povrchovou dopravou pak především Bohnic, Čimic a širšího spádového území. Ve vztahu k územnímu plánu je zde nutno připomenout, že řešení daného provozního úseku metra prošlo v průběhu přípravy zásadní změnou, kterou bylo vypuštění původně uvažované stanice Troja. Redukce stavby o tuto dopravně méně opodstatněnou stanici umožnila výraznou změnu jejího trasování, prvořadě

z hlediska výškového profilu, znamenající podstatné snížení investičních nákladů.

V tomto roce byla zahájena realizace další části prodloužení trati metra C, provozního úseku IV. C2 Ládví – Letňany. Jedná se o třístaniční úsek (stanice s pracovními názvy Prosek I, Prosek II, Letňany) délky 4,6 km, který vedle zlepšení dopravní obsluhy stávajících obytných celků (Prosek, Letňany, spádově Čakovice, Kbely, Vinoř, Miškovice a jiné) zajistí především dopravní napojení rozvojové oblasti Letňan, kde je připravována realizace rozsáhlých urbanistických záměrů jak komerčních (Pražský výstavní areál, obchodní zóna), tak i dopravních (terminál městské regionální i dálkové autobusové dopravy, velkokapacitní záchytné parkoviště systému P+R). Rovněž řešení tohoto provozního úseku metra, jehož zprovoznění je předpokládáno v roce 2008, prošlo vývojem vyžadujícím změnu územního plánu, neboť výše specifikované výsledné třístaniční variantě, která je realizována kombinací ražených a hloubených úseků, předcházela návrh plně raženého dvoustaničního úseku, u něhož byla dopravní obsluha Proseka zajištěna jednou stanicí, situovanou v jeho centrální části.

Aktuální situace v rozvoji

Dalším výrazným záměrem, řazeným do základního návrhového období územního plánu, je I. provozní úsek trati metra D. Tato druhá diametrální trasa metra v severojižním směru by především měla řešit nepříznivou dopravní situaci v dopravní obsluze kapacitních sídlištních celků západní části jižního sektoru Prahy, tedy Krče, Libuše, Lhotky a dalších, podchytit vnější dopravu v okrajových částech Prahy (P+R a autobusový terminál Písnice), vytvořit alternativu k vedení metra po Nuselském mostě a odlehčit trať metra C.

První provozní úsek trati metra D ve variantě klasického metra byl podrobněji prověřen v roce 2001, a to v rozsahu původně předpokládaném územním plánem, tedy Nové Dvory – Náměstí Míru. V průběhu následujících let však náhled na celkový postup výstavby trati metra D prošel podstatným vývojem a v současné době vyústil do pojetí provozního úseku I. D v rozsahu Hlavní nádraží – Písnice. Dle dosud zpracované dokumentace pro variantu klasického metra by měl tento úsek délku zhruba 10 km, s následujícími 10 stanicemi: Hlavní nádraží, Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Zálesí, Nemocnice Krč (zde se jedná o mírně preferované variantní řešení vůči stanici Zálesí, sledující lepší dostupnost Thomayerovy nemocnice, výběr konečné varianty dosud nebyl potvrzen), Nové Dvory, Libuš, Písnice. Výše uvedený rozsah provozního úseku metra I. D umožňuje přestup na tratě metra C (Pankrác, Hlavní nádraží), A (Náměstí Míru), železnici (Hlavní nádraží, Nádraží Krč) i vnější autobusovou dopravu (Písnice).

Skutečnost, že zcela nová trať metra D může být budována jako samostatný systém, s vazbami na stávající síť metra redukovánými pouze na záležitost vlastních přestupů, napomohla v posledním období k oživení záměru na využití jiné technologie, než je dosud využívané klasické hlubinné metro těžkého typu. Z tohoto důvodu je v současné době zpracovávána studie provozního úseku I. D ve variantě lehkého metra. Tento systém umožňuje vedení trati s menšími poloměry oblouků, větším sklonem a menšími průměry tunelů, s čímž souvisí snížení investičních nákladů, k tomu přistupují i nižší energetická náročnost provozu, určitá variabilita v organizaci provozu, jeho případná automatizace a další příznivé faktory. Předmětná studie, která se vedle vlastního trasování a prověření kompatibility s ostatními systémy kolejové dopravy zabývá rovněž problematikou vlastního deponování vozidel (pro trať D je předpokládána výstavba depa v Písnici), jakož i srovnáním s klasickým metrem, je v podstatě dokončována a prodeje připomínkovým řízením. Pro úplnost zde lze připomenout, že úvahy o aplikaci lehkých systémů na trati D nejsou záležitostí novou, neboť již v roce 1993 byla prověřována možnost využití rychlodrážní tramvaje nebo systému VAL.

Rozhodnutí o konečné variantě trati metra D, respektive jejího I. provozního úseku, je v současné době otevřenou záležitostí. Zahájení realizace připadá do úvahy nejdříve po zprovoznění úseku metra IV. C2, tedy po roce 2008.

Další rozvojovou akcí základního návrhového období územního plánu (dodatečně zařazenou), která se však již nachází v úvodních fázích realizace, je prodloužení trati metra A do stanice Depo Hostivař.

Tento záměr vychází z provozního využití spojky z trati metra A do depa Hostivař. Vlastní stanice bude umístěna ve stávající hale depa, před níž bude vybudován autobusový terminál a záchytné parkoviště systému P+R. Tímto prodloužením trati A o zhruba 1 km východním směrem dojde k zajištění přímé obsluhy spádového území malešicko-hostivařské průmyslové oblasti metrem, ke zkrácení autobusových linek PID a odlehčení stávajících autobusových terminálů Skalka a Želivského, což přinese snížení ekologické zátěže pro obyvatele přilehlé zástavby. Dojde rovněž k žádoucímu podchycení individuální automobilové dopravy na záchytném parkovišti P+R. Zprovoznění této stanice metra je předpokládáno v roce 2005.

Zcela specifickou záležitostí je pokračování trati metra A západním směrem za stanici Dejvickou. Tento záměr v podstatě není zahrnut do územního plánu, ale v posledních letech se stává středem pozornosti zejména ve vztahu k územním plánem potvrzené obsluze letiště Ruzyně rychlodráhou železničního typu, u níž je ze strany některých subjektů, především Městské části Praha 6, negativně hodnocen malý přínos pro vlastní obsluhu území, jímž prochází. Bylo tak studijně prověřeno několik variant vedení metra na letiště Ruzyně (základní varianta se stanicemi Dejvická /mimo/ – Červený vrch – Petřiny – Dědina – Dlouhá míle – Letiště Ruzyně má délku 11,9 km) a v rámci „Prověřovací studie na koncové body metra“ bylo rozpracováno i alternativní vedení trati A do Zličína, představující přibližně 11 km se stanicemi Dejvická /mimo/ – Červený vrch – Veleslavín – Petřiny – Motol – Bílá Hora – Řepy – Zličín. Problematiku dopravní obsluhy letiště Ruzyně a severozápadního sektoru města, jejíž řešení nadále pokračuje, je zatím nutno považovat za otevřenou záležitost jak z hlediska konkrétních tras, tak i období realizace.

Směrná část územního plánu, která se časově týká období po roce 2010, samozřejmě zahrnuje další záměry na rozvoj sítě metra, ovšem zde lze patrně očekávat řadu přesných změn, které vyplynou prvořadě z výše uvedené etapově zpracovávané „Prověřovací studie na koncové body metra“. Touto dokumentací má být na základě zadání Magistrátu hlavního města – Sekce Útvar rozvoje hl. města Prahy postupně prověřen další rozvoj všech tratí metra za jejich stávající konečné, což reprezentuje buď aktualizaci již dříve prověřených záměrů nebo rozpracování řešení zcela nových. Úvodní fáze zpracování této studie byly zaměřeny na rozvoj trati metra A, práce na dalších etapách zatím nepokračují. Rozvoj sítě metra po roce 2010 je tak podložen studijním prověřením různorodé podrobnosti a úrovně, vlivem časového odstavu od doby zpracování již v některých případech překonaným vzhledem k měnícím se technickým, ekonomickým a územním požadavkům. U trati metra D by nad rámec rozšířené varianty I. provozního úseku Hlavní nádraží – Písnice měl být další rozvoj směřován na Žižkov (stanice Prokopovo náměstí, Basilejské náměstí), následovat by mělo pokračování do Vysočan (stanice Chmelnice, Harfa, Vysočanská). U trati metra A je vedle výše uvedeného záměru, týkajícího se rozvoje západním směrem, uvažováno s větvením v její východní části, kdy severní větev, tedy provozní úsek IV. A – Sever představuje prodloužení metra ze stanice Skalka do stanice Průmyslová s dalším pokračováním do rozvojového území Štěrbohol. Jižní větev (IV.A – Jih) byla původně trasována ze stanice Strašnická do stanice Nádraží Hostivař s jedinou nácestnou stanicí Zahradní Město, z „Prověřovací studie na koncové body metra“

vyplývá doporučení na doplnění stanic Na Groši, event. i Nádraží Strašnice. V rámci „Prověřovací studie na koncové body metra“ má být řešen i rozvoj tratí metra C a B za jejich stávající konečné. Podrobněji byly celkové záměry této dokumentace přiblíženy v loňském srpnovém čísle DP-KONTAKTu.

V oblasti rozvoje sítě metra nelze opomenout ani záležitost výhledového doplnění druhých vestibulů u některých stávajících stanic (například Vltavská, Staroměstská, Hradčanská), jež rovněž patří k záměrům podchyceným v územním plánu.

Tramvajové tratě

Značný význam si v systému pražské MHD zachovává tramvajová doprava, čemuž samozřejmě odpovídá i pozornost, která je v územním plánu i dalších rozvojových dokumentech věnována rozvoji sítě tramvajových tratí. Zde lze konstatovat, že rozhodující koncepční počín v této oblasti již byl v podstatě realizován, a to loňským zprovozněním tramvajové tratě Hlubočepy – Barrandov. Požadavek na zajištění kvalitní dopravní obsluhy Barrandova, stanovený orgány města přímo jako podmínka dalšího rozvoje této lokality, vyústil do

cím rozsahu tramvajové trati po úvrať Laurová, lze záměr na další prodloužení předmětné tramvajové trati o přibližně 1,1 km hodnotit jednoznačně kladně, neboť přispěje ke zvýšení kvality dopravní obsluhy daného území a nahradí stávající nevyhovující ukončení plnohodnotným koncovým zařízením u stanice metra Radlická. Právě lokalizace a technické řešení tramvajové smyčky u stanice metra Radlická byly největším úskalím daného záměru, spojeným s jeho prověřováním v mnoha variantách. Konečné řešení, které vyžaduje i odpovídající změnu územního plánu, zde vyplynulo z koordinace s výstavbou budovy ústředí ČSOB a tramvajová smyčka tak bude umístěna mezi tímto objektem a křižovatkou ulic Radlické a U Kostela.

V loňském roce byla nově rozpracována část záměru na obnovu sítě tramvajových tratí v centru města, a to konkrétně tramvajové propojení v rozsahu Vínohradská/Škrétova ulice po střed Václavského náměstí, tedy po úroveň ulic Jindřišská/Vodičkova. Účelem případné realizace by zde mělo být zkvalitnění dopravní obsluhy centra města a zvýšení funkční variability sítě tramvajových tratí. K limitujícím prvkům realizace tohoto propojení patří křížení se severojižní magistrálou

tramvajové trati u stanic metra Libuš nebo Písnice. Základní návrh, respektující stávající stav územního plánu, variuje ve věci způsobu ukončení tramvajové trati na Nových Dvorech (smyčka / objezd) a vedením ulic Novodvorskou (středové / boční), délky variant se pohybují mezi přibližně 1,7 – 2,6 km, s 4 až 6 dvojicemi zastávek.

K rozvojovým záměrům nadále patří tramvajová trať Divoká Šárka – Dědina – Staré letiště Ruzyně. Její základní úsek o délce 1,5 km, zabezpečující obsluhu sídliště Dědina, je po odbočení z ulice Evropské trasován ulicí Vlastinou a ukončen smyčkou u křižovatky s ulicí Drnovskou. Navazující úsek do prostoru starého letiště Ruzyně je veden přes budoucí dopravní terminál Dlouhá Míle a má délku 2,6 km. Realizaci tohoto záměru ovlivní konečné rozhodnutí o způsobu dopravní obsluhy letiště Ruzyně (metro / rychlodráha).

Za značný přínos posledních let lze považovat návrat k úvahám o tramvajové obsluze Bohnic. Řešení tramvajové návazné dopravy ke stanicím metra Kobylisy dospělo v roce 1998 do stadia zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (TT Kobylisy – Bohnice měla v daném pojetí, tzn. s vedením po obvodu sídliště Bohnice a ukončením ve smyčkách Mazurská, Zhořelecká, délku přibližně 6,7 km s 16 zastávkami) poté byla upřednostněna autobusová doprava. V souladu s názory dopravních odborníků se však myšlenka tramvajové dopravy v Bohnicích opětovně stala předmětem diskuzí a výstupů některých aktuálních koncepčních materiálů.

metra a tramvajových tratí

realizace tramvajového propojení ve zcela novém, progresivním pojetí, jímž byl nahrazen kapacitně i provozně nevyhovující systém autobusové dopravy. Realizovaná tramvajová trať v estakádovém provedení, o celkové délce 3,56 km, využívá k výstupu na barrandovskou terasu souběhu s výstupní barrandovskou komunikací, kde je vedena po 2 estakádách délek 478 m a 304 m, křížení s rozhodujícími komunikacemi v sídlišti Barrandov je řešeno formou podjezdů. Na tramvajové trati, která je ukončena dočasnou smyčkou na konci současné zastávky sídliště, je celkem 6 dvojic zastávek.

Tato tramvajová trať bude pokračovat dalším úsekem, délky přibližně 0,9 km, s 2 páry zastávek, vedeným rozvojovým územím mezi barrandovským sídlištem a Holným, s trvalým ukončením při okraji stávající zastávky Holyně. V listopadu tohoto roku by měla být dokončena aktuální ověřovací studie tohoto prodloužení, kterou zpracovává Metroprojekt Praha, a. s. ve spolupráci s MHMP – Sekce Útvar rozvoje hl. m. Prahy. Složitost úkolu je zde dána zejména skutečností, že vedle vlastního návrhu trasy tramvajové trati zde v podstatě musí být řešena i urbanistická koncepce dosud nezastavěného území.

K dalším záměrům, jež jsou předmětem aktuální projekční činnosti, patří prodloužení tramvajové trati ze stávající konečné v Podbabě k připravované železniční zastávce v Podbabě, jejíž realizace je svázána s modernizací I. železničního koridoru. Jedná se o účelné, plně opodstatněné dopravně-integrační prodloužení tramvajové trati, jehož řešení však naráží na složité poměry území (omezená plocha pro vytvoření tramvajové smyčky a vlastního integračního uzlu, obytná zastávka a podobně). Od roku 1995 tak byl daný záměr rozpracován „několika studii, včetně komplexní dokumentace „Dopravně urbanistická studie Podbaba“. Výsledná řešení se však vesměs jeví jako provozně problematická a naráží na platnou legislativu, zejména v oblasti hygienických norem, což vyplývá zejména ze skutečnosti, že koncové zařízení je v podstatě řešeno objezdem výškového bytového domu. Z tohoto důvodu je v současné době Metroprojektem Praha, a. s. dokončována nová dokumentace s několika variantami tramvajové smyčky, se snahou zrealizovat daný záměr. V nových návrzích, jež v nejbližší době projdou připomínkovým řízením, je maximalizována snaha o eliminaci negativních vlivů dané lokality, takže nevyžadují objezd bytového domu, ve variantě je využito i mostního objektu opuštěné železniční vlečky, řešení neznemožňuje ani eventuelní pokračování tramvajové trati směrem na Suchdol.

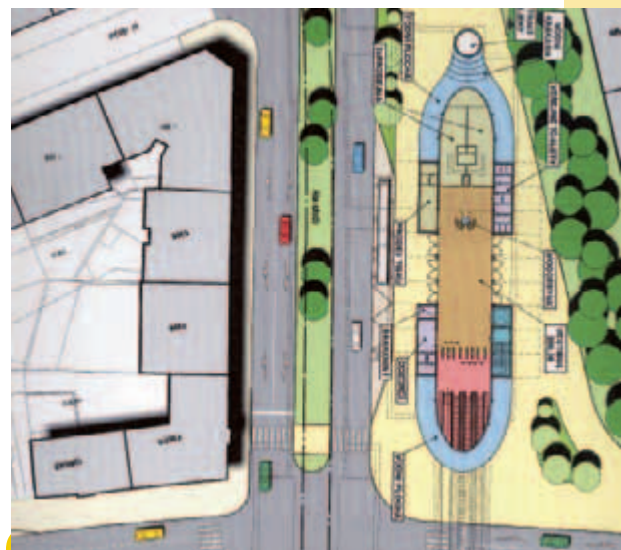
Předmětem projekčních prací je v současné době rovněž tramvajová trať Laurová – Radlická, pro kterou je zpracovávána dokumentace pro územní řízení. Za situace, kdy byl některými institucemi zaujímán dosti nejednoznačný vztah k obnově provozu i na stávající

a připravovaná výstavba podzemních garáží v horní části Václavského náměstí.

Jako velmi přínosný rozvojový počín, u něhož jsou však předpoklady realizace velmi negativně ovlivňovány mimořádným rozsahem vyvolaných investic, lze hodnotit zavedení tramvajové dopravy do sídliště Maletšice, které by zajistilo ekologickou dopravní obsluhu této lokality, spojenou i s odpovídající úsporou autobusů. Studijně prověřená trať je vedena v ose středního dělicího pásu ulice Počernické až k ulici Dřevčické, kde je ukončena smyčkou. Územní plán sice uvažuje i s dalším prodloužením do ulice Teplárenské, které však je stavebně mimořádně komplikované (mj. překonává železnici a budoucí silniční propojení) a náklady se tak jeví neúměrně jeho dopravnímu významu. Délka preferovaného základního úseku po ulici Dřevčickou činí 2 km s 6 páry zastávek, případné pokračování do Teplárenské ulice představuje dalších 1,93 km. Praktická realizace uvedené dopravní investice je však komplikována potřebou investičně náročných přeložek káraných vodovodních řadů 2xDN 1100 (náklady kolem 250 milionů Kč) a dalších inženýrských sítí, které trasování tramvajové trati ve středním pásu vyžaduje. Problémy s vysokými náklady na vyvolané investice se zatím nedaří eliminovat nebo redukovat ani návrhy na jiné začlenění tramvajové trati do profilu Počernické ulice.

V úvodních fázích přípravy územního plánu bylo uvažováno s tramvajovým propojením Pankrác – Dvorce – Zlíchov. Tento záměr byl však vzhledem k zásadním připomínkám při projednávání územního plánu (prvořadě se jednalo o negativní stanovisko k trasování ulic Jeremenkovou) redukován pouze na mostní propojení Zlíchov – Dvorce. Tramvajová trať, vedená na zvýšeném samostatném tělese jako součást sdruženého mostu, vyřeší provozní i manipulační propojení stávajících tramvajových tratí v jižním sektoru města, vazbu na budoucí vozovnu Hodkovičky a vytvoří předpoklady pro omezení autobusové dopravy na Barrandovském mostě. Dle zpracované studie je celková délka nové tramvajové trati (včetně napojení na stávající úseky) 560 m, se zastávkou na dvorecké straně mostu. Určitým problémem je zde skutečnost, že se jen ve velmi omezené míře podařilo řešit koordinaci s nyní již realizovanou částí Městského okruhu na zlíchovské straně mostu, což bude jeho realizaci do určité míry komplikovat.

V územním plánu je podchyceno rovněž prodloužení modřanské tramvajové trati z místa jejího současného ukončení ulicemi Generála Šišky a Novodvorskou do prostoru Nových Dvůrů, s vazbou na vestibul budoucí stanice metra Nové Dvory (I. D). Uvedený záměr byl nově studijně prověřen v několika variantách. Ty reagují prvořadě na diskusi o rozšíření rozsahu provozního úseku metra I. D, a to variantním ukončením



Stanice metra Olbrachtova (ID) podle návrhu ing. arch. Patrika Kotase. Studie: Metroprojekt Praha

Všechny výše uvedené tramvajové tratě jsou realizačně řazeny do základního návrhového období územního plánu, tedy do roku 2010. Lze však celkem jednoznačně konstatovat, že tento realizační horizont lze pro některé z výše specifikovaných akcí považovat za víceméně teoretický, a to jak z důvodů stavu jejich přípravy, situace v investičních zdrojích nebo vlivem možných korekcí dopravní politiky města, které se odrazí i v územním plánu. Realizaci každé z těchto konkrétních akcí však bude možno označit za jednoznačný přínos k rozvoji sítě tramvajových tratí a k souvisejícímu zvyšování úrovně tramvajové dopravy.

Ve směrné části územního plánu, tedy pro realizační období po roce 2010, je zatím konkrétně podchycena tramvajová trať ÚD Hostivař – Průmyslová (délky 1,05 km) s vazbou na budoucí stanici metra. Zde lze ovšem předpokládat změny, respektive doplnění v souvislosti s aktuálními koncepčními materiály, urbanistickými studii nebo náměty městských částí. Lze tak uvést například diskutovaná tramvajová propojení Hostivař – Horní Měcholupy – Petrovice, Podbaba – Suchdol, Motol – Vypich a další.

Účelem tohoto článku bylo přiblížení záměrů územního plánu hl. m. Prahy v oblasti rozvoje metra a tramvajových tratí, jakož i stavu v jejich naplňování. O dalších posunech v této problematice, zejména výsledcích výše specifikovaných rozpracovaných studií, vás samozřejmě budeme na stránkách DP-KONTAKTu informovat.

-st-



Pro ověření efektů preference tramvajové dopravy na lince č. 17 v úseku Přístaviště – Strossmayerovo náměstí bylo v rámci diplomové práce na fakultě stavební ČVUT provedeno ve dnech 21. dubna až 14. května 2004 měření průjezdů tramvajů. Měření probíhalo v pracovní dny v době mezi 10. a 20. hodinou, z toho převážná většina měření byla realizována za nejsilnějšího provozu mezi 15. a 18. hodinou. Měření byla prováděna metodou časového snímku na vzorku 30 náhodně vybraných jízd (15 v každém směru). Při jízdě byly v tramvajích zapisovány časy odjezdu ze zastávek, časy průjezdů stopčárami SSZ, časy zdržení tramvajů před SSZ a eventuálně i časy jiných zdržení (například způsobené automobily na kolejích), pokud k těmto zdržením došlo.

Začátky a konce měření byly definovány následovně:

- ve směru jih-sever od zastávky Přístaviště (od okamžiku konce zavírání dveří) k SSZ 7.129 Strossmayerovo náměstí (do okamžiku průjezdu stopčárou SSZ),
- ve směru sever-jih od zastávky Strossmayerovo náměstí (od okamžiku konce zavírání dveří) k zastávce Přístaviště (do okamžiku konce zavírání dveří)

Výsledky měření byly porovnány s hodnotami zjištěnými Ústavem dopravního inženýrství hlavního města Prahy v letech 1994 až 1997, za stavu před zavedením dynamického řízení a preference tramvajů světelnou signalizací.

Linka a úsek byly vybrány s ohledem na následující skutečnosti:

- jedná se o nejdelší souvislý úsek s preferencí tramvajové dopravy na světelné signalizaci v Praze,
- trať je v řadě kritických míst opatřena podélným prahem oddělující vozovku od tramvajového pásu,
- trať má proměnlivý charakter, vede jak centrem města, tak i ve středním pásmu města,
- na trati jsou všechny stávající typy stavebního řešení (vlastní drážní těleso zcela mimo vozovku, zvýšený tramvajový pás, tramvajový pás v úrovni vozovky fyzicky oddělený podélným prahem od souběžného jízdního pruhu pro automobily, běžný tramvajový pás v úrovni vozovky).

Při měření byly sledovány tyto parametry:

- jízdní doby tramvajů,
- zdržení tramvajů a podíl zdržených tramvajů na SSZ,
- ostatní zdržení (veškerá další zdržení v provozu způsobená zásahem jiného účastníka provozu do průjezdného průřezu tramvaje, například při odbočování automobilů vlevo, při zahlcení křižovatky, při vyčnívání vozidla z kolony, při stojící koloně aut na tramvajovém pásu).

Přehled zastávek a SSZ na měřeném úseku (délka 7,8 km)

Směr sever-jih	Směr jih-sever
zastávka Strossmayerovo náměstí	zastávka Přístaviště
SSZ 7.129 Strossmayerovo náměstí	SSZ 4.628 Modřanská x Mlejnek sever (A)
SSZ 7.163 Dukelských hrdinů x Kostelní	SSZ 4.420 Podolské nábřeží x Jeremenkova (A)
SSZ 7.028 nábř. kpt. Jaroše x Dukelských hrdinů	zastávka Dvorce
zastávka Nábřeží kapitána Jaroše	zastávka Kublov
SSZ 7.002 nábř. kpt. Jaroše x Štefánikův most	SSZ 4.419 Podolské nábřeží x Kublov (A)
zastávka Čechův most	SSZ 4.418 Podolské nábřeží x Podolská (A)
SSZ 1.089 Čechův most x nábř. Edvarda Beneše	zastávka Podolská vodárna
SSZ 1.071 Čechův most x Dvořákovo nábř.	SSZ 4.424 Podolské nábřeží x U Podolského sanatoria (A)
zastávka Právnická fakulta	SSZ 2.020 Rašínovo nábřeží x Libušina (0)
SSZ 1.056 Křižovnická x Kaprova	SSZ 2.021 Výtoň (Rašínovo nábřeží x Svobodova)
zastávka Staroměstská	zastávka Výtoň
SSZ 1.035 Křižovnická x Karlova	zastávka Palackého náměstí
zastávka Karlovy lázně	SSZ 2.013 Palackého náměstí
SSZ 1.010 Národní divadlo	SSZ 1.012 Jiráskovo náměstí
zastávka Národní divadlo	zastávka Jiráskovo náměstí
SSZ 1.011 Mánes (Masarykovo nábřeží x Myslíkova)	SSZ 1.011 Mánes (Masarykovo nábřeží x Myslíkova)
zastávka Jiráskovo náměstí	SSZ 1.010 Národní divadlo
SSZ 1.012 Jiráskovo náměstí	zastávka Národní divadlo
SSZ 2.013 Palackého náměstí	SSZ 1.035 Křižovnická x Karlova
zastávka Palackého náměstí	zastávka Staroměstská
zastávka Výtoň	SSZ 1.056 Křižovnická x Kaprova
SSZ 2.021 Výtoň (Rašínovo nábřeží x Svobodova) (0)	zastávka Právnická fakulta
SSZ 2.020 Rašínovo nábřeží x Libušina	SSZ 1.071 Čechův most x Dvořákovo nábř.
SSZ 4.418 Podolské nábřeží x Podolská (A)	SSZ 1.089 Čechův most x nábř. Edvarda Beneše
zastávka Podolská vodárna	zastávka Čechův most
Kublov	SSZ 7.002 nábř. kpt. Jaroše x Štefánikův most
SSZ 4.419 Podolské nábřeží x Kublov (A)	SSZ 7.028 nábř. kpt. Jaroše x Dukelských hrdinů
zastávka Dvorce	SSZ 7.163 Dukelských hrdinů x Kostelní
SSZ 4.420 Podolské nábřeží x Jeremenkova (A)	zastávka Strossmayerovo náměstí
SSZ 4.628 Modřanská x Mlejnek sever (A)	SSZ 7.129 Strossmayerovo náměstí
zastávka Přístaviště	
Celkem: 14 zastávek, 18 SSZ	Celkem: 12 zastávek, 19 SSZ
Vysvětlivky: (A) absolutní preference, (0) bez preference, na ostatních neoznačených SSZ je podmíněná preference	

Ověření efektů pr na lince 1 Přístaviště – Stros

Podmínky měření

V době od 15. dubna do 20. května, tedy v celém období, kdy bylo měření prováděno, byla z důvodů opravy tramvajové tratě vyloučena tramvajová doprava v úseku Újezd – Národní třída – Spálená. Došlo k odklonu sedmi linek, což ovlivnilo zatížení některých úseků a křižovatek na měřeném úseku.

V úseku Strossmayerovo náměstí – křižovatka Křižovnická x Kaprova byla intenzita provozu tramvajů stejná jako v běžném provozu. Od zmíněné křižovatky po křižovatku u Národního divadla jezdila navíc 1 tramvajová linka, ke křižovatce Mánes navíc 1,5 linky a dále na Palackého náměstí 3 linky navíc. V úseku Palackého náměstí – Výtoň bylo v provozu sedm linek místo běžných pěti. Křižovatky Palackého náměstí a Výtoň byly tramvajemi nejzatíženější křižovatky, výrazný nárůst provozu tramvajů zaznamenala také křižovatka Jiráskovo náměstí. Naopak křižovatka Národní divadlo byla zatížena výrazně méně (3 linky místo 6,5, a to pouze v jednom směru).

Poznámka: Pokud byla linka provozována v daném úseku pouze jednosměrně, je započtena do počtu linek číslem 0,5.

Nefungující preference tramvajů na SSZ v době měření

SSZ 7.002 nábřeží kpt. Jaroše x Štefánikův most

Toto SSZ je napojeno na HDŘÚ (Hlavní dopravní řídicí ústřednu), z níž mohou příslušníci Policie ČR místo dynamických signálních programů, které preferenci umožňují, navolit na příslušné SSZ pevné signální programy, které preferenci tramvajů neumožňují. Při měření byl podíl průjezdů tramvajů při pevných signálních programech (a tudíž bez preference) 23 % z celkového počtu průjezdů oběma směry.

SSZ 2.013 Palackého náměstí

Toto SSZ je také napojeno na HDŘÚ. Po celou dobu měření zde Policie ČR v odpoledních špičkách pracovních dnů nasazovala řízení pevnými signálními programy. Při měření byl podíl průjezdů tramvajů při pevných signálních programech (a tudíž bez preference) přibližně 70 % z celkového počtu průjezdů oběma směry.

SSZ 4.418 Podolské nábřeží – Podolská

Na tomto SSZ v době začátku měření nefungovala detekce tramvajů ve směru do centra, SSZ tedy v tomto směru tramvaje nepreferovalo. Závada byla odhalena při vlastním měření a následně odstraněna v období mezi 7. a 9. květnem. Při měření byl podíl průjezdů tramvajů při nefunkční detekci (a tudíž bez preference) 27 % z celkového počtu průjezdů oběma směry.

SSZ 4.420 Podolské nábřeží – Jeremenkova

Na tomto SSZ v době začátku měření nefungovala detekce tramvajů ve směru do centra z důvodů chybného zapojení vodičů mezi detektory a řadičem, SSZ tedy v tomto směru tramvaje nepreferovalo. Závada byla odhalena při vlastním měření a následně odstraněna technikou servisní firmy Eltodo 5. května. Při měření byl podíl průjezdů tramvajů při nefunkční detekci (a tudíž bez preference) 20 % z celkového počtu průjezdů oběma směry.

1.012 Jiráskovo náměstí

Na tomto SSZ byla zjištěna 19. května závada na tramvajové detekci ve směru do centra. Blízký přihlašovací trolejový kontakt („brnkačka“) byl poškozen tak, že byl zcela nefunkční. Tramvaje jedoucí ve směru jih-sever nenárokovaly na SSZ volno tímto detektorem, volno nárokovaly pouze detektorem vzdáleným. V důsledku toho nedocházelo na základě nároků tramvajů jedoucích severním směrem k zařazování vložené speciální fáze jen pro jízdu tramvajů, ale docházelo pouze k prodloužení základní fáze, a tím byla snižována účinnost možné preference. I když výsledky měření naznačují, že tento detektor mohl být poškozen už při měření, nelze to tvrdit s jistotou a počet průjezdů s nefungujícím detektorem nelze ověřit.

Poznámky:

SSZ, která občas pracovala v pevných signálních programech nebo kde řádně nefungovala detekce tramvajů, byla hodnocena společně pro pevné i dynamické programy, protože úkolem práce bylo ověřit praktické dopady reálného stavu preference na tramvajovou dopravu. K vypínání preference a nefunkční detekci totiž na některých SSZ pražské tramvajové sítě dochází běžně (na některých i pravidelně). Kde to bylo možné, jsou následně pro srovnání uvedeny údaje zvlášť pro stav s funkční preferencí a bez funkční preference.

Výsledky měření – zjištěné efekty preference na SSZ

Průměrné zdržení tramvajů připadající na jeden příjezd k SSZ

Zatímco ve stavu bez preference činí hodnota průměrného zdržení na jedno SSZ na úseku 18 sekund, při měření zjištěná hodnota činí v důsledku preferenčních opatření na SSZ 7 sekund, což je zlepšení o 62 %.

Celkem bylo při jedné jízdě tramvaje tam a zpět zdržení před SSZ v měřeném úseku zkráceno o 7 minut a 8 sekund, což ve špičkovém osmiminutovém intervalu znamená téměř úsporu jednoho tramvajového vlaku.

Podíl tramvajů zastavených nebo zdržených signálem stůj z celkového počtu tramvajů přijíždějících k SSZ

Zatímco ve stavu bez preference činí hodnota průměrného podílu zdržených

Preference tramvají 7 v úseku Smayerovo náměstí

tramvají na jedno SSZ na úseku 0,56, při měření zjištěná hodnota činí v důsledku preferenčních opatření na SSZ 0,26, což je zlepšení o 54 %.

Celkem bylo při jedné jízdě tramvaje tam a zpět v měřeném úseku uspořeno 11,6 zastavení, tzn. brždění a následných rozjezdů.

Průměrná zdržení a podíly zdržených tramvají na SSZ

SSZ	průměrné zdržení (d)			podíl zdržených tramvají (pzv)		
	stav bez preference 1994-97	stav 4-5/2004	rozdíl	stav bez preference 1994-97	stav 4-5/2004	rozdíl
	mm:ss	mm:ss	%			%
SSZ 4.628 Modřanská x Mlejnek sever (A) *	00:01	00:01	0	0,07	0,07	0
SSZ 4.420 Podolské nábřeží x Jeremenkova (A)	00:22	00:01	-98	0,82	0,07	-92
SSZ 4.419 Podolské nábřeží x Kublov (A)	00:08	00:00	-96	0,45	0,03	-93
SSZ 4.418 Podolské nábřeží x Podolská (A)	00:18	00:01	-95	0,72	0,10	-86
SSZ 4.424 Podolské nábřeží x U Podol. sanatoria (A)	00:00	00:00	0	0,00	0,00	0
SSZ 2.020 Rašínovo nábřeží x Libušina	00:01	00:01	0	0,07	0,07	0
SSZ 2.021 Výtoň (Rašínovo nábřeží x Svobodova)	00:33	00:30	-11	0,79	0,77	-3
SSZ 2.013 Palackého náměstí	00:29	00:32	+10	0,70	0,77	+10
SSZ 1.012 Jiráskovo náměstí	00:21	00:12	-42	0,68	0,57	-17
SSZ 1.011 Mánes (Masarykovo nábřeží x Myslíkova)	00:27	00:04	-86	0,80	0,37	-54
SSZ 1.010 Národní divadlo	00:14	00:01	-96	0,54	0,10	-81
SSZ 1.035 Křižovnická x Karlova	00:03	00:02	-51	0,29	0,10	-65
SSZ 1.056 Křižovnická x Kaprova	00:18	00:08	-57	0,62	0,47	-25
SSZ 1.071 Čechův most x Dvořákovo nábř.	00:31	00:02	-94	0,77	0,20	-74
SSZ 1.089 Čechův most x nábř. Edvarda Beneše	00:39	00:06	-84	0,83	0,30	-64
SSZ 7.002 nábř. kpt. Jaroše x Štefánikův most	00:24	00:19	-21	0,77	0,37	-52
SSZ 7.028 nábř. kpt. Jaroše x Dukelských hrdinů	00:16	00:02	-90	0,63	0,10	-84
SSZ 7.163 Dukelských hrdinů x Kostelní	00:06	00:01	-84	0,38	0,10	-74
SSZ 7.129 Strossmayerovo náměstí	00:35	00:12	-66	0,81	0,40	-51
součet ze všech SSZ	05:46	02:13	-62	10,73	4,93	-54
průměr na jedno SSZ	00:18	00:07		0,56	0,26	
časová úspora zdržení před SSZ na 1 jízdě tramvaje tam a zpět		07:08				

* SSZ funguje od začátku provozu s preferencí tramvají, proto byl pro stav bez preference uvažován stejný stav jako s preferencí

Poznámky k některým SSZ

SSZ 2.013 Palackého náměstí

Na SSZ nebylo dosaženo snížení hodnot. Hodnota *d* vzrostla o 10 % oproti stavu bez preference na 32 s a hodnota *pzv* vzrostla o 10 % oproti stavu bez preference na 0,77. Tyto negativní výsledky byly způsobeny dvěma skutečnostmi. V důsledku výlukového provozu bylo přes křižovatku vedeno 11 tramvajových linek místo 8, tramvaje se tedy více zdržovaly vzájemně.

Zároveň zde po celou dobu měření Policie ČR v odpoledních špičkách pracovních dnů nasazovala řízení pevnými signálními programy (které na tramvaje nereagují a jejich preferenci neumožňují) namísto programů pro dynamické řízení (které na tramvaje reagují a jejich preferenci umožňují). Jak je uvedeno výše, při měření byl podíl průjezdů tramvají při pevných signálních programech (a tudíž bez preference) přibližně 70 % z celkového počtu průjezdů oběma směry. V kritickém směru jih-sever tak docházelo k hromadění tramvají a výsledkem bylo zhoršení *d* v tomto směru dokonce o 67 % a *pzv* o 33 %.

SSZ na této křižovatce způsobilo v průměru 24 % z celkového zdržení na všech SSZ v měřeném úseku.

SSZ 2.021 Výtoň (Rašínovo nábřeží x Svobodova)

Na SSZ bylo dosaženo snížení hodnoty *d* o 11 % na 33 s a snížení hodnoty *pzv* o 3 % na 0,77 oproti stavu bez preference. Efekt preference je zde prakticky zanedbatelný. V kritickém směru z centra totiž preference nefunguje, protože na starší typ EOV (Oerlikon) v této křižovatce se v minulosti nepodařilo napojit směrovou detekci, tudíž muselo být od preference zcela upuštěno. Ve směru do centra jsou podmínky pro preferenci v řídicí logice výrazně omezené, především nedochází ke změně pořadí fází.

SSZ na této křižovatce způsobilo v průměru 22 % celkového zdržení ze všech SSZ v měřeném úseku.

Ostatní zdržení

Za tento druh zdržení jsou považována veškerá další zdržení v provozu způsobená zásahem jiného účastníka provozu do průjezdného průřezu tramvaje, ať už v důsledku nekázně účastníka nebo v důsledku místních dopravních podmínek, které vyžadují jízdu automobilů po tramvajovém pásu.

Z měření ve směru sever-jih byly zjištěny tyto kritické úseky a body

úsek SSZ 7.002 nábřeží kpt. Jaroše x Štefánikův most – zastávka Čechův most
Jedná se o úsek, v jehož celé délce je automobilová doprava vedena souběžně podél neodděleného tramvajového pásu. Hodnoty ostatních zdržení dosáhly v tomto úseku průměrně 6 sekund, nejvyšší hodnota byla 50 sekund. Rozdíl časů mezi nejrychlejším a nejpomalejším projetím úseku byl 1 minuta a 9 sekund. Délka úseku je 717 m.

úsek zastávka Právnická fakulta – SSZ 1.056 Křižovnická x Kaprova

Jedná se o úsek, v jehož celé délce je automobilová doprava vedena souběžně podél neodděleného tramvajového pásu. Hodnoty ostatních zdržení dosáhly v tomto úseku průměrně 7 sekund, nejvyšší hodnota byla 1 minuta a 30 sekund. Rozdíl časů mezi nejrychlejším a nejpomalejším projetím úseku byl 1 minuta a 45 sekund. Délka úseku je 268 m.

úsek zastávka Staroměstská – SSZ 1.010 Národní divadlo

Jedná se o úsek se dvěma SSZ, v němž je automobilová doprava vedena z převážné části souběžně podél neodděleného tramvajového tělesa nebo přímo po tělese. Hodnoty ostatních zdržení dosáhly v tomto úseku průměrně 26 sekund, nejvyšší hodnota byla 1 minuta a 20 sekund. Rozdíl časů mezi nejrychlejším a nejpomalejším projetím úseku byl 1 minuta a 46 sekund.

Ke zjištěným údajům je třeba dodat, že plynulost provozu byla pozitivně ovlivněna faktem, že na SSZ 1.010 Národní divadlo byly kvůli tramvajové výluce větší podíly volna ve směru měřené linky č. 17 a tedy i souběžně jedoucích vozidel než za běžného stavu, protože v kolizních relacích nebyly nároky jiných tramvají. Kolona ostatních vozidel se tak od zastávky Karlovy lázně k SSZ 1.010 Národní divadlo mohla pohybovat rychleji než za běžného stavu.

Z měření ve směru jih-sever byly zjištěny tyto kritické úseky a body

úsek zastávka Národní divadlo – SSZ 1.035 Křižovnická x Karlova

Jedná se o úsek, v jehož poslední části je automobilová doprava vedena po tramvajovém pásu. Hodnoty ostatních zdržení dosáhly v tomto úseku průměrně 23 sekund, nejvyšší hodnota byla 55 sekund. Rozdíl časů mezi nejrychlejším a nejpomalejším projetím úseku byl 1 minuta a 3 sekundy. Délka úseku je 400 m.

úsek SSZ 1.071 Čechův most x Dvořákovo nábřeží – SSZ 1.089 Čechův most x nábřeží Edvarda Beneše

Jedná se o úsek, v němž je automobilová doprava vedena v celé délce po tramvajovém pásu. Hodnoty ostatních zdržení dosáhly v tomto úseku průměrně 15 sekund, nejvyšší hodnota byla 45 sekund. Rozdíl časů mezi nejrychlejším a nejpomalejším projetím úseku byl 59 sekund. Délka úseku je 163 m.

Čekání tramvají v kontrolním bodě Národní divadlo ve směru sever-jih

V kontrolním bodě Národní divadlo byla zjištěna průměrná doba čekání na přesný odjezd 29 sekund. Nejvyšší hodnota byla 2 minuty a 11 sekund.

Délka čekání byla poměrně vysoká i proto, že tramvaje měly rychlejší průjezd úsekem zastávka Karlovy lázně – SSZ 1.010 Národní divadlo a zlepšený průjezd SSZ 1.010 Národní divadlo. Zároveň je třeba uvést, že délka čekání v kontrolním bodě byla často preventivně snižována některými řidiči tramvají, kteří prodlužovali zastávkové pobyty a snižovali rychlost jízdy již v předchozích úsecích.

Z měření se lze domnívat, že v jízdním řádu je pro dopravní špičky i sedla pracovních dnů počítáno s ostatními zdržením tramvají mezi zastávkami Právnická fakulta a Národní divadlo, protože naměřené jízdní doby v případě, že tramvaj projela bez ostatního zdržení, byly podstatně nižší než hodnoty v jízdním řádu.

V úseku za kontrolním bodem však v důsledku výluky docházelo k prodloužení jízdní doby, takže i některé tramvaje, které přijely do zastávky Národní divadlo s časovým předstihem, byly v zastávce Podolská vodárna zpožděny o 1 až 2 minuty.

Závěry

Výsledky měření prokázaly, že opatření pro preferenci tramvají na SSZ jsou úspěšná, účinná a že mají své opodstatnění.

Na SSZ s preferencí došlo k výraznému snížení zdržování tramvají i podílu tramvají zdržených SSZ. Preference na SSZ byla neefektivnější v oblasti širšího centra a v místech, kde má tramvaj příjezd ke stopčáře nerušený jinými účastníky provozu.

Velmi negativně se na plynulosti a rychlosti tramvajové dopravy projevuje časté vypínání dynamického řízení SSZ, které provádí Policie ČR (kdy místo dynamických signálních programů, které preferenci umožňují, navolí na příslušné SSZ pevné signální programy, které preferenci tramvají neumožňují), a závady detekce tramvají.

V případě, že na některých SSZ dochází při použití pevného programu k některým pozitivním efektům, kterých naopak v dynamickém řízení nelze dosáhnout, jeví se jako vhodná úprava řídicí logiky pro dynamické řízení. Úprava přitom nutně nemusí znamenat omezení preference, jen například zajištění vyšších kompenzací zelených signálů v kolizních směrech.

V místech, kde je trať stavebně oddělena od vozovky (dělícím prahem, zvýšeným pásem nebo na vlastním tělese zcela mimo vozovku) se průměrné hodnoty ostatních zdržení blíží nule nebo jsou zcela nulové, zatímco v řadě míst, kde takové oddělení neexistuje, jsou tyto hodnoty výrazně vyšší. Pokud je trať stavebně oddělena od vozovky, způsobuje zdržení tramvají nejčastěji odbočování souběžné nebo protisměrné IAD (individuální automobilové dopravy) vlevo a připojování IAD do stojící kolony vozidel v místech, kde je stavební oddělení od vozovky přerušeno. V místech, kde oddělení není, je nejčastější příčinou zdržení nepozornost a neukáznenost řidičů IAD, kteří zasahují svým vozidlem do průjezdného průřezu tramvaje. Nejhorší situace je v místech, kde se IAD pohybuje po kolejovém tělese.

Miroslav Grossmann, absolvent ČVUT

Dovolte mi předat základní informace k aktuální problematice, kterou je bezesporu vedle zrušení divize Autobusy v rámci transformačního projektu k 30. září 2004 i zrušení veškerých činností a pracovních míst dosavadního útvaru 134100 – garáž Dejvice, v jejích nástupnických jednotkách Provoz Autobusy a Správa vozidel Autobusy.

Členové představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na svém jednání 17. května 2004 projednali Analýzu využití vozového parku divize Autobusy s tímto závěrem:

Schválili, v souvislosti se zprovozněním úseku metra IV. C1 a tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, respektive snížením dopravní poptávky, a tím i snížením potřeby autobusů, zrušení garáže Dejvice k 31. prosinci 2004. Zrušení garáže proběhne ve 3 etapách s tím, že většina zaměstnanců a vozového parku bude převedena na ostatní garáže.

Vedení divize Autobusy se v návaznosti na toto rozhodnutí představenstva pravidelně na svých jednáních zabývá realizací tohoto úkolu, a to již od květnové porady, na které jsem informoval vedení divize o zrušení garáže Dejvice.



Foto: Petr Malík

Porada vedení projednala předběžnou informaci o zajištění delimitace dopravních výkonů garáže Dejvice, kterou předložil dopravní náměstek Václav Jelínek. Plánovaných přibližně 7 306 000 vozokilometrů, zabezpečovaných garážemi Dejvice, z celkových přibližně 64 608 000 vozokm v roce 2004, bude nutné zajistit vypravením z ostatních garáží. Jedná se přibližně o 11 % celkových dopravních výkonů zajišťovaných našimi autobusy.

Delimitace dopravních výkonů garáže Dejvice je rozložena do tří etap:

- 1. etapa – 2. října 2004,
- 2. etapa – 6. listopadu 2004,
- 3. etapa – 4. prosince 2004.

Při přesunu dopravních výkonů je nutné přihlídnout k celé řadě faktorů. Optimalizovat vypravení na jednotlivé linky z jednotlivých garáží není dopravní úlohou, která patří k těm jednoduchým. Do této úlohy vstupuje celá řada faktorů, včetně skladby vozového parku. Nelze opominout i celkový počet parkovacích

míst, které jsou k dispozici v jednotlivých garážích.

Lze konstatovat, že nejvyšší nárůst přesunutých dopravních výkonů zaznamená garáž Řepy, která je na levém břehu řeky Vltavy, stejně jako rušená garáž Dejvice. Garáž Klíčov a DOZ Hostivař převezme výkony v mnohem menší míře, neboť jimi obsluhované oblasti spadají do okolí nové tratě metra C z Holešovic do Ládví.

Převedeno do řeči čísel – v 1. etapě bude přesunuto do jiných garáží přibližně 100 řidičů MHD, ve 2. etapě přibližně 130 řidičů MHD a ve 3. etapě přibližně 70 řidičů MHD. S přesunem řidičů dojde i k přesunu potřebného počtu autobusů v jednotlivých etapách s přihlédnutím ke skladbě vozového parku nutného pro vypravení na jednotlivé převedené linky a i k současnému počtu parkovacích míst v ostatních garážích.

V souvislosti s přesunem výkonů z likvidované garáže Dejvice na ostatní garáže se přesunou též dělníci lehké údržby (pracovníci zabezpečující údržbu a opravy autobusů) z garáže Dejvice a ostatní profese. Ne každého stávajícího zaměstnance garáže Dejvice bude možné uspokojit v jeho přáních a tužbách. Mnohým se zhorší dojíždění do zaměstnání, někteří nenaleznou práci v rámci profese, kterou dosud konali. Někteří budou muset náš podnik

opustit, protože se stanou nadbytečnými. O všech těchto otázkách se konají pravidelná jednání s odbory.

Nezapomínáme ani na takové otázky jako je zdravotní péče o zaměstnance. Plánujeme přesunutí ordinace praktické lékařky z garáže Dejvice nejpozději do 31. prosince 2004. Novou ordinaci umístíme v garáži Řepy, kam přejde nejvíce stávajících zaměstnanců garáže Dejvice.

Je zapotřebí umístit celkem 39 zaměstnanců ubytovaných v ubytovně v garáži Dejvice do jiných ubytoven. Pro 12 zaměstnanců bude zajištěno ubytování v ubytovně Garone Hostivař, 20 lůžek v ubytovně Sliachská a 7 lůžek v ubytovně Tommi Malešice.

Nesmíme zapomenout ani na přesun provozních hmot, materiálů a náhradních dílů. Nejjednodušší z celé této problematiky byl odvoz materiálu pro potřeby civilní ochrany. Jednalo se zejména o lícnice (masky) CM3 a CM4 v celkovém počtu 450 kusů včetně ochranného filtru a dozimetry DD-80 v počtu 400 kusů. Prostředky civilní ochrany obyvatelstva převzala do svého

Transformace divize Autobusy

centrálního skladu složka jednotného záchranného systému hl. m. Prahy – Hasičský záchranný sbor (HZS) hl. m. Prahy. Na tomto místě je nutné poděkovat všem pracovníkům garáže Dejvice, kteří přesun tohoto materiálu zabezpečili podle pokynů HZS hl. m. Prahy.

Garáž Dejvice měla parkovací kapacity na pronajatých odstavných plochách v Suchdole. V současné době jsme uzavřeli dodatek k nájemní smlouvě s vlastníky pozemku tak, že nájemní smlouva je ukončena k 31. prosinci 2004. V souvislosti s ukončením nájemní smlouvy necháváme zpracovat ekologický audit na všechny plochy, abychom se vyhnuli případným pozdějším sporům.

V této době probíhají jednání o převodu veškerého majetku garáže Dejvice do jiných garáží divize Autobusy včetně harmonogramu jeho převodu. V souvislosti se zrušením garáže bude nutné zapracovat i potřebné úpravy softwaru již k první etapě delimitace garáže Dejvice.

V této souvislosti bylo uloženo přibližně 30 úkolů, jejichž kontrola plnění se provádí pravidelně na každé poradě vedení divize Autobusy. Jednání plánovaná na dny 24. srpna a 21. září vždy od 13.00 hodin jsou společná se zástupci odborových organizací a předmětem jejich jednání je transformace divize Autobusy, redislokace garáže Dejvice a vzájemná informovanost o dění v divizi Autobusy, která ukončí svoji činnost jako první v rámci Transformačního projektu.

Nejedná se o jednoduchý úkol, a to zejména proto, že jde především o citlivou lidskou problematiku, která se dotkne všech zaměstnanců divize Autobusy, a zejména 490 zaměstnanců garáže Dejvice, neboť budou muset změnit své pracoviště a někteří spolupracovníci se budou muset přeskolit na zcela jinou profesi. Snahou vedení divize Autobusy je, aby tato složitá problematika byla projednána se všemi zaměstnanci, kterých se dotkne.

Představenstvo Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti na svém jednání 21. července rozhodlo o zrušení divize Autobusy k 30. září 2004. V souvislosti se zrušením divize Autobusy bude zrušeno 4 251 pracovních míst a k 1. říjnu 2004 bude zřízeno 4 221 pracovních míst v nové organizační struktuře. Již z této změny vyplývá, že 30 pracovních míst bude v nové organizační struktuře zrušeno.

Dovolte mi na závěr tohoto článku poděkovat všem zaměstnancům divize Autobusy za jejich dosavadní práci, za jejich aktivní přístup při hledání nových cest, kde procesy zajišťované naší společností budou vykonávány s mnohem větší průhledností, efektivností a se zachováním úrovně či se snížením nákladů. Přejí všem zaměstnancům divize Autobusy hodně osobní spokojenosti a hodně úspěchů v nové činnosti.

Ing. Jiří Pařízek, pověřený řízením divize Autobusy

Roční provoz v nové autoškole

Do nové autoškoly Dopravního podniku jsme se všichni, kteří zde pracujeme, těšili. Zejména po povodních, ze kterých se stará autoškola v Libni již úplně nevzpamatovala. Ze zvědavých otázek řidičů se dalo vyčíst, že i oni jsou v radostném očekávání nové budovy v Hostivaři.

Stěhování začalo v červenci 2003 a v září stejného roku zde již začala výuka v plném rozsahu. Autoškola Dopravního podniku splňuje nejpřísnější požadavky a kritéria kladená na vzdělávání dospělých. Při výkladu je používána nejmodernější videotechnika – včetně speciálních programů – a výuka je tak odbornější, rozsáhlejší a poutavější, což kladně hodnotí všichni posluchači.

V autoškole je šest učeben pro teoretickou výuku s kapacitou od 12 do 30 osob. Dále učebna údržby vozidel a odborná učebna s trenážery osobních vozidel. Tato odborná učebna je vybavena dvěma řidičskými trenážery s digitálním obrazem, promítáním na plátno.

V každé učebně je nainstalován počítač, video a tuner, které jsou připojeny k projektoru. Obraz je pak přenášen na plátno. Učebny jsou vybaveny klasickou, ale i magnetickou tabulí. Kvalitní zatemnění každé učebny je provedeno jak žaluziemi, tak elektronicky ovládanou lamelovou roletou. Toto vše vytváří příjemné prostředí pro posluchače a všechny pracovníky.

Od zahájení provozu autoškoly do současné doby zde proběhlo:

- 11 vstupních kurzů pro nové řidiče autobusů MHD s počtem 171 účastníků,
- v kurzech zdokonalování odborné způsobilosti bylo proškoleno 2 544 řidičů autobusů MHD v 67 třídených bězích na dvou učebnách současně,
- pro celý Dopravní podnik bylo proškoleno dalších 460 řidičů, kteří musí mít pro své povolání „Osvědčení profesní způsobilosti řidiče“ a 405 řidičů osobních a referentských vozidel,

- bylo proškoleno 64 dispečerů divize autobusy,
- byly provedeny 2 vstupní kurzy dispečerů s počtem 16 posluchačů a 1 vstupní kurz výpravčích s počtem 13 posluchačů pro divizi Autobusy,
- pro Střední průmyslovou školu dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s. byly v prosinci zahájeny kurzy na skupinu B pro 64 žáků, kurzy na rozšíření ze sk. B na C pro 39 žáků a kurzy na skupinu B+C pro 29 žáků. Tyto kurzy jsou v současné době dokončovány,
- dále autoškola připravila 114 posluchačů k získání řídičského průkazu některé ze skupin A, B, C nebo D.

Do budoucnosti bychom si přáli, aby z naší autoškoly odcházelo stále více spokojených řidičů z řad pracovníků Dopravního podniku i široké veřejnosti a aby se do jejího příjemného prostředí vždy rádi vraceli.

Miroslav Goiš, Autoškola divize Autobusy

První turnus Dopraváčku se podařil

Tak jsme se konečně dočkali. Všichni malí i velcí věrní příznivci našeho Dopraváčku mohou být opětovně hrdí a spokojeni s jeho zprovozněním po zničených povodních v roce 2002. Kdo by po povodních čekal, že se za tak krátkou dobu opětovně navrátíme do Dopraváčku? Znovu ožily prostory překrásné přírodní lokality v údolí u řeky křikem, smíchem, výskotem a dováděním dětmi našich zaměstnanců. O to hřejivější jsou pocity, když se od dětí dozvídáme, že jsou rády návratu do prostředí důvěrně jim známého a pro mnoho účastníků hezčího a lepšího než v minulém roce v Čisté u Rakovníka. Krásně se to poslouchá, když si uvědomíme, že do tábora jezdí

většina dětí pravidelně každý rok. Při pohledu na nejmenší účastníky dětské rekreace se všichni chovají tak, jako by tu nebyli poprvé. Pokračuje tak historie Dopraváčku, a to je moc a moc dobře.

Další generace našich nejmenších se začíná seznamovat s přírodou, učí se samostatnosti a překonávat první překážky, které jim připravuje celkové prostředí, kterým jsou obklopeni. Přestože není ještě všechno tip-top, můžeme jednoznačně potvrdit, že hygienické zázemí jak u sociálních zařízení, tak v kuchyni jsou skokem na dalších nejméně 10 až 15 let dopředu a snesou ta nejpřísnější hygienická měřítka. Škoda, že počasí prvních čtrnácti dnů nepřispělo

• k absolutní spokojenosti všech účastníků. Alespoň poslední týden pobytu nastavil tu lepší tvář pobytu v přírodě s odpovídajícím počasím, které tak umožnilo našim dětem využít maximální volnosti pobytu a pohybu v přírodě.

• Nesmíme zapomenout ani na výchovný personál, který již standardně prokazuje svoji profesionalitu v přístupu k dětem. Přidáme-li k tomu personál kuchyně, hodnocení zejména svým umem v přípravě pokrmů, můžeme jen konstatovat, že se vše vydařilo. Děkujeme proto všem, kteří svým přístupem, obětavostí a péčí vytvořili zázemí pro naše děti, kterým ani nepřišlo, jak jim pobyt v táboře Dopraváček rychle utekl. Tak se mějte, děti, krásně a hajdy k těm, které máte nejraději, těmi jsou maminky a tatínkové.

Ahoj v Dopraváčku v příštím roce!

Bc. Stanislav Havlík,
předseda odborové organizace Autobusy
Foto: divize Autobusy



Dopraváček zpátky v Nuzicích!

Dva roky po povodních se tradiční dětský tábor konal opět v domácím prostředí. Myslím, že to potěšilo všechny – vedoucí i děti. Vždyť jsme se vraceli na důvěrně známá místa, na místa, která jsou pro mnohé z nás spojena se spoustou krásných vzpomínek. Samozřejmě, že se rekonstrukcí leccos změnilo, ale dobrý základ zůstal.

Znovu jsme jedli v otevřených jídelnách, znovu jsme se potýkali s ešusy. Znovu jsme se projížděli na kánoích a pramicích a chodili se koupat k Červenému mlýnu. Podívali jsme se do Bechyně i do Týna nad Vltavou, probouzeli jsme se s výhledem na Temelín. Skoro na každém kroku jsme porovnávali, jak to či ono vypadalo před povodněmi a jak to vypadá dnes. Přestože všechno nebylo ideální, věřím, že jsme se na Dopraváčku cítili dobře.

Pro celotáborovou hru jsme se tentokrát nechali inspirovat starými řeckými bájemi a pověstmi. Děti se tak mohly setkat s olympskými bohy a některými bájnými hrdiny. Sledovaly, jak Paris unáší Helenu (i pro rybáře na břehu Lužnice to jistě byla nezapomenutelná podívaná), pomáhaly Héraklovi se získáním vzácných jablíček. Dokázaly, že hravě namalují podrobný plán tábora a zkusily dát konkrétní podobu svému městu.

Velký úspěch měla také soutěž Dopraváček hledá superstar. Výkony soutěžících byly velmi vyrovnané a pro porotu, jejímž jsem byl členem, nebylo rozhodování vůbec snadné. Ve finále se pak utkali ti nejtalantovanější a nejobdivnější. V samém závěru se ukázalo, že šlo především o souboj nervů – vždyť obě finalistky zpívaly krásně (porota s ulehčením přenechala rozhodování divákům).

Tábor utekl jako voda. Ze tří červencových týdnů



• už zbývají jenom vzpomínky. Věřím, že pro většinu z nás to budou vzpomínky příjemné. Že si budeme pamatovat chvíle, kdy jsme se bavili, kdy jsme získávali nové kamarády a užívali si letního počasí.

Jsem rád, že jsem mohl všechny děti vrátit rodičům živé a zdravé. Přeju nám všem, abychom se ve zdraví dočkali i příštího roku. Třeba se zase sejdeme...

Text a foto: Petr Janáč, vedoucí 6. oddílu, divize



Školní linky 2004/2005

Ve školním roce 2004 až 2005 jsou provozovány školní linky č. 551, 552, 554 – 568, 570 a 571. V porovnání s minulým školním rokem byla od 30. října 2003 zrušena linka č. 573 Molákova – Na Korábě, k 16. únoru 2004 zanikla i linka č. 572 Lyčkovu náměstí – Třebeňská/Šimůnkova. Obě tyto linky dopravovaly děti z povodní poškozených karlínských škol do škol náhradních. Od 30. října 2003 byla na lince č. 558 zřízena zastávka Hlušíčkova. Linku č. 557 neprovozuje Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. V závorce za názvem zastávky jsou uvedeny časy odjezdu nebo příjezdu.

551 Opatov (7.40) – Brechtova (7.44)
552 Náměstí Míru (7.40) – Karlov (7.47)

554 Ronešova (7.50) – Sídliště Lehovec (7.55)
555 Jenerálka (7.21) – Žákovská (7.38)
556 Za horou (7.35) – Škola Kyje (7.40)
557 Hostavice (7.29) – Jahodnice II (7.32) – Škola Kyje (7.38)
558 Bazovského (7.17) – Břevnovská (7.29) – Nádraží Veleslavín (7.43)
559 Jahodnice II (7.34) – Škola Kyje (7.43) – Žárská (7.47)
560 Bílá hora (7.30) – Na Okraji (7.42)
561 Sídliště Zbraslav (7.17) – Velká Chuchle (7.40)
562 Sídliště Rohožník (7.04) – Smržovská (7.13) – Čertousy (7.33) – Horní Počernice (7.41); Horní Počernice (14.05) – Čertousy (14.12) – Smržovská

(14.32) – Sídliště Rohožník (14.41)
563 Divoká Šárka (7.35) – Červený vrch (7.40)
564 Sídliště Rohožník (7.15, 7.23, 7.28, 7.30) – Hulická (7.23, 7.31, 7.36, 7.38); Polesná (12.45, 12.50, 13.10, 13.40, 14.02) – Sídliště Rohožník (12.51, 12.56, 13.16, 13.46, 14.08)
565 Stadion Strahov (7.25) – Košířské náměstí (7.35) – Weberova (7.41)
566 Škola Kolovraty (7.28) – Picassova (7.39)
567 Hárová (7.33) – Olšanské náměstí (7.41)
568 Sídliště Zličín (7.34) – Za Slánskou silnicí (7.43)
570 Sídliště Petrovice (7.30) – Picassova (7.45)
571 Správa soc. zabezpečení (7.30) – Škola Radlice (7.40)

Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování a jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol.

Ing. Jan Přívora, dopravní úsek ředitelství

Žluté vozy tramvajů se staly neodmyslitelnou součástí scény každodenního života v ulicích hlavního města Německa. BVG zahájil rozsáhlý program modernizace tramvajové dopravy v roce 1994. Po deseti letech je tramvajová divize, největší v Německu, ukázkou úspěšného vývoje především pokud jde o rychlost, bezpečnost, přesnost a spolehlivost. Samozřejmostí se staly další cíle vytyčené v roce 1994: čistota, komfort, respekt k životnímu prostředí, přístupnost pro vozíčkáře. Jízdní řády vycházejí z poptávky, jsou snadno srozumitelné, jako velkou prioritu si divize klade rovněž zefektivňování provozních nákladů.

Délka tramvajové sítě je 187,7 km, z toho 58 % délky tratí je na zvláštním tělese. Denně je na 28 dnech a 5 nočních linkách přepraveno 460 tisíc cestujících. Na tratích je 791 zastávek, průměrná vzdálenost mezi zastávkami je 459 metrů. Celková délka linek je 430 kilometrů. Tramvajová divize má přibližně 1 800 zaměstnanců a realizuje ročně přes 30 milionů vozokilometrů.

Tramvaj tažená koňmi zahájila svou činnost v roce 1865. 16. května 1881 slavila vně bran Berlína svou světovou premiéru elektrická tramvaj poháněná elektrickým motorem, který již dříve vynalezl Werner von Siemens. V roce 1902 byly elektrifikovány všechny linky s tramvajemi původně taženými koňmi.

V prosinci roku 1920 byl založen podnik „Berlínské tramvaje“, ve kterém byly sjednoceny téměř všechny soukromé a městské tramvajové společnosti v Berlíně a jeho okolí. Inflation v letech po první světové válce vedla k silnému omezení tramvajové sítě i provozu a k založení nového podniku „Berliner Straßenbahnbetriebs-GmbH“. Život však šel dál a od 1. ledna 1929 otvorení města spojili síť metra, tramvajů a autobusů do „Berliner-Verkehrs-Aktiengesellschaft“. Tak vznikl BVG.

Výzvy sjednocení

Z praktického hlediska nebyl tramvajový systém schopen přispět k znovuoobnovení spojů veřejné dopravy mezi východním a západním Berlínem. Na některých původních tratích v Západním Berlíně stály budovy a zařízení a tratě, které ještě existovaly, byly nepoužitelné. Ke znovuoobnovení tramvajového spojení mezi východem a západem tak mohlo dojít pouze budováním zcela nových tratí.

Po důkladném zvažování budoucnosti tramvajového systému došlo v roce 1992 k rozhodnutí ve prospěch jeho obnovy a rozšiřování. Převážily jeho výhody z hledisek ochrany životního prostředí. Úřady města schválily modernizační program, který zahrnoval obnovu vozidel se stoprocentní nízkopodlažností, renovaci velkého počtu existujících vozidel Tatra, rekonstrukci



Berlínské tramvaje před Hackesche Höfe, obchodním centrem z roku 1905, které o ploše 10 000 m² ve své době bylo jedním z největších svého druhu v Evropě. Příkladná rekonstrukce pochází z let 1995 až 1996.

zlepšení zahrnovala tišší měniče proudu, podvozky s primárním zavěšením, kola s vyšší elasticitou a brzdový systém s rekuperační energií. Energie uvolněná brzděním je vrácena zpět do distribuční sítě elektrické energie. Za rok 2000 bylo tímto způsobem ušetřeno 21 milionů kilowatthodin, což je ekvivalent 18 % celkové roční spotřeby tramvajového systému.

Do provozu bylo uvedeno 150 nízkopodlažních vozidel typu GT6 od ADtranz – nyní Bombardier Transportation, z nichž 105 jsou jednosměrné a 45 dvojsměrné vozy. Poslední dodávku tvořilo 30 klimatizovaných vozidel typu GT6-99ZR s dodatečným antihlukovým vybavením, které umožňuje snižovat hladinu hluku oproti předchozím dodávkám o 3 až 8 decibelů. Jde o výsledek spolupráce BVG s dodavatelem a Technickou univerzitou Berlín, která analyzovala zdroje hluku a navrhla

Berlínské

ztišující opatření. Šestinápravový nízkopodlažní vůz typu GT6 stojí okolo 1,6 milionu euro. Modernizace čtyřnápravových vozů Tatra stály mezi 212 a 360 tisíci euro, podle typu a rozsahu renovací.

Za stejné období bylo modernizováno 5 vozoven a hlavní dvůr údržby tratí. Náročnější údržba a těžké opravy jsou umístěny v dílnách Lichtenberg a Marzahn.

Modernizace tratí

Kde to bylo možné, byly položeny nové typy tratí jako jsou „Nové berlínské tramvajové koleje“ vyvinuté BVG a jeho dodavateli, včetně firem Pfeiderer a GERB. Nejcharakterističtější prvkem je elastický ochranný obal kolem paty kolejnice s plastickými prvky po stranách, pomáhající snižovat hluk a vibrace. Principem jsou betonové pražce a spojovací příhradové ocelové trámký na cementovém nosném podkladu. Koleje jsou trvanlivě ukotveny s velmi vysokou stabilitou. Postup je následující: koleje jsou předem namontovány na betonové pražce spojené příhradovými trámký a vyrovnány. Kolejnice se svaří a opatří gumovým obložním. Po milimetrově přesném měření a vyrovnávání je vybetonována vrstva, která kolej definitivně zafixuje. Na ni se položí buď asfaltový či dlážděný povrch bez speciálního kotvení. Přesnost se výrazně zvyšuje a životnost se několikanásobně prodlužuje. Elastická obložení a masivní nosná vrstva citelně redukuje vibrační emise, a tím hladinu hluku. Získávají na tom všichni: cestující, obyvatelé, městské prostředí a rozpočty města a dopravního podniku. Současně jsou naplňovány požadavky ochrany životního prostředí, zvláště protihlukové prevence. Bylo dosaženo redukcí od 3 do 15 decibelů.

Nové berlínské tramvajové koleje.



tratí, tramvajových zastávek a napájecích zařízení, převedení vozoven a progresivní zavádění počítačového řízení provozu.

Informace o těchto změnách přináší článek „Obnova rozdělené tramvajové sítě“ v Metro Report-Railway Gazette 1/2004 od Dr. Wolfganga Predla, ředitele tramvajové divize BVG.

Deset let poté, co BVG převzal zodpovědnost za tramvajovou síť, je modernizace vozového parku kompletní, se 150 nízkopodlažními LRV a 452 renovovanými vozidly Tatra. Zrekonstruováno bylo přibližně 85 % tratí a 80 % tramvajových zastávek odpovídá moderním standardům.

Obnoveno bylo též 70 % trolejové sítě a napájecích zařízení.

Pokroku bylo dosaženo v programu zavádění priority tramvajů na křižovatkách. Z 273 světelně řízených křižovatek s tramvajovým provozem mají tramvaje prioritu na 232 křižovatkách. Přes velký nárůst automobilové dopravy stoupla průměrná cestovní rychlost ze 17,1 km/h v roce 1993 na 20,7 km/h o deset let později. Na některých linkách je průměr nad 21 km/h. To umožnilo ušetřit 15 grafikonových spojů v pracovním dnu.

Vozový park a vozovny

Mezi roky 1994 a 1997 byla renovována vozidla Tatra typů KT4D, KT4Dt, T6A2 a B6A2, všechna mladší než 10 let, se stylizací odpovídající podnikovému designu BVG. Vozidla byla vybavena čalouněnými sedadly, zvukovou a tepelnou izolací, novými okny a lepším osvětlením. Bezpečnost byla zlepšena modifikacemi u dveřních systémů, pultu řízení, instalací datarekordéru a indukčního ovládání výhybek. Další



Replika kontrolní budky a fotografie sovětského pohraničnicka ve směru na západ (a amerického směrem na východ), spolu s nápisem „Opusťte americký sektor“, připomínají kontrolní bod „Checkpoint Charlie“ na bývalé lince rozděleného Berlína.

Rozdělení Německa po 2. světové válce vedlo též k rozdělení berlínské tramvajové sítě. Až do ledna 1953 bylo 6 linek společně provozováno BVG a ve východní části města odštěpeným BVB. Od tohoto data linky končily na hranicích obou částí města. Jejich další osud se pak nemohl vyvinout již více rozdílněji. Senát Západního Berlína rozhodl rozšiřovat metro a autobusovou síť a zrušit provoz tramvajů. Poslední tramvaj na lince 55 v západním sektoru města vyjela na rozlučkovou jízdu 2. října 1967.

Naproti tomu úřady ve východní části města rozhodly rozšiřovat právě tramvajový systém a již od počátku 50. let začala obnova jeho vozového parku. V období od roku 1979 do roku 1990 byla síť tramvajů rozšířena o 26 kilometrů.

V místech, kde je otázka snižování hlučnosti nej-důležitější, jsou instalovány tzv. šeptající koleje. V průběžném ocelovém nosníku jsou kolejnice obloženy gumovými tvarovkami (viz DP-KONTAKT 1/2004).

Od února 2001 je v provozu nový stroj na broušení kolejí, který průběžně zajišťuje odpovídající profil hlav kolejnic na celé síti. Zatímco dřívější nepravidelnosti povrchu kolejí hlubší než 0,3 mm nemohly být broušením zahlazeny, nový stroj zajišťuje, že k nim ani nedochází.

Každá tramvajová zastávka má nyní nástupiště ve výšce 220 mm nad temenem kolejnic, standardní délky jsou 42 a 62 m. K obecnému vybavení zastávek patří přístupová rampa s dotykovými pruhy pro směrové vedení, přístřešek, informační panely, osvětlení, tabulky s názvem zastávky, sedačky a odpadkové koše.

tramvaje

Kompletní rekonstrukce tramvajové trati přijde na 3,5 milionu euro/1 km, když jde o kombinaci konstrukce trati (2,25 milionu euro) a elektrické sítě (1,25 milionu euro).

Management provozu

Od roku 1993 je postupně zaváděn počítačově podporovaný kontrolní a řídicí systém s novou centrální řízení situovanou ve vozovně Marzahn. Odtud je zajišťován pravidelný radiový kontakt se všemi řidiči. Přímé linky na policii a zásahové služby slouží k vyzádání okamžité asistence anebo k vyslání vlastních krizových vozidel BVG tam, kde jsou zapotřebí.

Od ledna 2004 byla do provozu uvedena první fáze systému dynamického informování cestujících s 50 zastávkami vybavenými displeji fungujícími v reálném či v téměř reálném čase. Vedle časových údajů o příštích spojích mohou být používány k poskytování informací o zpožděních či výpadech služeb.

Informace jsou poskytovány z centrály systému počítačově řízeného provozu RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem), který funguje jako zdroj dat. Kontrolní displeje ukazují, jak se tramvaje nacházejí vůči jízdnímu řádu a informace je též předávána na displej palubního počítače. RBL systém tak informuje dispečera a řidiče o stavu provozu a nabízí možná řešení výhylek oproti jízdnímu řádu.

Zatímco v minulosti byly informace o směnách vyvěšovány ve vozovnách a řidiči si je ručně opisovali, dnes si řidiči vložením identifikační karty do počítačového terminálu ve vozovně může vytisknout všechny detaily, včetně začátku a konce směny, místa střídání a doby odjezdů.

Pro zlepšení bezpečnosti, a aby se cestující cítili bezpečněji, dochází k postupnému vybavování tramvajů systémem videodohledu. Dosud bylo vybaveno 30 nízkopodlažních tramvajů a další budou následovat. Video by mělo též přispívat k prevenci vandalismu, který v minulosti stál několik milionů euro ročně.

„Německé dráhy“, odpočinek v Tiergarten.



Školení řidičů

Tramvajová divize BVG zavedla již před několika lety systém managementu kvality, který byl certifikován na ISO 9001 : 2000. Certifikace má zajistit, že služba se bude dále zlepšovat i v budoucnosti.



Všudypřítomné opravdové cyklistické berlínské stezky.

Důležitou součástí managementu kvality je školení a další rozvoj zaměstnanců. BVG zaměstnává na 900 tramvajových řidičů, dalších 90 je zaměstnáno u BT GmbH, dceřiné společnosti BVG.



Památník konce války v Tiergarten, v péči německého státu.

Řidiči se školí v novém školicím středisku s využitím počítačových programů a simulátorů. Simulátor je možné snadno přizpůsobit různým druhům kabin řidičů, takže se lze zacvičovat na různých typech vozidel. Záznam dopravní situace je pro zhruba 64 km berlínské tramvajové sítě. Dynamický systém simuluje reálné reakce vozidla při brzdění a při zrychlování, či v situacích při přeježdění výhybek. Řidiči jsou školeni jak spořit energii a jak mít pod kontrolou různé případy, které mohou mít vliv na řízení. Simulátory tak umožňují, že až 25 % základního a doplňkového školení se nemusí provádět na vozidlech. Jejich používání snižuje stavy zaměstnanců školicích center, redukuje dobu školení i počet nárokových vozidel pro instruktáže.

Jména ulic, silný příběh.



Rozvojový program

Od roku 1982 bylo postaveno 7 nových tramvajových úseků o celkové délce 11,8 km. Nejdůležitější z nich byla první nová trať v bývalé západní části Berlína od zrušení tramvajů v roce 1967. Byla uvedena ve dvou fázích ve čtvrti Wedding v letech 1995 a 1997. Stejně důležité bylo znovuotevření tratě na Alexanderplatz v roce 1998.

Několik dalších prodloužení se plánuje na rok 2008, kterými se zkompletuje tramvajová síť v centru města a zaplní zbývající mezery způsobené rozdělením města. Jedním z nich bude 2,5kilometrové propojení Chausseenstrasse/Invalidenstrasse k hlavnímu železničnímu nádraží Lehrter, které se stane největším pře-stupním uzlem Berlína.



Lehrter Bahnhof, dopravní superuzel a ukázka nutných úspor.

Další prodloužení do západní části města budou odviset od politických rozhodnutí, finančních možností a příležitostí k zavedení dlouhodobě rentabilních linek.

-zded-

Foto: Michal Haddenhorst, Jürgen Hohmuth, Berlin Heute 2002 (obrázky č. 1 a 2), Zdeněk Došek

Berlín plný symbolů ...



FILM

Hellboy



Akční sci-fi režiséra Guillerma del Toro, v níž můžete vidět mj. i Karla Rodena, oživuje dalšího z původně komiksových hrdinů. Hellboy (Ron Perlman) byl během druhé světové války přivolán na Zemi šílícím Grigori Rasputinem (Karel Roden), aby se stal poslem apokalypsy. Ze spárů nebezpečného zločince jej však zachránil zakladatel tajného Úřadu pro výzkum paranormálních jevů (Ú.V.P.J.) profesor Broom (John Hurt), který jej poté vychoval jako svého vlastního syna a pomohl mu rozvinout jeho výjimečné schopnosti. Hellboy se navzdory svému temnému původu zařadil k bojovníkům na straně dobra a stal se součástí zvláštní rodiny, do níž kromě něj a Brooma patří také telepatický „mořský muž“ Abe Sapien (Doug Jones) a půvabná Liz Sherman (Selma Blair), která disponuje schopností pyrokineze. Všichni dohromady tvoří hlavní obrannou linii před Rasputinem, který chce získat Hellboye zpět do své moci a využít jeho síl.

V kinech od 9. září 2004.



Horem pádem

Premiéry se dočká i nový film Jana Hřebejka. Podle tvůrců se jedná o vzájemně se prostupující tragikomické příběhy o osudovém ztracení a nalézání lásek, přátelství, rodin, rodičů a dětí navzájem. Dra-

matické vyprávění o altruismu i xenofobii, o našem strachu z neznámého, o pocitu ohrožení, který probouzí démona rasismu ukrytého v každém z nás. Obraz současného existenciálního pocitu Středoevropanů, dříve izolovaných za železnou oponou, jejichž inkubátor se před jejich očima tříští a proměňuje v globální vesnici. Především však intimní příběh několika obyčejných lidí, kteří po dlouhé době mlčení, odloučení a lží hledají a nalézají sílu a odvahu k cestě k sobě navzájem, k odpuštění a smíření, o jejich soukromé cestě z chaosu... Každopádně do kin vstupuje s reklamním sloganem „Komedie, která vás rozpláče, drama, které vás rozesměje“. Hrají Jiří Macháček, Zdeněk Suchý, Jan Budař, Emília Vášáryová, Jan Triska a další.

V kinech od 16. září 2004.

DIVADLO

Divadlo Pod Palmovkou připravilo na 28. září premiéru komorního dramatu amerického autora Sama Sheparda Právý západ. Setkání dvou bratrů po letech v matčině domě na jihokaliifornském předměstí, kdy otázka, který z nich našel tu pravou cestu, znovu ožívá. Psát scénáře pro Hollywood anebo žít na poušti nezatřesen realitou? Je „americký sen“ o úspěchu a bohatství tou pravou identitou, kterou oba tak zoufale hledají? A odpoví vůbec inscenace na tyto otázky? V režii Jaroslava Brabce uvidíte Jiřího Langmajera, Jana Vlasáka, Slávku Hozovou a Reného Přibila nebo Karla Vlčka.

HUDBA

I v září nás čeká několik zajímavých hudebních akcí, a tak si je připomeneme zase ve stručném přehledu. Ve čtvrtek 9. září vystoupí v T-Mobile Aréně na Výstavišti v rámci svého světového turné k zatím poslední desce nazvané Harem slavná muzikálová zpěvačka Sarah Brightman. Turné zahájila na začátku letošního roku v Americe, od května koncertovala po Asii a teď se dostává do Evropy. V neděli 12. září začíná 14. ročník Mezinárodního hudebního festivalu **Pražský podzim**



2004, který potrvá až do 1. října. Aktuální program festivalu a další zajímavé informace najdete na internetové adrese www.prazskypodzim.cz. Dalšího využití se dočká také Sazka Aréna. V rámci akce **Philips International Jazz Festival** se tam 18. září představí jako hlavní hvězda Van Morrison, další skladby uvedou také Richard Müller, Dan Bárta a americká formace Spyro Gyra. Představí se i Mr. Acker Bilk a jeho Paramount Jazz Band, od jehož prvního vystoupení v Praze letos uplyne 40 let. Připojí se k němu Béla Szakcsi Lakatos z Maďarska a Jiří Stivín. T-Mobile Arena na Výstavišti přivítá 25. září kanadské art rockery **Rush**, kapelu, která vznikla prakticky už v roce 1968 v Torontu, byl své první vystoupení odehrála v Pittsburgu v roce 1974. V České republice se Rush představí vůbec poprvé. A konečně 28. září zahrají v klubu Roxy němečtí **Alpha-ville**, kteří současnými koncerty slaví 20 let od svého založení. **-mis-**

ŠKOLNÍ STRÍPKY

Každý pátý mladý člověk nezaměstnaný?

Podle nejnovějších zveřejněných dat je tato informace alarmující a nutí k zamyšlení, zda zvolené studijní orientace mladých jsou v souladu s potřebami pro uplatnění na trhu práce. V červnu se konal první celostátní kongres o výchovném a kariéřním poradenství, který se tímto problémem zabýval. Ministerstvo práce a sociálních věcí, Úřad práce hl. m. Prahy, Národní ústav odborného vzdělávání, Institut pedagogicko-psychologického poradenství, Národní vzdělávací fond – to jsou instituce, které se problémem zařazení mladých do pracovního procesu zabývají a jejichž zástupci na kongresu vystoupili s připravenými novinkami v organizaci práce, které by měly napomoci nepříjemnou situaci pro řadu mladých změnit.

Zdáleka ne všichni žáci či jejich rodiče mají reálnou představu o tom co studovat a v jaké sféře pracovat. Naskytá se i otázka, zda brzká specializace studia je výhodná pro profesní mobilitu. Úvod do světa práce by měl být součástí výukových programů škol a výchovné a kariéřní poradenství by ve školách mělo být samozřejmostí a mělo by být součástí péče o studenta.

Úřady práce jsou připraveny nově pracovat s uchazeči o zaměstnání, což přímo souvisí i s upravenými

délkami podpůrní doby, kdy zaregistrovaný uchazeč o práci pobírá příspěvek v nezaměstnanosti – do 50 let věku – po dobu 6 měsíců, 55 let – 9 měsíců, nad 55 let 12 měsíců.

Co z uvedeného má společného se školou? Především motivovat žáky k tomu, že je velmi důležité získat praxi, a to třeba i takovou, která nemá přímou souvislost s vystudovaným oborem. Žák – respektive začínající pracovník – by se měl naučit pohybovat v reálném pracovním prostředí, srovnat svou práci s prací ostatních. Začínat svou pracovní kariéru registrací na úřadu práce není dobrou vizitkou uchazeče o zaměstnání.

Předchozí řádky pro mnohé možná v souvislosti s novým školním rokem a nástupem do studijního či učebního oboru neznějí příliš optimisticky, ale včasné uvědomění si rizik s vyvozením si důsledků nepoctivého přístupu ke vzdělání i práci může být zcela jistě zásadním krokem k úspěšnému vstupu do prvního zaměstnání. **-sou-**

Úspěšní ze Školy liniového managementu

V minulém čísle DP-KONTAKTu jsme vás informovali o tom, že čtyřicátka zaměstnanců úspěšně ukončila

úvodní ročník Školy liniového managementu, určené pro zaměstnance ve funkci mistr.

Z divize Autobusy úspěšně absolvovali školu Vlastislav Aulich (Dejvice), Ladislav Nový (Dejvice), Miloš Skalník (Klíčov), Jaroslav Svašek (Klíčov), Lukáš Netresta (Vršovice), Jaroslav Vaníček (Vršovice), Jan Masopust (Kačerov), Jaroslav Brunát (Kačerov), Richard Švarcbach (Hostivař), Jan Lebeda (Hostivař), Zdeněk Řeřicha (Řepy) a Jiří Pritz (Řepy). V divizi Elektrické dráhy byli úspěšnými „studenty“ Jiří Krejčík (Hostivař – elektrické stroje), Jan Kolář (Hostivař – elektrické stroje), Petr Blažiček (Hostivař – vozové skříně), Jiří Souček (Středisko mechanizace), Tomáš Šilhan (údržba kolejových sítí), Antonín Motlík (Hloubětín), Jiří Píffl (Kobylisy), Eduard Bláha (Motol), Pavel Tetliak (Pankrác), František Dupkala (Strašnice), Jan Sotona (Vokovice), Leoš Linka (Žižkov) a Marek Dráb (provozovna kontroly jakosti). V divizi Metro dokázali úspěšně skloubit pracovní a školní povinnosti Magdalena Marková (dopravní úsek), Jan Kolář (dopravní úsek), Eduard Votava (dopravní úsek), Pavel Mařík (dopravní úsek), Václav Šýkora (technický úsek), Michal Kyráček (technický úsek), Jan Ungerman (služba elektrotechnická), Jiří Honiger (služba sdělovací a zabezpečovací), Milan Tesárek (služba staveb a tratí), Jaroslav Hilbert (služba technolog. zařízení), Roman Krása (služba ochranného systému) a Jan Král (služba ochranného systému). Úspěšně roční vzdělávací projekt také dokončila dvojice mistrů odborné výchovy ze SPŠ, SOU a U, a. s. Josef Valášek a Karel Zach. **-bda-**

DOŠLO DO REDAKCE

Reakce na příspěvek Cyklisté v metru

Po přečtení příspěvku Cyklisté v metru pana Karlovského jsem chvíli přemýšlel, zda příští návrh nebude požadovat zrušení přepravy všech cestujících. Protože mezi nimi jsou přece neplatíči nebo osoby obtěžující své okolí nedodržením hygienického minima (není asi nutné zdůrazňovat estetickou „kvalitu“ noční dopravy...). Nebo že by se zakázal provoz automobilů

na silnicích, když značná část řidičů nedodrží platná pravidla?

Skutečnost popsaná panem Karlovským je však problematická ze dvou důvodů: někdo nedodrží přesně daná pravidla (cyklisté jízdu v přepravním prostoru nebo přepravou mimo vyhrazená období; neplatíči a hygienicky handicapovaní jedinci vždy)

a někdo dostatečně nedohlíží na jejich dodržování (zaměstnanci dopravce obecně). Kdyby obě skupiny respektovaly nebo vyžadovaly respektování platných pravidel, problém by neexistoval – stávající režim možnosti přepravy bicyklů v metru daný Smluvními přepravními podmínkami je vyhovující. Navíc se domnívám, že veřejná doprava, chodci, cyklisté, bruslaři a podobně jsou alternativou individuální automobilové dopravě a výhodnými podmínkami a koexistencí mohou získávat další body na svou trvale udržitelnější cestu. Návrh pana Karlovského však míří opačným směrem...

Tomáš Prousek

Vliv výdělku z letních brigád na dávky státní sociální podpory

Od 1. července 2004 nepřijdou studenti kvůli brigádě o dávky státní sociální podpory a brigáda se jim vyplácí i z hlediska eventuální nezaměstnanosti. Příjem nezaopatřeného dítěte zaúčtovaný v měsících červenec a srpen se **nebude považovat za rozhodný příjem** pro nárok na dávky státní sociální podpory. Tato nová úprava schválené novely zákona o státní sociální podpoře se uplatní **pro sociální příspěvek a příspěvek na bydlení náležející od 1. července 2004 a pro přídavek na dítě náležející od 1. října 2004.**

U příjmů ze závislé činnosti se nebudou započítávat tzv. „čisté“ příjmy, které zaměstnavatel zaúčtuje studen-

tovi (nezaopatřenému dítěti) v uvedených měsících.

Příjmy z podnikání nebo jiné samostatně výdělečné činnosti studenta (nezaopatřeného dítěte) se nezapočítávají ve výši odpovídající částce 50 % průměrné měsíční mzdy v národním hospodářství za podmínky, že tato činnost trvala po celý kalendářní měsíc v době školních prázdnin.

Po letošních prázdninách nezaměstnaní absolventi škol evidovaní na úřadech práce nebudou mít automaticky nárok na podporu, pokud nesplní základní podmínku – jako všichni ostatní budou muset mít v posledních třech letech odpracováno

alespoň 12 měsíců. Přitom do odpracované doby se jim budou započítávat veškeré řádné pracovní poměry zakládající účast na nemocenském pojištění. To znamená například brigáda vykonávaná na základě dohody o pracovní činnosti.

Toto opatření by mělo zvýšit motivaci studentů k výdělečné činnosti vykonávané na základě řádně uzavřených pracovních smluv. Současná praxe není nijak potěšitelná. Studenti jsou zaměstnáváni „načerno“, tedy bez řádné pracovní smlouvy, bez povinnosti platit daně a pojištění a také bez odpovědnosti za dodržování bezpečnosti práce.

Ing. Alena Vaňková,
oddělení daní ředitelství

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

V červnu měl obdržet každý důchodce příspěvek 1000 Kč. Já jsem ale žádný příspěvek neobdržel. Je to tím, že jsem si žádal o starobní důchod až 16. června 2004 a ne od 1. června 2004?

Jednorázový příspěvek pro poživatele všech důchodů – 1000 Kč – začala Česká správa sociálního zabezpečení vyplácet od 2. června 2004. Poživatelé důchodů dostali tento příspěvek spolu s červnovou výplatou důchodu prostřednictvím pošty nebo na účet, kam je zaslán důchod. Příspěvek se týká všech druhů důchodů, tedy starobního řádného i starobního předčasného či poměrného, plného i částečného invalidního, vdovského, vdoveckého i sirotčího. Příspěvek dostane důchodce jen jednou, i když pobírá několik důchodů (starobní + vdovský, invalidní + vdovecký a podobně). Příspěvek 1000 Kč dostane každý, kdo má nárok na důchod alespoň za 1 den v měsíci červnu 2004. Nárok na tento příspěvek tedy máte. Oznamte tuto skutečnost písemně České správě sociálního zabezpečení v Praze 5, Křížová 25, PSČ 225 08 – nezapomňte uvést své rodné číslo – nebo telefonicky na č. 257 061 111, příspěvek obdržíte dodatečně.

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho bu-

doucího důchodu pro rok 2004 a dále, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnavatelský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubé výdělky od roku 1986 do roku 2003, vč. vyloučených 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 zaměstnavatelský odbor ředitelství. Najdete nás v budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, čísla dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon 296 193 361, mobil 607 720 871.

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

MHD VE SVĚTĚ

ANTVERPY (Belgie): Vlámská dopravní společnost De Lijn objednala 30 jednosměrných vozů rychlodrážní tramvaje pro Antverpy a dalších 17 obousměrných vozů pro Gent. Vozidla typu Hermelijn od firmy Siemens budou stejná jako dřívější dodávka nízkopodlažních vozů z let 1999 až 2001. Cena 47 vozů bude činit 95 mil. Euro.

RIO DE JANEIRO (Brazílie): Přípravuje se stavba tratě linky 3 metra se 4 kilometry dlouhým tunelem

pod zálivem Guanabara Bay.

SAN FRANCISCO (USA): Síť metra bude rozšířena nákladem 3,7 miliard dolarů o 26,5 kilometru z Warm Springs do San José a Santa Clara.

AMSTERDAM (Nizozemsko): Do města dodal Siemens první z celkem 155 šestidílných rychlodrážních nízkopodlažních vozů Combino. Část je určena pro novou trať do IJburgu a část na obnovu. -paf-

DOŠLO DO REDAKCE

Vážená redakce, milý kolego šéfredaktore,

děkuji za otištění mého příspěvku o přepravě jízdních kol i oponentního názoru inženýra Baiera. Jsem rád, že se o tuto problematiku nezajímám jen já. Chápu, že ing. Baier sleduje vše z pohledu toho, kdo kolo denně používá a kdo přesně dodržuje dané předpisy. Ano, jde o vymahatelnost toho, co stanoví práva a povinnosti cestujících. Naši klienti se totiž v první řadě berou jen za svá práva. A to je ten zásadní a neoddiskutovatelný fakt.

Druhý díl mého krátkého zamyšlení se bude týkat zkrácených informací pana Jana Dvořáka z článku o vlečných vozech švýcarských trolejbusů. Snímkem zachycený vůz je stejného typu, který jezdí i v Luzernu.

Při mé loňské návštěvě jsem se v tomto pohodlném a lehce přístupném voze i několikrát svezl. Technický stav nenasvědčoval tomu, že by v brzké době lucernští chystali zrušení těchto vozidel.

Třetí část se bude dotýkat problému, který souvisí s tabulkami. Je-li v kolonce 7 celkový počet měření, v kolonce 4 počet jevů, potom procentuální počet je „100*4/7“.

Závěrem bych chtěl poděkovat i za to, že se šéfredaktor podíval i na to, jak jsou cestující informováni o mimořádnostech provozu metra. V jednom z mých prvních příspěvků jsem psal o obří televizní obrazovce ve stanici Vltavská, ze které plynul nepřetržitý tok re-

klamných sloganů, a noční směna se brzy stala očistcem. Přešlo přibližně 5 let a Pražané spolu s provozními zaměstnanci byli zahlceni informacemi o tom, že se kdesi v Praze koná cosi, a že odkudsi jede zvláštní autobusová linka. Ovšem to, že ve stanici A nejdou schody, že je přechodně uzavřena, se cudně mlčelo. Nebo v lepším případě se o relaci staral zajímavý hlas některého z mých kolegů. Snad se to změní. A ještě něco, což není výzva jen pro šéfredaktora, děje-li se něco v metru, co by měla vědět policie (kapesní zloději, neodbytní žebřáci, sprejeři), dejte o tom vědět strojvedoucímu nebo použijte mobilní telefon. A pokud uvidíte člověka, který civilně oblečen, se prochází staniční kolejí, neváhejte a stiskněte tlačítko „Nouzové zastavení vlaku“. Může jít o vteřiny, ale také o lidský život. **Aleš Karlovský**

CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

I když tomu během letošních tropických srpnových dnů pramálo nasvědčovalo, o slovo se začíná pomalíčku hlásit podzim. Upozorní nás na to především ovocné stromy obtěžkané dozrávajícími plody. Právě ovoci – nejen podzimnímu – věnujeme dnešní díl seriálu, který mapuje zajímavá místa internetové sítě. Zbystřit by tak měly nejen hospodyně, ale všichni milovníci čerstvého i rozličně upravovaného ovoce.

Velmi obsáhlý soupis možných i takřka nemožných úprav ovocných plodů nabízí stránky www.labuznik.com – stačí zabrousit do sekce zvané „recepty“ a zde si vybrat kategorii nazvanou „konzervace“. Najdete tu téměř dvě stovky receptů na zpracování ovoce, zeleniny a hub. Velkou předností stránek je jejich přehledné grafické zpracování a jednoduchá struktura, které výrazně usnadňují orientaci.

Pokud patříte mezi příznivce zavařování, mohla by se vám hodit „zavařovací tabulka“ na jednotlivé druhy

ovoce, již lze nalézt na adrese <http://yoohoo.eu-web.cz/cantor2004/pgmable/zavar.html>. S její pomocí lze vypočítat, kolik zavařovacích lahví budete potřebovat, při jaké teplotě a jak dlouho zavařovat, i kolik vody a cukru má být v nálevu. Tabulka je udělaná velmi přehledně, ale poslouží především zkušenějším a zručnějším – začátečníci v ní budou nejspíš tápat.

Velmi zajímavé tipy a návody na zavařování, sušení, zmrazování a nakládání plodů nabízí adresa <http://sweb.cz/zez/zelenina>. Jak název napovídá, jedná se v drtivé většině pouze o zeleninu (ovocné recepty jsou, dle slov autora stránek, v příslibu), přesto návštěvníka překvapí, kolik kulinařských zážraků lze z darů přírody připravit. A pokud máte vlastní recept či radu a chtěli byste se o ně podělit s ostatními, jsou tyto stránky ideálním fórem. Jediné, co je jim nutné vytknout, je naprosto zběsilé grafické zpracování, ze kterého vás po několika minutách nejspíš rozbolí hlava.

Typickou záříjovou plodinou, kterou není navíc třeba pěstovat, neboť na ni narazíte doslova na každém kroku, jsou bezinky neboli plody bezu černého. Z květů i plodů této rostliny lze vyrobit ledacos, jak vás o tom může přesvědčit adresa www.darius.cz/archeus/B_bez_1.html. Vedle dějin využívání bezu, popisu jeho jednotlivých druhů, chemického složení a léčebných vlastností zde najdete na padesát receptů rozličného zpracování bezinek: od polévek a omáček přes čaje, sodovky, limonády, šťávy a zavařeniny až po likéry a vína. A znalci vědí, že zejména bezinkové likéry patří mezi opravdové lahůdky. Chcete-li výrobu některého z nich zkusit, můžete také použít recepty na adresách www.vysocina.cz/dixi/recepty/rec028.html (bezinky s rumem) a www.sweb.cz/cochutnavchuchli/recepty/bezinkovy_liker.html (bezinky s rumem a tvarohem). Autor těchto řádků může oba bez váhání doporučit. -mš-

Holešovice (dokončení)

První světová válka znamenala pro Holešovice, podobně jako v dalších okrajových částech tramvajové sítě, dílčí změny v linkovém vedení, a především přinesla zánik lanové dráhy na Letnou. Její význam byl v té době ovšem už velmi malý, a tak to pro obyvatele Holešovic nebyla příliš citelná ztráta. Pohyblivé schodiště, které tu později vzniklo, také nemělo zásadní význam a používalo se (podobně jako lanovka) především při různých sportovních akcích, které se na Letné odehrávaly. Přeskočme na okamžik chronologii a uvedme si v této souvislosti, že na Letné byla v roce 1937 dokonce postavena velká bloková smyčka u stadionu Sparty, která sloužila pro obracení zvláštních vlaků, které navázely a odvážely fotbalové fanoušky.

V prvorepublikovém období proběhly některé významné rekonstrukce holešovických komunikací, především na Letné a na Bubenském nábřeží, kde se překládalo v roce 1926 koryto Vltavy. Zásadní význam mělo v roce 1928 vybudování dvou mostů, které zlepšily silniční spojení. Oba shodou okolností vedly z Holešovic do Libně, ale měly samozřejmě význam celopražský. Libeňský i Trojský most byly uvedeny do provozu současně v říjnu 1928. Zatímco po Libeňském alespoň v omezené míře jezdily tramvaje od počátku a obsluhovaly vznikající zastávku na holešovických Manínách (v roce 1931 pak bylo dokončeno propojení až do Libně), v případě mostu Trojského byla situace jiná. Byly na něm sice položeny koleje, ale trvalo ještě několik let, než byly využity v pravidelné dopravě. Protože ještě nebylo zcela jasné, jakou trasou se tramvaje na holešovické straně na most dostanou, nebyly spojeny s ostatní kolejevými sítí. Protože by ovšem bylo neekonomické nevyužít nový most pro veřejnou dopravu, byla z Těšnova přes Holešovice na Pelc-Tyrolku prodloužena 15. září 1929 jinonická autobusová linka J, která současně obsluhovala i část Holešovic na východní straně železničního areálu podél Argentinské ulice. Celkem měla první holešovická autobusová linka na zdejším katastrálním území šest zastávek, včetně Štvanice.

Velký význam pro rozšíření směrů nabídky tramvajů mělo v roce 1932 postavení krátké tramvajové trati v Antonínské ulici, která nejdříve posloužila při sokolském sletu a od konce července téhož roku i pro pravidelnou linku č. 8.

V roce 1930 se předpokládalo, že tramvaje pojedou na Trojský most po nové trati, která měla vést od elektrárny staroholešovickými uličkami na jižní předmostí mostu. Teprve v roce 1934 bylo rozhodnuto o vedení tratě ulicí Argentinskou mezi Plynární ulicí a mostem. Než byla trať postavena, existovalo v Holešovicích několik tramvajových konečných – u Veletřzního paláce (obracelo se na přejezdu ve Veletřzní ulici), u Výstaviště (vlastní kolejová smyčka už ležela v Bubenči), u elektrárny (na odbočné koleji v dnešní Partyzánské ulici), na Zátorách (na odbočce v ulici U Papírny), u Uranie (kolejový trojúhelník a třetí kolej v kombinaci s přejezdem) a v Korunovačnické ulici (kolejová odbočka). Ulice Na Zátorách byla úzká a zdejší úsek byl jednokolejný a obvykle sloužil jen manipulačním účelům. Stavba tramvajové tratě přes Trojský most byla podmíněna i rekonstrukcí v oblasti Zátor, kde byly zbořeny některé domy, a po rozšíření ulice mohla být zdvoukolejněna tramvajová trať a vrácena pravidelnému provozu s cestujícími. Při přestavbě zanikly konečné u elektrárny i na Zátorách a jedna z holešovických linek (tehdy to byla „osmnáctka“ jezdící kolem jatek) pak obracela na trojúhelníku křižovatky Plynární – Argentinská. Používání křižovatek k takovému obracení vlaků bylo v té době zcela normální. Uvedením tramvajové tratě Holešovice – Pelc-Tyrolka – Vychovatelna do provozu na počátku roku 1935 byla na mnoho let po technické stránce v zásadě dokončena výstavba tramvajového systému na území Holešovic.

S meziválečným obdobím holešovické dopravní historie úzce souvisí i stavba paláce Elektrických podniků hlavního města Prahy. Významná konstruktivistická stavba byla předána do užívání oficiálně 30. dubna 1935, ale částečně sloužila již od roku 1934. Bylo v ní nejen správní sídlo obou částí EP, tj. elektrárenské a dopravní, ale sloužila ve značném rozsahu i veřejnosti, která si zde vyřizovala všechny záležitosti spojené

s odběrem elektřiny, ale byl zde i předprodej časových jízdenek pro MHD. Dopravní podnik využíval tuto charakteristickou budovu donedávna a musel ji opustit až po zásadních majetkových změnách na počátku devadesátých let 20. století. Mnoho z nás ji jako své sídlo ještě dobře pamatuje.

Během druhé světové války opustily Holešovice autobusy, protože linka J musela být z úsporných důvodů zkrácena do úseku ZOO – Pelc-Tyrolka. Argentinská ulice mezi Plynární a Bubenským nábřežím pak zůstala bez přímé dopravní obsluhy přes čtvrt století. Připomeňme, že linka J nebyla v meziválečném období jedinou autobusovou linkou na území Holešovic. Na konečné u letenské vodárny se ve třicátých letech vystřídal také linky P a R, které ale pro obsluhu Holešovic měly poměrně malý význam. Přes Holešovice, po Letné, jezdila krátce před redukcí autobusové dopravy také noční linka D.

Po druhé světové válce bylo linkové vedení na území Holešovic dlouho poměrně stabilní. Pomineme-li konečnou u Výstaviště (ve své době u Parku kultury a oddechu Julia Fučíka), obsluhovaly celé Holešovické území jen průjezdné tramvajové linky.

Důležitou stavbou celopražského významu se stal Letenský tunel, předaný do užívání 26. září 1953, který ve své době přinesl významné odlehčení značně přetížené ulici Obránců míru (Milady Horákové) mezi Strossmayerovým náměstím a Letenským náměstím. Od počátku se počítalo s jeho využitím i pro městskou dopravu. Měla zde vést trolejbusová trať obsluhující Bubeneč. V samotném tunelu byly dokonce provedeny přípravy na instalaci trolejového vedení (příčné převěsy), nakonec byla v roce 1959 zavedena místo trolejbusové linky autobusová linka č. 125 a Holešovice se tak trolejbusů nikdy nedočkal.

Linka č. 125 měla v Holešovicích jen jednu zastávku (v Korunovačnické třídě), ale přesto znamenala pro cesty na okraj centra pro řadu obyvatel Letné významné zrychlení. V šedesátých letech 20. století bylo přes Holešovice vedeno několik autobusových linek překryvné sítě. Mezi prvními to byly linky č. 134 (Petřiny – Krč), 135 (Nádraží Veleslavín – Spořilov) a 136 (Vozovna Kobylisy – Hostivař), které nabídl nová atraktivní spojení Holešovic s dalšími částmi Prahy včetně centra. Linka č. 135 jezdila Veletřzní ulicí a s linkou č. 136 se vrátila autobusová doprava do Argentinské ulice. S dalším rozvojem autobusové dopravy, který úzce souvisel s výstavbou sídlišť na okraji Prahy, se objevila v Holešovicích i řada dalších linek silně využívaných i holešovickými obyvateli, přestože šlo o linky velmi vytížené (či lépe – přetížené), případně se Holešovice staly „přestupní čtvrtí“ pro cesty do Severního Města.

Poslední čtvrtina 20. století přinesla do Holešovic řadu zásadních změn v dopravě, které vyplynuly především z koncepce rozvoje komunikační sítě Prahy. Výstavba severojižní magistrály (předznamenaná již

rozšířením Hlávkova mostu v letech 1956 – 1962), přestavba pražského železničního uzlu, jakož i výstavba metra měly přímý vliv na další urbanistický i dopravní vývoj Holešovic. Tyto stavby měly především za následek postupné zboření celých starých Holešovic a zánik části bubenské obytné i průmyslové zástavby na severním předmostí Hlávkova mostu. To bylo spojeno i se změnami v tramvajové síti (přeložení tramvajové dopravy z mostu Barikádníků na nový most a do Trojské ulice v letech 1976 a 1977, zrušení provozu v Bubenské ulici v roce 1978 či opuštění části Bubenského nábřeží v roce 1980).

Pro zajímavost si uvedme, že v tomto období (v roce 1978) jezdily z Holešovic směrem přes Letnou 4 tramvajové linky, přes Trojskou 3 linky, přes Libeňský most 4 linky, přes Hlávkův most 5 linek, přes Švermův (dnes Štefáníkův) most 3 linky, pod Letnou směrem k Čechovu mostu 4 tramvajové linky. Kolem jatek jezdilo 6 tramvajových linek. Ve stejné době jezdilo 7 autobusových linek Argentinskou ulicí od Severního Města do centra, případně dál, a další 2 autobusové linky jezdily Letenským tunelem.

Výstavba nových komunikací přinesla celou řadu dílčích omezení a provizorních úprav nejen v individuální, ale i v hromadné dopravě, mezi které patří například provizorní silniční most do Troje při stavbě nového mostu Barikádníků či provizorní opatření při výstavbě mimoúrovňové křižovatky na holešovickém předmostí Hlávkova mostu. Do tohoto období patří také původně jen provizorní přemostění železniční tratě mezi ulicemi Bubenskou a Železničářů, které však slouží dosud, téměř čtvrt století.

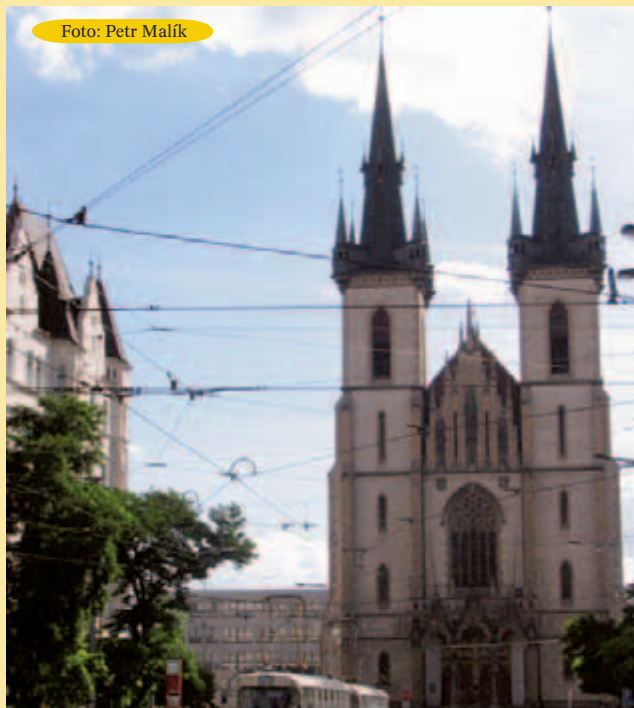
Z těchto důležitých komunikačních staveb si na tomto místě uvedme některá důležitá data. Severojižní magistrála v úseku Hlávkův most – Vychovatelna byla uvedena v provizorní podobě (včetně nového mostu Barikádníků, avšak přes ulici Železničářů) do provozu 28. listopadu 1980. Jižní část Argentinské ulice a křižovatka na severním předmostí Hlávkova mostu byly dokončeny až 22. prosince 1982. Tzv. holešovická přeložka, tj. železniční trať přes nový železniční most do Libně byla uvedena do provozu 23. prosince 1980 (samotný most byl zkolaudován už v prosinci 1976), ale nová železniční stanice Praha-Holešovice, která z počátku sloužila jen jako zastávka, byla předána do užívání až 28. září 1985.

Na počátku listopadu 1984 se v Holešovicích objevilo metro a jeho dvě stanice Vltavská a Nádraží Holešovice (původně označená nic neříkajícím ideologicky zabarveným jménem Fučíkova). Pro přímou obsluhu holešovické obytné zástavby má však určitý význam pouze Vltavská, zatímco Nádraží Holešovice hraje důležitou roli především jako přestupní uzel mezi dalekovou železniční a autobusovou dopravou i městskou dopravou. Významnější obytná zástavba je od této stanice značně vzdálena a po prodloužení metra do Kobylis v roce 2004 i přestupní význam této stanice poklesl.

Přímou dopravní obsluhu Holešovic tak i dnes zajišťují především tramvaje. V jejich případě přinesl novou směrůvou nabídku i nový kolejový oblouk na Strossmayerově náměstí v relaci Letná – Výstaviště, postavený v roce 2001.

Na závěr připomeňme, že Holešovic se týká i mnoho důležitých, ale neuskutečených projektů dopravních i urbanistických. Mnohokrát se v minulosti připravovala stavba tramvajové tratě v Argentinské ulici, nerealizovaným snem zůstává i přímé komunikační (a tramvajové) propojení západní a východní části Holešovic v ose Dělnické ulice tunelem pod bubenským nádražím. Stále se však předpokládá, že rozsáhlý železniční areál, který přes 150 let dělí Holešovice na dvě části, je rozvojovým územím této části města. Ne-li my, tak příští generace mohou v Holešovicích očekávat další velké urbanistické i dopravní změny.

-pf, -fp-



Linka č. 13

Rozhodnutím Magistrátu hl. m. Prahy je od 1. září 2004 v provozu linka č. 13 v pravidelné trase Smíchovské nádraží – ČSAD Smíchov – Lihovar – Zličov – Hlubočepy – Geologická – K Barrandovu – Chaplinovo náměstí – Poliklinika Barrandov – Sídliště Barrandov. Je zřejmé, že se jedná o linku, která má jediný účel – být napaječem metra. Dlouhá léta jím byla linka č. 20; když se dočkala svého prodloužení na Smíchov a ve špičkách právě na Barrandov, máme zde napaječ další, i když jen v ranní špičce. Při otvírání nových koncových tratí je již tradicí, že ke dvěma linkám je přiřazena třetí, tzv. šejdrová, která je v provozu jen ve špičkách všedního dne a v ostatní době až do konečné nedojíždí nebo není vůbec v provozu. Zde je to tedy jiné – 2 linky jezdí na Barrandov v denním provozu a 2 jen ve špičkách, z toho jedna jenom v té ranní.

První spoj pojede z konečné zastávky Sídliště Barrandov v 6.01 hodin, poslední pak v 8.56 hodin. Interval bude 8 minut, takže vzniká ideální předpoklad pro tzv. proložení odjezdů linek, např. v 6.01 linka č. 13, v 6.03 linka č. 12, v 6.05 linka č. 20 a v 6.07 linka

č. 14, čímž dojde i k rozdělení špičkových a denních linek; v odpolední špičce to pochopitelně neplatí. Když už jsme u provozních parametrů, uvedme i ty ostatní – interval 8 minut, průměrná délka 5,47 km, průměrná jízdní doba 12 minut, počet vlaků (sólo) 7, všechny vypravuje vozovna Motol (dvě z těchto pořadí přejíždí z noční linky 54 tak, že jako 54 dojedou na Smíchovské nádraží a tam se na vnitřní koleji „převléknou“ na linku č. 13.

Na závěr jsem pro vás připravil se svým spolupracovníkem několik zajímavostí:

- V 11. čísle DP-KONTAKTu jsem popisoval vývoj trasy linky č. 13 až do 23. 11. 1990, tedy do otevření trati Ohrada – Palmovka, při němž byla zrušena; je to tedy bezmála 14 let, co jsme se s „nešťastným číslem 13“ v pražských ulicích nemohli potkat.
- Poslední nevíluková linka, která jezdila pouze v ranní špičce, byla linka č. 3 z tehdejšího Náměstí Lidových milic na Sokolovskou (dnes Vysočanská – Florenc), která takhle začala jezdit od zahájení

provozu metra 9. května 1974 a „vydržela“ v této trase do roku 1978.

- Po velmi dlouhé době máme opět ucelenou číselnou řadu denních linek 1 až 26.

-zjs-

Linka č. 13 na Ryšance.

Archiv M. Dyka



NAPSALI O NÁS

Metro (23. 8. 2004)

Budárna je Budějovická

Jedete na Budárnu? Tak se mě zeptala sympatická mladá dáma v metru. Bohužel, odpověděl jsem, jedu na Kačárnu. To je škoda, posteskla si a podívala se na svůj nový kufr. Pochopil jsem. Ale ovšem, řekl jsem, vystoupím na Budárně a pomohu vám. Přijala s úlevou. Nebydlím v Praze dlouho a pilně se učím zdejší názvy. Budárna, to je stanice metra Budějovická. Z tohoto zavedeného vzoru odvozují další názvy metra. Jezdím z Budárny přes Pankrárnu, Povstárnu, Vyšárnu a Pavlárnou s Muzárnou na Hlavárnu. To je sled stanic každému zcela jasný a tedy se nemůže nikdo splést. Uvedený způsob označení zastávek má neomylnou jistotu. Mám-li schůzku na Mírárně, pak to značí stanici metra na rozdíl od Míráku, kam se jezdí tramvají. Náměstí Míru je příliš široký pojem. Jak lépe zní namísto Strašnické Strašárna. No ne? Tyto návrhy k přesnému označení popisovaných míst v Praze ocení zejména mimopražští a cizinci a věřím, že opravené názvy stanic metra vejdou v obecné povědomí. Za tento jedinečný

návrh požadují od DP alespoň dvojnásobnou volnou jízdenku a od magistrátu vyznamenání za zásluhu o zlepšení cestovního ruchu a výstavby.



MF Dnes (19. 8. 2004)

Řidiče tramvaje pokoušel pes

Zatím bezvčetně dopadá pátrání po majiteli velkého psa, který na zastávce v Modřanech pokoušel řidiče tramvaje spěchajícího do práce. Jedinou dobrou zprávou pro otce tří malých dcer je, že nemusí podstoupit bolestné a zdoluhavé očkování proti vzteklině. Do práce však nepůjde asi 14 dní. „Kolem čtvrt na čtyři ráno jsem šel na směnu. Na lavičce na zastávce Poliklinika Modřany spal očividně opilý mladík a poblíž něj volně pobíhal velký pes,“ popsal začátek potíží napadený řidič. Pes si jej nejprve očichal a po několika okamžicích se na něj vrhl. Roztrhl mu košili a nakonec se zahrzl do stehna. Naštěstí pro něj se v Čechách přes 2 roky nevyskytl případ vztekliny, proto nemusí podstoupit očkování.

MF Dnes (13. 8. 2004)

Porucha zastavila vlaky metra

Velké komplikace v cestování způsobila lidem na nové soupravě metra opakovaná technická závada. Mezi stanicemi Kačerov a Pražského povstání vlaky nejezdily kvůli zkratu téměř hodinu. Stejná součástka již potřetí zavinila poruchu nejnovějšího typu vlaků v pražském metru. Tentokrát souprava zůstala stát na trase C ve stanici Pankrác. Z poškozeného prvního vozu se linul do staničního prostoru štiplavý zápach, k místu si razila cestu houkající hasičská auta a policie. Hrozilo lidem nebezpečí? U zavřeného vchodu do podzemí stála dozorcí stanice s několika dělníky v červených montérkách a jeden z nich lidem tvrdil, „že dole hořel vlak, a proto metro nejezdí“. Mluví Dopravní podniku Michaela Kuchařová to však odmítla. „U špatné součástky došlo ke zkratu a začalo se z ní kouřit. Avšak nehořelo, hasiči musejí vyjždět ke každé takové závadě“, tvrdí Kuchařová. Dopravní podnik bude podle Kuchařové chtít po výrobci, aby vyměnil vadné součástky, které byly příčinou tří závad, u všech dvaceti souprav z druhé série dodávky.

Vybral ing. Jan Urban

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 8/2004: Myslet lze jen rozumem, ale chápat jen srdcem.

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																			

přístav; chuť (obecně). – 18. Francouzská řeka; žabí zvuk; nekvalitní. – 19. Říční ryba; část mířidel střelných zbraní. – 20. Druh bonbonu.

Pomůcka: Apa, iambus, koel, pukla, Sar, Urož.

PaedDr. Josef Šach

VODOROVNĚ: A. Kovová ozdoba vypouklého tvaru (zastarale); kozácká hodnost; jambus (zastarale). – B. 1. díl tajenky; pálenka z rýže. – C. Uzenina; Pavla (anglicky); louky; dlouhá větrovka. – D. Karetní trumf; planeta; parkový keř; pobřežní koupaliště; kus ledu. – E. Smyv; mořský pták; historické mučidlo; domácí Oliver; vařená vepřová hlava. – F. Plošná míra; úloha; skořápka plžů; karetní hra; sličnost. – G. Bajonet; anekdota; vinout; dětská hračka; citoslovce podivu. – H. Pchác; svobodný statek; zametač ulic; Sarmat; vida. – I. Druh gibbona; rosol; vládec pekla; citoslovce bédování; druh kukačky. – J. Značka obuvi; horská pastvina; kůň (básnický); tlama psů. – K. Praotec; 2. díl tajenky. – L. Náčelník kozáků; strnutí šije; velmi nápadní.

SVISLE: 1. Kuželosečka. – 2. Chorobný útvar; část obce. – 3. Slovanský bůh hromu; náraz; běloveská kyselka. – 4. Jízdou zdolat; trnovník; zvykové právo. – 5. Chuchvalec; salamandr; pestře zbarvený plaz. – 6. Hle (nářečně); balík (zastarale); chlup na hlavě; iniciály herce Marvana. – 7. Pásovec třípásý; tvůrce díla; judský král. – 8. Jídelní miska; pokoj; africký savec. – 9. Tulení kožešina; potřeba rybářů; vymřelý savec. – 10. Rumunská řeka; foukat; cílová čára; značka telluru. – 11. Starosumerské město; domácí Ludmila; mužské jméno; mořský savec. – 12. Bývalý závodník F1; plátěné obydlí; osobní zájmeno. – 13. Domácky Ivana; druh pytláka; konec (expresivně). – 14. Domácky Adéla; velké podnosy; dětská hračka. – 15. Osobní zájmeno; slitina Fe + Al; plocha ruky; tlak krve (zkratka). – 16. Jedlý plod; končina; moje (italsky). – 17. Ukrajinské sídlo; alžírský

Administrativní budova v depu Kačerov se opravuje



Foto: Viktor Baier

Ten, kdo cestuje automobilem po Jižní spojnici, mohl zaregistrovat na výškové budově depa Kačerov stavební práce na celém obvodovém plášti. To by nebylo nic překvapivého. Budova byla kolaudována před více jak třiceti lety. Překvapení a údiv vzbuzuje konstrukce lešení.

Kolegové, kteří nesídlí v depu Kačerov se mylně domnívají, že je prováděna přístavba administrativní budovy. Nedokáží si vysvětlit, proč je k západní štítové zdi budovy postaveno obrovské prostorové lešení. Vysvětlení je však jednoduché. Prostorové lešení bylo postaveno na základě rozhodnutí Hygienické stanice

tak, aby mohly být prováděny technologické postupy zajišťující hygienické požadavky na pracovní a životní prostředí při pracích s materiály kontaminovanými azbestem.

Veškerá tato opatření vyplývají ze schváleného projektu, který vypracovala akreditovaná firma a schválila ho Hygienická stanice hl. m. Prahy. Akreditovaná firma rovněž provádí vlastní demontážní práce včetně konečné dekontaminace všech určených prostorů a povrchů. Dekontaminační práce probíhají ve fóliemi a plachtami uzavřeném prostoru, vždy po patrech v tzv. kontrolovaných pásmech a hygienických smyčkách,

umístěných na prostorovém lešení. V těchto pásmech je zajišťována výměna vzduchu deseti speciálními větracími jednotkami umístěnými rovněž na prostorovém lešení.

Rozhodnutí hygienické stanice respektujeme a jenom doufáme, že stanovený kurs platí pro všechny stavebníky stejně. Tak jako jsme respektovali nutnost rozhodnutí zahájit rekonstrukci stravovacího provozu v této budově. Vyvolaly je nové hygienické předpisy a díky pochopení všech kompetentních se podařilo v minulém roce rekonstrukci provést. Pokud bychom chtěli podat kompletní obrázek, co se za poslední dva až tři roky na výše uvedené budově udělalo, začali bychom kompletní výměnou elektroinstalace a slaboproudých rozvodů a zařízení. Staré rozvody již nezařičovaly bezporuchový chod administrativní budovy. Před třiceti lety byla jediným spotřebičem v kanceláři lampička a mechanický kalkulátor. Časté výpadky elektrického proudu ohrožovaly zejména počítačovou techniku. Všechny tyto práce byly prováděny za provozu a víceméně bez povšimnutí okolí. Teprve závěrečné stavební práce spojené s hygienickými opatřeními jsou evidentní a vyvolávají řadu dotazů, spekulací a dohadů.

Pokud půjde vše podle předpokladů, objeví se administrativní budova depa Kačerov v novém lesku v průběhu listopadu.

Ing. Viktor Baier
ve spolupráci se službou staveb a tratí

Léto není jen časem odpočinku, ale také příhodnou dobou k poznávání nových krajů a zkušeností. Pokud jezdíme s očima otevřenými, vždy můžeme najít něco, co může být pro nás inspirací v profesním životě.

Během toho letošního léta jsem zavítal do Anglie, do západního předměstí Londýna. Z letiště v Gatwicku jsem odjížděl vlakem a zaujaly mě pokladny. Ze šesti byly čtyři otevřené, ale stála tam jen jedna fronta. Okamžitě, jak se okénko uvolnilo, na displeji se ukázalo číslo volného okénka a ta skutečnost byla doplněna hlášením. Fronta čítala asi dvačtyřicet hlav, ale pohybovala se velice rychle, neboť první stojící šel vždy k volnému okénku. Nikdo nemusel litovat, že si vybral špatně... Jednoduché, ale velice účinné opatření. V některých případech se s ním setkáme i u nás, ale v dopravě zatím nikoliv.

Ve frontě bylo také zajímavé sledovat, kdo jakým způsobem platí. Převažovaly platební karty, hotovost byla výjimkou. V našich podmínkách při platbě kartou většinou zdržujete, v Gatwicku žádný problém, odbavení trvalo několik málo vteřin a samozřejmostí bylo, že vám kartu přijali u každého okénka. V našich

POSTŘEHY VLASTNÍMA OČIMA

předprodeji by měly být platby kartou také daleko více rozšířenější, než je tomu dosud. I když vím, že jejich plošnější zavedení brání technické problémy. Snad se je podaří co nejrychleji vyřešit. Evropský standard dnešních dní je zcela jasný. Stačí se podívat na tuzemské železniční stanice, ve většině těch významnějších můžete kartou platit. A to ceny jízdenek nejsou tak vysoké jako u našich časových.

Další postřeh. Na všech zastávkách jste on-line informováni o tom, kdy přijede váš spoj. Na každém nástupišti najdete elektronický displej s aktuálními informacemi, a to u nástupiště mohou zastavovat i vlaky různých dopravců.

Zajímavé bylo sledovat dopravu po dostižích v Ascotu, malé vilové obci, jejímž centrem je dostihové závodiště, které při významných dnech navštívuje na padesát tisíc lidí. Velká část diváků samozřejmě přijíždí auty, ale minimálně stejný počet přijíždí vlakem. Naši dispečeri se mohou s těmi anglickými bez uzardění měřit. Jen mě

zaujalo, že už daleko před nástupištěm stáli pracovníci dopravce a prodávali lístky. Žádné komfortní prostředí. Poměrně velký prodejní automat na krku a pohybovat se s ním mezi stovkami cestujících.

K nádraží v Ascotu vede poměrně úzká ulička mezi ploty, samozřejmě v době dostihů ji zužují ještě všelijací umělci. Okamžitě jsem si v té souvislosti vzpomněl na Prahu a kapesní zloděje. Ti by zřejmě v Ascotu měli svůj ráj... Inu stará dobrá Anglie.

Když sledujete zajímavosti v zahraničí, vrátíte se s ostřejším zrakem i zpátky. Okamžitě si tak všimnete některých starých nešvarů, které pražská doprava nabízí. Ale její hanění by nebylo na místě, nezaslouží si ho, neboť svou vysokou kvalitou má.

Ale na druhou stranu, nezapomínejme, že se vždy můžeme něčemu přiučit a stále můžeme něco zlepšovat, aby spokojenost našich zákazníků byla co nejvyšší.

Přeji mnoho zajímavých postřehů s přicházejícím podzimem. **-bda-**

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V září 2004 oslavuje 71. narozeniny:

Josef Sedláček – Ř, odd. dopravních průzkumů (10).

V září 2004 oslavují 60. narozeniny:

Jurij Denci – ED, provozovna trakční vedení (11),
František Dotlačil – A, DOZ Hostivař (38),
Jaroslav Dvořáček – A, DOZ Hostivař (18),
Václav Dvořák – A, garáž Kačerov (12),
Rudolf Gürlich – ED, provozovna vrchní stavba (35),
Antonín Havlan – M, služba ochran. systému (30),
Petr Kavan – ED, provozovna Kobylisy (17),
František Kondler – A, garáž Řepy (19),
Jaroslav Lavička – ED, prov. opravna tramvají (11),
Jan Němeček – M, technický úsek (21),
Ladislav Pilný – A, garáž Kačerov (23),
Václav Podolák – A, DOZ Hostivař (20),
Karel Rozenbaum – ED, provozovna Hloubětín (42),
Miroslav Sládeček – ED, prov. vrchní stavba (13),

Petr Sobota – ED, vozovna Hloubětín (17),
Josef Starec – A, garáž Vršovice (29),
Antonín Šafránek – ED, provozovna Motol (43),
Jaroslav Šebek – ED, odbor obch.-zásobovací (43),
Miloslav Škoda – ED, provozovna vrchní stavba (32),
Zdeněk Škrland – A, DOZ Hostivař (33),
Vladimír Trpišovský – ED, prov. Hloubětín (43),
Jiří Větrovec – A, garáž Vršovice (26).

V září 2004 oslavují 50. narozeniny:

Karel Bahenský – A, garáž Kačerov (23),
Kateřina Bartoňová – ED, provozovna Pankrác (18),
Jiří Bartoš – M, služba staveb a tratí (25),
Jaroslav Bednář – A, DOZ Hostivař (32),
Tomáš Bechník – ED, prov. trakční vedení (31),
Jan Bulko – ED, provozovna vrchní stavba (31),
Miloslav Čech – A, garáž Kačerov (32),
Bohumil Fikejz – A, garáž Klíčův (25),

Jiří Fremut – M, technický úsek (30),
Petr Hartman – M, služba elektrotechnická (26),
Milan Honců – M, dopravní úsek (27),
Pavel Chyle – M, dopravní úsek (13),
Jiří Janeček – ED, provozovna Kobylisy (32),
Josef Kostka – M, služba ochran. systému (21),
Bohuslav Kotek – M, služba ochran. systému (14),
Petr Koutenský – A, garáž Kačerov (10),
Miroslav Kubiš – M, služba staveb a tratí (27),
Vladimír Kučík – M, dopravní úsek (23),
Milan Malinovský – ED, prov. opravna tramvají (30),
Petr Novák – Ř, odbor přepravní kontroly (12),
Jaroslav Říha – A, garáž Klíčův (21),
František Ulrych – ED, provozovna Vokovice (32),
Stanislav Veselý – M, dopravní úsek (27).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění) srdečně blahopřejeme.
Do starobního důchodu odešel:
Bohuslav Beneš – ED, provozovna Pankrác (28).
Děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.