

## UITP Praha hostí zasedání Řídícího výboru UITP

Na pozvání předsedy představenstva a generálního ředitele Dopravního podniku hl.m. Prahy, akciové společnosti Ing. Milana Houfka se v Praze ve dnech 3. až 5. října letošního roku uskutečnil podzimní zasedání Řídícího výboru Mezinárodního svazu veřejné dopravy. V poválečné historii UITP je to již druhé zasedání, které se bude konat v našem hlavním městě, když prvním bylo rovněž podzimní zasedání v roce 1993.

Zatímco jarní zasedání roku 2001 v Paříži bylo symbolickým zakončením čtyřletého období, kdy v čele UITP stál prezident a generální ředitel RATP pan Jean-Paul Bailly, podzimní zasedání v Praze znamená zahájení nové éry. UITP vstupuje do 21. století s novým prezidentem, kterým byl na 54. světovém kongresu UITP v Londýně zvolen představitel Německa pan Wolfgang Meyer.

Co znamenalo předchozí období pro UITP, a s jakými plány nastupuje nový prezident, vyplývá z interview, které pro Public Transport International č. 03/2001 s minulým a současným nejvyšším představitelem UITP, i s jeho generálním sekretářem panem Hansem Ratem, uskutečnila paní Heather Allen, vedoucí tiskových záležitostí a public relations svazu.

Rozhovor začíná větou: „Těžko mohu uvěřit tomu, jak mohly čtyři roky uběhnout tak rychle“. Pan Bailly, zvolený do funkce prezidenta UITP v roce 1997 ve Stuttgartu k tomuto pocitu měl dobré důvody, protože za uplynulé čtyřleté období bylo mnoho dosaženo. UITP se musel přeorientovat, aby mohl reflektovat změny v sektoru a odpovídat novým, různorodým potřebám svých členů.

„Změny mohou být provedeny úspěšně, jsou-li zaváděny přijatelným tempem. Tímto způsobem bylo za čtyři roky dosaženo, že struktura svazu, stejně jako nové vnitřní procesy, jsou nyní transparentnější a decentralizovanější“. Pan Bailly současně vyslovil přesvědčení, že svaz by nebyl tam, kde je nyní, bez podpory generálního sekretáře Hanse Rata a jeho sekretariátu v Bruselu a vyjádřil jim své poděkování za způsob, jakým bylo změna dosaženo.

„Velmi brzo po převzetí mé funkce jsem pochopil, že svaz je opravdovou formou demokracie, zatímco podnik je více hierarchizovaný. Byl to pro mne překvapivý objev! Průběh změn musí být pomalejší. Ohromnou výhodou bylo, že UITP jasně deklaroval své poslání. Přispělo to k dosažení globálních cílů UITP“.

### UITP pracuje pro lepší mobilitu na celém světě

UITP je:

- světová síť profesionálů ve veřejné dopravě
- referenční bod pro průmysl dopravy
- mezinárodní forum pro dopravní politiky
- zastávce veřejné dopravy

Prezident si od počátku své funkce přál dosáhnout tří cílů: Za prvé restrukturovat UITP vnitřně a sledovat naplňování deklarovaných poslání. Za druhé přizpůsobit se nové struktuře sektoru a jeho změnám, za třetí rozšířit dosavadní zaměření na provozní a technické otázky, snažit se o větší vliv v politické aréně a o propagování pozitivní role veřejné dopravy v životě měst dvacátého prvního století. Po čtyřech letech tomu tak je a nový prezident se již vyjádřil, že jeho přáním je v rozvoji těchto aspektů pokračovat.

Pan Bailly oceňuje, že přes jisté jiné styl a přístup uchová stejný směr, který UITP povede ke konsolidaci jeho mezinárodní základny.

Nový prezident konstatoval, že veřejná doprava pro něho byla daleko víc než jen profesí. Studoval stavební inženýrství na Vysoké škole technické v Čáchách se specializací v oblasti železnic a dopravy. V roce 1973 získal doktorát s prací na téma modelů místní dopravy nákladů po silnici. Pracovně začínal ve svém domovském dopravním podniku v Kolíně nad Rýnem, kde získal široké zkušenosti s městskou a regionální veřejnou dopravou.

Pracoval též jako ředitel odboru plánování a technologie v podniku Stadtbahngesellschaft Rhein-Sieg mbH. Posledních 15 let byl aktivní ve VDV, Svazu německé veřejné dopravy a má dostatek znalostí o složitostech svazové práce.

Nadcházející období považuje za velmi zajímavé pro veřejnou dopravu i pro UITP. „V současné době je horkým námětem konkurence a tato otázka bude v UITP důkladně diskutována. UITP by měl poskytnout neutrální platformu pro debatu a diskusi mezi jeho členy, ale vně bychom měli hovořit jednotně. Zvyšující se koncentrace na trhu, větší zapojování soukromého sektoru, role místních úřadů, to vše se značně rychle mění a UITP se musí těmto změnám přizpůsobit. Aby se stal

skutečným referenčním bodem pro veřejnou dopravu, potřebuje UITP rozšířit své geografické působení a mezinárodní aspekty svazového pracovního programu. UITP již má 2000 členů, ale tento stav se může ještě zvýšit a vyšší členství dá UITP větší finanční stabilitu. Finanční stabilita je formou moci.“

Pan Meyer též zmínil, jak je důležité povzbuzovat mladé lidi, aby si dopravu vybírali za své povolání. UITP má pestrou škálu mezinárodních členů a využívání této sítě v rámci výměnných programů by bylo příležitostí pro mladé manažery získat zkušenosti z práce v různých podnicích a zemích. Získali by jak znalosti, tak jazyk –



Odleva nový prezident UITP Wolfgang Meyer, odstupující Jean-Paul Bailly a generální sekretář Hans Rat.

Foto: Archiv UITP

což vše dohromady by pomáhalo k vytváření mobility a flexibility v managementu, které jsou důležité při hledání řešení globálních výzev, kterým veřejná doprava dnes stojí tvář v tvář.

Mobilita je konec konců základní lidskou potřebou – společně s potravou, přístřeším a vodou. Mobilita je nicméně nyní též profesí a v možnostech UITP je rozvoji této profese pomáhat.

Změna prezidenta neznámá pro UITP změnu směru. V panu Meyerovi získává uznávaného odborníka, zkušeného manažera a moudrého člověka. Všichni zaměstnanci našeho Dopravního podniku mohou považovat za čest, že Praha se stala výchozí stanicí pro cestu UITP do nového tisíciletí.

Ing. Zdeněk Došek



### Tachografy v provozu pražských tramvají

4

### Opravná tramvají v roce 2001

8 až 9



### Den otevřených dveří se těšil opět velké oblibě

14

### Změny na příměstských linkách od 30. září

20 až 21



Nelekejte se nadpisu našeho článku. Žádné omezení nočního provozu se nekoná. Jen jsme jím při příležitosti zavedení některých letošních novinek v nočním provozu pražské městské hromadné dopravy chtěli naznačit historické téma s připomínkou, že to naši předkové s cestováním noční Prahou neměli vždy jednoduché. Tentokrát se podíváme, jak vypadaly první pražské pokusy s nočním provozem městské hromadné dopravy.

Když začala Pražanům v roce 1875 sloužit koňspřežná dráha, končil její provoz kolem 22. hodiny večerní a ráno první vozy vyjížděly až kolem půl sedmé. Takový rozsah provozu vydržel až do sklonku devadesátých let devatenáctého století. Křižíkova elektrická dráha do Líbne a Vysočan (o letenskou nemá smysl se v souvislosti s nočním provozem zajímat) zahajovala provoz o půl hodiny dříve, už v šest, stejně tak tomu bylo i na Hlaváčkově dráze do Košíř. Oba podniky končily každý den dopravu v tradičních 22 hodin. Největší nabídku Pražanům krátce poskytoval dopravní podnik Městská elektrická dráha Královských Vinohrad, jejíž první tramvaje vyjížděly ráno už ve třičtvrtě na šest a poslední jely městem hodinu před půlnocí.

Elektrické podniky královského hlavního města Prahy na svých tratích končily přepravu cestujících mezi 22. a 23. hodinou, a to se týkalo i koňky. Vyjíždění prv-

## Návrh na zavedení nočních jízd byl nejen pro letošek, ale i pro budoucí léta zamítnut...

ské). Pro Bubny–Holešovice státi bude jeden vůz u čekárny na Josefském náměstí,“ psaly tehdy pražské noviny. Zcela ojedinělou událostí byl ples v Národním divadle 27. ledna 1900, po kterém byly k Národnímu divadlu přistaveny tramvaje až (už?) ve 4 hodiny ráno!

O přepravě návštěvníků ostatních divadel jsou konkrétnější údaje až z roku 1902, kdy jezdily od Národního divadla 3 vozy (na Smíchov, Malou Stranu a Královské Vinohrady), 3 od Varietě (do stejných směrů) a nejvíce vozů se vypravovalo od holešovického divadla Uranie (3 až 6 vozů). U Národního divadla byla k tomuto účelu postavena třetí kolej a také v Holešovicích byla postavena pro „divadelní tramvaje“ kolejová odbočka. Později byla tato služba rozšířena i na některá další divadla, například vinohradské.

První návrh na zavedení celonočního provozu v pražské MHD (tehdy jen tramvajové) předložil správní radě Elektrických podniků ředitel pražských elektrických drah Pelikán už před sto lety, 12. ledna 1901. Ve svém návrhu psal: „Aby nejen centrály, nýbrž i celé zařízení dráhy bylo využitkováno i v době noční, kdy zejména pro účely sporeho nočního osvětlení nejsou stroje daleko dostatečně zatíženy a zároveň aby v době zábav a plesů poskytnut byl obecnstvu lacíný dopravní prostředek, navrhuje podepsaný kancelář, aby na hlavních tratích provozovala se vozba v době noční.“ S přihlédnutím k tehdejší tramvajové síti, ve které ještě nebyla dokončena elektrifikace všech úseků koňky, navrhoval čtyři noční tramvajové linky: z Karlna k Národnímu divadlu, od Havlíčkovy ulice ke smíchovskému nádraží Západní dráhy, od Výstaviště k hornímu konci Nuselských schodů a konečně ze Spálené ulice (od tehdejšího Šlikova paláce) k vinohradské tržnici, která tehdy stávala u vinohradské vozovny. Noční provoz měl být udržován od 23 do 5 hodin v intervalu 30 minut při jednotné sazbě 20 haléřů s možností přestupu. (V té době platil na pražských tramvajích stanicový tarif – do šesti stanic 12, nad 6 stanic 20 haléřů.) Ředitel Pelikán tehdy vypočítal, že se bude provoz vyplácet, jestliže každý vůz přepraví alespoň osm cestujících. Noční provoz měl být zaveden na zkoušku v tzv. masopustním období do 15. března. Návrh schválila i správní rada, ale městská rada měla na věc odlišné stanovisko a 18. ledna 1901 konstatovala, že „návrh na zavedení nočních jízd byl nejen pro letošek, ale i pro budoucí léta zamítnut.“ A tak i v dalších letech byly posledními tramvajemi v pražských ulicích jen divadelní vozy.

Nový vzruch přinesla Jubilejní výstava obchodní a živnostenské komory, uspořádaná v době od 14. května do 18. října 1908. V červnu rozhodl výstavní komitét, že o sobotách, nedělích, svátcích či ve dny svátku předcházejícím bude holešovické výstaviště otevřeno až do půlnoci. Protože by se však v té době už návštěvníci domů nedostali, obrátil se výstavní komitét na Elektrické podniky se žádostí o zajištění dopravy. Vedení podniků rozhodlo, aby byla zavedena zvláštní linka, která bude jezdit od výstaviště na Můstek ve dny, kdy se výstaviště uzavírá ve 23 hodin do půlnoci a v „prodlouženém“ dny do jedné hodiny noční. Správní rada dokonce svolila, že v případě potřeby mohou tyto noční vozy jezdit až k Muzeu. Než se celá záležitost organizačně připravila, rozhodl výkonný výbor, že bude výstaviště do půlnoci otevřeno každodenně, a proto byl od 11. června 1908 zaveden prodloužený provoz na lince č. 3 (Výstaviště – Vinohradské nádraží), kdy poslední spoj, bez záruky přestupu, odjížděl od výstaviště krátce po 23. hodině a pak následoval v pětiminutovém intervalu provoz zvláštní noční linky na Můstek a v případě potřeby až do Palackého (Anglické) ulice na Vinohradech. Poslední noční vůz odjížděl od výstaviště čtvrt hodiny po půlnoci. Zatím nemáme k dispozici informace o tom, jestli byl tento „noční“ provoz udržován až do říjnového ukončení výstavy.

V listopadu 1909 se v městské radě objevil návrh na zavedení celonoční dopravy v intervalu jedné hodiny „alespoň v době masopustní“. Tentokrát to bylo vedení Elek-

trických podniků, které se k návrhu postavilo odmítavě z technických i personálních důvodů. O rok později, v prosinci 1910, městská rada projednávala další návrh na zavedení nočního provozu, a to alespoň do půlnoci. Tentokrát se Elektrické podniky celému problému věnovaly opět velmi pečlivě. Největší problém činilo personální zabezpečení. „Naskytá se také otázka, zdali pro život pražský jest vůbec zapotřebí jezdit elektr. drahou do pozdních hodin nočních a tu dovoluje si ředitelství dle nynějších okolností tvrditi, že takové potřeby nestává a mohlo by se zkouškou teprve prokázati, pokud a jak jest toto tvrzení správným,“ praví se ve stanovisku ředitele elektrických drah. Proto bylo rozhodnuto učinit pokus na počátku následujícího roku, přibližně do konce února. Jen pro záměstí si uvedme, že v té době bylo na třinácti linkách přes den v provozu 218 vozů (vlaků) a po deváté hodině večer se snížil na 149. Mezi ty se počítala i lanová dráha na Letnou a zřejmě i 24 divadelních vozů stažených z pravidelných linek a několik dalších pro divadlo Uranie.

Oběžníkem číslo 11 ze 17. ledna 1911 byly od 21. ledna 1911 zavedeny „noční jízdy na elektrických drahách pražských“. Provoz do půlnoci je pro nás dnes zcela samozřejmý, ale pro naše předky to byla významná novinka. V prodlouženém provozu zůstalo do půlnoci v pražských ulicích devět tramvajových linek přibližně ve dvacetiminutovém intervalu, dvě z nich měly upravenou trasu v koncových úsecích. Jízdné nebylo proti normálnímu provoznímu období změněno. „Noční vozy“ byly obsazovány personálem, který měl následující den volno. Na významných křižovatkách nebyli výhybkáři, ale výhybky stavěli průvodčí. Poslední vozy přijížděly do konečných stanic kolem půl jedné. Noční provoz se osvědčil a zůstal zachován i v následujícím období. Podle dosavadních poznatků se významněji nedotkl divadelních vozů, protože konce divadelních představení se pochopitelně v průběhu sezóny měnily. Od 2. ledna 1913, ve snaze zajistit spojení k některým ranním vlakům, uskutečnily Elektrické podniky určité úpravy prvních ranních spojů. Některé tramvaje vyjížděly z vozovny už v pět hodin ráno a bylo vypravováno také několik dalších zvláštních spojů do půl šesté, které pak přes den jezdily jako vložené vlaky. Rozšířený provoz byl úspěšný a jak už to často bývá, zmařily ho nepředvídané události. Dne 26. července 1914 byla v Praze vyhlášena částečná a o pět dní později všeobecná mobilizace. Vypukla světová válka – v té době ještě nikdo netušil, že jí jednou budeme říkat „první“. Ztráta části provozního personálu přinesla Elektrickým podnikům značné potíže, stejně tak jako různá nařízení úsporná opatření. Na pražských tramvajích byl zaveden „provisorní jízdní řád po dobu mobilisace“, což znamenalo po celou válku. Poslední vozy jezdily z konečných stanic opět jako dříve, tedy kolem půl jedenácté večer, a zrušeny byly i první ranní spoje. Jako první do ulic vyjížděla ve čtvrt na šest ráno „trojka“ z vozovny v Královské Oboře, jako poslední „třináctka“, která tři minuty před šestou vyjížděla od Anděla na krátkou trasu směrem na Santošku. Za své vzaly pochopitelně i divadelní vozy. Přes to se čas od času objevovaly tramvaje v pražských ulicích i hluboko v noci. Byly to sanitní tramvaje, které přepravovaly raněné vojáky z pražského nádraží císaře Františka Josefa do pražských nemocnic. Sanitní vlaky totiž do Prahy přijížděly podle potřeby, ve dne i v noci, a tomu se pochopitelně přizpůsobily i tramvaje. V roce 1917 se Pražané dočkali nepřijemného překvapení. „Ve čtvrtek, dne 15. listopadu t.r. počínaje bude omezena vozba na elektr. drahách a sice dvojitým způsobem: jednak budou jednotlivé trati jezdit pouze do 8. hod. večerní, přičemž pojedou asi v tuto hodinu vozy ještě z konečných stanic, jednak budou některé části tratí úplně vypuštěny.“ Na noční provoz si tedy museli Pražané ještě mnoho let počkat.

Mgr. Pavel Fojtík

Redakční poznámka: Historie nočního provozu je dlouhá a ještě se k ní v příštím čísle vrátíme.

## Vyhláška.

Vzhledem ku prodloužení výstavy do 12. hod. noční zařízení se provoz na elektr. drahách takto:

- 1. Na všech tratích** projíždějí vozy dle jízdního řádu, elektrickými podniky vydaného, který lze obdržeti u průvodčích za 10 hal.
- 2. Od výstavy, bez záruky přestupu** po tomto pravidelném provozu, jezdí přímé vozy na Josefské náměstí, Příkop, Václavské náměstí a k vinohradskému nádraží tím způsobem, že poslední vůz v uvedeném směru jede **od výstavy přesně o 11. hodině 10 minut v noci.**
- 3. Po tomto provozu jede každých 5 minut zvláštní vůz** směrem přes Josefské náměstí a Příkop k Můstku a dle potřeby dále Václavským náměstím a Mezibranskou ulicí až k Palackého tržnici na Král. Vinohradech, kde jest konečná stanice. – Poslední vůz z těchto zvláštních vozů jede **presně ve 12. hod. v noci od výstavy**, čímž doprava vůbec se ukončuje.

V Praze, dne 11. června 1908.

### Správní rada elektrických podniků král. hlav. města Prahy.

Tato vyhláška se objevila 11. června v pražských tramvajích a v jejich čekárnách. První „noční linka“ je (alespoň na čas) na světě. Zdroj: Archiv DP

ních vozů na jednotlivé linky nebylo jednotné. Například v září 1898 vyjížděla karlínská linka už v půl šesté ráno, zatímco vinohradská o půl hodiny později. Večerní provoz koňky končil mezi 22.15 (karlínská) a 23.00 (vinohradská linka). Návštěvy kulturních podniků, především divadel, se ale Pražanům obvykle protáhly do pozdější hodiny. Proto správa Elektrických podniků pro návštěvníky divadelních představení začala zavádět zvláštní vozy, které na ně čekaly v nejbližší vhodné zastávce i po skončení pravidelného provozu. Takovému „privilegiu“ se těšili především návštěvníci Národního divadla (už v roce 1888 odtud jezdil spoj i ve 23.30 hodin) a od 31. srpna 1900 byly zavedeny také spoje pro návštěvníky karlínské Varietě. „U Poříčského sadu státi budou dva vozy koňské dráhy určené pro Malou Stranu (kolem Národního divadla), pak dva vozy koňské dráhy na Smíchov, které budou zatím dojížděti jen k místu, kde vyměňují se právě koleje a konečně jeden vůz elektrické dráhy na Královské Vinohrady (Mezibranskou ulicí, přes Purkyňovo nám., trídou Korunní k remíze Vinohrad-



# Prioritou je udržení výhodného poměru pro městskou hromadnou dopravu, tvrdí náměstek primátora Hejl

Pražská doprava je zřejmě nejčastěji diskutované téma nejen na stránkách novin, ale i mezi Pražany v restauracích různých cenových skupin. Není snad člověka, který by neměl na pražskou dopravu svůj názor a záhy i náměty na řešení. Proto úloha náměstka primátora, do jehož kompetence doprava v našem městě patří, není jednoduchá. Třetím rokem tuto funkci zastává ing. Martin Hejl, v devadesátých letech předseda představenstva Dopravního podniku a v současnosti předseda dozorčí rady naší společnosti.

Začátkem září, kdy se ing. Hejl zabýval především přípravou své rozpočtové kapitoly na rok 2002, jsme si s ním povídali o pražské dopravě nejen z pohledu naší společnosti.

**DP-K Co považujete za největší úspěchy v oblasti pražské dopravy, nejen městské hromadné, v posledních letech?**

Je to jednoznačně udržení příznivého poměru používání městské hromadné dopravy vůči individuální dopravě. Vyjádřeno čísly zhruba 60:40 ve prospěch hromadné dopravy. Tato skutečnost je o to cennější, když si uvědomíme pravidelné meziroční nárůsty individuálního automobilismu.

Za další, že se v posledních letech podařilo velkou měrou opravit komunikace a traťová tělesa pro oba druhy doprav. Bohužel, však stále vlečeme z minulosti velký dluh.

Opravy a udržování komunikací jsou obecně velkým problémem a i do budoucna znamenají velké rozpočtové nároky.

Na území Prahy uvádím jako příklad kontinuální opravy a údržbu Jižní spojky, nejzatíženější komunikace v České republice. Pro představu čtenářů uvádím, že v profilu Kačerov činí zatížení 113 tisíc vozidel za 24 hodin průměrného pracovního dne.

**DP-K Co se naopak nepovedlo a co považujete v současnosti za nejpalčivější problém pražské dopravy?**

Za nejhorší považují časový skluz v budování silničního okruhu kolem Prahy, jehož základním posláním je chránit město od tranzitní dopravy. Důsledkem je zahlcení města dopravou, která dokonce často nemá zdroj ani cíl v Praze. Nejen zmiňovaná jižní Severojižní magistrála, ale i ulice například Milady Horákové, Veletržní nebo Barrandovská výstupní jsou přetíženy.

Je nutno připomenout, že okruh okolo města buduje stát. S podobnými problémy se potýká i město při stavbě městského okruhu. V současnosti se to týká úseku mezi Strahovským tunelem a Barrandovským mostem, kde zpoždění činí přibližně dva roky, výstavba nyní však naplno pokračuje. Připravujeme předstihové otevření části stavby, a to úseku od Radlické ulice k Barrandovskému mostu ve druhé polovině příštího roku.

Jednou z příčin opoždění těchto staveb jsou překážky nejružnějšího charakteru kladené pseudoekologickými aktivitami.

**DP-K V oblasti městské hromadné dopravy působíte už dlouho, jak posuzujete její služby v dlouhodobém horizontu?**

Nejlepší hodnocení městské hromadné dopravy může říci uživatel, tedy cestující veřejnost.

Ale za dobu své dosavadní praxe mohu potvrdit, že pražská MHD patří k tomu nejlepšímu, co v Evropě existuje. Vycházím z hodnocení jak zahraničních odborníků, tak hodnocení v rámci UITP a od návštěvníků Prahy. My, kteří ji používáme denně, si to často neuvědomujeme.

**DP-K Co je prioritním cílem ze strany hlavního města Prahy pro Dopravní podnik na rok 2002, ale i do vzdálenější budoucnosti?**

Prioritně je to udržení výše zmiňovaného poměru 60:40, s dlouhodobým cílem ve zvýšení přibližně na



65:35 ve prospěch městské hromadné dopravy. Tím chceme snižovat objem individuální automobilové dopravy, měly by růst nejen výkony vlastního Dopravního podniku, ale celého systému Pražské integrované dopravy.

**DP-K V lednu oslavíme 10 let od vzniku první autobusové linky příměstské dopravy, která položila základ systému Pražské integrované dopravy. Jak tento systém hodnotíte a jaký bude jeho rozvoj v nejbližších měsících?**

Jsem přesvědčen, že proběhlých 10 let budování systému Pražské integrované dopravy prokázalo jeho vhodnost a účelnost ke zkvalitnění dopravní obsluhy jak na území Prahy, tak především v obcích příměstského regionu. Tím se daří snižovat nároky individuálního automobilové dopravy. Stačí si jen připomenout, že systém Pražské integrované dopravy zasahuje až do vzdálenosti 60 kilometrů.

Financování celého systému probíhá jak z rozpočtu hlavního města Prahy, tak v současnosti z rozpočtů okresů a případně i dotčených obcí.

Již v příštím roce se to však může stát problémem. Už nyní vedeme jednání se sousedním Středočeským krajem o změně systému financování v souvislosti se zán-



Foto: Petr Malík

kem okresů. Z tohoto pohledu je patrné, jak je důležité samofinancování krajského zřízení.

**DP-K Na jaře letošního roku jsme na stránkách DP-KONTAKTU diskutovali o vyšším zapojení železniční dopravy do městské hromadné dopravy. Jaké jsou možnosti tohoto druhu dopravy na území našeho města?**

Potenciál některých železničních spojení na území Prahy je vysoký, ale předpokládá významné investice nejen do stavební části, výstavby nových zastávek, ale podle mého i do moderních vozů či vozidel nových generací.

V současné studii obsluhy Prahy a jejího okolí hromadnou dopravou pořizované ministerstvem dopravy a spojů se právě prověřují i možnosti zavedení systému „tram-train“, ve kterém tramvajová vozidla jezdí též po železniční trati v jižní části města, a to z Modřan a Braníka směrem na Vrané nad Vltavou.

Ale je třeba si vždy uvědomit, že všechny tyto možnosti jsou určeny vztahem dopravní poptávky a nabídky.

**DP-K Velmi často také přinášíme články o preferenci městské hromadné dopravy. Jaké jsou priority města v této oblasti?**

V této oblasti jsou naše priority stále stejné. Základním parametrem městské hromadné dopravy je její pravidelnost. Proto budeme pokračovat v technických opat-

řeních, oddělování tramvajových tratí od jízdnic pásů pro automobily, úpravě světelných signalizačních zařízení na křižovatkách a zřizování samostatných pruhů pro autobusy. V této souvislosti připravujeme též používání systémů telematiky, tj. informačních řídicích technologií v dopravě.

**DP-K Stavba IV. provozního úseku tratě C byla zahájena před rokem, v těchto dnech začíná výstavba tramvajové tratě na Barrandov. Jaké stavby pro městskou hromadnou dopravu budou prioritou v nejbližší budoucnosti?**

Stavba IV. provozního úseku tratě C byla zahájena první etapou do Ládví, na kterou bezprostředně naváže druhá etapa, tj. úsek z Ládví přes Prosek do Letňan. Zde chci připomenout, že stavba je financována zčásti dlouhodobou půjčkou Evropské investiční banky.

Věřím, že právě zahajovaná stavba tramvajové trati z Hlubočep na Barrandov bude místem pro úplně nová tramvajová vozidla, odpovídající třetímu tisíciletí, která budou plně integrovat moderní pojetí stavby.

V horizontu do roku 2010 připravujeme stavbu prvního provozního úseku tratě D, tedy z náměstí Míru přes Nuselské údolí do Nových dvorů.

**DP-K S malou výjimkou jsou téměř stoprocentně využívána parkoviště typu P+R. Počítá se s jejich rozšiřováním, kde a v jakém časovém horizontu?**

S rozšiřováním parkovišť systému P+R budeme pokračovat v maximální možné míře, ale tempo závisí na tom, jak se nám daří řešit majetkovou problematiku pozemků. Tento typ parkovišť totiž nelze umístit libovolně, ale vzhledem k jejich poslání ve velmi přísně vymezených lokalitách.

Zmíněnou výjimku, parkoviště nikoliv s vazbou na městskou hromadnou dopravu, ale na železnici, najdeme

v Radotíně, a pro obdobně právě budované parkoviště v Běchovicích připravujeme zlepšení služeb. Chceme zavést informační systém, který řidiče automobilů bude informovat o aktuálním odjezdu návazného vlakového spojení ze stanice v sousedství parkoviště.

**DP-K Městská hromadná doprava, potažmo systém Pražské integrované dopravy, to jsou také velké finanční prostředky z městského rozpočtu. Jak obtížné se zajišťují prostředky na současný rozsah služeb a jaký je výhled do budoucna?**

Finanční zajištění je skutečně velkým úkolem zejména do budoucnosti v souvislosti s udržением stávajícího rozsahu integrované dopravy. Jen pro představu pouze Českým drahám hraje město tzv. protarifovací ztrátu ve výši více než 60 milionů korun ročně. Navíc klesá dotace ze státního rozpočtu na takzvanou základní dopravní obslužnost v silniční dopravě. V Praze a ve středočeských okresech se podle mých současných informací jedná o snížení pro rok 2002 na čtvrtinu oproti roku 2000.

Ještě větší starost mi dělá návrh státního rozpočtu na výstavbu pražského metra ve výši 400 milionů korun, což představuje snížení oproti letošnímu roku o více jak 500 milionů.

Děkuji za rozhovor a přeji mnoho úspěchů v prosazování zájmů městské hromadné dopravy. Petr Malík



## Tachografy v provozu pražských tramvají

Při pohledu na řídicí pult v kabině řidiče tramvaje snad každého upoutá jeden z nejrozumnějších „budíků“. Je to němý, ale neupltný průvodce řidiče, sledující pozorně jízdu tramvaje a pamatující si všechno co má. Na oprávněný dotaz dovede přesně a spravedlivě vypovídat nejen ve prospěch řidiče, ale často i proti němu. Jeho paměť vydává svědectví o některých okolnostech v provozu, při nehodě významně přispívá k jejímu objasnění. Dokáže popsat řídicí techniku jízdy, jeho dopravní kázeň v dodržování stanovených rychlostních limitů. Tento přístroj s ručkou nebo digitálním displejem je součástí rychloměrného systému tramvaje, krátce zvaného elektronický tachograf.

Abychom mohli porovnat vývoj tachografů na pražských tramvajích, vraťme se krátce do nedávné historie. Někteří pamětníci vzpomínají na první typ mechanického tachografu od švýcarské firmy Hasler na tramvaji T4 č. 5500. Měl bowdenový náhon a hlasitě tikající hodiny s ručním natahováním. Tachograf zaznamenával ujeté kilometry a zapisoval rychlost jízdy na otočný kotouček. Tento přístroj byl v roce 1962 vyřazen z provozu a jako technická rarita je k vidění na trolejbusu Skoda Tr 8 ve středočeském muzeu MHD.

Po roce 1960 byly na tramvaje řady tehdejších typů T zaváženy novější tuzemské mechanické tachografy typu 664. Jejich

zbytné kotouče pečlivě očistit od nánosů barvy a zbytků oleje z mechanismu. Pak záznamy prošly podrobnou prohlídkou stop pod lupou, byly zhotoveny jejich fotokopie a na pracovní fotokopii s pomocí upraveného pravítka, odpichovátko a ostré nabrušené tužky začala analýza záznamů. Zobrazené stopy záznamů byly změřeny, okótovány a z takto získaných údajů byl vypracován „Rozbor záznamového kotouče tachografu“, k němuž se přiložila fotokopie záznamů. Vodičkem pro pochopení nehodové situace bylo podrobně hlášení o nehodě zpracované likvidujícím dispečerem.

V současné době jsou na všech řídicích tramvajových vozích instalovány 24V elektronické tachografy vyrobené firmou C. T. M. Praha a. s. V provozu o. z. Elektrické dráhy se používají čtyři typy elektronických tachografů. Typ 664E analogový jako první následovník mechanického tachografu využil původní ka-

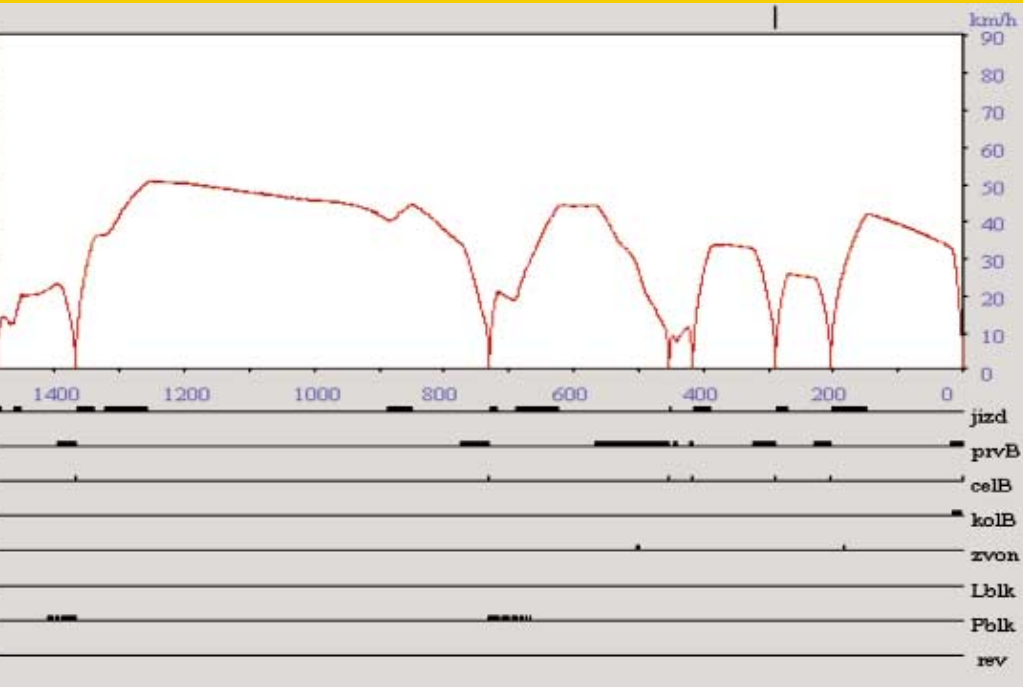
TM10 zaznamenává 1490 metrů poslední ujeté dráhy a s vloženou paměťovou kartou RAM systému PCMCIA dokonce může zaznamenat i celodenní provoz vozidla. Tato přenosná paměťová karta velikosti osobní vizitky, umožňuje též nakopírování dat z tachografu během jediné sekundy a následný přenos dat z tramvaje na čtení v jiném počítači. Data zkopírovaná z paměti na kartu nebo na jiný přenosný počítač jsou datové soubory, v jejichž maximálně osmiciferném názvu a příponě je obsaženo číslo tramvajového vozu, datum a pořadové číslo kopírování. Každý soubor má automaticky načteno identifikační číslo paměti, datum a čas vytvoření souboru. Zkopírovaný soubor je nutno doplnit ještě dalšími údaji identifikujícími jméno a služební číslo řidiče, číslo linky, pořadí, čas nehody a případnou poznámku o charakteru dopravní nehody. Takto připravený soubor je předán na pracoviště technické kontroly (12 211), kde specialista pomocí vyhodnocovacího programu se souborem dále pracuje. Uživatelské prostředí vyhodnocovacího programu umožňuje pomocí řady funkcí provádět detailní analýzu průběhu jízdy tak, že z libovolného úseku záznamů lze přesně vysledovat činnost řidiče při řízení tramvaje a vzniká tak reálný obraz pohybu tramvaje, vývoje a průběhu dopravní nehody.

Z datové varianty záznamů, kde je ujetá dráha vzorkována čtyřmi záznamy na jednom metru ujeté dráhy ve vztahu k času (hh:mm:ss), lze vyčíst i rychlost reakce řidiče na nehodovou situaci. V případě důvodných pochyb o dostatečné intenzitě brzdného účinku tramvaje lze kterýkoliv úsek záznamu brzdění pouhým kliknutím myši podrobit testu zpomalení v m/s<sup>2</sup>. To vše jsou mnohdy cenné informace pro policejního vyšetřovatele k jeho rozhodování o míře zavinění nehody. Rozbor záznamů tachografu z každé mimořádné události v provozu tramvají je vyhodnocovatelem zpracován formou zprávy s komentářem k jednotlivým záznamům a obsahuje komplexní grafické vyobrazení šetřené události. Vypracovaný Rozbor elektronického tachografu je poté posouzen a autorizovaným vedoucím technického odboru. Jeden výtisk Rozboru je předán do oddělení škod a nehod o. z. Elektrické dráhy k dalšímu řízení a ve dvojím vyhotovení se odesílá příslušnému vyšetřovateli Policie ČR pro přiložení do vyšetřovacího spisu.

Z výše uvedeného vyplývá, že Rozbor tachografu je dokument rozhodujícího významu. Proto je samozřejmé, že data tachografu musí být chráněna proti neoprávněným zásahům a správná činnost tachografů musí být soustavně kontrolována. Kontrola je zajištěna již v jednotlivých vozovkách a v opravných tramvajích v Hostivaři, kde se v rámci předepsaných kontrolních prohlídek tramvají provádí i funkční zkoušky tachografů, jejichž výsledky se výtisknou a zakládají k dokumentaci vozů. Dohled na kontroly ve vozovkách včetně vlastních namátkových kontrol zajišťuje oddělení technické kontroly 12 211. Veškeré tachografy na provozních tramvajích jsou zaplombované, aby se zamezilo neoprávněným manipulacím s daty paměťových jednotek. Zásahy do zařízení tachografu v provozu tramvaje na trati, tedy i kopírování dat, je oprávněn provádět pouze pohotovostní pracovník technické údržby tramvají (KGX 51) a pověřený kontrolor oddělení 12 211. Dispečer DD ED 12 120 je povinen po nehodě tramvaje tachograf vypnout z činnosti, aby při následném odjezdu vlaku z linky na odstavné místo zůstala zachována aktuální data z nehody a další jízdu nedošlo k jejich přepsání.

Na otázku o poruchovosti elektronických tachografů lze odpovědět, že dosud nebyla zjištěna žádná softwarová chyba zářezí a pokud došlo k nějaké závadě, jednalo se o klasické závady elektrického obvodu jako například uvolněné kabelové spoje, nepřevádějící konektor, přepálený rezistor, vadný montážní díl. Vzniklé závady jsou odstraňovány vozovkami v úzké spolupráci se servisem výrobce. Pro zajištění účinné preventivní diagnostiky elektronických tachografů na vozovkách vyrobila dodavatelská firma C. T. M. zkušební pomůcky, které účinně pomáhají udržovat tachografy v dobrém provozním stavu, takže počet zjištěných nedostatků trvale klesá.

**Boleslav Lásk, specialista na vyhodnocení záznamů tachografů, oddělení 12 211**



Grafický záznam tachografu z dráhy 1490 metrů

### Legenda:

- jízd** – zadání jízdy
- prvB** – zadání provozní elektrodynamické brzdy
- celB** – zadání zajišťovací (čelisťové/kotoučové) brzdy
- kolB** – zadání nouzové kolejnicové brzdy

- zvon** – zadání výstražného zvonění
- Lblk** – zadání levých směrových světel – stopa je přerušovaná v rytmu blikání směrovek
- Pblk** – zadání pravých směrových světel – dtto
- rev** – registrace zapnutí reverzoru pro jízdu vzad.

Na této stopě se za pohybu tramvaje zaznamená i zásah skluzové a smykové ochrany SSO.

era skončila v průběhu druhého pololetí roku 2000, kdy byly z provozu definitivně vyřazeny při postupné výměně za dokonalejší elektronické tachografy. Typ 664, stejně jako soudobé elektronické tachografy, snímá údaje o projaté dráze prostřednictvím vysílací elektrických impulsů z převodovky na první nápravě tramvajového vozu. Z frekvence přijímaných impulsů byla odvozena nejen ujetá dráha, ale též aktuální rychlost, převedená elektromechanicky na tachometrovou ručku, která zprostředkovává měření i polohu hrotu písátka, kreslicího křivku na otáčejícím se skleněném kotouči. Další čtyři písátka ovládaná elektromagnety zapisovala výchylkami hrotu zadání provozní elektrodynamické brzdy, zadání nouzové kolejnicové brzdy, použití výstražného zvonu a zadání jednotlivých směrových světel. Sklo záznamového kotouče bylo ze strany písátka pokryto stejnoměrnou vrstvičkou bílé nezasychající barvy, v níž písátka kreslila stopy. Horní plocha skla kotouče měla natištěný rastr pro vizuální odečet zaznamenaných hodnot. Tachograf registroval poslední úsek projaté dráhy délky 500 m a další jízdu se staré stopy postupně likvidovaly rozváděním. Po nehodě tramvaje dispečer záznamový kotouč z registračního přístroje vyjmuli, uložili do plombovaného přepravního pouzdra a s průvodním lístkem předali k vyhodnocení záznamů do technického oddělení (12 211). Výměna tachografového kotouče se obvykle neobešla bez následného mytí rukou, protože obvod kotouče byl téměř vždy silně zašpiněn od všudypřítomné rozteklé bílé barvy. Už tento popis dává tušit, že údržba tachografu byla dost náročná.

Manipulace se záznamovým kotoučem vyžadovala určitou zručnost a opatrnost, aby zapsané údaje nebyly nenávratně poškozeny nebo přímo zničeny letným otiskem prstu na místě části záznamu, který mohl být rozhodující pro objasnění okolností šetřené mimořádnosti. Při vyjímání kotouče z registračního přístroje k tomu docházelo často. Záznam velmi krátké dráhy a malé rychlosti býval často nezřetelný a nepřesný, sklo občas popraskalo, řada kotoučů musela být pro další nepoužitelnost vyřazována. Před vlastním vyhodnocováním záznamů bylo ne-

belové rozvodové typu 664 a má pětibitovou paměť. Další typy 664E8 analogový a 668 digitální jsou osmibitové. Posledním vojovým typem je sestava TM 700 digitální/TM10. Zařízení elektronického tachografu je funkční celek, sestávající z jednotlivých výměnných dílů – vysílací impulsů, pracující na principu otáčení tramvajového kola, paměťová část s vlastní zálohovací baterií a rychloměr s analogovým nebo digitálním zobrazením rychlosti jízdy. Například zobrazovače rychlosti typu TM700d jsou vybaveny indikací palubního napětí tramvaje, počítadlem celkem ujetých km, denním nulovatelným počítadlem km, ukazatelem času synchronizovaného s časem palubního informačního systému IBIS, budíkem a dalšími programovatelnými volbami jako změna jasu displeje LCD nebo přepnutí přístroje do režimu měření zábrzdě dráhy vozidla a možnost konfigurace počtu pulsů na jeden metr ujeté dráhy pro měření při různých středních průměrech tramvajového kola. Kalibraci ostatních funkcí přístroje může provádět jen autorizovaný servis výrobce a přístup do těchto funkcí je chráněn heslem. Uvedený systém se tím dostal na úroveň přesného měřidla.

Paměťová část tachografu plní podobnou funkci přibližně jako populární černá skříňka u letadel. Do ní přichází v souběhu se záznamy o ujeté dráze a rychlosti osm jednobitových signálů z řídicích obvodů tramvaje o zadání povolení jízdy, provozní elektrodynamická brzda, nouzová kolejnicová brzda, výstražný zvon, směrovky, jízda vzad a zaznamenává vznik stavů, jako automatický náběh zajišťovací brzdy a činnosti skluzové a smykové ochrany. Data z paměti lze kdykoliv zkopírovat do přenosného počítače speciálním kabelem. Paměťová jednotka

### Ukázka části datových záznamů

| Doba zhotovení: 13:08:00 30.7.2001 |               | HLAVIČKA          |                                |                 |      |      |      |      |      |      |         |              |
|------------------------------------|---------------|-------------------|--------------------------------|-----------------|------|------|------|------|------|------|---------|--------------|
|                                    |               | Datum:            |                                |                 |      |      |      |      |      |      | Čas:    |              |
|                                    |               | Jméno řidiče:     |                                |                 |      |      |      |      |      |      | Linka:  |              |
|                                    |               | Číslo vozu:       |                                |                 |      |      |      |      |      |      |         |              |
|                                    |               | Poznámka:         | ukázka části dat - 5,9 m dráhy |                 |      |      |      |      |      |      |         |              |
|                                    |               | Číslo tachografu: | 7079                           |                 |      |      |      |      |      |      | Soubor: | 00000000.011 |
| Datum:                             | Číslo záznamu | Vzdálenost [m]    | Čas                            | Rychlost [km/h] | jízd | prvB | celB | kolB | zvon | Lblk | Pblk    | rev          |
| 15.05.2001                         | 0             | 0.0               | 10:01:04                       | 0.00            | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 1             | 0.2               | 10:01:02                       | 3.44            | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 2             | 0.5               | 10:01:02                       | 5.10            | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 3             | 0.7               | 10:01:02                       | 5.86            | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 4             | 1.0               | 10:01:02                       | 6.94            | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 5             | 1.2               | 10:01:02                       | 7.78            | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 6             | 1.5               | 10:01:02                       | 8.42            | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 7             | 1.7               | 10:01:02                       | 9.08            | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 8             | 2.0               | 10:01:01                       | 9.72            | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 9             | 2.2               | 10:01:01                       | 10.36           | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 10            | 2.5               | 10:01:01                       | 10.82           | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 11            | 2.7               | 10:01:01                       | 11.32           | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 12            | 3.0               | 10:01:01                       | 11.78           | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 13            | 3.2               | 10:01:01                       | 12.46           | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 14            | 3.4               | 10:01:01                       | 12.46           | 0    | 1    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 15            | 3.7               | 10:01:01                       | 13.20           | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 16            | 3.9               | 10:01:01                       | 14.28           | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 17            | 4.2               | 10:01:01                       | 14.28           | 0    | 1    | 0    | 0    | 0    | 0    | 0       | 0            |
|                                    | 18            | 4.4               | 10:01:01                       | 15.18           | 0    | 1    | 0    | 1    | 0    | 0    | 0       | 0            |



# Rekonstrukce Čechova mostu

Čechův most v Praze je svou konstrukcí unikátní – jde zde o jediný „velký“ silniční kovový most. Byl postaven v letech 1905 až 1908, a to v secesním slohu. Zdivo mostních opěr je většinou betonové, jen obluky a zdivo tzv. ztracených patek je z kamenných kvádrů. Pilíře jsou uloženy na betonové desce silné 1,5 metru. Konstrukce kleneb je železná a dodaly ji tři pražské mostárny; každé mostní pole jiná (Bratří Prašilové a spol., Pražské akcio-

„komerčním“ tlakům v období od druhé světové války po devadesátá léta, ve skutečnosti však mohl být osud staré Prahy dávno zpečetěn. Těžko je dnes možné odhadnout, jaký vliv na město a na vývoj pražské dopravy by taková komunikace měla, i když jedna podobná byla nakonec v Praze postavena. Období první republiky tak pro most znamenalo pouze opuštění budek pro výběrčí mostního.

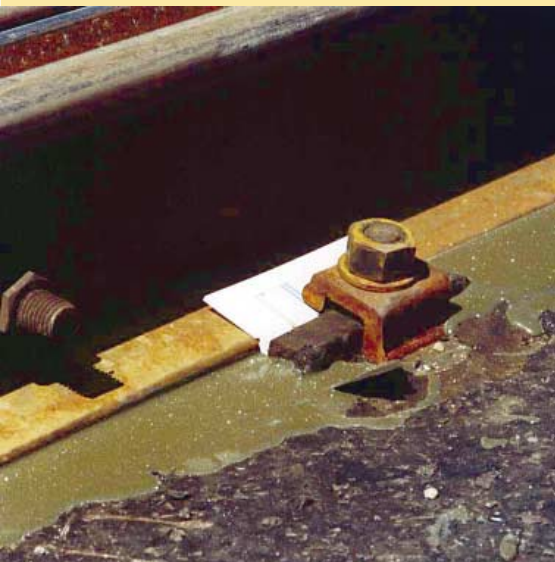


Celkový pohled na dokončený most před zahájením provozu.

vé strojírný a Českomoravská továrna na stroje). Mostní pole tvoří plochý, částečně příhradový oblouk. Každé z mostních polí má jinou délku, a to 47,8 metru, 53,1 metru a 59,2 metru. Celková délka mostu je 160,1 metru a šířka 16 m. Podklad mostovky tvořily mohutné železné profily Zeres, na které byla položena vrstva písku jako lože pod špalíkovou dlažbu z australského dřeva. Autorem architektury mostu s nákladnou uměleckou výzdobou je profesor Jan Koula. Nejvýraznější jsou bronzové sochy čtyř bohů vítězství na vysokých litinových sloupech, které stály původně na budkách výběrčích mostního.

Čechův most se měl stát důležitou dopravní tepnou; po asanaci Josefova byl od mostu ke Staroměstskému náměstí postaven široký bulvár (Pařížská ulice), který měl původně dále pokračovat ke Zlatému kříži, kde měl být zaústěn na dnešní Václavské náměstí. Na druhé straně mostu měl být vybudován široký zářez ve směru ke Špejcharu. Ačkoliv se v průběhu první republiky konaly architektonické soutěže, k výstavbě zářezu nedošlo, a to patrně zejména proto, že Klub za starou Prahu zabránil přestavbě prostoru mezi Staroměstským a Václavským náměstím. Často se přisuzuje zachování historického rázu jádra Prahy takřka nulovým

Detail upevnění kolejnice, vpravo je vidět část odvodňovacího žebra z drenážního plastbetonu.



V padesátých letech minulého století se změnila tvář vltavského nábřeží od Klárova až po ulici Dukelských hrdinů. V souvislosti se stavbou Švermova (dnes Štefánikova) mostu a navazujícího Letenského tunelu bylo nábřeží značně rozšířeno. Nábřežní zdi získaly dnešní podobu a křižovatky na předmostích byly dopravně zjednodušeny stavbou podjezdů, což pro Čechův most znamenalo úpravu pilíře zrušením podzemní místnosti, přesun soch bohyně vítězství a došlo také k přesunu blízké raně barokní kaple sv. Maří Magdaleny (z roku 1635) o 31 metrů.

Další, a z dnešního pohledu předposlední opravou prošel most v letech 1971 až 1975. Most získal novou asfaltovou vozovku, a také tramvajová trať (která je zde od zahájení provozu na mostě) byla zrekonstruována. Konstrukce tramvajové tratě byla jednoduchá. Kolejnice NP 3 se uložily na rozponové podkladnice, které spočívaly přímo na mostovce. Více už výška mostu nedovoluje.

Koncem devadesátých let bylo zjištěno rozsáhlé napažení konstrukce mostu korozí, a to vlivem zatékání srážkových vod mostními závěry a podél tramvajových kolejnic i působením agresivního prostředí nad Vltavou. Most se tak na přelomu století dočkal další velké opravy.

Veřejná soutěž na provedení rekonstrukce určila jako vítěze Sdružení Čechův most (firmy Pražské silniční a vodohospodářské stavby, Hutní montáže Ostrava a Hans Wendel). Protože k nejvíce zkorodovaným částem mostu bylo možné se přiblížit pouze odstraněním vozovky a chodníků, byl po celou dobu rekonstrukce na mostě přerušen provoz. Rekonstrukce byla zahájena 5. října 2000. Po otryskání pískem byla provedena sanace poškozených nosníků a nástřik nové hydroizolační vrstvy. Současně se zahájením rekonstrukce mostu byla zahájena i tramvajová výluka na severním předmostí, kde byla zrekonstruována přímá větev po nábřeží a byly zde připraveny části oblouků pro nové napojení na most. Během výluky bylo vyměněno i rozvětvení od Čechova mostu na křižovatce u Letenského tunelu (nové pružné výměny a nový přestavník, který byl ale oživen až letos v dubnu). Geometrie křižovatky Čechův most doznala značných změn, neboť v původním stavu nebylo v obloucích pro malou osovou vzdálenost kolejí povoleno vzájemné potkávání vlaků T s vlaky KT. Také bylo nutné nahradit stávající čepové výměny pružnými. Při

rekonstrukcích standardně prováděné osazení elektromagnetických přestavníků bylo tvrdým oříškem. Výškový rozdíl mezi mostovkou a temeny kolejnic činí asi 200 mm a ani na podjezdu nábřeží není situace lepší, jen ocelovou mostovku střídá stropní betonová deska podjezdu. Standardně užívaný výhybkový systém pro rozjezdové výměny VSP-1-K z Pražské strojírný má skříň vysokou 340 mm a sjezdový systém VS 20 dokonce 380 mm. Proto byl Pražskou strojírnou vyvinut nejprve nový sjezdový systém (VS 30), který byl osazen do výhybkové výměny ve směru k Letenskému tunelu. Zde totiž zasahuje do šterkového lože podzemní objekt, a tak nebylo možné použít běžný sjezdový systém. Druhý kus typu VS 30 byl pak osazen přímo na Čechův most. Pro rozjezdovou výměnu byl vyvinut také nový systém, a to typ VSP-30-K. Bohužel do malého prostoru mezi mostovkou a temeno kolejnic nebylo možné vměstnat zámky táhel, a tak se jedná o neuzamykatelnou výměnu. K odlišení výměny pro řidiče byl osazen v Praze zatím nepoužitý typ návěstidla, známý například z Bratislavy.

Vratme se nyní ještě ke geometrii kolejové konstrukce. Výhybková výměna s pružnými jazyky pro svou správnou činnost vyžaduje kromě vytápění i řádné odvodnění výhybkové skříňe. To nebylo možné zabezpečit ani v prostoru nad podjezdem ani v místě mostního závěru (tj. v místě kraje mostního pole). Pro geometrii kolejové konstrukce bylo možné jediné řešení, a to se symetrickou výměnou s kolejovou splátkou. Splátka v rozjezdové koleji je prodloužena tak, aby umožnila vjezd dvou vlaků do křižovatky Čechův most těsně za sebou, ve sjezdové koleji je kratší. Toto řešení také minimalizuje potřebnou osovou vzdálenost kolejí tramvajové tratě a umožňuje zachování alespoň minimálně širokých souběžných jízdních pruhů na mostě.

Došlo ke změně konstrukčního uspořádání kolejí na mostě.

Nyní jsou kolejnice NT 1 uloženy na žebrové podkladnice, které jsou na mostovku přivařeny. K podkladnicím jsou upnuty svěrkami ŽS 4. Dle požadavku Drážního úřadu jsou kolejnice od mostu elektricky izolovány. Mezi kolejnicí a podkladnicí je položena pryžová podložka a mezi svěrkou a patu kolejnice je vložena plastová vložka. Kolejnice jsou po celé délce podlity speciální pružnou záhlvkou. Prostor mezi kolejnicemi je, včetně upevnění, vyplněn litým asfaltem. Samotná vozovka vedle tramvajové tratě se také skládá z několika vrstev litého asfaltu. První vrstva, položená na ochranný nátěr mostovky, je atypická; přerušují ji šikmá odvodňovací žebra z drenážního plastbetonu. Věmi těmito úpravami by měla být zajištěna velmi vysoká a dlouhodobá odolnost celého mostu.

Provoz na severním předmostí byl (v přímém směru) obnoven 17. listopadu 2000, zatímco rekonstrukce mostu byla ukončena až v červnu letošního roku (automobilový provoz od 15. června, tramvaje od 16. června), což bylo několik týdnů před původně stanoveným termínem 3. července. Aby trať od Právnické fakulty ke Staroměstské „nezahálela“, byla během výluky mostu provedena kompletní obnova velkoplošných panelů a úsek od oblouku před hotelem Intercontinental k mostu byl zrekonstruován. V oblouku byl odstraněn zákaz potkávání vlaků KT. V tomto rekonstruovaném úseku jsou nyní kolejnice uloženy na železobetonových pražcích ve šterkovém loži.

S rekonstrukcí mostu a příslušné části tramvajové tratě souvisí i rekonstrukce světelného signalizačního zařízení na obou předmostích, osazení nových řadičů a propojení koordinačním kabelem s křižovatkou na náměstí Jana Palacha. Dále proběhla oprava vodovodního a kanalizačního řadu v ulici 17. listopadu a na náměstí Curieových. Jen rekonstrukce mostu přišla na více než 93 milionů korun. Již za provozu budou postupně probíhat opravy památkových plastik na bocích mostu.

Text a foto: Miroslav Penc



Návěstidlo EO V č. 111



Popis trasy linky č. 17 začneme atypicky, protože jsem tentokrát nedostal žádné připomínky či doplnění. Takže se nemusíme na úvod zdržovat a můžeme přistoupit hned k vývoji trasy této linky. Vlastně ne, přece jsem jsem jednu připomínku zaslechl. Týkala se toho, že z posledních článků je cítit již jakási rutina a že tedy nejsou tolik čtivé. Je mi to líto, ale ať se budu snažit sebevíc, lepší to asi nebude. Jednak má každý svůj styl, kterým něco písemně sděluje, ale hlavně je těžko pořád měnit způsob, když píšete vlastně o jednom a tomtéž. Tak mě napadá, že by bylo dobré, kdyby o každé lince psal někdo jiný – jistě by to bylo oživení celého seriálu. Ale on se nikdo nenašel, a tak se budete i nadále muset spokojit se mnou. Budiž vám útěchou, že po dnešku už nás čeká „jen“ 9 dílů a za nimi jeden díl o nočních a jeden díl o dnes nejezdících linkách. Snad to společně zdárně doklepeme do konce. A přece ještě jedno zdržení – v průběhu tvorby článku jsem obdržel připomínku, týkající se ukončení linky č. 16 ve Strašnicích. Čtenář se domnívá, že prodloužení linky z konečné zastávky Nové Strašnice do konečné zastávky Černokostecká vlastně prodloužením nebylo, protože se jednalo pouze o dva názvy stejného obratiště. Argumentuje čelní orientační tabulkou linky č. 16, kde byl uveden text NOVÉ STRAŠNICE a pod ním název konečné Černokostecká. Nemohu vám přesně říci, kde se v Nových Strašnicích vlaky obracely a jakým způsobem – byl jsem k datu prodloužení na Černokosteckou na světě teprve 487 dní. Takže mi nezbyvá, než věřit podkladům, které mám k dispozici a v těch je uvedeno, že do Nových Strašnic (z Vinice) byla linka prodloužena 7. března 1937 a na Černokosteckou prodloužena 24. července 1952. Čili jsem se nedopustil žádného klamání čtenářů. Snad se ozve některý z pamětníků a popíše, jakým způsobem a kde tramvajové vlaky obracely. Nu vidíte. Takže jsme nezačali vůbec atypicky, ale naprosto normálně.

## Trochu historie

Linka 17 poprvé vyjela do pražských ulic 29. července 1923 v trase z Královské obory přes Výstaviště, po dnešním Štefánikově mostě na náměstí Republiky, po Příkopech na Můstek, Národní třídou k Národnímu divadlu a dále po nábreží přes Palackého náměstí a Výtoň k podolské cementárně. Stejně jako u linky 16 si můžeme libovat, že trasa „sedmnáctky“ se mnoho neměnila. V roce 1924 je linka prodloužena do Braníka, od 3. ledna 1932 jezdí z Výstaviště k holešovické elektrárně a od 4. prosince 1932 ji potkávali naši předkové mezi Elektrárnou a Braníkem v současné trase, pochopitelně odhlédneme-li od změn ve vedení tratě, například v Podolí. 9. prosince 1935 je prodloužena k Ledárnám a dva měsíce

## Provozní parametry

| linka č. 17  | pracovní den |       |             | sobota    |           | neděle    |           |  |
|--|--------------|-------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
|  | ranní špička | sedlo | odpo.špička | dopoledne | odpoledne | dopoledne | odpoledne |  |
| počet vlaků  | 19           | 16    | 19          | 10        | 10        | 10        | 10        |  |
| interval (min.)  | 8            | 10    | 8           | 15        | 15        | 15        | 15        |  |
| průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty)             |              |       |             |           |           |           | 61,5      |  |
| průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m) |              |       |             |           |           |           | 21 225,5  |  |
| sestava vlaků  |              |       |             |           |           |           | 2 x T     |  |

že do Prahy 1, budete se možná chtít i sázet. Vždyť Praha 1 je jasná – Staré Město, Hradčany, Malá Strana. A vidíte. Přesto část Holešovic, konkrétně mezi budovou Strakovy akademie (Úřad předsednictva vlády ČR) a Čechovým mostem skutečně přínáleží do obvodu Prahy 1. Na tomto území je jediná stavba – a tou je právě popisovaná kaple sv. Maří Magdaleny. Čili už znáte adresu, pokud byste tam někomu ze Starokatolické církve, která kapli využívá, psali.

A teď můžeme konečně přejít most na náměstí Curieových. Abychom se nemuseli vracet, povězte si hned, že je to jedno z nejmladších pražských náměstí, i když leží v historické části města. Prapůvodně zde byla Hřebenářská ulice (od 14. století), jejíž název není nutno vysvětlovat. Pak se jmenovala Poštovská (Poštovní dvůr byl v místě dnešní Břehové ulice), časem, zjevně vlivem přestěhování dvora jinam, se užíval název Stará poštovská, od roku 1870 se však objevuje název Fialková,

Holešovic a „sedmnáctka“ se vrací na Pelc–Tyrolku. Necelé tři roky nato, přesně od 2. května 1949, jezdí přes Můstek celodenně. Po šesti letech se opět v denním provozu vrací na Čechův most a v této trase ji známe dodnes. 5. září 1960 je prodloužena do smyčky Nádraží Braník a 3. ledna 1971 začíná jezdít z Pelc–Tyrolky na Vychovatelnu, Štřelničnou a jako první po nové trati do konečné zastávky Sídliště Dáblice. Od 15. ledna 1975 objíždí zrušenou trať v ulici V Holešovicích přes Libeň, 5. května 1977 ji vidíme na nové trati v Trojské ulici a od 27. května 1995 i na další nové trati do Modřan. Tak vidíte. Přestože se ani v centru neodchýlila od dvou základních tras a v koncových úsecích byla v podstatě pouze prodlužována na nově postavené tratě, je těch změn skoro dost. Ale ono to bude také tím, že jsem uvedl i ty, které nejsou tak podstatné.

## Současná pravidelná trasa

Sídliště Dáblice – Třeбенická (T) – Štěpničná – Ládví – Kyselova – Štřelničná – Ke Stírce – Hercovka – Nad Trojou – Trojská – Nádraží Holešovice – Výstaviště – Veletřní – Strossmayerovo náměstí – Nábreží kpt. Jaroše (T) – Čechův most – Právnická fakulta – Staroměstská – Karlovy lázně (T) – Národní divadlo – Jiráskovo náměstí – Palackého náměstí – Výtoň – Podolská vodárna – Kublov – Dvorce – Přístaviště – Pobřežní cesta – Nádraží Braník – Černý kůň – Belárie – Modřanská škola – Nádraží Modřany – Čechova čtvrt – Poliklinika Modřany – U Libušského potoka – Modřanská rokle – Sídliště Modřany – Levského (Z).

Úsek od konečné až po zastávku Ke Stírce jsme prošli s linkou 10, další část trasy až k Letenskému tunelu s linkou č. 5 a tak se ocitáme na nábreží Edvarda Beneše a Čechově mostě. O obou ale píšeme na jiném místě tohoto čísla DP–KONTAKTU, a tak nám nezbyvá, než se podívat poněkud níž – proboha ne za jízdy! – ke kapli sv. Maří Magdaleny. Jedná se o stavbu ve stylu románských rotund, která byla zbudována v barokním slohu roku 1635. I když hezká, ale historicky celkem běžná stavba. Proč se o ní zmiňuji? Je bezesporu zajímavá jednou skutečností: při výstavbě nábrežní komunikace byla v roce 1955 posunuta o celých 31 metrů na současné místo, vybudované přímo pro ni. Že by generální zkouška na pozdější přesun děkanského kostela v severočeském Mostě? Je to možné. A ještě jedna zajímavost. Pozorní čtenáři si jistě všimli, že se věnujeme otázkám katastrálních území. Zde najdeme přímo lahůdku. Nejedná se tentokrát o chybu v obecně užívaném označení, ale o málo známý fakt. Pokud bych se vás zeptal, do kterého obvodu spadají Holešovice, jistě všichni, pokud se jen trochu vyznáte, řeknete, že do Prahy 7. A pokud vám budu tvrdit,

který je dnes těžko vysvětlitelný. Pan Fialka to určitě nebyl, to by byla Fialkova, že by se v zástavbě starého židovského gheta našlo tolik fialek, aby daly název ulici, je velmi nepravděpodobné. A tak popustíme uzdu fantazii a představme si, že zde stál krámek, z něž se linula vůně fialek. Já vím, v dnešním vše přehlušujícím smogu je to těžké, ale malé obchůdky mívaly svoji typickou vůni. Všechna tato stará pojmenování ovšem při asanaci, jak



Foto: Petr Malík

se nazývala likvidace celého Židovského Města na začátku minulého století, zanikla. Od předmostí Čechova mostu byla vybudována široká Mikulášská, od roku 1926 Pařížská, od roku 1940 Norimberská, od roku 1945 Pařížská, od roku 1946 5. května, od roku 1947 Pařížská třída (nikdy se pro ni nevílo označení ulice) až ke Staroměstskému náměstí. Názvy jsou celkem jasné a poplatné době. Ale: ti z vás, kteří teď velmi logicky usuzují, že původní pojmenování bylo dáno počátkem ulice u kostela sv. Mikuláše, se pletou. Už tehdy byl název vlastně tendenční – bylo potřeba dát najevo velkému východnímu bratru, že i v Rakousko–Uherské monarchii žijí Slované. A protože tam v té době panoval car Mikuláš, byl nový bulvár (postavený opravdu v pařížském stylu) pojmenovaný podle něj. Jenže: pak kdosi rozhodl, že na Letenské pláni vybuduje pomník Josefa Visarionoviče Stalina. Jeho pomník bylo vidět už ze Staroměstského náměstí, to však nestačilo. Proto byla rozšířena Pařížská ulice ve svoji nejsevernější části a sochy na pylonech Čechova mostu zdvořilostně otočeny. Ale mýtus J. V. S. časem padl. Sochy se obrátily do původních pozic a na uvolněných parcelách byla vybudována ústředna světové mládežnické organizace a hotel Intercontinental. Ten ovšem nekoproval starou domovní zástavbu a tak vzniklo náměstí, které, vzhledem k charakteru hotelu, nemohlo mít název Leninovo (jen tak mimochodem: víte, že Praha nikdy neměla náměstí tohoto jména?), a proto bylo pojmenováno, snad pro blízkost Pařížské třídy, názvem Curieových (kdo neví, kdo to byli, ať si přečte knihu Antonína Zhoře Tvrdohlavá Marie – snad to není nepovolená reklama).

Sedmnáctka zastaví před budovou Právnické fakulty Univerzity Karlovy, tedy před budovou, ke které mám vřelý vztah, přestože pedagogové v ní působící nikdy nerozpoznali moje kvality. Snad je omlouvá, že jsem se s nimi seznámil už v roce 1988. Ale zpět k budově: byla stavěna v letech 1924 až 1929 podle návrhu J. Kotěry, který byl ovšem upravován L. Machoněm. Štít byl v roce

1931 osazen reliéfy B. Stefana, za okny průčelí je konci-liární aula a promoční sál (s mozaikou M. Švabinského). 15. listopadu 1939 se zde konala demonstrace (nebo manifestace? – nevím) v souvislosti s pohřbem Jana Opletala, zabitého předtím, v souvislosti se zakázáním oslavami 28. října, nacisty. To byla hlavní záminka k uzavření českých vysokých škol a budova sloužila po celou II. světovou válku úředníkům i mužstvu zbraní SS. Neblaze proslula během Pražského povstání, protože vlastně byla takřka nedobytnou pevností. Ale vše pomine, studenti se sem vrátili, aby byli o 3 roky později nejagilnější v částkách, které měly později nedozírné následky. Nechejme politiku, odbočme vpravo do ulice 17. listopadu (teď už chápeme její název, předtím byla Sanytrová podle sanýtru, získávaného na pobřežních skládkách domovního odpadu). Za křižovatkou s Břehovou ulicí, ve které dlouhá léta pracovala a byla zde i šťastná moje maminka, je vlevo zeď starého židovského hřbitova a pak budova Umělecko-průmyslového muzea, které rozhodně stojí za návštěvu, při níž se dozvíte i všechno podstatné o stavbě. Teď si jen připomeňme, že je to budova, postavená ve slohu francouzské novorenesance v letech 1897 – 1901 podle návrhu J. Schulze s romantizujícím motivem schodišťové věže na severu a zahradou na jihu. Za ní je mohutná budova Filozofické fakulty, kterou dlouhá

léta navštěvovala moje dcera, aby zde nakonec jakýs-takýs titul získala. Ale o ní (o budově fakulty, ne o dceři) si povíme až příště, protože je na ni lépe vidět při jízdě linkou č. 18. Teď však máme po druhé straně zázemí Rudolfiny či Domu umělců, jak chcete, s konzervatoří a nakonec i bok Rudolfiny samotného. I to si však necháme na příště.

### Nehodová místa

Z pohledu dopravní nehodovosti je na tom linka č. 17 poměrně dobře – mezi svými kolegyněmi zaujímá 4. místo. V minulém roce na ní došlo k 53 dopravním nehodám a ujeto bylo 1 522 504,2 vlakokilometrů, což představuje průměr 8 726,5 vlakokilometrů na 1 nehodu. Průběh její trasy můžeme sledovat i na topografických mapách, z nichž lze vyčíst, že ke střetům s motorovými vozidly zde dochází nejčastěji u Karlových lázní, v menší míře pak u Národního divadla, mezi Palackého náměstím a Výtoní i u Podolské vodárny. Poměrně klidné trase „sedmnáctky“ se nevyhnuly ani železniční nehody – po jedné na nábreží kpt. Jaroše, u Letenského tunelu a ve smyčce Dvorce. K nezávažnějším nehodám bezesporu patří střety s chodci; ty byly tři – po jednom opět na nábreží kpt. Jaroše, u Národního divadla a u zastávky Nádraží Braník (to byla také jediná nehoda na tramvajové trati Braník – Modřany. Je vidět,

že náklady, vynaložené na přísnou separaci tramvajového provozu, nejsou zbytečné). Na poslední topografické mapě sledujeme vjezd do nesprávného směru a vyko-lejení: 3 x Střelnická, 1 x křižovatka u Elektrárny a 1 x Staroměstská. Uvedené výsledky jistě nejsou alarmující, přesto by mohly být podstatně lepší – vždyť například vlaky linky č. 3, s níž má „sedmnáctka“ společnou podstatnou část trasy, ujely na jednu nehodu o celých 11 357,5 km více. Co vy na to, řidiči a řidičky linky č. 17?!

### Závěr

Z historického ohlednutí je patrné, že linka č. 17 zůstává po celou dobu svojí existence věrna jedné trase. To je nejpřesvědčivější důkaz o její důležitosti a nezastupitelnosti. Budoucnost má trochu nejistou – ale přesto věřme, že i po prodloužení tratě C metra na sever bude plnit svoji funkci. Vždyť ono se toho zase tolik nezmění – cestující pouze přestoupí na metro o něco dříve a místní obsluhu bude stejně nutné zachovat. A tak si stejně, aby v budoucnu byla jízda „sedmnáctkou“ alespoň stejně bezpečná, jako na lince č. 3.

–zjs–

P. S. Pokud ucítíte i z tohoto článku opět jenom ru-tinu, pak nemám, co bych dodal.

Sídliště Barrandov se spádovými lokalitami představuje oblast s přibližně 24 tisíci obyvateli. Z hlediska dopravní obsluhy je tato oblast zcela závislá na autobusové dopravě, vedené po tzv. výstupní barrandovské komunikaci.

Značný sklon této komunikace, vysoké dopravní zatížení a četné nehody zejména na dolním úseku způsobují, že zajištění dopravní obsluhy této lokality autobusy se dostává na okraj svých možností.

S cílem zajistit pro oblast Barrandova spolehlivou a kapacitně vyhovující dopravu rozhodla rada Zastupitelstva hl. m. Prahy usnesením č. 1271 z 27. 9. 1994 o nutnosti tuto situaci řešit jako podmínku dalšího územního rozvoje. V roce 1995 byla usnesením rady Zastupitelstva č. 776 ze dne 11. 7. 1995 potvrzena tzv. „povrchová estakádová varianta“ tramvajové dvoukolejné tratě, vedené podél již existujícího dopravního koridoru.

Trať má projektovanou délku 3 567 metrů, 6 zastávek a bude obsluhována 3 tramvajovými linkami. Nový úsek bude veden od nově rekonstruované smyčky Hlubočepy již založeným dopravním koridorem k dočasné smyčce v sídlišti Barrandov. V některých úsecích dosahuje stoupání hodnoty až 6 %.

Dosud ne zcela zodpovězenou zůstává otázka, jakými tramvajemi bude od roku 2004, kdy je plánováno

zprovoznění, doprava zajišťována. Mimo již provozované typy jako T3, T6A5 a KT8D5 se pro tuto příležitost počítá s posílením vozového parku o dvacet nových tramvajů.

V současné době probíhá příprava na vyhlášení obchodní veřejné soutěže na dodávku tramvajového vozidla vhodného pro provoz v podmínkách hlavního města Prahy. Vozidlem, které vzejde z obchodní veřejné soutěže, bude v roce 2004 v souvislosti se zprovozněním tratě Hlubočepy–Barrandov posílen vozový park a v dalších letech se počítá s jeho nákupem pro pravidelnou obnovu.

Přílohou zadávacích podmínek obchodní veřejné soutěže budou technické podmínky, které odrážejí dosa- vadní zkušenosti z provozování tramvajové dopravy v Praze při respektování evropských a světových trendů v této oblasti dopravy. Z těchto technických podmínek je zřejmé, že ve středu zájmu je vícečlánková nízkoo-

podlažní tramvaj délky maximálně 33 metrů, o obsaditelnosti 230 až 250 osob, s otočnými podvozky, vhodná pro členitou trať se sklonem až 8 %. Výbava interiéru poskytující vysoký standard přepravy, možnost snadného naježdění a výjezdu invalidního vozíku je samozřejmostí. Moderní trakční výzbroj na bázi techniky IGBT s rekuperací zajistí spolehlivé ovládnutí vozidla a ekonomické využití trakční energie. Precizní dílenské zpracování zajistí při dodržování údržby předepsané výrobcem ekonomický provoz s technickou životností čtyřicet let při provedení velké opravy spojené s generální modernizací v polovině životnosti vozidla.

Těmto podmínkám by měla nová tramvaj pro provoz v Praze vyhovovat. Konkrétní typ a výrobce nové tramvaje však bude znám až po vyhodnocení obchodní veřejné soutěže.

Ing Jaroslav Ditrych, oddělení strojních investic ředitelství

## Čím budeme jezdit na Barrandov?

## DOŠLO DO REDAKCE

### Přátelské autobusy

Vozíčkáři ze severopražského dopravního ghetta se tedy modlili k novodobému bohu Dopropodovi, aby protáhl autobusovou linku 3, obdařenou busy se zvedací plošinou pro vozíčkáře i dětské kočárky, z Holešovic přes Prosek až na konečnou ďáblického sídliště. Posléze mohl Dopravní podnik Prahy na přímluvu Střediska pro životní prostředí zdravotně postižených vyhovět, a tak se i chodící Severopražané dostávají bezbariérově a bez parkovacích problémů kolem holešovického nádraží a holešovické tržnice do centra metropole.

Týmž autobusem mohou pokračovat do stanic Malostranská, Hradčanská, Břevnovská i dále do Řep k tamním kolegům a kolegyním na vozíku nebo až na konečnou ve Zličíně.

„Přestoupí-li“ vozíčkář na Florenci do stejné bezbariérového autobusu linky 1, dostane se do blízkosti Vinohrad, Karlova náměstí, Kongresového centra, Jedličkova ústavu, Vyšehradu a dále přes Pankrác na jihovýchod ke Kunratickému lesu a do Chodova. Může tedy i navštívit přítele na vozíku v Petýrkově ulici a právě tak na opačném konci linky 1 v Černém Mostě. Zvláště na električku se tedy jejich uživatelé mohou z linek 1 a 3, jež doslo-

va kříží Prahu, dostat do četných dalších částí hlavního města. Doplňující roli sehrají i nové linkové nízkoo- podlažní městské autobusy opatřené nejen vozíčkářským piktogramem, ale i výsuvnou rampičkou.

Kmenové linky 1 a 3 bývají navíc vybaveny asistentkami, které k sobě vábí vozíčkáře zvedací plošinou busu.

Když zaujme místo uvnitř, vrhne se asistentka cestujícímu k nohám a popruhy připoutá kola vozíku k podlaze. Vozíčkář se pak neroztančí po autobuse, kdykoliv autobus odbočuje nebo musí prudce přibrzdit kvůli agresorům, těsně předjíždějícím. Naše autobusové hostesky jsou většinou blondýnky všech odstínů a různých kalibrů, aby jejich kolecké nebyla jednotvárná. Nicméně všechny jsou nejen profesionálně korektní, ale nadnormativně i doslova přátelské. Možná že jsou náladově doma vůči svým manželům, ale k dopravovaným vozíčkářům nikdy. Srdečně vítají své pravidelné klienty a vesele zamávají těm na vozíku, kteří je míjejí v autobuse druhé linky. Vozíčkáře nijak neděsí ani asistentka, která má doma ve své knihovně všechny horory Stephena Kinga. Jako asistent jezdí také krásavce ze seriálu Pobrežní hlídka, ale jmenuje se Moučka.

Jednou měl náš autobus kvůli dopravním zácpám zpoždění a ještě tehdy musel podle mimořádných dopravních pokynů objíždět další bloky vnitřní Prahy. Bylo nebezpečí, že nestihnou na Florenci autobus druhé linky. Obětavá asistentka z vlastní iniciativy vyskočila u bývalého „Denisáku“ z našeho busu a olympijským sprintem mřila zkratkou ke Florenci, aby mi můj další autobus neujel. Posádky těchto zvláštních autobusových linek se také u stanic široce rozhlížejí, nedojíždí-li ještě nějaký vozíčkář, aby mu neujely a nemusel čekat dvě hodiny na další bezbariérový bus. Linky 1 a 3 slouží trpělivě také těžko chodícím cestujícím, kteří by se pomalu a nejistě vmačkávali do normálních autobusů.

Řidiči vozíčkářských busů se nestarají jen o svůj volant a citlivou jízdu v pražském dopravním blázninci. Vystupuje-li méně obratný cestující na vozíku, řidič seskocí a otevřenou náručí jistí – a nejen sličnou vozíčkářku, aby handicapovaný pasažér nenapodobil skokana z lyžařského můstku a nesjel předčasně z klesající plošiny. Přitom se zajímá, a ne z nemístné zvědavosti, kdy vystupující pojedje zpět, aby v té končině neuvízl. Jednou mi před odjezdem spadla ve stanicí stupačka vozíku a já v jeho výbavě neměl speciální zahnutý utahovák. Přesto jsem tehdy nepřišel o důležitou jízdu do vnitřní Prahy. Řidič vozíčkářského autobusu podobný nástroj měl a ochotně mi připevnil nezbytnou stupačku, ačkoliv to není v popisu jeho práce.

Mgr. Alois Wokoun, otištěno v časopise Slasti vozíčkáře (přetištěno se souhlasem autora)



## Opravná tramvaj v roce 2001



Rekonstrukce karoserie.

Rekonstrukce karoserie. jého vedoucího, pana Václava Havlíka, aby nám ji blíže představil.

Současně s dokončením III. etapy přestavby haly Opravny tramvaj v závěru roku 2000 byly zahájeny karosářské práce na nových pracovištích. Tím bylo možno vrátit se k původní kapacitě, omezené důsledkem stavebních prací v minulých letech a zároveň ji postupně, podle potřeby a ekonomických možností naší společnosti zvyšovat, zejména v oblasti generálních oprav a modernizací, které se zde dosud neprováděly a byly zajišťovány cizím opravárenským podnikem.

Průměrné stáří vozového parku tramvaj typu T3, které tvoří 37,5 % parku, je 31 let. Je proto finančně i technicky velmi náročné je udržovat tak, aby byly zaručeny potřebné provozní a technicko bezpečnostní parametry i jejich spolehlivost.

Poslední nákup nových tramvaj byl realizován v letech 1995 až 1997. Nákupem 150 vozů T6A5 byl částečně překonán problém stárnoucího vozového parku; v současné době však i tento typ vozu vyžaduje vyšší stupeň opravy a údržby. Vzhledem k nezajištěné obnově dochází k nárůstu pracnosti oprav tramvaj a tím i potřeb finančních zdrojů. V souvislosti s tím bylo od roku 1997 přistoupeno k přechodnému řešení, které vedlo k redukci plánovaných oprav jak v počtu, tak i v rozsahu. Byly zrušeny nejvyšší stupně prohlídek – VP (velká prohlídka) a CO (celková oprava), jejichž technologickou náplní jsou zejména opravy karoserie a provedení kompletních laků.



Pracoviště montáže podvozků.

Ve snaze zajistit plánované přepravní kapacity byly prodlouženy kilometrické přeběhy mezi plánovanými prohlídkami, realizovanými v Opravně tramvaj, na 120 000 km, v časovém odstupu 2,4 roku. Tím byla krátkodobě vyřešena situace v počtu oprav, ale technický stav vozů se nadále zhoršoval. Prodloužený kilometrický přeběh si vynutil navyšování rozsahu oprav a výměnu komponentů, nezbytných k zajištění bezpečnosti provozu, zejména v podvozkové části vozů (kola, převodové skříně, brzdy). Vzrůstaly tak finanční náklady údržby a uvedené opatření pozbylo na své efektivnosti. Pro rok 2001 jsme proto přistoupili k plánu pravidelné údržby tak, jak byla zavedena před rokem 1997. Cyklické opravy byly naplánovány pro rok 2001 v těchto počtech:

| PÚ | T3    | 217             |
|----|-------|-----------------|
|    | T3M   | 22              |
|    | KT8D5 | 17              |
|    | T6A5  | 58              |
| PO | T3    | 1               |
|    | KT8D5 | 1               |
| GO | T3P   | 20              |
|    |       | <b>336 vozů</b> |

V následujících letech budeme zvyšovat počty vyšších stupňů prohlídek PO a GO. Tímto údržbovým plánem by do roku 2005 měl být zpomalen proces stárnutí vozového parku; pak již počítáme s postupnou obnovou nákupy nového typu tramvaje.

Opravná tramvaj, jedná o z výrobních provozoven o. z. ED, prošla v posledních letech náročnou rekonstrukcí, o jejímž průběhu jsme vás již v minulosti informovali. Tato celková oprava byla vyvolána nutností přejít z linkového systému, který je vhodný při provozování jednoho typu vozů, na boxový systém, který umožňuje opravy většího počtu typů vozů a navíc je vhodný i pro celkové modernizace. Protože v letošním roce začíná oprava „běžet na plné obrátky“, požádali jsme je-

Zavedení uvedeného údržbového řádu v letošním roce ovšem přineslo také řadu problémů, zejména v oblasti nábory nových pracovníků, hlavně v profesích karosář, lakýrník a elektromechanik. Zajímavou informací na stejné téma jsem objevil v archivu naší společnosti, kde ve zprávě o plnění výrobního plánu z roku 1969 je doslovně uvedeno: „Dále závodu chybí někteří speciální řemeslníci – lakýrník, truhlář, karosář a podobně, které není možno v současné době v Praze získat“. Počet pracovníků musí nejen letos, ale i v roce 2002 dále růst, neboť vyšší stupně prohlídek vyžadují další zvýšení objemu prací.

| Přehled vybraných údajů o provozovně v období 1995 – 2000, plán 2001 |      |      |      |      |      |           |
|--|------|------|------|------|------|-----------|
| Cyklické opravy tramvaj  |      |      |      |      |      |           |
| 1995   | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | plán 2001 |
| 479  | 371  | 396  | 278  | 270  | 207  | 336       |
| Mimořádné opravy – nehody, podvozky – elektrická výzbroj             |      |      |      |      |      |           |
| 301  | 298  | 347  | 399  | 292  | 243  | 162       |
| Stavy pracovníků   |      |      |      |      |      |           |
| 470  | 447  | 446  | 390  | 399  | 407  | 417       |

### Činnost výrobních provozů Opravny tramvaj 12 750 – Provoz vozové skříně

Tento provoz zajišťuje všechny stupně oprav tramvajových vozů, mimořádné karosářské, lakýrnické práce a opravy elektrické výzbroje. Dále provádí rekonstrukce speciálních vozů pro muzeum, technické i výrobní provozovny a Školu ED. V současné době se technologicky a materiálně zajišťuje oprava vozu T1 ev.č. 5002 a před dokončením je nejstarší vůz typu T3 ev.č. 6102. Oba uvedené vozy jsou určeny pro komerční jízdy a jsou rekonstruovány podle původního vzhledu i vybavení interiéru.

V tomto roce jsme započali s celkovou rekonstrukcí 20 vozů T3 s elektrovýzbrojí PROGRESS – pod označením T3P, evidenčních čísel 8301 a dalších.

V současnosti se připravuje technická dokumentace pro zavedení normy ISO 9001 na celém pracovišti. Nelze se nezmínit také o moderním systému lakoven, které jsou součástí tohoto provozu. Využívá se zde proces lakování vodou ředitelnými barvami.

### 12 760 – Provoz montážní celky

V minulých letech zmodernizovaný provoz zajišťuje kompletní opravy podvozků, včetně jejich vyvazování a zavazování. Opravy agregátů jsou prováděny v samostatné části budovy centrálního skladu. Současně je zde umístěn sklad výměnného systému. Střediska provozu v rámci volných kapacit provádějí opravy agregátů i pro cizí odběratele – například v letošním roce jsme prováděli opravu stykačových rámu pro DP Liberec.

### 12 770 – Provoz elektrické stroje

Pracovníci tohoto střediska opravují veškeré točivé stroje pro opravnu tramvaj, včetně jednotlivých dílů podvozků, kolejničových brzd a brzdičů. Pracoviště je umístěno v části haly OZM, v které je umístěna také zkušebna točivých strojů. Oba výše uvedené provozy 12 760 a 12 770 pracují podle požadavků normy ČSN EN ISO 9002 nejen pro o. z. ED, ale například i pro o. z. Metro (opravy trakčních motorů a dalších točivých strojů).

Provedli jsme také rekonstrukci trakčních motorů TE 022 na TE 036 pro závod GVB GERA. Rekonstrukce byla požadována z důvodu zvýšení výkonu ze 44 kW na 67 kW, čehož jsme dosáhli použitím impregnace lakem třídy H. Pro představu náročnosti takové rekonstrukce ji podrobněji popíši: provoz 12770 ji zahájil rozpracováním prvních 10 kusů 9. dubna 2001. Motory byly kompletně demontovány, u statorů bylo provedeno očištění všech dílů tryskáním, rotory byly po demontáži vinutí očištěny mechanicky. Následně byla provedena kontrola rozhodujících dílů (uložení ložisek, ložiskové komory a jiné). Po těchto operacích bylo provedeno:

- statory:
  - úprava paketů pro použití lož. štítů dodaných firmou DAKO,
  - osazení statorů hlavními a pomocnými póly, zavaření propojek pólů odpor. svářením,
  - konečná povrchová úprava osazeného vnitřku statoru elektroizolačním lakem,
  - příprava na konečnou montáž.

Stanoviště prohlídek PÚ.







Mimořádné opravy vozů po nehodách.

b) rotory:

- navinutí,
- impregnování lakem tř. H,
- aplikování skelné bandáže,
- opracování komutátorů.

Takto připravené komponenty motorů byly smontovány a odeslány na zkušebnu 12 740 k závěrečnému přezkoušení. Po něm byla provedena konečná povrchová úprava motorů podle přání zákazníka, zalití šroubů polů izolační hmotou, označení kabelů a namontování brzdového kotouče brzdy M1. Původní požadavek na montáž kompletní brzdy nemohl být z důvodu malé přepravní palety splněn.

Pro úplnost uvádím přehled dodávek dílů pro rekonstrukci:

- statorové cívký a cívký rotorového vinutí dodala firma ELEKTROMETAL servis Praha,
- díly brzdy M1 a upravený ložiskový štít dodala firma DAKO Třemošnice.

Předávka motorů se uskutečnila ve dvou etapách vždy za účasti zástupců firem Alstom a GVB GERA. První předávka 10 kusů TE 036 proběhla 14. června 2001 a druhá (opět 10 kusů TE 036) 9. srpna 2001. Ve dnech 26. června a 29. srpna letošního roku byly motory odvezeny. Veškeré práce byly provedeny podle Smlouvy o dílo „Rekonstrukce trakčních motorů“.

### Ostatní provoz

Nevýrobní provoz 12710, 12720, 12740 jsou důležitou součástí činnosti provozovny. O jejich pracovní náplni budu informovat v některém příštím čísle DP-KONTAKTU.

Toto představení největšího pracoviště v o. z. ED, které, jak ještě mnozí z nás pamatují, dlouhá léta fungovalo jako samostatný závod, je pro představu o jeho činnosti jistě postačující. Rozsah a náročnost prací (ilustrovaná na jednom příkladu) i sympatická aktivita směrem k cizím zákazníkům a zejména pak certifikáty ISO 0002 dávají předpoklad, že investice do modernizace opravárenské základny nebyly zbytečné. V závěru svého příspěvku odpovídá pan Havlík i na časté stesky z dopravních provozoven:



Pracoviště „Jízdárna“ - předávání vozů z opravy.



Zkušebna trakčních motorů.

Ze strany dopravních provozoven je kritizována zejména zdlouhavost oprav a rozsah provedené práce. Naši prvořadou snahou je provádět opatření vedoucí ke snížení doby odstavení vozů v opravě. Ale narážíme na problém prozatím plně nedeřešeného informačního systému řízení provozovny. Tato akce je ve fázi funkčního oživení celého řídicího a informačního systému. Předpokladem funkčnosti je úplné dokončení rekonstrukce Opravny tramvaj.

**Václav Havlík**  
Foto: o. z. ED

Děkujeme panu vedoucímu Opravny tramvaj za jeho článek a těšíme se na jeho doplnění o činnosti nevýrobních provozů.

-zjs-



Oprava trakčních motorů.

## Představenstvo projednalo

Jednání představenstva se v prvních zářijových dnech vrátilo do zaběhaných kolejí, a tak vám po měsíční přestávce můžeme nabídnout několik krátkých zpráv z jednání vrcholného orgánu naší společnosti.

**Majetkoprávní zajištění staveb.** V úvodní části jednání informoval generální ředitel Inženýringu dopravních staveb ing. Kvasnička o dalším vývoji v nevyřešených vyrovnáních s majiteli pozemků v několika lokalitách, dotýkajících se staveb tratí metra a tramvaj. Představenstvo schválilo další postup v jednotlivých lokalitách.

**Zpráva o vyhlášení veřejné obchodní soutěže na nákup nových tramvaj.** Technický ředitel ing. Jílek předložil technické podmínky pro vypsání veřejné obchodní soutěže na nákup nových tramvaj, jenž by měl být zahájen od roku 2004. Členové představenstva požádali o doplnění některých ekonomických otázek (předpokládaný počet nakupovaných vozů v jednotlivých letech, zajištění financování a podobně).

**Zpráva o přípravě obchodní veřejné soutěže na výhradní dodávky motorové nafty.** Smlouva na dodávky motorové nafty se stávajícím dodavatelem Benzinou a. s.

vyprší 28. února 2002. Představenstvo na základě předložených podmínek výběrového řízení, které garantují kvalitu, spolehlivost a minimalizaci nákupní, ceny uložilo generálnímu řediteli vyhlášení obchodní veřejné soutěže nejpozději do konce září 2001.

**Zpráva o stavu závazků a pohledávek.** Obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal okomentoval materiál podrobně shrnující problematiku závazků a pohledávek. Konstatoval, že největší nárůst pohledávek je datován do období před rokem 1994 a byl způsoben neuhrazením za odebrané jízdní doklady. V současnosti je vedeno přibližně 37 milionů korun nedobytých pohledávek, které jsou v rámci zákonných opravných položek umořovány. Převodem na systém SAP došlo k zautomatizování procesu sledování, případně vymáhání pohledávek a jejich objem je minimalizován.

**Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů za 1. pololetí 2001.** Obchodně-ekonomický ředitel ing. Pomazal uvedl, že hospodaření za první pololetí letošního roku probíhalo podle rozpisu rozpočtu. Upozornil zejména na pozitivní vývoj v oblasti tržeb z jízdného (meziroční nárůst přibližně 6 %).

**Oprava a rekonstrukce tramvajových vozů v roce 2002.** Představenstvo přijalo materiál předložený ředitelem o. z. Elektrické dráhy ing. Pokorným a schválilo provedení 40 generálních oprav vozů T3 v roce 2002 výhradně v Opravně tramvaj v Hostivíři.

**Valná hromada Pražské strojírny a. s.** Předseda představenstva Pražské strojírny ing. Medlín a předseda dozorčí rady profesor Skurovec informovali o jednání o případném vstupu strategického partnera. Podali stručný přehled o vývoji jednání s jednotlivými firmami a konstatovali, že žádné z nich nevedlo k úspěšnému závěru. Představenstvo uložilo pokračovat v dalších jednáních, případně předložit jiné varianty snížení majetkové účasti Dopravního podniku. Součástí tohoto bodu bylo i odsouhlasení poskytnutí záruky Dopravního podniku na úvěr Pražské strojírny ve výši 5,5 milionu Kč.

**Zpráva o naplňování dohody o mzdovém vývoji v roce 2001.** Generální ředitel informoval, že vzhledem k vývoji míry inflace (červen 5,5%, červenec 5,9%) proběhlo jednání vedení společnosti se zástupci odborových organizací, na kterém byl dohodnut postup ke splnění záměrů mzdového vývoje v roce 2001 a v září dojde ke zvýšení plánu mzdových prostředků přibližně o 12,5 milionu Kč.

Ing. Karel Vavroušek



Ve stanici Háje nebyla při výstavbě tratě II. C postavena měnirna, ale pouze distribuční transformovna, která zajišťuje napájení osvětlení a technologických zařízení stanice a přilehlého tunelového úseku.

Trakční napájení stanice a obrátových kolejí bylo zajištěno systémem tzv. jednostranného trakčního napájení ze sousední stanice Opatov. Tento jednostranný úsek nezajišťoval plnou spolehlivost trakčního napájení tak jako je to u ostatních staničních úseků, kde je použito dvoustranného napájení a nezajišťoval toleranci poklesu trakčního napětí pro nové soupravy metra. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto o výstavbě měnirny ve stanici Háje.

Dne 19. května letošního roku byla měnirna uvedena do provozu včetně přírodního kabelového vedení z rozvodny Pražských energetických podniků PRE Měcholupy. Uvedení do provozu předcházely rozsáhlé stavební úpravy, montážní práce, úpravy návazných technologických zařízení, funkční zkoušky a technicko-bezpečnostní zkoušky zařízení. Veškeré tyto činnosti proběhly za plného provozu metra, omezení si vyžádaly dvě prodloužené noční výluky pro přepojení trakčních zaří-



zení a odzkoušení technologie, které proběhly z 18. na 19. května a z 19. na 20. května. V těchto dnech byl ukončen provoz ve 22.00 hodin a zahájen v 6.00 následujícího dne. Náhradní doprava byla zajišťována autobusy mezi stanicemi Háje a Opatov.

Stavební objekt elektrické stanice je čtyřpodlažní a je situován v prostoru mezi 1. a 2. kolejí při vjezdu do stanice Háje. V prvních dvou podlažích je situována trakční část měnirny, tj. trakční rozvaděče včetně usměrňovačů a trakční transformátory a příslušný kabelový prostor. Ve zbývajících podlažích je situován rozvaděč vysokého napětí 22 kV a zdroje bezvýpadečového napájení.

Přírodní kabelové vedení z rozvodny 110 kV Měcholupy je provedeno dvojitým kabelovým vedením 22 kV typu CXEKVCEY o délce 6 683 metrů uloženým ve výkopu a kabelem typu CXKVCEH-R/C (bezhalogenním, retardující) – v souladu s IEC 331 a IEC 754.1) uloženým v prostorách metra o délce 780 metrů.

Pro propojení rozvodny 110 kV Měcholupy a měnirny ve stanici Háje je v souběhu s vedením 22 kV položen suchý optický single modemový kabel 9/125, který plní funkci spojové cesty pro přenos údajů pro srovnávací ochrany a měření. Optická vlákna jsou na obou koncích zakončena ST konektory v optickém rozvaděči Lucent typ LSC ZU – 024/5 a označeny jako skříně DV1 a DV2.

Přírodní kabelové vedení 22 kV je zapojeno do rozvaděče vysokého napětí R22 v měnirně Háje. Jako rozvaděč je poprvé v provozu metra použit zapouzdřený rozvaděč typu ZS1 izolovaný vzduchem, pro jmenovité napětí 25 kV. Rozvaděč je rozdělen do dvou sekcí s podélnou spojkou přípojnic, umožňující automatický zásah při ztrátě napětí. Vnitřní prostor (pole) rozvaděče je rozdělen do čtyř dílčích prostorů:

- prostor pro přípojnice,
- prostor pro vypínač,
- prostor pro připojení kabelů,
- prostor nízkého napětí.

Tyto prostory jsou vybaveny samostatným zařízením pro odlehčení tlaku. Rozvaděč je sestaven ze 16 skříní o šířce 1000 mm, hloubce 1500 mm a výšce 2200 mm. Hmotnost skříně je 900 kg. V prostoru pro přípojnice jsou umístěny trubkové vodiče s průřezem tvaru D.

## Nová měnirna metra ve stanici Háje

Skříně (pole) rozvaděče obsahují výsuvné moduly, na kterých jsou namontovány spínací přístroje. V současné době jsou používány vakuové vypínače VD4 o jmenovitém proudu 630 A. S jednotkou vypínače, umístěnou v prostoru pro vypínače, se může manipulovat mezi pracovní a zkušební odpojenou polohou při zavřených dveřích skříně. Jednotka vypínače je blokována ve skříně v obou polohách, při zachování napájení pomocných obvodů pomocí vícepolohového konektoru, takže lze vypínač mechanicky zkoušet. Veškeré manipulace mohou být prováděny motorovým pohonem.

Konstrukční uspořádání prostoru přípojnic a vypínačů umožňuje, aby se téměř 50% objemu skříně použilo pro prostor přípojnic kabelů 22kV. Zároveň v tomto prostoru jsou umístěny přístrojové transformátory proudu typu TPU a přístrojové transformátory napětí typu TDP a zkratovač, který je vybavený blokovacím magnetem.

V prostoru nízkého napětí jsou použity terminály chránění, monitorování a řízení typu REF 453 resp. REF 541 pouze pro monitorování stavu podélné spojky. V čelním panelu je nakresleno slepé schéma zobrazující elektrické zapojení skříně. Ve skříních je umístěn digitální voltmetr pro měření napětí a bleskojistky MWD 24, 10 kA. Pro zabránění nebezpečným situacím a chybným manipulacím je pro ochranu osob a zařízení k dispozici celá řada blokování.

Pro napájení trakčního usměrňovače byly poprvé v provozu metra použity trakční transformátory RE-SIBLOC I DXVHK o jmenovitém výkonu 2750 kVA, v suchém provedení s izolací skelnými vlákny a pryskyřicí. Chlazení transformátoru je přirozené vzduchové, převod napětí 3x22kV/650V, 50Hz; spojení vinutí Yd1. Materiál vysokonapěťového vinutí je měď, vinutí nízkého napětí je provedeno z hliníkové folie, připojovací praporce jsou z mědi. Speciální technologie výroby vinutí z čistě pryskyřice a skelných vláken odstraňuje problémy se stárnutím izolace, pevnost sklolaminátu se díky vysokému podílu skelných vláken blíží oceli, takže je vyloučeno praskání izolace, nevznikají problémy s destruktivními částečnými výboji vzhledem k malým potenciálním spádům. Hmotnost transformátoru včetně skříně je 9 500 kg. Transformátor v tomto provedení nenavrhá a není nutno ho před uvedením do provozu vysušovat, lze ho použít jako pohotovostní rezervu.

Trakční blok je tvořen dvěma jednotkami trakčních usměrňovačů, napaječovým rozvaděčem +825 Vss a zpětným rozvaděčem -825 Vss. Trakční usměrňovač je v zapojení třífázového můstku, šestipulsní, skříněového provedení s usměrňovačovým rámem na vozíku, přirozené vzduchové chlazení. Vstupní napětí je 3x650 V, 50 Hz; výstupní napětí 825 Vss, výstupní proud 3 000 Ass. Zatížitelnost usměrňovače je 100 % In – trvale, 150 % – 2 hodiny, 200 % – 1 minuta a 300 % – 15 sekund.

Napaječový rozvaděč +825Vss je skříněové výsuvné konstrukce o počtu sedmi skříní s rychlovypínači UR40 Sécheron a ovládacími skřínkami na vozících. Rozvaděč je konstruován s pomocnou přípojnicí a odpojovací, což umožňuje zajistit rezervní napájení při poruše základního napájení z rezervního napaječe a přes odpojovač umístěný ve skříně napaječe na přírodní kolejnici. Tímto uspořádáním odpadají tzv. úsekové odpojovače napaječů umístěvané v tunelu metra, které byly těžko přístupné v době provozu metra a značně poruchové. Jmenovitý proud hlavních přípojnic je 9 000 Ass.

Zpětný rozvaděč -825Vss slouží pro připojení zpětných trakčních kabelů o jmenovitém proudu 9000 Ass. Ve skříně je umístěna stejnosměrná přepěťová ochrana a měření. Celková délka rozvaděče trakčního bloku je přibližně 8,5 metru.

Pro napájení ovládacích obvodů elektrické stanice, zařízení dálkového ovládní a sdělovacích zařízení je

v měnirně Háje instalován zdroj bezvýpadečového napájení 3x400/230V, 50Hz. Blok bezvýpadečového napájení se skládá ze skříněového rozvaděče o jmenovitém proudu přípojnic 160A, vlastního zdroje nepřerušitelného napájení typu BEST 4000/60 o jmenovitém výkonu 60 kVA v paralelně redundantním trvalém provozu. Je osazený výkonovými tranzistory IGBT. Autonomní provoz při výpadku sítě je zajišťován ze dvou akumulátorových baterií s výkonem 20kVA po dobu 40 minut. Baterie je sestavena z 32 kusů dvanáctivoltových monobloků typu Panasonic s dobou životnosti 10 let.

V rámci výstavby měnirny Háje bylo realizováno nové napájecí a zpětné trakční kabelové vedení, včetně napájení odstavných kolejí přes rychlovypínače UR26 a odpojovače ON5L. Dle základního schématu trakčního zařízení je přírodní kolejnice rozdělena v trase metra podélně tzv. nepřeklenutelným dělením, které je v každé stanici před začátkem nástupiště ve směru jízdy vlaku. Elektricky jsou od sebe odděleny i přírodní kolejnice obou hlavních kolejí. Každá tato sekce je napájena z měnirny ze samostatného trakčního vývodu napaječového rozvaděče RU 825 Vss. Rozvod mezi napaječovým rozvaděčem a přírodní kolejnicí tvoří napájecí vedení. Zpětné vedení tvoří kabely spojující zpětný rozvaděč - 825 Vss v měnirně s jízdními kolejnicemi, ke kterým jsou připojeny přes stykové transformátory. Pro toto vedení jsou použity kabely s měděným jádrem z izolace v nehořlavé, bezhalogenním provedení typu 3-CHKCH-R/C, 1x400mm<sup>2</sup> resp. typu CHCH-R/C. Kabelová vedení jsou uložena na kabelových rostech a lávkách nebo plastových příchytkách. Protože v kabelových trasách dochází k souběhu se stávajícími kabely s izolací z PVC, byly provedeny pro oba druhy kabelů požární přედěly ve vzdálenostech 100 m. Provedení spočívá v nástřiku kabelů v délce 2m protipožární hmotou. Prostupy kabelů proti-



požárními přepážkami a stropy byly utěsněny nehořlavým materiálem INTUMEX.

Měnirna pracuje v režimu dálkového ovládní z elektrodispečinku metra umístěného v budově Centrálního dispečinku. Jednotlivé technologické celky byly zařazeny do staničního řídicího systému FANUC.

Technologická zařízení použitá v měnirně Háje odpovídají současnému světovému trendu zařízení používaných v obdobných energetických a trakčních provozech. Důraz je kladen na bezporuchovost, spolehlivost a bezpečnost zařízení. Pro zajištění provozu bylo nutné vyškolené pracovníky údržby, pohotovosti a obsluhy z funkcí nového zařízení. I když vlastní zprovoznění provázely drobné problémy, které umocňovaly svůj dopad tím, že měnirna byla uvedena do plného provozu s cestující veřejností bez dlouhodobých výluk, podařilo se pracovníkům dodavatele a pracovníkům služby zvládnout tento náročný úkol a měnirna zajišťuje spolehlivý provoz v energetickém a trakčním napájení pražského metra.

Ing. František Kučera,  
vedoucí elektrotechnické služby  
Foto: o. z. Metro



## Jak bude pokračovat obnova vozového parku metra?

Dlouhodobý plán obnovy a rozvoje počítá s postupnou výměnou stávajících souprav 81–71 za nové soupravy M1 nebo rekonstruované soupravy 81–71M. Soupravy typu 81–71 budou po najetí limitního počtu kilometrů vyřazovány z provozu. Část z nich bude rekonstruována a zbývající budou zlikvidovány.

V současné době pokračuje výroba a postupné nasazování 1. série nových souprav metra typu M1 do provozu. Aktualizovaný harmonogram výroby předpokládá dodání poslední 22. provozuschopné soupravy v květnu 2002.

Jednání o dodávce další série nových souprav M1 jsou ve stádiu konečné redakce smlouvy o smlouvě budoucí na dodávku 20 pětivozových souprav M1. Nositelem smluvního vztahu bude v tomto případě firma Siemens AG. Dojednání harmonogramu výroby nových souprav bude provedeno až při přípravě nové kupní smlouvy. Předpokládá se, že všech 20 nových souprav bude dodáno do konce roku 2004.

V časovém období po roce 2004 se prozatím uvažuje s dodávkou 4 nových souprav ročně pro obnovu vozového parku metra, až do doby naplnění provozních potřeb. Kromě těchto dodávek, určených pro obnovu vozového parku (náhrada za vyřazované soupravy), budou realizovány další dodávky souprav v rámci investiční výstavby nových tratí metra (IV. C1, IV. C2, I. D, II. D).

Pokud jde o rekonstruované soupravy 81–71M, je připraveno prvních 7 souprav k nasazení do provozu. Zatím jsou však provozovány pouze tři soupravy, a to ve zkušebním provozu s cestujícími. V souvislosti s instalací mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA PA135 musí být provedeny Drážním úřadem (DÚ) předepsané zkoušky a schválena „změna na drážním vozidle“. Na základě schválené „změny“ bude požádán DÚ o vydání průkazů způsobilosti na rekonstruované soupravy, a ty budou následně zařazeny do normálního provozu na trati C. Další rekonstrukce probíhají ve výrobním závodě

Škoda Dopravní technika v Plzni již s tím, že od osmých souprav jsou prováděny úpravy pro instalaci zabezpečovacího zařízení SOP 2. Tyto soupravy budou po zprovoznění nového zabezpečovacího zařízení nasazeny na

- trati A a předpokládá se, že v roce 2004 pokryjí celou její provozní potřebu. Rekonstrukce by pak po roce 2004 měly pokračovat v rozsahu 3 soupravy ročně až do předpokládaného konečného stavu 41 souprav.
- Poměr mezi dodávkou nových a rekonstruovaných souprav bude po roce 2005 upřesňován na základě uvolněných finančních prostředků s tím, že prioritní zájem naší společnosti je nákup nových souprav.

**Zdeněk Krist,**  
technický úsek ředitelství (90 222)



Foto: Petr Malík

## Mobilní telefony a rádiová síť Ministerstva vnitra ČR v pražském metru

Koncem roku 1998 byly zahájeny přípravy pro zavedení signálu sítí mobilních telefonů GSM a signálu nově budované rádiové sítě Ministerstva vnitra ČR (dále MV ČR) do prostor pražského metra. Za tímto účelem vzniklo sdružení, jehož členy byly EuroTel, RadioMobil a Ministerstvo vnitra ČR a akce nazvána „Telekomunikační systém metra TSM 400/900“.

Vedle komerčních zájmů tehdy dvou operátorů EuroTel a RadioMobil a potřeby zajištění kvalitnějšího spojení bezpečnostních složek MV ČR v prostorách metra přistoupil k této akci Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost v rámci naplňování dlouhodobého trendu zkvalitnění služeb pro cestující veřejnost.

Výsledkem přípravných prací, na kterých se vedle členů sdružení, generálního dodavatele RCD Radiokomunikace, Inženýringu dopravních staveb a Metroprojektu podíleli i odborní pracovníci naší společnosti, byla realizace „Pilotního projektu“, který zahrnoval pokrytí 5 stanic a vestibulů a 1 mezistaničního úseku v centru Prahy signálem. Do zkušebního provozu s trváním 6 měsíců byl „Pilotní projekt“ uveden 18. března 1999 a do trvalého provozu 18. října téhož roku.

Na základě získaných zkušeností a vyhodnocení zkušebního provozu, při kterém se nevyskytly žádné negativní vlivy na technologie zajišťující provoz metra, pokračovaly přípravné práce na pokrytí dalších stanic a vestibulů metra signálem mobilních telefonů GSM a signálem rádiové sítě MV ČR. Pokrytí mezistaničních úseků bylo prozatím odloženo.

V půli roku 2000 během dalších příprav vystoupilo

ze sdružení MV ČR. Hlavním důvodem byl nevyhovující harmonogram společné výstavby TSM 400/900, kdy MV ČR požadovalo oproti EuroTelu a RadioMobilu pokrytí téměř všech stanic a vestibulů metra do zahájení zasedání Mezinárodního měnového fondu a Světové banky, které se konalo ve dnech 18. až 28. září loňského roku. V důsledku odchodu MV ČR ze sdružení se realizace TSM 400/900 rozdělila na dvě samostatné akce TSM 400 a TSM 900 s různými harmonogramy výstavby.

Současně v této době vstoupil do sdružení třetí provozovatel sítí mobilních telefonů – Český Mobil a již instalované technologie GSM se rozšířily o technologii třetího operátora.

**TSM 400** – pokrytí stanic a vestibulů metra signálem rádiové sítě MV ČR pokračovala samostatně ve 2 etapách.

V rámci I. etapy bylo pokryto signálem a dnem 4. září 2000 do zkušebního provozu uvedeno 34 stanic a vestibulů metra.

U dalších 12 stanic a vestibulů byl v rámci II. etapy zahájen zkušební provoz 19. září 2000. Do trvalého provozu přešlo pokrytí těchto 48 stanic a vestibulů dnem 18. prosince minulého roku.

Obdobně ve 2 etapách, ale se zpožděním, pokračovala příprava a realizace **TSM 900** – pokrývání stanic a vestibulů metra signálem GSM tří operátorů sítí mobilních telefonů.

V průběhu I. etapy bylo pokryto 35 stanic a vestibulů metra blíže k centru Prahy se zahájením zkušebního

provozu dne 11. prosince 2000 a uvedením do trvalého provozu dnem 11. dubna 2001.

Ve II. etapě, která v současnosti ještě probíhá, je zahrnuto zbývajících 16 stanic a vestibulů metra, které jsou situovány na tratích metra na okraji Prahy. Zkušební provoz pokrytí těchto stanic a vestibulů započal 1. července a bude trvat standardně 3 měsíce.

Pokud se nevyskytnou v průběhu zkušebního provozu II. etapy TSM potíže, lze předpokládat celkové ukončení této etapy s uvedením do trvalého provozu v říjnu 2001.

Uvedením II. etapy TSM 900 do zkušebního provozu má možnost cestující veřejnost využívat služeb všech tří operátorů sítí mobilních telefonů ve všech stanicích a vestibulech pražského metra.

Na telefonování v mezistaničních úsecích si budou muset cestující ještě nějakou dobu počkat.

V současnosti probíhají přípravné práce na pokrytí mezistaničních úseků včetně provozních zkoušek a měření pokrytí v některých mezistaničních úsecích. Jsou prakticky zkoušeny různé typy směrových antén vyzářujících od začátku respektive konce stanice do tunelu ve směru respektive proti směru jízdy vlaku. Nicméně volba vhodných typů, počtu a umístění antén pro jednotlivé konkrétní mezistaniční úseky je otázkou podrobné analýzy, jejíž celkové zpracování si ještě nějakou dobu vyžádá. Zahájení prvních realizací v mezistaničních úsecích v centru Prahy lze předpokládat nejdříve v říjnu letošního roku.

**Ing. Luboš Čábel, radiooperátor společnosti**



Většina z nich nevidí po celou dobu dvanáctihodinné směny klasické denní světlo. Zejména v zimě, když se někomu z nich nakumulují několik denních směn za sebou, žijí vlastně jenom v noci a za umělého osvětlení. To jsou pracovní podmínky většiny provozních zaměstnanců dopravního úseku o. z. Metro. Někteří dozorcí stanic nebo přepravní manipulanti v povrchových stanicích jsou na tom lépe, ale samostatní provozní technici působící za nástupiště, v kancelářích skrytých před zraky veřejnosti, si musí na tmou zvyknout. Je to údel této významné profese pro provoz podzemní dráhy.

Abychom co nejlépe poznali podmínky provozních pracovníků, sešli jsme se s Jaroslavem Voskou, hlavním dozorcím trati C v jeho kanceláři. Stroze, ale velice příjemně zařízená místnost v zázemí vestibulu stanice Muzeum. Oproti běžným zvyklostem pouze chybí velké okno.

Mnohý z nás přepravní manipulanty či dozorcí stanic vůbec nevnímá a nepřichází s nimi do styku. Pouze



když potřebujeme nějakou informaci nebo přijel známý a potřebuje si koupit jízdenku, aby absolvoval cestu podle běžných pravidel. Nejen informace a přijetí cestujících je náplní práce žen a mužů dohlížejících na vchod a východ ze stanice. „Nejdůležitějším úkolem pracovníků dopravního úseku je organizace dopravy, stále větší důraz je kladen na informování cestujících nebo, jak se v poslední době říká, přijetí zákazníka. Třetím úkolem je správa stanice,“ vypočítává úkoly pracovníků služby Jaroslav Voska.

Ti, kdo metrem prošli, znají rozdíl mezi dozorcím stanice a přepravním manipulatem, pro laiky jsme požádali našeho hostitele o vysvětlení. „Zjednodušeně se dá říci, že každá stanice má dozorcího a pokud má více vchodů nebo se jedná o obratovou stanici, doplňuje dozorcího ještě přepravní manipulant.“

## Přeprava psů v metru

Od zahájení provozu pražského metra představovala přeprava psů jeden ze stále se vracejících problémů. Cestující veřejnost byla rozdělena na dvě přibližně stejné skupiny, stojící na opačných názorových pólech. Ty byly vymezeny svým jednoznačným přístupem k přepravě psů. Buď povolit přepravu bez jakéhokoliv omezení, nebo ji striktně zakázat. Je třeba konstatovat, že vyloučení cestujících se psem z přepravy zaměstnanci u vstupu do metra představovalo dosti veliký problém, který se dařilo řešit pouze částečně. Důvodem byla agresivita některých majitelů psů včetně přímého vyhrožování zaměstnancům. Po roce 1989, se vznikem velkého počtu bezpečnostních agentur, byl odstěpný závod Metro doslova zaplaven žádostmi o výjimky ze zákazu přepravy psů. V té době měli výjimku z přepravy pouze psi policejní a vodíčí psi nevidomých osob.

Jako jediné možné řešení se nabízel možnost přepravy psů legalizovat a stanovit pro ni jednoznačné podmínky. Novela Smluvních přepravních podmínek (dále SPP) platná od 1. července 2000 již tuto záležitost řeší. Přeprava psů je možná při použití náhubku, krátkého vodítka a při plné odpovědnosti majitele.

# Přijetí cestujících je pro pracovníky dopravního úseku Metra stále důležitější

Jako je u tramvají a autobusů určitým hromosvodem řidič, tuto funkci přejímají u metra dozorcí a přepravní manipulanti. „Má-li cestující jakýkoliv problém, vždy se jako první obrací na pracovníka u vstupu do stanice,“ vysvětluje Voska. Proto své podřízené školí nejen ze znalosti provozních předpisů. Důležité je příjemné chování a vystupování, vždyť dozorcí nebo manipulanti jsou prvními lidmi, se kterými se cestující při používání našich služeb setká. Pokud se stane, že je provoz metra náhodně přerušen, musí si dozorcí a manipulanti vyslechnout nejedno ostré slovo od rozlícených cestujících, ale vždy by měli zachovat klidnou hlavu.

Důležité je, aby dozorcí nebo přepravní manipulanti měl přehled o tom, co se v „jeho“ stanici děje. Musí vyřešit případné úrazy, zasáhnout v případě požáru či jiné mimořádné události. „Já bych činnost manipulantů nebo dozorcích nazval jako čekání na nějakou nepřijemnou mimořádnou událost. Proto, když je klid, to trochu vypadá, že nic nedělají, ale když se něco stane, mají plné ruce práce a na nich záleží, jak rozsáhlé škody vzniknou. Musí v případě mimořádnosti zasahovat co nejefektivněji,“ vysvětluje trochu zapomenuté poslání staničních pracovníků Jaroslav Voska. Proto v rámci školení nechybí ani nácvik mimořádných událostí. „Snažíme se pracovníky co nejlépe připravit, ale v rozhodující chvíli záleží na tom, jak se ten který pracovník zachová.“

Již v úvodu jsme se zmiňovali o nelehkých pracovních podmínkách a Voska tuto skutečnost ještě upřesnil. „Mnoho lidí si neuvědomuje, že většina stanovišť byla budována podle sovětského vzoru, a tak byla velice spíše vybavena. Není tam voda, na toaletu je mnohdy velmi daleko. Nejsou výjimkou případy, kdy samostatní provozní technici musí na toaletu přes celé nástupiště. V poslední době se snažíme podmínky zlepšit, aby odpovídaly současným podmínkám, ale je to dlouhodobý proces,“ doplnil Voska.

Zatím jsme se věnovali profesím, se kterými se můžete v metru setkat. Samostatného provozního technika, metrácovou hantýrkou „espěťáka“, nespáříte, jen kdybyste se dostali do pro obyčejně smrtelníky zapovězeného zázemí. „Samostatné provozní techniky navíc najdete jen ve stanicích s kolejovým rozvětvením, kde se

obracejí soupravy nebo ve stanicích s odbočkou. Na trati C jsou ve stanicích Háje, Kačerov, Pražského povstání, I. P. Pavlova, Florenc a Nádraží Holešovice. Určitou anomálií je samostatný provozní technik ve stanici Budějovická, ten je dne spíše jako dozorcí a v noci jako samostatný provozní technik,“ vysvětluje Voska. Výjimka je především z důvodu urychlení jízdy služebních vlaků, při které se požívá telefonické dorozumívání, archaicky způsob řízení jízdy vlaků.

Běžné zabezpečovací zařízení se obsluhuje pomocí velkých reléových panelů, kterým pomalu a jistě zvoní hrana. Na pracovišti samostatných provozních techniků ve stanicích Háje a Kačerov už spatříte na pracovním stole moderní počítačové obrazovky, kterým patří v zabezpečovací technice budoucnost.

Poslední profesí v našem výčtu, nikoli svou důležitostí, jsou výpravní dep, kteří se starají o provoz a dopravu v depu po celých 24 hodin denně. Nejen výjezdy a zatažení souprav, ale i posun a pracovní vlaky, to je náplň práce výpravních dep.

„Jedinou naší profesí, která pracuje na čerstvém vzduchu, jsou posunovači. Ti se starají o pohyb souprav po depu,“ přiblížil Voska.



Jaroslav Voska už působí v odstěpném závodě Metro deset let, první roky ve všech popsanych provozních funkcích a posléze ve své dnešní funkci. „Základ mé práce zůstává stále stejný, ale název se s organizačními změnami několikrát změnil, v současné době zni hlavní dozorcí tratě C.“

Když jsme se našeho průvodce zeptali, na co nejradyji vzpomíná, bez velkého váhání odvětlil: „Je to loňské zasedání Mezinárodního měnového fondu. Dlouho jsme všechno připravovali, důsledně jsme všechny pracovníky školili, co mají dělat v různých situacích. Pro mnoho lidí to byla zatěžkávací zkouška a musím říci, že v ní obstáli. Druhou takovou situací byla výluka Nuselského mostu. Ta byla obtížná zejména ve stanici Hlavní nádraží. Prokázalo se, že když o něco jde, podávají naši lidé velké výkony.“

**S Jaroslavem Voskou si o provozních pracovnících dopravního úseku o. z. Metro povídal Petr Malík**  
Foto: Petr Malík



# Metro IV. C

## 2. etapa

### Ládví – Letňany

V předchozích číslech jsme vás informovali o rozestavěném IV. provozním úseku tratě C, a to o jeho 1. etapě vedoucí ze stanice Nádraží Holešovice do Ládví, zkráceně nazývané IV. C1. Dnes bychom se chtěli zmínit o pokračování této tratě.

Cílem připravovaného pokračování je prodloužení metra jako kapacitního a ekologického dopravního prostředku do dalších oblastí Severního Města s přímou obsluhou Proseka a části Letňan a vybudování rychlého spojení k Pražskému výstavnímu areálu. V neposlední řadě pak prostřednictvím autobusového terminálu a parkoviště typu P+R na konečné stanici Letňany umožnit napojení na metro jak pro návaznou MHD i příměstské autobusy, tak pro individuální mimopražskou dopravu, na což nebyl na předchozím úseku dostatek prostoru.

Trasa IV. C 2. etapa (zkráceně IV. C2) navazuje na rozestavěný úsek 1. etapy bezprostředně za stanicí Ládví, pokračuje dále na Prosek a končí v Letňanech. Celý úsek je dlouhý 4,6 km a má tři stanice s pracovními názvy Prosek I, Prosek II a Letňany.

Stavba začíná dostavbou hloubených vratných kolejí za stanicí Ládví, situovaných pod Střelničnou ulicí, které budou sloužit pro pásmování vlaků.

Následující ražený úsek vede podél Střelničné ulice, podchází Libereckou a vstupuje do sídliště Prosek. Před hotelem Duo na začátku Vysočanské ulice bude situována hloubená stanice pravečně nazvaná Prosek I. Stanice je navržena ve třech základních úrovních: technologické prostory pod nástupištěm, podzemní nástupiště a nadzemní vestibul. Následující traťový úsek severně podél Vysočanské ulice je navržen jako téměř 800 metrů dlouhý dvoukolejný hloubený tunel.

Hloubená stanice Prosek II je situována před obchodní dům Billa u křižovatky ulic Vysočanská a Prosecká. Vzhledem k exponované dopravě na obou uvedených komunikacích je postup výstavby navržen tak, aby obě komunikace zůstaly stále průjezdné oběma směry, byť i v omezeném profilu. Dvoupodlažní objekt tvoří nástupiště a vestibul s podchody pod ulicemi Proseckou a Vysočanskou.

Trasa se dále stáčí obloukem o minimálním poloměru 500 metrů vlevo a vede hloubenými a posléze raženými tunely pod ulicí Kbelskou do nově urbanizovaného prostoru mezi letišti Letňany a Kbely, kde se připravuje výstavba Pražského výstavního areálu a navazujících komerčních aktivit. Je koncovou stanicí se čtyřkolejným uspořádáním pro obrát a odstav vlakových souprav. Hloubená stanice se širokým ostrovním nástupištěm bude mít dva vestibuly. Severní vestibul bude sloužit pro přístup na autobusový terminál návazné městské a příměstské dopravy, k velkokapacitnímu parkovišti typu P+R a k jednomu pěšímu koridoru na vstupu do Pražského výstavního areálu a k okolní zástavbě. Jižní vestibul obsluhuje nástup na výstaviště druhým pěším koridorem a rovněž bude zajišťovat přístup k okolní zástavbě. Na vlastní stanici budou navazovat sociální a technické prostory, strojovny, měničny a transformovny, zázemí pro manipulační a vlakové čety, vzduchotechnika a zařízení ochranného systému metra, jak je u koncové stanice obvyklé.

Všechny stanice jsou bezbariérové, stavba je kromě části stanice Prosek I zahrnuta do ochranného systému metra.

Stanice Letňany ale ještě zdaleka nemusí být poslední na severní větvi tratě C. Stanice včetně odstavných a vratných kolejí je situována tak, aby trasa mohla pokračovat jak severním směrem přes Letňany do Čakovic, tak i variantně východním směrem do oblasti Kbel.

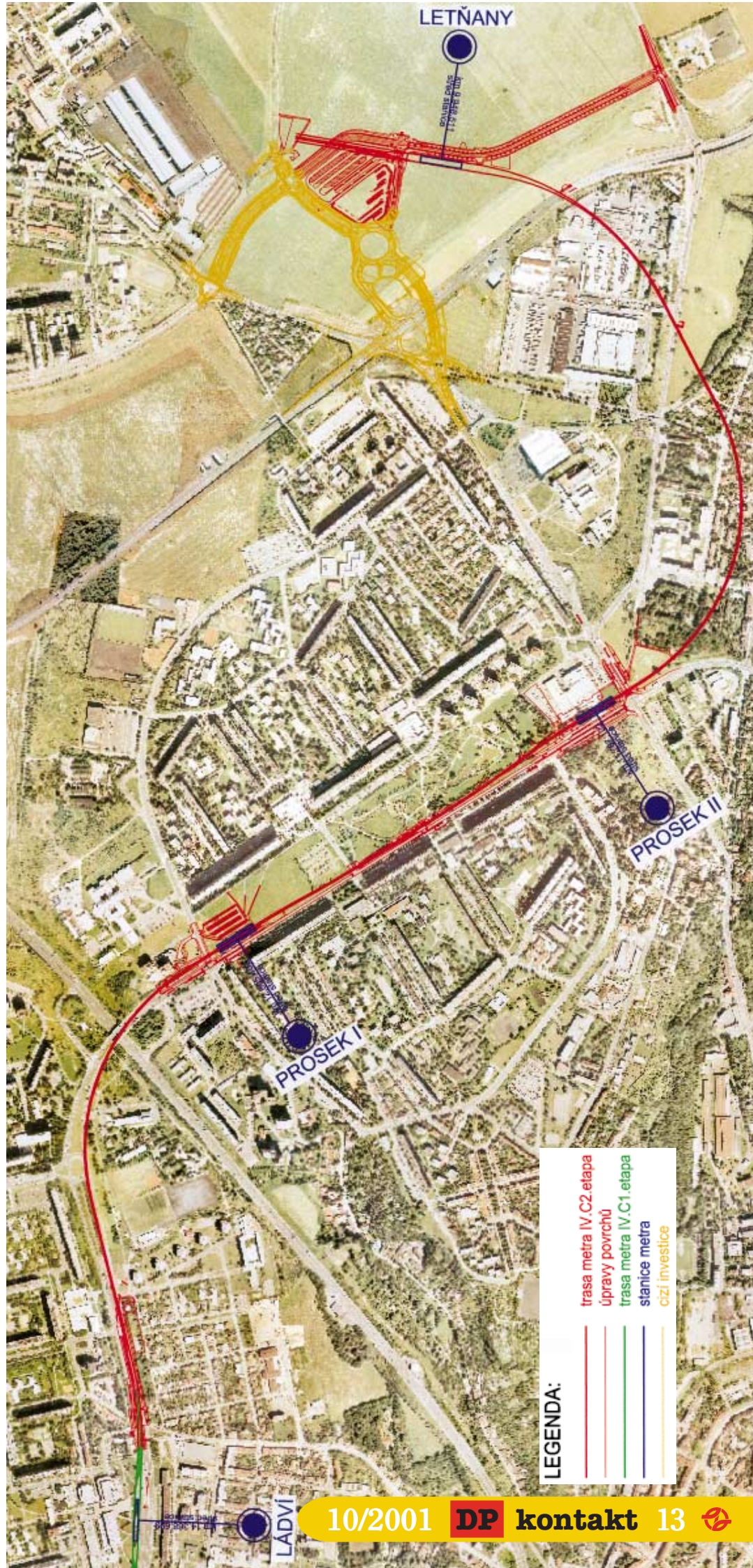
Převážná část návazné autobusové dopravy bude směřovat k novému autobusovému terminálu u stanice Letňany, v menším rozsahu pak i ke stanicím na Proseku.

Zahájení realizace stavby se předpokládá ještě v době dokončování úseku předchozího, tj. v roce 2003 a stavba by měla být uvedena do provozu v závěru roku 2006.

V současné době probíhá územní řízení, vydání územního rozhodnutí se předpokládá ve 4. čtvrtletí letošního roku.

V tomto čísle jsme vám chtěli sdělit základní informace o trati IV. C2. V závislosti na pokračující projektové a inženýrské přípravě pak do některého z příštích čísel připravíme obsažnější článek s podrobnějším popisem a rozsáhlejší grafickou přílohou.

**Ing. Milan Jindra a Ing. Zbyněk Knop,**  
Inženýring dopravních staveb, a. s.



**LEGENDA:**

|  |                           |
|--|---------------------------|
|  | trasa metra IV. C2. etapa |
|  | úpravy povrchů            |
|  | trasa metra IV. C1. etapa |
|  | stanice metra             |
|  | cizí investice            |



## Den otevřených dveří se těšil opět velké oblibě



Patnáctý den v měsíci září byl významný pro naši společnost. Konal se totiž již pátý ročník Dne otevřených dveří. Tentokrát v depu metra Zličín, v autobusové garáži Řepy a v tramvajové vozovně Vokovice.

Viděli jsme namáhavou přípravu, někdy na poslední chvíli zbytečně komplikovanou, snahu, aby akce byla co nejlepší a pro všechny se tento den stal alespoň na malou chvíli nezapomenutelným. Všichni jsme se modlili, aby se počasí umoudřilo a alespoň trochu nám přálo. A jak to tedy nakonec dopadlo?

Sobotní ráno jsme vyrazili s letáčkem v ruce jako běžní cestující, kteří se chtějí pobavit a podívat se tam, kam normálně nemůžou. Sluníčko, které jsme nespátřili skoro čtrnáct dnů, se dralo zpod mraků. Snažilo se příjemně hrát.



Naše pouť začala na lince B metra, ve stanici Zličín. Tam už čekaly autobusy, které nás a první návštěvníky dovezly do depa metra Zličín. Ze všech těch náctiletých vyzářovala radost, spokojenost a nejednou se na jejich tvářích objevil i úsměv. Po příjezdu do depa naše cesta nejdříve směřovala k expozici hasičského útvaru. Venku jsme napočítali pět hasičských aut a jedno v hale. Mohli jsme si prohlédnout jejich útroby, samé hadice a hadičky, různá zařízení a přístroje. U aut pobíhali milí hasiči, ochotní ukázat veškeré vybavení, odpovědět každému na otázku a podat odpovídající odborný výklad. „Jak vidíte ten vnitřek, moc ojeté to není, moc to nepoužíváme, našťásti...“, směje se hasič a s ním i kolem postávající návštěvníci. „Chceš vyhrát bombón?“ ptá se opodál další hasič malého chlapce. Ten nadšeně kývá, ale pořád je trochu nespělý. Nakonec se odváží a hasič mu předvede, jak může získat sladkost. Stačí vzít do ruky hadici, do které vhání vodu pumpující hasič, a mířit na láhev s vodou, umístěnou na podstavci. Cílem je zmiňovanou láhev shodit proudem vody. To se však zpočátku nedaří, je moc naplněná a tlak vody na to nestačí. Ovšem vzápětí je vše napraveno. Voda padá se žuchnutím na zem. Malý návštěvník utíká pro bombón a do soutěže se horlivě přidávají další dětská návštěvníci. S úsměvem vyrazíme směrem k hale. Jdeme si prohlédnout expozici souprav metra. Je zde plno lidí, fotičích, filmujících, pobíhajících

v jednotlivých soupravách, se zaujetím poslouchajících výklad uvnitř kabiny řidiče (zde byla snad největší tlačenice). Mohli jste vidět (zvenku i zevnitř) novou soupravu metra typu M1, modernizovanou soupravu 81–71 M, elektrický vůz metra typ 8171, automatickou strojní podbíječku, dieselelektrickou lokomotivu, motorové univerzální vozidlo. Dále jsme shlédli část promítání odborných filmů a zastavujeme se u hasičů, kteří v hale předvádějí své kousky. Vytažují na sedácích děti do výšky za starostlivého přihlížení rodičů. Projdeme tlačenicí u propagačních předmětů (na odbyt jdou Průvodci Prahou, bombóny a balonky, které jsou rychle doplňovány pro další zájemce). Míjíme odpovídající na soutěžní kvíz a čekající na výměnu kmenových listů. Vedle je zaměstnan fotograf pořizováním průkazových fotografií. Potkáváme generálního ředitele ing. Milana Houfka a některé další zaměstnance a vyrazíme do Řep. Odcházíme ze Zličína, spousta lidí přichází, sluníčko svítí. Jedno se pořád opakuje – usměvavě tváře.

„Takový krásný den už dlouho nebyl,“ povzddechne si cestou. Mraky se rozestoupily, nebe je z větší míry modré. Jedeme zvláštní autobusovou linkou 1 DOD a posloucháme hlášení v autobuse. Ten nás zavezl přímo do areálu garáže Řepy, kde nejdříve absolvujeme informační kolečko po garáži s právě nastoupivším tamním zaměstnancem. „Zde vidíte všechny typy autobusů, které se v Dopravním podniku používají, tady je čerpací stanice, mycí linka, dílny, které si později můžete prohlédnout,“ mluví k nám sympatický autobusák a dále říká: „Přeji vám hezký den, pěknou prohlídku, mějte se hezky a nashledanou.“ Vystoupíme a naše kroky vedou do budovy, kde se tisknou jízdny řady a vydávají propagační předměty, na které musíte stát hodně dlouhou frontou, protože je o ně obrovský zájem. V budově je také umístěno provizorní středisko dopravních informací a probíhá zde výměna kmenových listů jízdnych dokladů. Projekce odborných filmů byla v době, kdy jsme kolem procházeli, opuštěná.

Jdeme se dále podívat na výstavu jednotlivých vozidel. Vedle sebe stojí mobilní dispečerská ústředna Karosa 731 a pohotovostní vozidlo Škoda Felicia combi. Vidíme akci malování křídou, kde je do výtvarné činnosti zatím zabráno pouze jedno dítě. Postupně se dostáváme k historickým vozidlům. Nejvíce pozornosti přitahuje žluté Porsche. „Tati, pojď se podívat, to je hezký auto, na to se šlápne a už je to pryč, už to mizí do daleka,“ přemlouvá rodiče asi desetiletý chlapec. Obdivné výkřiky u tohoto modelu nejsou vzácné. „Páni, to je jaguár!“ „To je fáro!“ Do toho troubí ze všech vystavovaných autobusů jak o závod děti i dospělí. U veteránů nás ještě zaujaly vínová Tatra T-75 (rok výroby 1936), tmavomodrý Chevrolet Maester SIX (1934) a zelená Tatra T-30 (1930).

Postupujeme dále k vyprošťovacímu a odtahovému vozu ČR typ VV 4008.01, Avii A 21 T – FC 3,5 t a cisternové automobilové stříkačce CAS 25 – RTHP. Hasič zde půjčuje hasičskou bundu a helmu chlapci, jehož tatínek ho v této výstroji zvětňuje focením. Konečně se dostává-

v roce 1999. Oba zmíněné autobusy jsou ve sbírce občanského sdružení „Za záchranu historických trolejbusů a autobusů“. Vidíme různé typy autobusů Karosa, zařízení pro bezbariérový nástup S – 01, autobusáka, který dává žvýkačku malému chlapci a ten, jakmile nesměle poděkuje, chce další. Prohánějí se tu děti. Ty, které sedí na místě řidiče, chtějí zprovoznit hlášení v autobusu, jině si navolily nápis na čele autobusu „Pomoc! Přepadeň!“ Ozývá se troubení. Začíná hrát hudba a je slyšet zpěv: „Podívej, kvete růže, podívej.“ Muzikální holčička tancuje.

Navštěvujeme halu, kde je několik vystavovatelů, a kde zároveň probíhá zajímavá filmová soutěž. Promítají se zde ukázky ze známých českých filmů, jejichž názvy musí soutěžící správně zodpovědět. Přecházíme do dílny, kde jsou vidět autobusy připravené k opravě. Vracíme se zpátky přes halu. Začíná další smyčka filmové soutěže a z dálky je slyšet písnička z filmu Noc na Karlštejně, hity Lucie Bílé a Beatles. Odcházíme, lépe řečeno odjíždíme, na poslední místo – do Vokovic.



Pochvalu si zaslouží dopravní spojení mezi jednotlivými provozovny. V autobusovém hlášení se dovídáme, že si ve Vokovicích budeme moci prohlédnout tramvajové vozy, používané v Praze od roku 1908 do současnosti, a že Muzeum MHD ve Strěšovicích má dnes otevřeno zdarma. U vchodu tramvajové vozovny dostávají děti balonky, ostatní přehledné plánky. V interiéru historické tramvaje probíhá výměna kmenových listů jízdnych dokladů spolu s možností zhotovení fotografie za výhodnou cenu a poskytování propagačních materiálů. Ve cvičném voze se koná soutěž ve skládání puzzle. Zadumané, soustředěné děti se snaží složit všechny dílky skládačky co nejrychleji. Procházíme kolem ukázky vozového parku, uvnitř tramvají je plno dětí, které zvoní a zavírají dveře. V malé budově je možné zúčastnit se stejné filmové soutěže jako v Řepích.

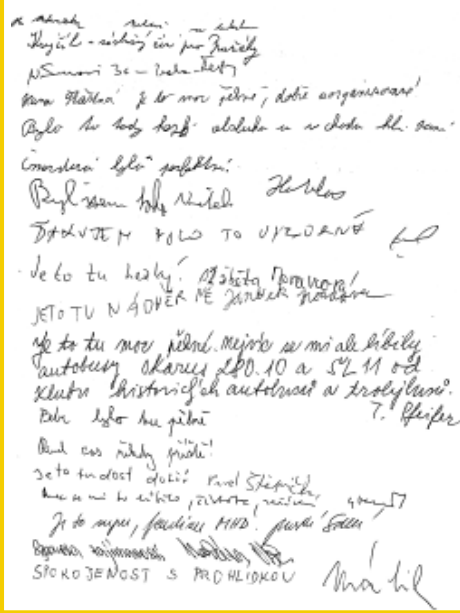
Venku voní vůně, a tak neodoláme a obědváme za cín-

kán tramvají. Na dvoře blikají světla tramvají a děti se pokoušejí se značným úsilím přehodit výhybku. Tím končí naše cesta letošním dnem otevřených dveří a příjemně strávená sobota.

Na závěr patří poděkování všem, kteří tento den připravili, organizačně zajistili, našli si v sobotu čas a pomohli probrat v lidech radost a vyvolat spokojené tváře. Nesmíme však zapomenout taky na „toho nahore“ – za počasí.

**S Dopravním podnikem a městskou hromadnou dopravou se na Dni otevřených dveří seznamovala**

**Dana Reinišová**  
Foto: Marie Jílková





# Semináře slouží ke zvýšení profesionality



Foto: Petr Malík

Mnoho zaměstnanců, zejména dlouholetých, si myslí, že už znají všechny nástrahy své profese a nic je nemůže překvapit. O svém dalším profesním růstu nepřemýšlejí. Je to škoda. Jedině neustálým zdokonalováním a sbíráním zkušeností roste naše profesionalita v plnění úkolů.

Proto se personální odbor ředitelství ve spolupráci s příslušnými vedoucími odborů rozhodl pracovat hlavně se dvojicí skupin zaměstnanců, které přicházejí nejvíce do styku s našimi klienty. S informatory a revizory. Ve spolupráci s agenturou T & T, personální a psychologické poradenství, byl připraven cyklus seminářů, sloužících ke zvýšení odolnosti našich zaměstnanců. „S Dopravním podnikem spolupracujeme již třetí rok. Připravujeme výcviky šité na míru, aby pracovníci byli schopni zvládat obtížné situace. Více se do nich dostávají revizoři, ale ušetření jich nejsou ani informatoři,“ vysvětluje mgr. Iva Trýznová z pořadající agentury.

Většina pracovníků mířících do Drahoberjovy ulice na seminář přichází s určitým despektem, který získali při předchozích akcích, ale během čtyřhodinového programu se obavy rozplynou a lidé aktivně přistupují k zajímavé novince. „V přístupu je podle mého největší rozdíl mezi zaměstnanci Dopravního podniku a soukromých firem. Vaši lidé přicházejí s nedůvěrou, zatímco ti

ostatní se předhánějí v účasti na podobné akci, aby si zvýšili svůj odborný kredit,“ hledá nejvýznamnější rozdíly paní Trýznová.

Výsledky školení jsou podle partnerky pořadající agentury v některých směrech téměř okamžité. „Lidé si při semináři uvědomí skutečnosti, které zažívají každý den a naši cíleně vybraní lektori jim je pomohou řešit jinak, k lepší spokojenosti obou stran.“

U informátorů se školení zabývá situacemi, jak překonat stres vyplývající z jednání se zákazníky za nepřehlednou. U revizorů, kteří stojí tvář v tvář zákazníkovi, je situace obtížnější. Především dostávají rady, jak postupovat v krizových situacích, ve kterých se pohybují téměř neustále. „Revizoři se dostávají do situací, které by běžní zaměstnanci nezvládli, proto se jim přes typologii lidí, způsoby jednání v konfliktu a další psychologické poznatky snažíme poradit, jak mají postupovat,“ objasňuje náplň seminářů mgr. Trýznová.

Pracovníci středisek dopravních informací jsou vkladní skříní naší společnosti, revizoři jsou naopak skupinou, jejíž činnost je velmi často probírána ve všech typech médií. Proto se těmto skupinám věnuje pozornost v první fázi. Postupně se budou zdokonalovat i ostatní zaměstnanci, vždyť profesní růst jednotlivců je největší devízou každé firmy.

„Námi pořádané semináře nejsou školením, jak je dosud bere většina zaměstnanců, ale slouží především k rozvoji osobnosti tak, aby její účastníci mohli lépe plnit na ně kladené nároky. Je to určitým způsobem zvyšování kvalifikace,“ rozloučila se s námi Iva Trýznová z agentury T & T.

-bda-

## Jaké jsou názory cestujících na letní provoz pražské MHD?

Ani v letošním roce nezůstává doprava stranou zájmu agentur zabývajících se výzkumy veřejného mínění. V první polovině dubna provedla firma TNS Factum, s. r. o. výzkum zaměřený na dopravní chování občanů České republiky, na přelomu června a července pak agentura I. pozitivní, s. r. o. realizovala průzkum zjišťující potřeby a spokojenost Pražanů a návštěvníků Prahy se službami městské hromadné dopravy v letních (prázdninových) měsících roku. Obě dvě šetření přitom přinesla řadu zajímavých poznatků o chování a postoji veřejnosti k dopravě.

Výzkum firmy TNS Factum, s. r. o. se zaměřil na frekvenci cestování a využívání různých druhů dopravních prostředků českými občany. Autoři výzkumu konstatují, že „stále přetrvává trend ke snižování zájmu občanů o „kolektivní“ způsob dopravy a roste jejich ochota využívat ke svým cestám osobní automobil, a to i přes náklady, které z toho plynou“. Dokládá to například reakce veřejnosti na zvýšení cen jízdného a pohonných hmot: úbytek uživatelů hromadné dopravy způsobený růstem cen jízdného byl přibližně o polovinu vyšší než počet uživatelů, kteří začali využívat služeb veřejné dopravy z důvodu zvýšení cen pohonných hmot.

Dopravně – sociologický průzkum „Pražané a návštěvníci Prahy v letních měsících roku“, který pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciovou společnost zpracovala agentura I. pozitivní, s. r. o., nabízí ucelený přehled postojů a chování cestujících veřejnosti v období letních prázdnin. Tento průzkum přitom přímo navazoval na obdobné šetření z roku 1998 a jeho metodika i rozsah byly proto stanoveny tak, aby dosažené výsledky byly kompatibilní s výsledky předchozího výzkumu.

V první části průzkumu, zaměřené na obyvatele hlavního města, poutají pozornost zejména zjištěné údaje o frekvenci využívání městské hromadné dopravy o prázdninách, spokojenosti cestujících s poskytovanými službami, získávání informací stran jejího provozu a o strukturu používaných jízdních dokladů.

Služeb MHD využívá o prázdninách ve stejném rozsahu jako v ostatním období roku více než polovina Pražanů (53,9%); dvě pětiny (40,3%) obyvatel metropole cestuje hromadnou dopravou méně než po zbytek roku, 5,5% naopak více. Spokojenost s těmito službami přitom vyjadřuje 37,0% Pražanů (v roce 1998 jen 29,6%),

třetina (33,7%) obyvatel Prahy pak jimi není nadšena, ale respektuje nutnost zavedení prázdninového provozu MHD. Nespokojeno s úrovní poskytovaných služeb o prázdninách je 28,1% (v roce 1998 31,4%) Pražanů – více než polovinu z nich vadí dlouhé intervaly mezi spoji, dalšími důvody nespokojenosti jsou přeplněnost vozidel a nevhodné linkové vedení při výlukových pracích.

Co se týče informací o MHD, takřka dvě pětiny (39,3%) Pražanů preferují tištěné informace umístěné ve vozidlech a na zastávkách; 16,2% dává přednost hlášení ve vozidlech a stanicích metra, 14,6% Pražanů preferuje informace v denním tisku. Své příznivce si našel již internet (9,1%), oblíbeným informačním zdrojem se staly rovněž promítací plochy ve stanicích metra (7,8%).

Nejčastěji používaným jízdním dokladem v období letních měsíců jsou jednotlivé jízdenky – zatímco během roku jich používá 26,0% Pražanů, během července a srpna 38,5%. Naopak méně využívané jsou čtvrtletní časové jízdenky (během roku 23,4% Pražanů, v létě 18,2%) a zejména měsíční časové jízdenky (o prázdninách jich využívá pouze 12,2% obyvatel města, zatímco v průběhu ostatního roku 21,2%).

Druhá část dopravně – sociologického průzkumu byla zaměřena na turisty a návštěvníky české metropole. Je jistě potěšitelné, že oproti roku 1998 došlo k více než desetiprocentnímu zvýšení zájmu návštěvníků a turistů o využití služeb MHD – v roce 2001 již 93,2% z nich používá při návštěvě města hromadnou dopravu. Nejoblíbenějším druhem jízdného zůstávají nadále jízdenky pro jednotlivou jízdu (62,1%, v roce 1998 67,1%), narostla obliba některých časových jízdenek (sedmidenní a patnáctidenní), na jiné naopak turisté a návštěvníci Prahy zanevřeli (jde především o třídní jízdenky). Při nákupu jízdenky hrají nejvýznamnější roli prodejní automaty (38,5% – v roce 1998

pouze 24,1%), trafiky a obchody (21,3%) a rovněž Střediska dopravních informací (14,6%).

A jak hodnotí mimopražští cestující prázdninový provoz MHD v české metropoli? Spokojenost panuje především s cenou jízdného, hustotou sítě a krátkými intervaly, naopak nevoli vzbuzují přeplněnost vozidel, jejich čistota a technický stav a rovněž špatná dostupnost informací. Velmi pozitivní je zjištění, že pro 83,1% návštěvníků a turistů je systém pražské MHD a způsob informování o ní přehledný a srozumitelný; opačný postoj vyjádřilo pouze 9,8% dotázaných.

Marek Šebeš



Foto: Petr Malík



# Zdržení tramvají světelnou signalizací na křižovatce nábřeží kpt. Jaroše – Štefáníkův most při výluce Strossmayerova náměstí

Od 1. července do 31. srpna letošního roku byl kvůli rekonstrukci křižovatky na Strossmayerově náměstí vyloučen tramvajový provoz na náměstí i na všech přilehlých traťových úsecích a tramvaje jezdily po objízdňích trasách. Tím se na křižovatce nábřeží kpt. Jaroše – Štefáníkův most změnil podstatným způsobem poměry pro provoz tramvají. V pravidelném provozu je zde pojížděn oblouk ze Štefáníkova mostu vpravo směrem na nábřeží kpt. Jaroše ke Strossmayerovu náměstí třemi tramvajovými linkami (5, 8 a 14) a přímý směr po nábřeží dvěma linkami (12 a 17), zatímco oblouk ze Štefáníkova mostu vlevo směrem na nábřeží E. Beneše k Čechovu mostu je využíván pouze manipulačně. Ve srovnání s tím při výluce Strossmayerova náměstí jezdilo na křižovatce nábřeží kpt. Jaroše – Štefáníkův most všech pět tramvajových linek (8, 12, 14, 25 a 26) ze Štefáníkova mostu vlevo směrem na nábřeží E. Beneše k Čechovu mostu. Interval každé linky byl v dopravních špičkách 10 minut a v dopoledním sedle 12 minut, takže zde v každém směru projíždělo v dopravních špičkách 30 vlaků za hodinu, v dopoledním sedle 25 vlaků za hodinu.

V pondělí 13. srpna 2001 v období mezi 15 a 16 hodinou odpolední dopravní špičky bylo na křižovatce provedeno měření zdržení tramvají před světelnou signalizací s cílem zjistit, jaký vliv měla světelná signalizace na tramvajovou dopravu při změněných dopravních poměrech.

**Měřením byly zjištěny následující základní výsledky:**

|  |                    |
|--|--------------------|
| Průměrné zdržení tramvají způsobené světelnou signalizací (připadající na jeden příjezd ke světelné signalizaci) | 2 minuty 6 sekund  |
| Minimální zdržení  | 30 sekund          |
| Maximální zdržení  | 4 minuty 53 sekund |
| Podíl tramvají zdržených déle než 1 minuta   | 81 %               |
| Podíl tramvají zdržených déle než 2 minuty   | 44 %               |
| Podíl tramvají zdržených déle než 3 minuty   | 25 %               |
| Rozptyl zdržení (rozdíl mezi minimálním a maximálním zdržením)   | 4 minuty 23 sekund |

**Z výše uvedeného vyplývá:**

- Průměrné zdržení tramvají 126 sekund bylo velmi vysoké, několikanásobně překračující zdržení tramvají na podobných místech. Pro srovnání: na křižovatkách obdobného charakteru, kde se tramvajové linky rovněž nevětvi do více směrů, se průměrné zdržení tramvají světelnou signalizací pohybuje obvykle v rozmezí 15 až 40 sekund, pokud je křižovatka řízena bez preference tramvají, a obvykle v rozmezí jen 5 až 20 sekund, je-li na křižovatce dynamické řízení s preferencí tramvají – tj. řízení s možností přednostní volby signálu volno jedoucimi tramvajemi.

- V průměru každá čtvrtá tramvaj byla zdržena déle než 3 minuty a maximální naměřené zdržení dosáhlo téměř 5 minut.

- Rozptyl zdržení jednotlivých tramvají (rozdíl mezi minimálním a maximálním zdržením) činil 4 minuty 23 sekund. Negativní vliv takto vysokého rozptylu zdržení na pravidelnost – nebo spíše nepravidelnost provozu tramvají – je zřejmý. Jinými slovy: kvůli rozptylu zdržení na této jediné křižovatce, který řídicí tramvají nemohou nijak ovlivnit, by nemohlo pět tramvajových linek dodržet požadovanou přesnost a pravidelnost provozu v rozmezí do 2 minut od jízdního řádu (podle Standardu kvality služeb Dopravního podniku hl. m. Prahy), a to ani v případě, že by se podařilo absolutně přesně dodržet jízdní doby podle jízdního řádu v celém ostatním průběhu tras při jízdě z konečné na konečnou.

- Celkově je nutné konstatovat, že zjištěné výsledky jsou značně nepříznivé.** Proto se nabízejí otázky, čím to bylo způsobeno a zda bylo možné úpravou programů světelné signalizace zdržení tramvají podstatně zkrátit.

- Čím bylo vysoké zdržení tramvají způsobeno:** před výlukou Strossmayerova náměstí bylo na křižovatce nábřeží kpt. Jaroše – Štefáníkův most v provozu dynamické řízení světelnou signalizací s délkami cyklů řízení 80 a 100 sekund a s podmíněnou preferencí tramvají. Při

- měření zdržení tramvají byl na křižovatce v provozu pevný signální program o délce cyklu 120 sekund a bez preference tramvají. Je známo, že prodlužování cyklů řízení ve většině případů zvyšuje zdržení tramvají světelnou signalizací, a je nezodpovězenou otázkou, proč byla prodloužena délka cyklu řízení právě o prázdninách, kdy je automobilový provoz v centru města nižší o 10 až 20 % ve srovnání s červnem nebo zářím. Tento signální program navíc dostatečně nezohlednil vysokou intenzitu tramvajového provozu v pojížděném oblouku v kombinaci s nepříznivou okolností, že v tomto oblouku je zákaz míjení protijedoucích vlaků, vyznačený návěstmi „Přednost v jízdě před protijedoucí tramvají“ a „Dej přednost v jízdě protijedoucí tramvaji“ dle Dopravního a návěstního předpisu pro tramvaje D1/2 Dopravního podniku hl. m. Prahy.

- Na otázku, zda bylo možné zdržení tramvají podstatně zkrátit,** je odpověď – ano. Optimálním řešením v daných dopravních poměrech by byla úprava řídicí logiky pro možnost výběru tramvajového volna pro pojížděný oblouk dvakrát za cyklus podle aktuálních nároků tramvají, s možností prodlužování tohoto volna v případě nároků protijedoucích tramvají (kvůli zákazu míjení v oblouku), a ponechání dynamického řízení. Podle zkušeností z jiných pražských křižovatek s dynamickým řízením lze říci, že při vhodnějším řešení by bylo bývalo možné snížit zdržení tramvají ve srovnání s naměřeným stavem přibližně o 70 až 85 %.

- Co k tomu dodat na závěr?** Na otázku, do jaké míry byl popsán stav v souladu s veřejným zájmem na preferenci MHD, deklarovaným jako dopravně politický princip v Zásadách dopravní politiky hlavního města Prahy (schválených Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 11. 1. 1996), nechť si odpoví každý čtenář sám. Zhodnocení by mělo být alespoň poučením pro řešení obdobných situací v budoucnu.

Ing. Jan Adámek



Foto: Petr Malík



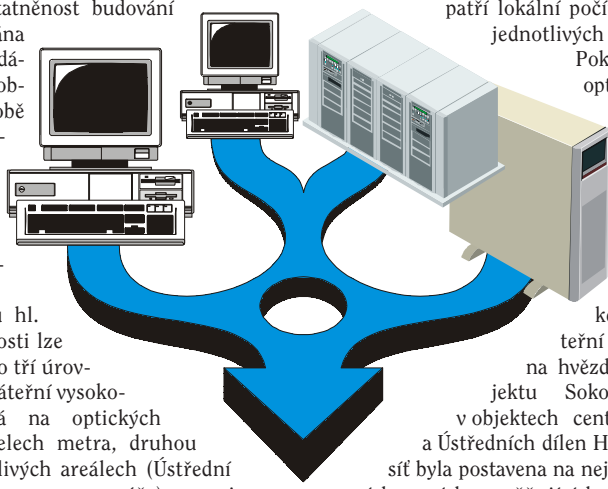
# Další rozvoj počítačových sítí v Dopravním podniku

Problematika a opodstatněnost budování počítačových sítí byla popsána již v několika dřívějších vydáních DP-KONTAKTu. Tato oblast tvoří v současné době základnu pro provoz a rozvoj veškerých informačních systémů a informačních technologií (IS/IT) včetně elektronické pošty a internetových technologií.

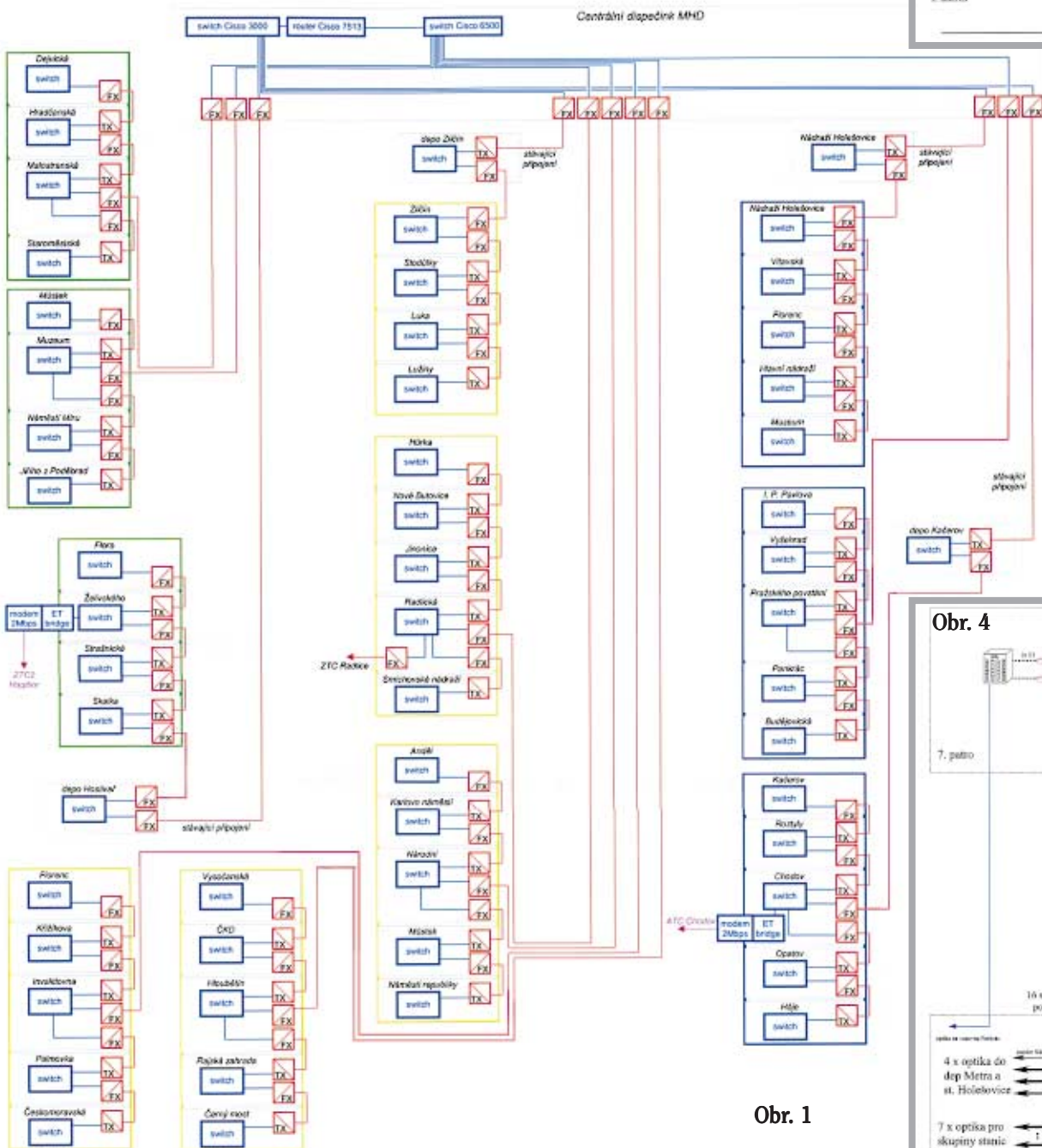
V Dopravním podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti lze tuto síť rozdělit v zásadě do tří úrovní. Do první úrovně patří páteří vysokorychlostní síť postavená na optických vláknech vedených v tunelech metra, druhou úroveň tvoří síť v jednotlivých areálech (Ústřední dílny Hostivař, depa metra, vozovny, garáže), propojující příslušné objekty těchto areálů a do třetí úrovně

patří lokální počítačové sítě (LAN) v jednotlivých objektech.

Pokud se týká páteří optické sítě, ta byla rekonstruována v roce 2000 v souvislosti se zprovozněním nové budovy Sokolovská 217/42. Jednalo se o změnu architektury, kdy byl původní páteří okruh přebudován na hvězdu se středem v objektu Sokolovská a s vrcholy v objektech centrálního dispečinku a Ústředních díln Hostivař. Tato páteří síť byla postavena na nejmodernějších aktivních prvcích umožňujících přenosovou rychlost 1Gbit/s.

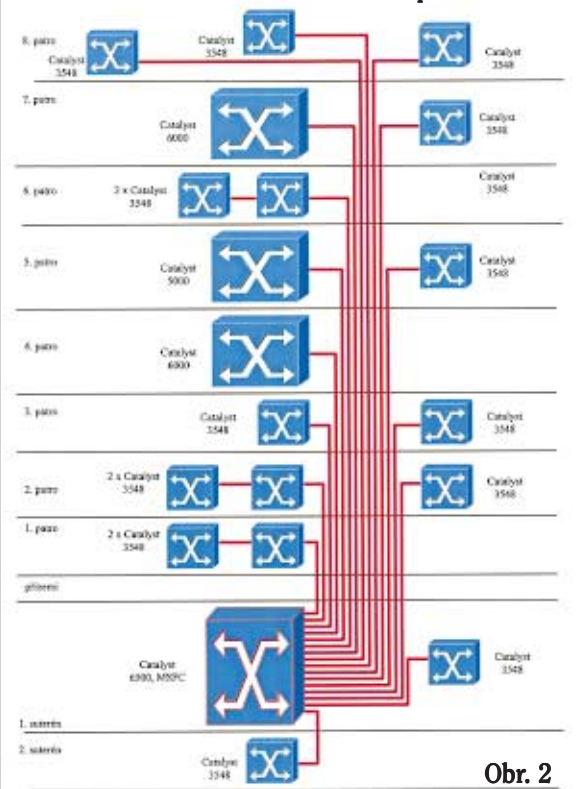


## Schéma propojení stanic

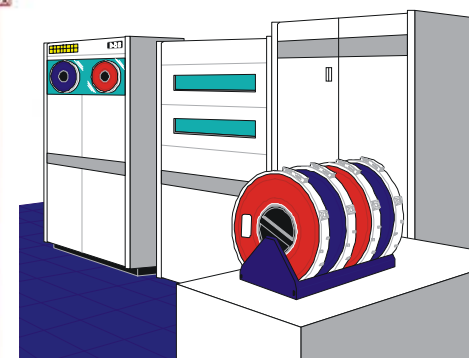


Obr. 1

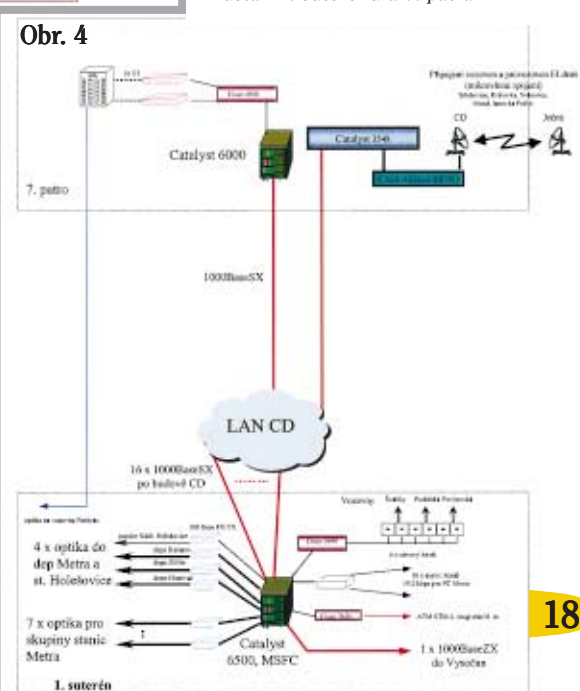
## Schéma datové sítě Centrálního dispečinku DP



Obr. 2



## Schéma datové sítě Centrálního dispečinku DP detail 1. suterénu a 7. patra

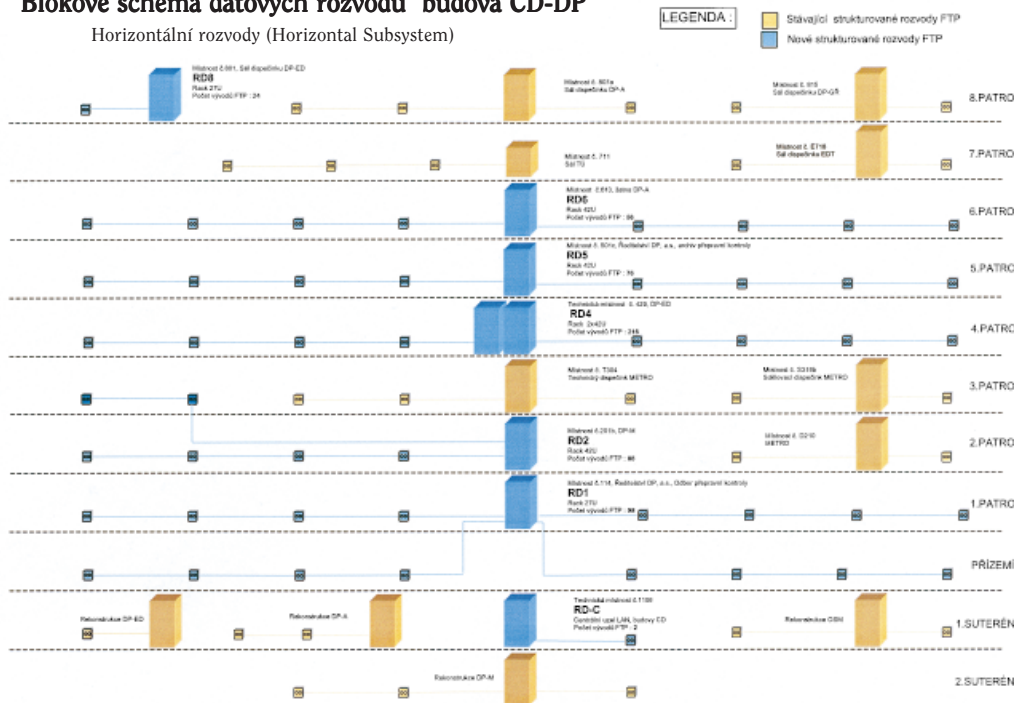


Obr. 4



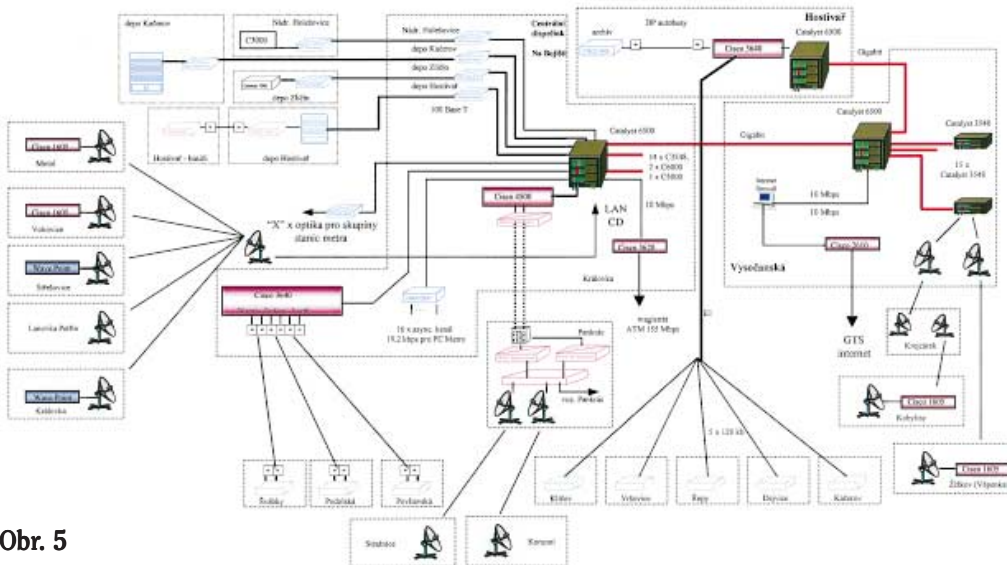
## Blokové schéma datových rozvodů budova CD-DP

Horizontální rozvody (Horizontal Subsystem)



Obr. 3

## Datová síť 2001 Dopravního podniku hl. m. Prahy - konečný stav po přestavbě CD



Obr. 5

V následném období roku 2000 a 2001 byl další postup zaměřen na rozšíření a posílení navazujících segmentů na páteřní síť.

V prvním případě se jednalo o zahájení realizace projektu připojení stanic metra na datovou počítačovou síť naší společnosti. Tento projekt je rozdělen do tří etap, z nichž první etapa, která má být ukončena do 31. prosince letošního roku, obsahuje 29 stanic. Jsou do ní zahrzeny všechny stanice, kde jsou umístěna prodejní místa jízdních dokladů a informační střediska pro cestující. Schematické znázornění technického řešení představuje obrázek č. 1.

Dále bylo řešeno připojení vozoven a provozoven elektrických drah s cílem dosažení vyšší přenosové rychlosti. Zde se jednalo o využití optických vláken tam, kde toto řešení bylo možné (vozovna Pankrác, vozovna Hloubětín) a o využití radiových zařízení typu AIRLAN. Obdobná problematika bude muset být rovněž řešena v oblasti zvýšení přenosových rychlostí pro připojení autobusových garáží.

Souběžně s výše uvedenými akcemi probíhala v uplynulém období roku 2001 příprava rekonstrukce počítačové datové sítě v objektu Centrální dispečink. S ohledem na skutečnost, že první část počítačové sítě v Centrálním dispečinku byla realizována již v roce 1994 a od této doby došlo na této síti k řadě dílčích úprav a doplňování, nesplňuje již tato síť v současné době požadované parametry (a to jak po stránce funkční, tak po stránce spolehlivostní a bezpečnostní). Z těchto důvodů bylo přistoupeno k přípravě rekonstrukce této sítě tak, aby výše uvedené nedostatky byly odstraněny. Zejména se jedná o zvýšení její výkonnosti a spolehlivosti změnou architektury s využitím nejmodernějších aktivních prvků a zvýšením její bezpečnosti fyzickým oddělením centrálního rozvaděče od ostatních sdělovacích zařízení (přestěhováním centrálního rozvaděče z místnosti 711 do 1. suterénu). Základní části výkresové dokumentace jsou uvedeny na obrázcích 2, 3 a 4.

Současně probíhá příprava rekonstrukce počítačové sítě i v areálu ÚD Hostivař s cílem protáhnout páteřní vysokorychlostní kanál do hlavních objektů tohoto areálu.

### Závěr

Z výše uvedených aktivit v oblasti rozvoje počítačových sítí je zřejmé, že základním cílem je v současné době povýšení všech článků datové sítě na srovnatelnou, či alespoň na proporcionální úroveň. Zde vycházíme z pravidla, že celková výkonnostní úroveň každé počítačové sítě je do značné míry omezena jejím nejslabším článkem. Celkové schéma datové sítě naší společnosti po přestavbě Centrálního dispečinku znázorňuje obrázek 5.

Ing. Josef Hromádka,

vedoucí odboru informační technologie ředitelství

# Doplňkový prodej jízdenek řidičem autobusu

Na základě rozhodnutí vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. a po projednání s organizací ROPID byl dnem 1. května 2000 zaveden doplňkový prodej jízdenek pro jednotlivou jízdu na městských linkách Pražské integrované dopravy řidičem autobusu. Všichni řidiči autobusů o. z. Autobusy byli vybaveni jízdenkami nominální hodnoty 9,- Kč (základní přestupné zvyhodněné jízdné) a 15,- Kč (základní přestupné plnocenné jízdné).

V následující tabulce je uvedena rekapitulace prodeje jednotlivých jízdenek včetně vyčíslení odvedených tržeb za měsíce květen – prosinec roku 2000 a za měsíce leden – červenec roku 2001.

| Období    | prodej á 9,- Kč | prodej á 15,-Kč | tržba (v Kč)   |
|-----------|-----------------|-----------------|----------------|
| 5-12/2000 | 12 029          | 276 353         | 4 253 556,- Kč |
| 1- 7/2001 | 21 672          | 338 578         | 5 273 718,- Kč |

Z uvedeného přehledu vyplývá, že o. z. Autobusy prodal celkem 648 632 kusů jízdenek a odvedl tržbu

v celkové výši 9 527 274,- Kč. V průběhu roku 2000 bylo průměrně měsíčně prodáno 36 047 kusů jízdenek a průměrné měsíční tržby činily 531 695 Kč. V průběhu roku 2001 bylo průměrně měsíčně prodáno 51 464 kusů jízdenek a průměrné měsíční tržby činily 753 388,- Kč. Nejvyšší prodej jízdenek byl zaznamenán v měsíci červenci 2001, kdy tržba za prodané jízdenky dosáhla hodnoty 996 870,- Kč. Pro porovnání: tržba v prvním měsíci realizace doplňkového prodeje jízdenek dosáhla celkové hodnoty 141 813,- Kč a v měsíci červenci 2001 jsme tedy vykazovali více než sedminásobek loňské květnové tržby. Ze statistiky je patrné, že dochází k menšímu prodeji jízdenek na linkách provozovaných garáží DOZ Hostivař a naopak nejvyšší prodej jízdenek je vykazován na linkách provozovaných garáží Řepy. Celkově je převažující zájem cestujících veřejnosti o jízdenky nominální hodnoty 15,- Kč. Můžeme též konstatovat, že vzrůstá celková hodnota zaplaceného jízdného.

Ing. Jiří Pařtžek,  
ekonomický náměstek o. z. Autobusy



Foto: Petr Malík



# Nízkopodlažní autobusy jsou vybaveny plošinami



Nízkopodlažní autobusy jsou od konce srpna přátelštější k našim zákazníkům, neboť jsou všechny vybaveny plošinami usnadňujícími nástup osobám se sníženou pohyblivostí.

První nízkopodlažní autobusy Karosa – Renault dodávané do roku 1998 měly naklápěcí karoserie (tzv. kneeling), ale byly bez nájezdových plošin. Proto cestující na invalidních vozících museli v zastávkách překonávat výškový rozdíl v rozmezí 5 až 10 centimetrů. Další dodávky už kneeling neobsahovaly, současně však do podlahy v prostoru prostředních dveří byla nainstalována plošina, umožňující cestujícím na vozíku vyjet a najet do autobusu bez pomoci druhých.

Tato drobnost však vyvolala požadavek odlišovat v jízdních řádech spoje s plošinou a bez ní. Splnění tohoto požadavku by podstatně zhoršilo řízený provoz nízkopodlažních autobusů, a tak bylo rozhodnuto, že první čtyřicítka autobusů bude také vybavena nájezdovou plošinou, aby všechny nízkopodlažní vozy byly pro zákazníky srovnatelné. Tím i v jízdních řádech bude stačit jediná značka na označování nízkopodlažních spojů.

Úprava nejstarších nízkopodlažních vozů probíhala ve spolupráci s Benešovskými strojírnami a. s., které pro odštěpný závod Autobusy vyrábějí rozkládací schody umožňující nástup vozíčkářů do autobusů s vysokou podlahou. Řešení používané výrobcem autobusů na nových vozech nebylo možné použít, protože vyžaduje úpravu rámu karoserie ve výrobním závodě. Proto bylo zvoleno řešení nezasahující do konstrukce autobusu – plošina se zasouvá do prostoru pod podlahou autobusu (mezi podlahu a ochranný kryt rozvodů vody a vzduchu). Po několika úpravách prototypu, kterými výrobce reagoval na požadavky o. z. Autobusy a organizací zdravotně postižených, získaly Benešovské strojírny schválení Karosy a Ministerstva dopravy ČR k dodatečné montáži a autorskou ochranu formou chráněného průmyslového vzoru.

Montáž, trvající dva měsíce, stála 1,3 milionu korun a v současné době splňují všechny nízkopodlažní autobusy provozované o. z. Autobusy včetně starších vozů Neoplan kritéria bezbariérového přístupu. Cestujícím na invalidním vozíku jsme schopni garantovat s pomocí řidiče výstup a nástup i v zastávkách, které nejsou vybaveny zvýšenou nástupní hranou, nebo ve kterých se autobus z provozních důvodů nemůže k nástupní hraně dostatečně přiblížit.

**Z podkladů o. z. Autobusy zpracoval bda**  
**Foto: o. z. Autobusy**



# Milovník tramvají se rozloučil s podnikem

Možná jste si ani nevšimli, že se v srpnovém DP-KONTAKTu změnila tiráž podnikového měsíčníku. Zakládajícím člena redakční rady ing. Jiřího Cimrhakla vystřídal jeho mladší kolega z odboru informačních systémů mgr. Milan Slezák. Jiří Cimrhakl se koncem června rozloučil po 41 letech věrných služeb s Dopravním podnikem, jedinou firmou, kde od ukončení vysoké školy po odchod do důchodu pracoval.

Několik týdnů po odchodu ing. Cimrhakla do důchodu jsme se opět sešli a povídali si o jeho působení v našem podniku, které bylo velmi zajímavé a bohaté na události.

Příchod do řad dopraváků byl pro Jiřího Cimrhakla samozřejmostí, neboť doprava je u Cimrhaklů rodovou tradicí. Dědeček působil na železnici a tatínek byl tramvajákem ve strašnické vozovně. „Nástup do Dopravního podniku byl pro mě samozřejmostí. Bydleli jsme v sousedství strašnické vozovny a když jsem byl malý, nosil jsem tam tatínkovi večere a posléze jsem tam o prázdninách působil brigádně jako průvodčí se služebním číslem 144.“

Do začátku spartakiády v roce 1960 chybělo pouze několik dní, když se čerstvý absolvent pražské Vysoké školy dopravní Jiří Cimrhakl hlásil k nástupu do trvalého pracovního poměru v Dopravním podniku. Jako zkušený brigádník se okamžitě vydal do strašnické vozovny, aby pomohl zvládnout zvýšené nároky na dopravu v době tělovýchovného svátku v roli průvodčího.

Následovala léta praxe snad ve všech provozních funkcích, jako řidič tramvaje, dispečer, pracovník údržby, aby se jako nově příchozí co nejlépe seznámil s problematikou pražské městské hromadné dopravy. „Strašně rád na dobu cesty podnikem vzpomínám, hodně věcí jsem se naučil a poznal. Hodně se toho dalo využít i v pozdější době, kdy jsem působil v jiných funkcích,“ vzpomíná na začátky Cimrhakl.

Po téměř tříleté praxi přišel nástup do pozice referenta dopravního oddělení, kde se Cimrhakl sešel s dalším nestorem pražských dopraváků ing. Pavlem Flajšhansem, shodou okolností o mnoho let později dalším zakládajícím členem redakční rady DP-KONTAKTu.

V roce 1964 se změnila organizační struktura Dopravního podniku, byly vytvořeny odštěpné závody a ing. Jiří Cimrhakl přechází do Elektrických drah jako vedoucí provozu elektrických drah. Kromě úřednických povinností ho čekaly ještě povinnosti řidičské. „V šedesátých letech bylo strašně málo provozního personálu, proto kdo mohl, chodil odpoledne jezdit. Já jsem to bral jako příjemné zpestření, ježdění mě bavilo a navíc jsem měl řidičské průkazy na všechny typy tramvají.“

Velkou změnu přinesl Jiřímu Cimrhaklovi konec roku 1967. Tehdejší generální ředitel ing. Mikuláš Lacek založil odbor „Správa metra“, který měl připravovat vše potřebné na zahájení provozu nového dopravního prostředku v Praze. Jiří Cimrhakl zvítězil v konkursu na místo odborníka na dopravu a stal se členem dvacítičlenného týmu, který od 1. ledna 1968 připravoval podzemní dráhu. „Často jsme jezdili do tehdejšího Sovětského svazu a poznávali jsme všechna tamní metra. Na mě udělalo největší dojem leningradské (dnes petrohradské), ale nejvíce se spolupracovalo s kolegy z Moskvy. Šest týdnů jsem tam strávil v funkci dispečera, abych co nejlépe poznal provoz metra. V Praze jsme totiž připravovali školení nově příchozích pracovníků.“

Nesmazatelně zůstává v paměti Jiřího Cimrhakla zapsána historka z období okolo vánoc roku 1973. Tehdy začínaly zkušební jízdy metra. „Byl jsem tehdy na dispečinku ve stanici I. P. Pavlova a když nám nahlásili, že se k nám ze sousední stanice rozjel vlak, seběhli jsme všichni na peron a očekávali jsme příjezd. Když jsme uviděli v tunelu světla vlaku, nemohli jsme tomu uvěřit.“

Naše dlouholeté úsilí mělo konečně reálný výsledek a fungovalo to. Byli jsme nadšeni.“

Po otevření metra se Jiří Cimrhakl věnoval přípravě dalších nových linek metra až do roku 1983, kdy se stal na ředitelství DP vedoucím dnešní „stodesítky“, odboru, zajišťujícího organizaci městské hromadné dopravy. Na přelomu osmdesátých a devadesátých let byl i prvním „porevolučním“ dopravním ředitelem. Se změnou poměrů i Dopravní podnik začal měnit své chování vůči cestujícím veřejnosti, větší váha byla přikládána dopravním informacím. Ing. Cimrhakl stál v čele nově se tvořícího odboru. U informací pro klienty také skončilo dlouholeté Cimrhaklovo angažmá u podniku.

V polovině devadesátých let stál u zrodu DP-KONTAKTu a více než pět let působil velice aktivně v jeho redakční radě. Jiří Cimrhakl zajišťoval příspěvky z dopravního úseku ředitelství a vždy se snažil uplatňovat své bohaté zkušenosti. „Ještě si pamatuji starého Elektrikáře, potom samozřejmě Pražského dopraváka, ale myslím, že DP-KONTAKT má lepší grafickou a obsahovou úroveň než jeho předchůdci. Věřím, že je zajímavý pro všechny zaměstnance.“

Velkou láskou Jiřího Cimrhakla stále zůstávají tramvaje, parní lokomotivy a vůbec všechna kolejová doprava. „Podařilo se mi „zařadit“ si tramvaj prakticky ve všech městech s tramvajovým provozem v České republice.“ Druhou velkou Cimrhaklovou láskou jsou hory. „Mám rád hlavně Jizerky a Krkonoše. V Dopravním podniku jsem několik let s pomocí odborů pořádal týdenní zájezdy do Tater, kde jsem připravoval pěší túry různých náročností – a vyrazilo se. Dodnes mě lidé zastavují a ptají se, zda zase nepojedeme,“ vzpomíná na dobu, kdy se pravidelně třetí srpnový týden vyráželo autobusem za poznáním krásy slovenských hor.

**Pane inženýre, díky za rozhovor a nejen za něj!**  
**Petr Malík**



Od neděle 30. září došlo k následujícím rozsáhlým změnám v příměstské autobusové dopravě:

1. Od 30. září letošního roku zahájily provoz nové linky PID č. **368, 370, 371, 373, 374, 399, 413, 416, 417 a 418**, které budou v provozu mezi obcemi Praha, Odolena Voda, Kralupy nad Vltavou, Veltrusy, Klecany, Neratovice a Brandýs nad Labem–Stará Boleslav. Nově zavedené linky nahradily stávající linky ČSAD provozované dopravci ČSAD Střední Čechy, spol. s r. o., který je zároveň dopravcem na všech nově vzniklých linkách, a ČSAD–AB, s r. o. v úseku „Praha, Nádraží Holešovice – Chlumín“.

Výchází zastávkou pro linky začínající v Praze a jezdoucí do Odolena Vody, Kralup nad Vltavou, Veltrus a Klecan je severní autobusový terminál Nádraží Holešovice (u železniční stanice).

**368 Českomoravská** – Vysočanská – Prosek – Nový Prosek – Letňanská – Na Hranici – Boletická – Rychnovská – Letňany – Avia Letňany – Krausova – Trutnovská – Na Lukách – Ďáblice – Skládky Ďáblice – Březiněves – Na Boleslavce (T) – Bořanovice, rozc. – Líbeznice, I. – Líbeznice, II. (Z) – Líbeznice, škola (Z) – Líbeznice, pošta – Bašť – Bašť, Baštěk – Bašť, Baštěk, náves (Z) – **Předboj** – Panenské Břežany (T) – Odolena Voda, Dolínek (T) – **Odolena Voda, závod** (v úseku **Předboj – Odolena Voda, závod** v provozu pouze vybrané spoje v pracovní den; v sobotu a neděli v provozu pouze vybrané spoje v úseku **Bašť – Předboj**).

## Změny na příměstských linkách od 30. září

U Celnice – Zdiby, U Parku – Sedlec\* – Klecany, Zdíbsko – Klíčany – Bašť, Baštěk\* – Bašť\* – Bašť, Baštěk\* – Bašť, Baštěk, náves (Z)\* – Panenské Břežany, zámek\* – Panenské Břežany – Odolena Voda, Dolínek – Odolena Voda, závod\* – Odolena Voda, sídliště\* – Odolena Voda, Dolínek, ul. Vodolská – Odolena Voda, základní škola (Z)\* – **Odolena Voda** – Odolena Voda, rozc. Kopečč\* – Úžice, Kopečč\* – Veliká Ves – **Neratovice, Korycany** (do zastávek označených „\*“ zajišťují pouze vybrané spoje; v úsecích **Odolena Voda – Veliká Ves a Veliká Ves – Neratovice, Korycany** v provozu pouze vybrané spoje).

**374 Nádraží Holešovice** – Vychovatelna – Ke Stírce – Vozovna Kobylisy – Počeradská – Prunéřovská – Zdiby, U Celnice – Zdiby – Zdiby, Veltěž, pošta – Zdiby, Veltěž – Zdiby, Přemyšlení – Klecany, U Hřbitova – Klecany, U Kostela – Klecany, Ahold\* – Větrušice – Klecany, Drasty, čistírna – Klecany, Drasty – Vodochody, rozc. Hoštice – Vodochody, Hoštice (Z)\* – Vodochody – Vodochody, U Školy – **Máslovice** – Postřižín, U Kapličky – **Odolena Voda, závod** (v úseku **Máslovice – Odolena Voda, závod** v provozu pouze vybrané spoje v přepravních špičkách pracovního dne; do zastávek označených „\*“ zajišťují pouze vybrané spoje).

– **Odolena Voda, Dřínov, Stavadla – Újezdec a Újezdec – Chlumín** v provozu pouze vybrané spoje; do zastávky **Kozomín, rozc. 0.4** zajišťují pouze vybrané spoje).

**416 Odolena Voda, závod (T)** – Odolena Voda, Dolínek (T) – Panenské Břežany (T) – Předboj (T) – Kojetice, žel. st. (T) – Kojetice (T) – Čakovičky (T) – **Zlonín** – Líbeznice, škola – **Líbeznice II.** – Sedlec, Školní – Líbeznice, II. – **Líbeznice, škola** (v provozu pouze v pracovních dnech; do zastávky **Líbeznice, škola** zajišťují pouze ve dnech školního vyučování; v úsecích **Odolena Voda, závod – Zlonín a Líbeznice, II – Sedlec, Školní – Líbeznice, škola** v provozu pouze vybrané spoje).

**417 Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, náměstí** – Brandýs n. L.–St. Boleslav, nemocnice – Brandýs n. L.–St. Boleslav, sídl. BSS – Polerady – Mratín, cukrovar – Brázdim, rozc. V Brázdím – Brázdím, Nový Brázdím – / – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Pražská (T) – Brandýs n. L.–St. Boleslav, zdrav. stř. – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Popovice – / – Brázdím, Starý Brázdím – Veleň, ZD – / – Sluhy – Sluhy, rozc. Brázdím – Mratín – Měšice – Líbeznice, škola – Líbeznice, II. – Líbeznice, pošta – Bašť – Bašť, Baštěk – Klíčany, odb. Bašť – **Odolena Voda, závod** (vybrané spoje polookružní provoz; v úsecích **Brandýs n. L.–St. Boleslav, nemocnice – Brázdím, Nový Brázdím, Brandýs n. L.–St. Boleslav, Pražská – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Popovice a Mratín – Odolena Voda, závod** v provozu pouze vybrané spoje).



Foto: Petr Malík

**370 Nádraží Holešovice** – Vychovatelna – Ke Stírce – Vozovna Kobylisy – Počeradská – Prunéřovská – Zdiby, U Celnice – Zdiby, U Parku – Klecany, Zdíbsko – Klíčany – Odolena Voda, závod – Odolena Voda, sídliště – Odolena Voda, Dolínek, ul. Vodolská (T) – Odolena Voda, základní škola (Z) – **Odolena Voda** – Postřižín – (Postřižín, U Kapličky) – Kozomín, rozc. 0.4 – Kozomín – Zlončice – Chvatěruhy – Kralupy nad Vlt., Kovošrot – Kralupy nad Vlt., Lobeček, pískovna – Kralupy nad Vlt., Lobeček, rozc. – Veltrusy, STS – Veltrusy – Kralupy nad Vlt., Kaučuk – Kralupy nad Vlt., Lobeček – **Kralupy nad Vltavou, železniční stanice**. (v úseku **Odolena Voda – Kralupy nad Vltavou, železniční stanice** v provozu pouze vybrané spoje. V sobotu a neděli v provozu pouze v úseku **Odolena Voda – Kralupy nad Vltavou, železniční stanice, nezajišťují do zastávek Kozomín až Kralupy nad Vltavou, Lobeček, rozcestí; zastávku Postřižín, U Kapličky obsluhuje pouze vybraný spoj v ranní přepravní špičce pracovního dne ve směru zpět**).

**371 Nádraží Holešovice** – Vychovatelna – Ke Stírce – Vozovna Kobylisy – Počeradská – Prunéřovská – Zdiby, U celnice – Zdiby – Zdiby, Veltěž, pošta – Zdiby, Veltěž – Zdiby, Přemyšlení – Klecany, U Hřbitova – (Klecany – Klecany, Klecánky) – Klecany, U Kostela – Klecany, Ahold – Husinec, rozc. – Husinec, Řež, sídliště – Husinec, Řež – **Husinec, Řež, závod** (v provozu pouze v přepravních špičkách pracovního dne; do zastávek **Klecany, Klecany, Klecánky a Klecany, Ahold** zajišťují pouze vybrané spoje).

**373 Nádraží Holešovice** – Vychovatelna – Ke Stírce – Vozovna Kobylisy – Počeradská – Prunéřovská – Zdiby,

**395 Nádraží Holešovice** – Vychovatelna – Klíčany – Odolena Voda, závod – Odolena Voda, sídliště – Odolena Voda, Dolínek, ul. Vodolská (T) – Odolena Voda, základní škola (Z) – **Odolena Voda** (v provozu pouze v pracovních dnech přibližně od 5.00 do 20.30 hodin, ráno ve směru zpět, v ostatních obdobích ve směru tam).

**399 Avia Letňany** – Letňany – Toužimská – Letecké opravy – Jilemnická – Kbely – Mladějovská – Vnořský hřbitov – Lohenická – Vnoř (T) – Podolanka – Dřevčice, rozc. Jenštejn – Dřevčice – Dřevčice, cihelna – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Vrábí – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Pražská (Z) – Brandýs n. L.–St. Boleslav, nám. – Brandýs n. L.–St. Boleslav, most – Brandýs n. L.–St. Boleslav, U Brány – **Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, autobusová stanice** (v provozu pouze vybrané spoje v přepravních špičkách pracovních dnů; odpoledne pouze ve směru tam).

**413 Kralupy nad Vltavou, železniční stanice** – Kralupy nad Vlt., Lobeček – Kralupy nad Vlt., Lobeček, rozc. – Kralupy nad Vlt., Lobeček, pískovna – Kralupy nad Vlt., Kovošrot – Chvatěruhy – Zlončice – Kozomín – Kozomín, rozc. 0.4 – Postřižín – Odolena Voda – **Odolena Voda, závod** – Odolena Voda, sídliště – Odolena Voda, Dolínek, ul. Vodolská (T) – Odolena Voda, základní škola (Z) – **Odolena Voda** – Odolena Voda, Dolínek, ul. Vodolská (Z) – Odolena Voda, sídliště (Z) – Odolena Voda, závod (Z) – Kozomín, rozc. 0.4 – Úžice – Dřínov, Červená Lhota – **Dřínov, stavadla** – Dřínov, u rybníka – **Újezdec – Chlumín** (v provozu pouze v pracovní dny přibližně od 5.30 do 19.30 hodin; v úsecích **Postřižín – Kozomín, rozc. 0.4, Chvatěruhy – Kozomín, Odolena Voda, sídliště**

**dýs n. L.–St. Boleslav, nemocnice – Brázdím, Nový Brázdím, Brandýs n. L.–St. Boleslav, Pražská – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Popovice a Mratín – Odolena Voda, závod** v provozu pouze vybrané spoje).

**418 Libiř, Spolana 3** – Libiř, Ke Spolaně – Neratovice, Byškovice – Kojetice, rozc. – Předboj – Panenské Břežany – Odolena Voda, Dolínek – **Odolena Voda, závod** (v provozu pouze v přepravních špičkách pracovního dne, ráno vybraný spoj ve směru tam, odpoledne vybraný spoj ve směru zpět).

2. Z důvodu zavedení plné integrace železniční tratě 011 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Poříčany došlo od 30. září k zavedení nových linek č. **409 a 410** mezi Českým Brodem a Kostelcem nad Černými lesy. Nově zavedené linky nahradí stávající linky ČSAD provozované dopravcem ČSAD POLKOST spol. s r. o., který je zároveň dopravcem na obou nově vzniklých linkách. Obě nové linky budou navázány v Českém Brodě na vlaky ČD směrem z/do Prahy a budou v provozu celotýdenně.

**409 Český Brod, železniční stanice** – Český Brod, Jana Kouly – Přistoupim, rozcestí – Přistoupim – Kšely, rozcestí – Krupá, dvůr Chrást – Krupá, rozc. Syneč – Krupá – Kostelec n. Č. I., Chaloupky – Kostelec n. Č. I., Svatbín – Kostelec n. Č. I., Svatbínská – Kostelec n. Č. I., sanatorium – **Kostelec nad Černými lesy, náměstí**.

**410 Český Brod, železniční stanice** – Český Brod, Jana Kouly – Přistoupim, rozcestí – Přistoupim – Tucharaz, U Sadů – Tucharaz – Přehvozdí – Kostelec n. Č. I., Truba – Kozojedy – Kostelec n. Č. I., Na Skalce – Koste-



lec n. Č. I., Trativody – Kostelec n. Č. I., U Křížku – **Kostelec nad Černými lesy, náměstí**

**3.** V souvislosti s rozvojem komerční zóny v oblasti Rudné došlo od 30. září ke změně trasy linek PID č. **311 a 380.** Linka PID č. **311** je z Mořiny prodloužena do Řevnic. Linka PID č. **380** je z Rudné prodloužena přes Vráž a Loděnice do Berouna, a zároveň se na ní v úseku Zličín – Rudná, FIC rozšiřuje provoz na soboty a neděle. Pro linky PID č. **309 a 311** se zřizuje zastávka „Rudná, Delvita“.

**311 Zličín** – ... – **Mořina** – Mořinka – Lety – **Řevnice, náměstí** (v provozu pouze vybrané spoje v pracovní dny; v úseku Mořina – Řevnice, náměstí v provozu pouze vybrané spoje v přepravních špičkách pracovních dnů).

**380 Zličín** – Depo Zličín – Chrástany, Scania–Label – Chrástany, Protherm – Chrástany – Chrástany, Mezcestí – Rudná, U Nádraží (T) – Rudná, Dušníky – Rudná, U Kína – Rudná, škola – Rudná, Hořelice – Rudná, Delvita – Rudná, Celní úřad (T) – Rudná, Telecom – Rudná, Papirius – **Rudná, FIC** – Nučice, rozc. Krahulov – Loděnice, pod lanovkou – Loděnice – Loděnice, Jánská, II – Vráž, U Jelena – Vráž, rozc. k žel. st. – **Beroun, autobusová stanice** (v provozu celodenně, celotýdenně; v úseku Rudná, FIC – Beroun, aut. st. v provozu pouze vybrané spoje v přepravních špičkách pracovních dnů).

**4.** Od 30. září zahájily provoz nové linky PID č. **407 a 408** a změnila se trasa linky č. **405.** Tak budou nově obslouženy obce Nehvizdy, Skorkov a Sojovice a vytvořeno přímé spojení z Jirny a Úval do Brandýsa nad Labem–Staré Boleslavi, resp. Čelákovice. Obě nové linky bude provozovat dopravce ČSAD Střední Čechy, spol. s r. o.

**405 Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, nádraží** – ... – **Čelákovice, náměstí** – Čelákovice, žel. st. – Čelákovice, Záluží, cihelna – Čelákovice, Záluží – Nehvizdy, Nehvizdy – **Jirny, Nové Jirny, II.** – Úvaly, rozc. u Horoušánek – Úvaly, V Setých – Úvaly, Elektromechanika – **Úvaly, železniční stanice** – Úvaly, U Mateřské školy – Úvaly, Radlická čtvrt

– Dobročovice, rozc. – **Škvorec, náměstí** (v úseku Čelákovice, nám. – Nehvizdy v provozu vybrané spoje v pracovní dny a v sobotu; v úsecích Nehvizdy – Jirny, Nové Jirny, II., Jirny, Nové Jirny, II. – Úvaly, žel. st. a Úvaly, žel. st. – Škvorec, nám. v provozu pouze vybrané spoje v pracovní dny).

**407 Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, nádraží** – Brandýs n. L.–St. Boleslav, nám. – Brandýs n. L.–St. Boleslav, most – Brandýs n. L.–St. Boleslav, U Brány – **Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, autobusová stanice** – Brandýs n. L.–St. Boleslav, sídliště – Skorkov, Otradovice, křiž. – Skorkov, Podbrahy – Skorkov, u transformátoru – Skorkov, Podbrahy – Sojovice – Skorkov, Podbrahy – Skorkov, u transformátoru – Skorkov, Podbrahy – Skorkov, Otradovice, křiž. – Brandýs n. L.–St. Boleslav, sídliště – **Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, autobusová stanice** – Brandýs n. L.–St. Boleslav, U Brány – Brandýs n. L.–St. Boleslav, most – Brandýs n. L.–St. Boleslav, nám. – **Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, nádraží** (polookružní linka – v provozu pouze v pracovní dny; v úseku Brandýs n. L.–St. Boleslav, nádraží – Brandýs n. L.–St. Boleslav, aut. st. v provozu pouze vybrané spoje)

**408 Brandýs nad Labem–Stará Boleslav, nádraží** – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Vrábí (Z) – Brandýs n. L.–St. Boleslav, VDO (Z) – Brandýs n. L.–St. Boleslav, Baumit (Z) – Brandýs n. L.–St. Boleslav, nám. – Brandýs n. L.–St. Boleslav, U Soudu – Brandýs n. L.–St. Boleslav, pekárny – Zápy – Zápy, Ostrov, lázně – Svěmyslice – Zeleneč – **Zeleneč, železniční stanice** – Šestajovice, U Školy – Jirny, zámek – Jirny – Jirny, Nové Jirny, I. – **Jirny, Nové Jirny, II.** – Úvaly, rozc. u Horoušánek – Úvaly, V Setých – Úvaly, Elektromechanika – **Úvaly, železniční stanice** (v provozu pouze v pracovních dnech; do zastávek Brandýs n. L.–St. Boleslav, Baumit, Brandýs n. L.–St. Boleslav, VDO a Brandýs n. L.–St. Boleslav, Vrábí zajíždějí vybrané spoje; v úsecích Zeleneč – Jirny, Nové Jirny, II a Jirny, Nové Jirny, II. – Úvaly, žel. st. v provozu pouze vybrané spoje).

**5.** Další změny v systému Pražské integrované dopravy od 30. září:

Linka č. **313** je mezi zastávkami „Kosoř“ a „Nádraží Radotín“ vedena trvale obousměrně ulicí Zderazskou, tj. zřizují se zastávky „Otínská“ a „Zderazská“ a naopak se ruší zastávky „Prvomájová“, „Safírová“, „V Sudech“ a „Kosoř, samota“.

Na linkách č. **326 a 327** byla zřízena zastávka „Jesenice, Belnická“ (mezi zastávkami „Jesenice“ a „Jesenice, Kocanda“) a zastávka „Drazdecká“ jen ve směru Opatov.

Na linkách č. **328 a 363** se mezi zastávkami „Čestlice“ a „Dobřejšovice, Čestlická“ zřizuje nová zastávka „Čestlice, Lipová“. Zároveň dochází k rozšíření provozu v úseku Opatov – Čestlice na lince č. **328** o rychlíkové spoje (vedené po dálnici D1).

Na lince č. **329** budou všechny spoje zajíždět do zastávky „Škvorec, Třebohostice“.

Po dokončení výstavby kruhového objezdu Vídeňská a Dobronická (přibližně 15. listopadu) dojde na linkách č. **332, 334, 335, 336, 337, 339** ke zřízení zastávky „U Tří svatých“ také ve směru z Prahy.

Na lince č. **342** byly zrušeny sobotní a nedělní spoje, které jsou převedeny na linku č. **341**.

Na lince č. **351** dochází ke zřízení nové zastávky „Libiš, Ke Spolaně“.

Na linkách č. **382 a 404** se ruší letní omezení u spojů v sobotu a v neděli, tj. spoje budou provozovány celoročně.

Na lince č. **384** se rozšiřuje provoz o ranní spoj ve směru „Horoušany, U Rybníka – Úvaly, žel. st.“.

Pro vybrané spoje linky č. **393** se zřizuje zastávka „Mukařov, Srbín“.

Na lince č. **396** se u spojů dosud jezdících jen v úterý a ve čtvrtek rozšiřuje provoz na všechny pracovní dny.

Na lince č. **389** se zřizuje nová zastávka „Mnichovice, U Křížku“ (mezi „Mnichovice, nám.“ a „Struhařov“).

Na lince č. **401** se v zimním období (18. listopadu 2001 až 18. března) ruší provoz o sobotách a nedělích.

Na lince č. **402** se ruší zastávka „Kostelec n. Č. I., rozc. Svatbín“ a naopak se zřizuje „Kostelec n. Č. I., Svatbínská“.

Ing. Pavel Macků, ROPID

## ŠKOLNÍ STRÍPKY

### Školní rok 2001/02 je v tuto chvíli již v plném proudu.

Dva měsíce prázdnin – doba určená pro odpočinek jak žáků, tak i jejich pedagogů (koneckonců i rodičů) je již pryč a v tuto chvíli mají všichni, kteří mají se školou co do činění, přes měsíc práce za sebou. Začátek školního roku je po léta utvářen stejným scénářem. Připravená škola vítá 1. září (letos 3. září) žáky 1. ročníků a všechny ty, kteří bez problémů postoupili do ročníků dalších. V posledních prázdninových dnech pak ty, kterým se konec předchozího školního roku příliš nevydařil. Přicházejí, aby prokázali, že část prázdnin věnovali právě učení a své nedostatečné výsledky opravili. Bohužel, někteří jakoby nepochopili, že se neucí pro známku samu nebo pro klid doma, tím méně pro své učitele, ale zejména a jedině pro sebe. Zdálnivě to se začátkem školního roku nesouvisí – spíše s ukončením studijního snažení těch žáků, kteří reparát neudělali. Ale opak je pravdou.

Do prvních ročníků nastoupilo v letošním roce na střední průmyslové škole 96 žáků, do středního odborného učiliště a učiliště 385 žáků, a to proto, aby se připravovali na své budoucí povolání a po letech k tomu určených získali maturitní vysvědčení či vyučební list v oboru, který si zvolili. Totéž platí i pro jejich spolužáky ve vyšších ročnících.

Začátek školního roku je pro ně čistým listem, který se postupně zaplňuje jejich chytěním či nechytěním poznat a naučit se.

Takže milí žáci, přejeme Vám, abyste chtěli! Abyste chtěli poznat, abyste chtěli znát. Přejeme Vám dobré kamarády i dobré učitele. A také dobré výsledky. To proto, že další dlouhé prázdniny jsou již za 8 a půl měsíce. A kdy jsou ty kratší?

- 29. až 30. října – podzimní prázdniny
- 22. prosince až 2. ledna – vánoční prázdniny
- 1. února – pololetní prázdniny
- 18. až 22. února – jarní prázdniny
- 28. až 29. března – velikonoční prázdniny

### Potěšil nás dopis

Na začátku školního roku obdržel ředitel školy ing. Šilhan dopis. S jeho obsahem vás chceme seznámit, neboť takové dopisy nechodí do naší školy často. Jeho uveřejněním chceme také poděkovat našemu žákovi Martinu Kalibovi za jeho příkladné chování.

Vážený pane řediteli, ve Vašem odborném učilišti studuje žák Martin Kaliba. Chtěla bych Vás touto cestou poprosit, zda byste byl tak laskavý a mohl, na základě mého zdůvodnění, udělit tomuto chlapci veřejnou pochvalu či jiné ocenění. Dne 31. srpna letošního roku moje 64letá maminka upadla na ulici a utrpěla dosti těžký úraz. Kromě velkého množství značných pohmožděnin a podlitin si nadvakrát zlomila ramenní kloub pravé ruky. K tomu prodělala značný šok. Vyše uvedený hoch (ještě s jedním kamarádem), ochotně přispěchal mamince na pomoc.

Martin Kalaba byl však právě tím, kdo zavolal rychlou pomoc, vyčkal do příjezdu sanitky, snažil se pomoci maminku postavit na nohy, došel k nám domů... Nevím, jak by to s maminkou dopadlo, kdyby v danou chvíli tento chlapec nebyl nablízku. Myslím si, že v dnešní době je podobných „děť“ málo, většina by se spíše smála nebo by utekla.

Žádám Vás a prosím, abyste v rámci své kompetence rozhodl o ocenění, aby to, co učinil, bylo příkladem pro ostatní žáky. Jako doklad, že píš pravdu, příkládám kopii neschopenky maminky z chirurgického oddělení, kde je možno se i kontaktovat s lékařem.

Věřím Vám, pane řediteli, že moji žádost kladně vyřídíte. S pozdravem Daniela Pysková, Praha 4

Taková žádost se vyřizuje dobře. Martinu Kalibovi byla udělena pochvala ředitele a obdržel malý dárek.

### Celostátní finále soutěže Automechanik junior 2001

Ve dnech 8. až 12. června letošního roku se uskutečnilo v Brně celostátní finále a následně i mezinárodní klání soutěže Automechanik junior 2001. 13 krajů České republiky reprezentovali ti, kteří se umístili v krajských kolech na 1. a 2. místě.

Znamená to tedy, že letošní – již sedmý ročník – měl 26 účastníků. Prahu zastupovali 2 žáci našeho učiliště, a to Patrik Němec a Lukáš Kadlec, kteří se umístili na dvou postupových místech v pražském kole. Soutěž byla rozdělena do 3 částí. První obsahovala 150 otázek, na něž se odpovídalo formou testu, druhá byla poznávací a závěrečná byla zaměřena na praktickou zručnost soutěžících.

Na 1. a 3. místě se umístili žáci ze SOU České Budějovice, 2. místo patřilo „domácím“, žákovi z ISS Brno. Naši se v těžké soutěži a velké konkurenci neztratili – obsadili celkově 13. a 14. místo. Finále takovéto akce jsme se účastnili poprvé a na ztrátě několika bodů se projevil i určitá nezkušenost.

S umístěním jsme přesto velmi spokojeni a velký dík patří nejen žákům Patriku Němcovi a Lukáši Kadlecovi, ale i všem učitelům a mistrům odborného výcviku, kteří individuálně pomáhali soutěžícím v přípravě.

Uvedená akce určitě přispěla k dobré propagaci naší školy a dalšímu rozvoji oboru automechanik. Cenné jsou určitě i navázané nové pracovní kontakty a získané osobní zkušenosti.

Pro soutěžící žáky byly připraveny hodnotné ceny, návštěva v Off road centru Brno, kde si soutěžící mohli zajezdit na čtyřkolkách či v M–Paláci vyzkoušet motokáry nebo navštívit Autosalon. Doufáme, že účast v letošním finále nebyla pro naše žáky poslední, a že svými znalostmi i zručností přesvědčí o svých kvalitách i v příštích letech.

—sou—



## Na počátku všeho byla železnice

Tramvajový provoz v půlmilionovém bavorském Norimberku (Nürnbergu) slouží obyvatelům už 120 let. Budeme-li zkoumat jeho historii, musíme se v čase vrátit zpět až k 7. prosinci roku 1835. Tento den byl bavorským králem Ludvíkem I. slavnostně zahájen provoz na první železnici na německé půdě – po kritícím panovní-



Článkový vůz 341 (série 301 – 356, MAN 1962/66) se čtyřnápravovým vlečným vozem.

kovi pojmenované Ludwigsbahn – která spojovala Norimberk se šest kilometrů vzdáleným Fürthem. Dopravu zahájila lokomotiva Adler, jež je dodnes k vidění v Dopravním muzeu v Norimberku. Provoz na Ludwigsbahn se udržel až do 31. října 1922.

### Koňka

12. srpna roku 1881 byl v Norimberku zahájen provoz koňské tramvaje. Její první trasa začínala u hlavního nádraží, vedla kolem Lorenzkirche a končila na křižovatce Plärrer. Ještě v témže roce byla trasa oboustranně prodloužena – od nádraží severním směrem na předměstí Maxfeld a z křižovatky Plärrer až do Fürthu (dnes jsou těmito směry vedeny trasy metra). A tak cestující z Norimberka do Fürthu mohli využít buď rychlejší Ludwigsbahn nebo pomalejší, avšak častěji jezdící koňku. Do roku 1895 bylo zprovozněno celkem šest linek koňské tramvaje.

### Elektrická tramvaj

Dne 7. května 1896 se v trase Fürth – Plärrer – Lorenzkirche – Hlavní nádraží – Maxfeld poprvé rozjíždějí elektrické tramvaje. Prvních 36 motorových vozů bylo vyrobeno firmami Herbrand/AEG. Vozy byly malé, s otevřenými čelními plošinami. Hned následující den po zahájení provozu se uskutečnila první jízda s vlečným vozem – jako „vlečňáky“ se použily vozy převzaté z koňky. Když byla v roce 1898 elektrifikována trasa Rathenau Platz – St. Jobst (dnes část tratě do Erlentegen na lince č. 8), stala se koňka minulostí.



Nízkopodlažní vůz AEG z roku 1996 na Allersbergerstrasse.

V letech 1905 – 1907 bylo barevné značení linek nahrazeno číselným. V této době se provozovalo 8 linek.

Nejvíce kilometrů tratí přibývalo v letech 1920 – 1938, kdy došlo rovněž k modernizaci vozového parku.

### Červená 31

V letech 1926 – 1927 proběhla zásadní rekonstrukce tramvajové tratě do Fürthu. Tramvaje opustily svoji původní trasu a přestěhovaly se na těleso již pět let nepojížděné Ludwigsbahn. Nová trať byla oddělena od ostatní dopravy a na většině zastávek vybavena předjízdovými

# Tramvajové výročí v Norimberku

kojelemi. A tak byl dne 10. září 1927 na rekonstruované trati zahájen rychlodrážní provoz.

K cestování mezi Norimberkem a Fürthem bylo možné použít klasické tradiční „pomalé“ linky č. 1, 11 a 21 anebo červenou rychlíkovou linku č. 31 (její linkové číslo bylo pro odlišení psáno červeně). Jednatřicítka začínala u Fürthského nádraží (v roce 1928 prodloužena do smyčky Fürth, Kiderlinstrasse) a v Norimberku byla ukončena jednosměrným objezdem centra ve směru Plärrer – Nádraží – Lorenzkirche – Plärrer. Zatímco v městech linka zastavovala ve všech stanicích, v úseku

Plärrer – Fürth pouze třikrát. Nahlédneme-li do jízdního řádu z roku 1936, zjistíme, že linka jezdila denně od 5,30 do 0,30 hod; po celý rozsah provozu se přitom udržoval interval 10 minut. Cestu Plärrer – Fürth stihla červená linka za 13 minut, což oproti ostatním linkám znamenalo úsporu 8 minut (dnes lze tento úsek absolvovat metrem za 9 minut). Cestovní rychlost 29,9 km/hod. patří mezi tramvajové rekordy.

Provoz rychlíkové linky č. 31 byl zastaven 4. září 1939 v souvislosti s válečnými úspornými opatřeními.

### Rekord v provozních výkonech

Největší provozní výkony zaznamenaly norimberské tramvaje mezi 6. a 12. září 1938, kdy se konaly Reichspartitage NSDAP. Bylo zřízeno množství účelových linek, kvůli abnormálně zvýšenému vypravení musely být dokonce použity nejstarší motorové a vlečné vozy, určené již k vyřazení. Nedostávalo se ani personálu, vypomoci museli řidiči a průvodčí zapůjčení z města Breslau (dnešní Wrocław).

### II. světová válka

Dne 4. září vstoupila v platnost úsporná opatření. Některé linky se zrušily, na jiných byl prodloužen interval. Jako kompenzace se více uplatňoval provoz souprav ve složení motorový vůz + 2 vlečné vozy. Do provozu byly povolány ženy – nejprve jako průvodčí, posléze i jako řidičky.

První bombardování města proběhlo v roce 1943, další letecké útoky jsou pak stále častější. Je s podivem, že provoz na bombardováním poškozených tratích se dařilo obnovovat během 7 až 14 dní. V platnosti je předpis o leteckém poplachu: „Řidič je povinen zastavit vlak, stáhnout pantograf a posádka s cestujícími musí do nejbližšího protileteckého krytu“.

### Tramvajový provoz v období 1945 – 1981

K postupnému obnovování provozu dochází od 11. června 1945, v plném rozsahu se jezdí od roku 1947. Provozováno je 10 kmenových linek (Stammlinien;

č. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 15 a 21), jezdících denně od 5,00 do 24,00 hod. v intervalech 10 minut. V období zvýšených přepravních nároků zde jezdí linky doplňkové (Einsatzlinien), a to rovněž v desetiminutovém intervalu. Počet doplňkových linek se velmi často měnil.

Vlivem tzv. německého hospodářského zázraku stoupá životní úroveň a začíná se rozmáhat automobilismus – následkem je tak úbytek cestujících veřejné dopravy. V Norimberku byl od roku 1957 prodloužen večerní interval na 20 minut, o nedělích odpoledne na 15 minut.

Již v roce 1955 začala modernizace vozového parku. Na linku č. 1 poprvé vyjíždí souprava složená z motorového a vlečného vozu typu MAN (čtyřnápravové vozy, tzv. Grossraumzug), do konce roku 1959 je těmito soupravami vedle linky č. 1 plně obsazena také linka č. 21 a v roce 1960 se jimi mohou cestující svést i na dalších třech linkách. 12. května 1962 se opět na lince č. 1 objevuje nový typ vlaku. Vlečný (čtyřnápravový) vůz zůstává stejný, je ovšem veden šestnápravovým článkovým vozem (typ MAN). Tyto nejkapacitnější soupravy jsou vzápětí stavěny na linky č. 1 a 21, v roce 1965 již jezdí i na lince č. 3 a o rok později na linkách č. 2 a 8. Čtyřnápravové vozy se tak mohou stěhovat na další linky. Na doplňkových linkách ještě v 70. letech dosluhují dvounápravové vozy ve složení motorový + vlečný vůz.



Otevřený vůz koňky č. 75 z roku 1887, který patří mezi exponáty tramvajového muzea ve vozovně St. Peter.

V květnu roku 1972 dochází k otevření prvního úseku metra Langwasser, Süd-Bauerfeindstrasse. O dva roky později, 17. října 1972, dochází k zásadnějším změnám v linkovém vedení – zrušena je čtveřice doplňkových linek a kmenová linka č. 15. Špičkový interval byl zkrácen na 7,5 minuty.

V roce 1977 jsou dodány nové obousměrné vozy typu N6 (MAN; 361 – 372). Staré vozy jsou vypravovány již jen nepravidelně. 28. ledna 1978 je trať metra od Bauerfeindstrasse prodloužena do centra města. Tramvajová trať přes Lorenzkirche je opuštěna.

Naposledy cestující využili služeb starých vozů 20. června 1981, tedy v den, kdy byla trať metra prodloužena do Fürthu. Následující den je tramvajový provoz do Fürthu zastaven; vypravenost tím klesá natolik, že starých vozů již není potřeba.

### Provoz v letech 1981 – 2001

Další období je ve znamení rušení tramvajových tratí vedoucích souběžně s metrem.

V roce 1996 byly společně se zrušením tratě do Ziegelstein vyřazeny čtyřnápravové motorové vozy MAN z roku 1955. V témže roce jsou dodány nízkopodlažní



vozy AEG a o 3 roky později nízkopodlažní vozy ADtranz. Vozový park tedy dnes tvoří 4 typy vlaků: nízkopodlažní vozy ADtranz z roku 1999, nízkopodlažní vozy AEG z let 1996 – 1997, vozy N6 z roku 1977 (v roce 1985 vložen nízkopodlažní střední díl) a již dosluhující soupravy MAN (šestinápravový článkový + čtyřnápravový vlečný vůz).

V současné době je provozováno 6 linek:

- č. 4 Dutzendeich – Thon
- č. 5 Tiergarten – Nádraží
- č. 6 Gibitzenhof – Westfriedhof
- č. 7 Bayernstrasse – Nádraží
- č. 8 Erlenstein – Südfriedhof
- č. 9 Thon – Luitpoldhain

Denní interval od pondělí do soboty je 10 minut, večer a v neděli celodenně se prodlužuje na 20 minut. První tramvaje odjíždějí ráno kolem páté hodiny, poslední kolem půlnoci. Linka č. 7 končí kolem 19.00, v neděli nejedí vůbec. Zajímavá je organizace provozu linek č. 5 a 7. Vůz linky č. 5 dojezdí na konečnou u nádraží, kde se

„přestrojí“ na linku č. 7 a po určitém čase pokračuje v její trase. Po dojezdu linky č. 7 se tento postup děje opačně.

V současné době jsou tramvaje vypravovány ze dvou vozoven: Maximilianstrasse (slouží od roku 1888 a je zde i školní oddělení) a Nordost (slouží od roku 1963).

Jako tramvajové muzeum slouží vozovna St. Peter (nezaměňovat s Dopravním muzeem!). Jsou zde k vidění téměř všechny typy tramvají, které kdy v Norimberku jezdily. Dále se z této vozovny vypravují vozy na historickou linku č. 5 „Burgring“ jezdící každou první sobotu v měsíci. Součástí muzea jsou i dvě modelová kolejiště – jedno ve velikosti HO, představující výhody preferované tramvajové dopravy, a druhé ve velikosti O, seznamující návštěvníky s typy norimberských tramvají od počátku provozu po současnost.

**Text a foto: František Zahnás, s použitím publikace Die Nürnberg – Fürther Strassenbahn im Wandel der Zeiten, informací z muzea St. Peter a informací od pana Qulitzsche z Norimberka**



Nízkopodlažní vůz ADtranz z roku 1999 na lince č. 4 Dutzendeich – Thon.

## Vídeňský Tramwaytag 2001

Patnáct let patří neodmyslitelně k rakouské metropoli, Vídni, Tramwaytag. Den, kdy se otevrou obyvatelům a návštěvníkům města na Dunaji dveře jedné z vozoven a všichni mohou nahlédnout do zákulisí tramvajového provozu, ale také se mohou svěřt soupravami, které už vídeňské ulice nějaký ten pátek nebrázdí. Je samozřejmé, že k dispozici jsou i vozy pravidelně používané k přepravě v průběhu celého roku.

Letošní edice Tramwaytagu připadla na druhou červnovou sobotu. Velkému, a zcela oprávněnému zájmu se těšili veteráni v muzeu v Erdbergu. Vedle nich se vyjímal nový článkový vůz pro dráhu z Vídne do Badenu, lánzí na jižním předměstí. Ti, kdo se chtěli svěřt, měli připraveno sedm historických tramvajových souprav. Dvě kroužily na zhruba desetiminutovém okruhu v blízkosti muzea. Jednalo se o motorový vůz č. 777 z roku 1901, doprovázený o třicet let mladším vlečným vozem č. 1504, a zrestaurovaný motorový vůz č. 244, který si právě 9. června letošního roku odbyl obnovenou premiéru po 100 letech.

Pět souprav jezdilo od muzea do centra města v patnáctiminutovém intervalu. Jednalo se tři „typicky vídeňské“ vlaky složené z motorového vozu typu M a vzhledově obdobného vlečného vozu typu m. V letech 1927 až 1929 bylo vyrobeno celkem 150 motorových a 250 vlečných vozů tohoto typu, jejichž výrobcem byla firma Simmering z Grazu a ve Vídni sloužily až do 22. prosince 1978, téměř celé půlstoletí.

Čtvrtá „návštěvníká“ souprava byla složena z motorového vozu T 408 a vleku typu m. Obousměrné dvounápravové vozy T (401 až 418) byly vyrobeny dílnami vídeňského Dopravního podniku a sloužily do roku 1977. Poslední vlak tvořil motorový vůz typu KSW č. 1, vyrobený v roce 1944 firmou Fuchs, a „vlečňák“ m č. 5417. Poslední složení bylo charakteristické pro linky č. 52, 58 a 59, jezdící po Mariahilfstrasse. Naposledy byly v pravidelném provozu k vidění 23. října 1975, tedy už před 26 lety.

**Text a foto: František Zahnás (redakčně upraveno)**



„Typická vídeňská“ souprava složená z motorového vozu M a vlečného vozu m u Jižního nádraží.



Souprava složená z motorového vozu KSW č. 1 a vlečného vozu m jezdila v minulosti na Mariahilfstrasse.



U příležitosti letošního Tramwaytagu si veřejnost mohla prohlédnout nově zrekonstruovaný vůz č. 244, který se poprvé ve Vídni objevil právě před sto lety.



## Vážená redakce,

v minulosti jsem v DP-KONTAKTU se zájmem sledoval polemiku k připravované inovaci zastávkových sloupků. Jelikož mě tato problematika celkem zajímá, rád bych se v následujících řádcích poměrně podrobně rozešel o kladech a záporech jednotlivých prototypů sloupků z hlediska publikovaných závěrů sdružení dopravců, ale i připomínek cestujících, se kterými jsem hovořil. Nyní je v centru Prahy použito 6 prototypů sloupků v zastávkách Vozovna Střešovice (bus), 2 x I. P. Pavlova (bus + ED), 2 x Náměstí Míru (bus + ED) a Karlovo náměstí (ED).

### Nutné požadavky:

a) plocha pro vyvěšení zastávkových jízdnicích řádů:

Splňují všechny typy nově navrhovaných sloupků, lze pouze na-



Detail sloupku na I. P. Pavlova (ED). Je možno vidět posunutá čísla linek a vzájemně se překrývající jízdnicí řady a informaci o výluce.



Obdobný detail sloupku na Náměstí Míru (ED).

jízdnicích řádů. Umožňuje velmi rychlé umístění informace na více místech. Doufám, že se do budoucna neuplatní řešení, které v současné době praktikují ED. Podomácku vyrobený hliníkový rámeček oxiduje, snadno se ohýbá, každý exemplář má trochu jinou velikost a nevhodnou konstrukci, takže z něj informace ve větru vypadává.

### e) odolnost:

Všechny navrhované typy jsou relativně odolné proti vandalismu, kromě různých nálepek a čmáranic nedošlo k výraznému poškození. Taktéž prozatím není patrné poškození povětrnostními vlivy.

### Nadstandardní požadavky:

#### f) označení cíle jízdy

Splňují pouze sloupky na zastávkách Vozovna Střešovice a I. P. Pavlova (bus). Označení by však podle obecně zavedené zvyklosti mělo být provedeno velkým písmem a šipky, pokud jsou, by mohly být umístěny blíže číslu linky.



Detail sloupku na Karlově náměstí. Je možno vidět nečitelné označení linky 58.

mítnout, že existují jen varianty pro 12 nebo 18 zastávkových jízdnicích řádů.

### b) označení čísla linky:

Sloupky na zastávkách I. P. Pavlova (bus) a Vozovna Střešovice jsou vhodné (čísla lze změnit přelepkou), sloupky firmy Eltodo (osvětlené i neosvětlené) na Náměstí Míru, I. P. Pavlova (ED) a Karlově náměstí se jeví jako velmi nevhodné, protože:

- při ořezu (průjezd těžkého vozidla nebo náraz z boku) se čísla linek, umístěná ve vodorovných žlábkách posunují a dostanou se tak pod jiné směrové šipky,
- na osvětlené variantě nelze při výluce použít přelepku, protože původní číslo prosvítá nebo, tak jako na přiložené fotografii u noční linky, není čitelné,
- jakákoliv změna čísla vyžaduje otevření skříně sloupku.

### c) označení směru jízdy:

„Pražská specialita“, která je poměrně kladně hodnocená ze strany cestujících, chybí na sloupku „I. P. Pavlova“ (bus). Nutno podotknout, že použití směrových šipek na straně proti směru jízdy tak, jak je vidíme Karlově náměstí a Náměstí Míru, je nesmyslné.

### d) plocha pro informaci:

Žádná nově navrhovaná varianta nemá plochu s možností rychlého umístění této informace, (výluka, změna odbavování a podobně). Informaci je nutno vždy umístit mezi jízdnicí řady, kam se mnohdy nevejde. Zde by byl zjevně nevhodnější systém, použitý firmou Rencar v metru (plocha s výklopným rámečkem), a který byl v minulosti použit v zastávce Národní třída pro vyvěšení



Ukázky vzhledově povedenějších řešení sloupků ze Spolkové republiky Německo.

## Klobouk dolů před řidiči autobusů

Smekám klobouk před řidiči autobusů MHD proto, jak dodržují vyhlášku z 1. ledna 2001 o dávání přednosti chodcům na přechodech.

Zatímco řada automobilistů tuto vyhlášku stále nerespektuje a dokonce chodce, kteří využívají svého práva, napadá nevybíravými způsoby (jak verbálně, tak i tím, že na ně dokonce najíždí), nesetkal jsem se s tím, že by řidiči autobusů chodci přednost nedali.

Milan Malinovský,

(přetištěno z denku Metro v úterý 4. září 2001)

## Rychlodráha, nebo metro?

Poměrně obsáhlý článek se pokouší objektivně porovnat varianty řešení dopravy mezi letištěm Ruzyně a Prahou (na místě je podotknout s centrem Prahy). V celém porovnání bohužel postrádám jeden velice závažný moment. Zcela je totiž opomenuta nutnost řešení kvalitního připojení Kladna. Že nejde o banální záležitost, dokazuje přibližně 10 tisíc cestujících denně. Když uvážíme, že 30 % cestujících leteckou dopravou z různých důvodů nikdy nepojede veřejnou dopravou, pak se jedná o srovnatelné toky cestujících. Navíc zahraniční návštěvníci Prahy, kteří používají leteckou dopravu, nezvyšují počet osobních aut v Praze, což se o cestujících z Kladna a do Kladna říci nedá. Při zvážení těchto faktů lze dojít k jedinému závěru: Metro nic neřeší. Z mého pohledu dokonce není samotné letiště prioritou. Osobně

bych otázku položil následovně: Připojit letiště Ruzyně k rychlodráze Praha – Kladno nebo ne? Logická odpověď zní ano. Zlepšení dopravní obslužnosti Prahy 6 by lépe posloužilo prodloužení metra trasy A alespoň po Červený vrch, ale bez okamžité vazby na letiště Ruzyně.

Na okraj musím upozornit na chybu v „Základních charakteristikách projektu“: porovnání jízdnicí doby na trase letiště – Dejvická s jízdnicí dobou letiště – Masarykovo nádraží, zvláště když téměř všichni cestují do centra Prahy.

Není náhodou, že můj pohled na problém je velice podobný názoru Středočeského kraje.

Ing. Arnošt Bělohávek,  
ředitel odboru veřejné a kombinované dopravy  
ministerstva dopravy a spojů



## Levné věci se prodají

Kdosi významný prohlásil: „Nemám tolik peněz, abych si mohl kupovat levné věci“. A podobných citátů či moudrostí bychom našli více. Bohužel, ony úvahy se nevztahují jen na koupi obyčejných věcí, třeba bot a oděvů, ale též třeba na automobily a domy. Dokonce si troufám říci, že platí i pro vesmírné rakety.

Vzpomněl jsem si na uvedenou moudrost, když jsem v poslední době četl nejrůznější novinové články, které publikovaly výsledky srovnávací studie metro versus rychlodráha na letiště Praha-Ruzyně. Většinou články končily konstatováním, že stavba metra by byla dvakrát dražší, než stavba rychlodráhy. Ekonomická čísla vzešlá z předmětné studie renomovaného projektového ústavu jsou určitě správná, ale...

Závěry studie jednoznačně odrážejí zadání studie. A zde bych si dovolil pochybovat o správnosti tohoto zadání. Vždyť, zeptám-li se někoho, zda je levnější stůl o třech nebo čtyřech nohách, logicky musí odpovědět,

že o třech nohách. A může mít pravdu, protože oba stoly unesou stejné množství jídla.

Zadání studie metro versus rychlodráha bylo postaveno tak, že srovnává nerovnatelné. Od stávajícího časového období hodnotí izolované dva dopravní systémy ve vztahu k imaginárnímu rozvoji. Přitom postup by měl být opačný. Zadavatel studie by měl mít představu, co má splňovat dopravní systém například v tomto severozápadním kvadrantu Prahy v roce 2050. Je zřejmé, že v té době již metro nemůže končit ve stanicí Dejvická. A kde má končit? Asi ne v oblasti Suchdola a Horoměřic, kde budoucí urbanizace je omezena vzletovými a přistávacími dráhami právě rozvíjejícího se letiště v Ruzyni a silničním okruhem. Možná bude končit ve Vokovicích nebo na Petřinách, ale také může pokračovat za sídliště Dědinu do dopravního terminálu „Dlouhá míle“. K tomuto terminálu mohou jezdit rychlovlaky z Kladna, mohou sem jezdit různé autobusy dopravci z Kladenska a Slánska, mohou si sem zavést vlastní autobusové linky jednotlivé letecké společ-

nosti, nebo vlastníci letiště Ruzyně napojit svou rychlodráhu, mohou zde být parkoviště P+R a podobně. Tím by žádní dopravci neobtěžovali město jakoukoliv povrchovou dopravou, neboť metro má dostatečnou kapacitu a kvalitu. Určité problémy by ještě přetrvávaly v etapách budování dopravního systému, ale etapy by nebyly v rozporu s optimálním výhledovým stavem. Nechci teď dál projektovat, nehleď na to, že toto vše jsou již známé skutečnosti.

Jde mně o něco jiného. Rozhodování v roce 2050, 2040 či 2030 by bylo asi rozdílné, než je současné rozhodování v roce 2001. Investiční a provozní náklady dopravního systému by byly úplně o něčem jiném, než co obsahuje současná srovnávací studie. Věřím, že příslušné orgány města i regionu se budou ve svých kompetencích více opírat o materiály strategického rozvoje dopravy či dlouhodobé koncepce, než o pocity, že ihned začnou něco levně pořizovat. Levné věci často bývají ve svém důsledku drahé.

Ing. Miloš Pechar

## VY SE PTÁTE, MY ODPOVÍDÁME

### Pronájem vlastního automobilu

Příjmy z pronájmu automobilu rovněž podléhají zdanění. Způsob zdanění závisí na skutečnosti, zda automobil pronajímáte příležitostně či jde o dlouhodobější, soustavnější činnost.

Pokud se jedná o příležitostný (nahodilý, jednorázový) pronájem, musíte podat daňové přiznání a příjmy zahrnout do § 10 daňového zákona (ostatní příjmy). Proti příjmu můžete uplatnit skutečné výdaje spojené s realizací pronájmu, například poplatky za právní úkony při uzavírání smlouvy atd.

Odráží-li za příležitostný pronájem v kalendář-

ním roce méně než 10 000 Kč, je tento příjem od daně osvobozen a nepodáváte ani daňové přiznání.

Jestliže se nejedná o příležitostný pronájem, v daňovém přiznání zahrnete příjmy do § 9 daňového zákona (příjmy z pronájmu). Proti příjmům můžete uplatnit výdaje ve skutečně vyšší nebo máte možnost využít výhody paušálu, tj. uplatnit výdaje ve výši 20% z příjmů.

Pozor na silniční daň. Předmětem této daně jsou vozidla, kterým je přidělena státní poznávací značka v ČR nebo jsou evidována v zahraničí a jsou používána k podnikání nebo v přímé souvislosti s podnikáním anebo

k činností, z nichž plynoucí příjmy jsou předmětem daní z příjmů. Vozidlo tedy není předmětem daně z toho titulu, že je pronajímáno, ale až tehdy, je-li používáno nájemcem k podnikatelské činnosti nebo v souvislosti s ní. Pak vzniká povinnost platit silniční daň. Poplatkem silniční daň je vždy **držitel vozidla**, tedy vy, pokud vozidlo pronajímáte. Musíte vědět komu a k jakým účelům své vozidlo pronajímáte. Pokud bude nájemce používat automobil k podnikatelské činnosti a platby za nájemné si bude zahrnovat do daňové uznatelných nákladů, je téměř jisté, že vám, jako držitelé vozidla, finanční úřad doměří silniční daň, pokud nebude řádně a včas zaplacená.

Ing. Alena Vaňková, odbor financování – ředitelství, telefon 9619 2359, e-mail: vankovaa@dp-praha.cz

## Pracující důchodci a životní minimum

Od 1. října 2001 se zvyšuje životní minimum v průměru o 7,6%. Rozhodla o tom vláda na svém zasedání 5. září 2001. Znamená to tedy, že se pro samostatně žijícího dospělého člověka od října 2001 zvýší částka životního minima z  **nynějších 3 770 Kč na 4 100 Kč měsíčně**.

Pro pracujícího starobního důchodce, kterému ještě neuplynula doba 2 let od vzniku nároku na starobní důchod a který si tudíž může vydělávat maximálně do dvojnásobku životního minima, se zvýšila od října 2001 částka možného hrubého výdělku při současném pobírání starobního důchodu z  **nynějších 7 540 Kč (2x 3770) na 8 200 Kč (2 x 4100)**.

Pro úplnost uvádím všechny částky životního minima, které jsou v platnosti od 1. října 2001:

**Měsíční částky životního minima určené na výživu**  
 děti do 6 let 1 690 Kč

dítě od 6 do 10 let 1 890 Kč  
 dítě od 10 do 15 let 2 230 Kč  
 nezaopatřené dítě od 15 do 26 let 2 450 Kč  
 ostatní občané 2 320 Kč

### Měsíční částky životního minima na bydlení

jednotlivc 1 780 Kč  
 2 osoby v domácnosti 2 320 Kč  
 3 nebo 4 osoby v domácnosti 2 880 Kč  
 5 a více osob v domácnosti 3 230 Kč

I nadále platí, máte-li zájem o výpočet vašeho budoucího důchodu, případně i o přepočítání již vyměřeného důchodu, můžete se obrátit na zaměstnanecský odbor ředitelství, ale vždy po předchozí telefonické domluvě. Pokud budete mít roční hrubý výdělek od roku 1986 do roku 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat

s přesností na 1 korunu. Pro výpočet důchodu pro rok 2002 jsou nutné ještě hrubé výdělky za dobu minimálně leden až září 2001 včetně vyloučených dob. Předběžný výpočet vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

**Chcete-li znát i některé další odpovědi na otázky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecský odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. – ředitelství. Najdete nás v nové budově Dopravního podniku, Praha 9, Sokolovská 217/42, 5. patro, číslo dveří 553, (přímo u stanice metra B – Vysočanská). Telefon zůstává stejný – 9619 3361.**

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

## CO ZAJÍMAVÉHO NAJDETE NA INTERNETU

Možná se vám to stalo také: po návratu z dovolené si na stole sestavíte do úhledného komínku všechny noviny, které se během vaší nepřítomnosti nakupily ve schránce (popřípadě které vám vybírali sousedé), a dáte se do několikahodinového čtení a listování. Není to nic neobvyklého, většinu z nás přece zajímá, co se doma i ve světě děje, co se mění a co zůstává při starém, a jak jinak se rychle zorientovat než právě pročtením denního tisku? Donedávna toto platilo takřka bezvýtku, avšak s příchodem internetu se možnosti získání informací radikálně mění. O právě o tom, jaké výhody poskytují informační zdroje na internetu oproti dennímu tisku, bude tento i příští díl našeho seriálu.

Dnes zaměříme naši pozornost na některé velké a důležité české zpravodajské servery. A začneme hned největším z nich, serverem iDNES, sídlícím na adrese [www.idnes.cz](http://www.idnes.cz). Zde můžete buďto rovnou navštívit sekci „zprávy“ (její přímá adresa je <http://zpravy.idnes.cz>) nebo prohlížet sekce jiné: kultura, ekonomika, sport, věda a technika, doprava... Záběr serveru iDNES je obrovský a aktualizace takřka nepřetržitá, klíčové události jsou sledovány on-line po

minutách. Rovněž provázání jednotlivých rubrik a článků je vyřešeno více než uspokojivě – při kliknutí na některou ze sekcí se objeví seznam aktuálních článků i článků z minulosti, při kliknutí na článek se objeví články tematicky související a případně i odkazy na webové adresy. Samozřejmostí je možnost prohlédnutí elektronické podoby deníku Mladá Fronta DNES.

Rovněž Lidové noviny mají svůj speciální internetový zpravodajský server Lidovky, obývajícím eponymní adresu [www.lidovky.cz](http://www.lidovky.cz). Velikostí, záběrem ani aktualizací se Lidovky s iDNES srovnávat nedají, nabízejí však mnohem přehlednější strukturu a graficky příjemnější podobu. V podstatě totéž lze říci i on-line magazínu deníku Právo (adresa [www.flashnews.cz](http://www.flashnews.cz)); oba servery mají přitom stejně jako iDNES dobře vyřešenou provázanost mezi aktuálními články a články souvisejícími.

Široký záběr a maximální aktuálnost je mottem Českých novin ([www.ceskenoviny.cz](http://www.ceskenoviny.cz)), kteréžto nejsou ničím jiným než veřejným informačním serverem České tiskové kanceláře. Kromě kvalitního a aktuálního informačního servisu nabízí tento server i vý-

borný archiv (lze vybírat podle časového období, typu zprávy i klíčových slov) a každodenní souhrnný přehled zpráv. A opět lze jen chválit za přehlednost.

Nejen informace ze světa peněz, investic a akcií, ale rovněž kvalitní zpravodajství z ostatních sfér společnosti nabízí server iHNED na adrese [www.ihned.cz](http://www.ihned.cz). Vše je zarámováno v elegantní grafice, poněkud horší je to ale s archivací zpráv (zvolený systém prostého řazení zpráv za sebe v chronologickém pořadí je poněkud nešťastný a „neinternetový“). Podobnou výtku lze adresovat jinak velmi povedenému zpravodajskému serveru iŽurnál Českého rozhlasu 1 - Radiožurnál (adresa <http://www-ext.rozhlas.cz/izurnal>).

Internetové zpravodajské servery mají oproti tištěným zdrojům informací celou řadu výhod: aktuálnost, přehlednost, provázanost jednotlivých článků, možnost hledání v archivu zpráv či vyhledávání podle čtenářova zájmu, diskusní fóra čtenářů, on-line rozhovory, využívání audiovizuálních složek a podobně. Lze s potěšením konstatovat, že na českém internetu je řada serverů, které těchto předností využívají a poskytují tak návštěvníkům-čtenářům skutečně kvalitní informační servis. **-mš-**



## 6. část

### Hloubětín

Jméno Hloubětín nemá nic společného s hloubkou, jak by se možná na první pohled zdálo. Někomu možná překvapí, že toto jméno dostala obec až vyhláškou c. k. místodržitelství z 5. ledna 1906 (!) na základě povolení ministerstva vnitra ze 17. listopadu 1905. Do té doby se po staletí jmenovala *Hloupětín*, ale ani tady se nedejme mýlit zdánlivě průhledným názvem připomínající hloupost. Jméno je údajně odvozeno podle jakéhosi vladky Hlupaty (či Glúpaty). V průběhu dob se však vesnice v listinných pramenech uváděla pod různými názvy. Například v listině papeže Innocence III. z roku 1207 se uvádí jméno *Lupatín*, ale objevují se i podoby *Glupetín*, *Hlupetín*, *Lupetín*, *Luputín* či *Hlauptetín*. Na území dnešního Hloubětína existovaly i vesnice Humenec a Hnidošice. První zanikla v 16., druhá už v 15. století.

Hloubětín v roce 1207 patřil řádu německých rytířů. V roce 1233 ho darovala královna Konstancie, vdova po Přemyslu Otakaru I., řádu sv. Františka, který se později změnil v řád křižovníků s červenou hvězdou. S výjimkou husitských válek a krátkého období stavovského povstání byl řád majitelem vesnice až do vzniku moderních obcí v polovině 19. století.

Po připojení ku Praze existoval Hloubětín už jen jako katastrální území v rámci obvodu Praha IX (později Praha 9)

Jádro bývalé obce Hloubětín dnes leží jihovýchodně od křižovatky Kbelská – Poděbradská. Na přelomu 17. a 18. století byl položen základ osady Chaloupky. Kolem roku 1910 začaly vznikat laciné činžáky označované jako Přední Hloubětín, lidově přezdívané Mandžursko, což svědčí o kvalitě tamního bydlení, a ve stejné době vznikl i vilový soubor Vinice. Kolem roku 1921 se začaly stavět první velké vily v Novém Hloubětíně a ve 20. letech 20. století zástavba zasáhla i prostor mezi Poděbradskou silnicí a tzv. Chaloupkami. Na hloubětínském území začaly vyrůstat i laciné nouzové kolonie Za Horou (180 domků v blízkosti Českobrodské ulice v jižní části katastru), U potravní daně (60 domků v západní části území při tehdejší hranici Prahy) a Za továrnou Aero (226 domků, lidově zvaných Čína). Zatímco v roce 1850 měl Hloubětín jen 393 obyvatel, o půl století později v něm žilo už 1875 lidí. V roce 1946 byl v rámci velkých změn pražských katastrálních území odloučen Přední Hloubětín (k Vysočanům) a Vinice (k Hrdlořežům) a připojena kolonie Za mostem (z Hrdlořež). Nevýznamná a neobydlená část katastrálního území Hloubětín se v roce 1960 stala součástí Prahy 10. V polovině 60. let 20. století se začalo stavět severně od Poděbradské sídliště Hloubětín, díky kterému počet hloubětínských obyvatel překročil 11 tisíc. V roce 1988 bylo k hloubětínskému katastru připojeno území sídliště Lehovec, které bylo do té doby součástí Kyjů.

V roce 1990 se Hloubětín stal součástí městské části Praha 9. Nejvýznamnější správní změna se uskutečnila v roce 1994, kdy byla větší část katastrálního území ležící východně od Kbelské a Průmyslové ulice, (73 % území s 11 088 obyvateli) připojena k městské části Praha 14, zatímco u Prahy 9 zůstala především průmyslová část.

Původně se zdejší obyvatelstvo věnovalo zemědělství, ale v roce 1767 se tu začal těžit kamenec a dlouho se v severní části hloubětínského katastru prováděly pokusy s těžbou uhlí, naposledy v roce 1915. Od poloviny 19. století se v Hloubětíně začaly objevovat menší i větší průmyslové podniky – sušárna krve pro výrobu barev, továrna na umělá hnojiva, barvy a fermeže, lepenku, impregnované tašky a další. Byla zde také továrna na zpracování surových kůží Samuel Brill, od 90. let 19. století v Hloubětíně existovala známá továrna na margarín Sana, a v roce 1921 zahájila činnost továrna Elektra, vyrábějící žárovky (později Phillips či Tesla).

Z hloubětínských památek jmenujme alespoň původně gotický kostel sv. Jiří, doložený v polovině 13. sto-

letí, přestavěný v roce 1695 barokně a v roce 1847 novogoticky. Mezi významné stavby patří tzv. Stará hospoda (čp. 1) a bývalý Křižovnícký dvůr.

Tradiční dopravní spojení Hloubětína s Prahou představovala dnešní Poděbradská ulice (silnice č. 11). Českobrodská silnice získala pro toto katastrální území význam až po vzniku kolonie Za Horou. V polovině čtyřicátých let 20. století bylo zřízeno nové spojení směrem na Prosek a Kbely a současně dnešní Kolbenova ulice. V polovině 60. let byla otevřena východní část Fučíkovy (Kolbenovy) ulice mezi Novým Hloubětínem a Černým mostem a v roce 1985 byla dána do užívání důležitá část Průmyslové ulice.

Hloubětín postupně prošlo pět železničních tratí, 3 osobní (1845 Severní státní dráha do Olomouce, 1872 Turnovsko–královsko–pražská dráha, 1873 Rakouská severozápadní dráha do Nymburka; v Hloubětíně souběžná s předchozí) a 2 nákladní (1919 Vršovice – Libeň, 1939 Malešice – Běchovice), nepočítaje v to železniční vlečky. Tento druh dopravy neměl zřejmě pro obec příliš velký význam. V Hloubětíně byla otevřena jen jedna železniční zastávka, od 1. května 1882, umístěná necelé dva kilometry od obce v oblasti Vinice blízko Předního Hloubětína, a to ji ve své době předurčovalo i k dopravě z Prahy do továren vznikajících na vysočansko–hloubětínském pomezí. Hloubětínská zastávka existovala až do 1. ledna 1976.

Hlavní roli v dopravním spojení s Prahou hrála především klasická městská hromadná doprava. Tramvaje se k této části města přibližovaly zvolna – teprve v roce 1925 dorazily až na křižovatku Harfa, což představovalo do Hloubětína přes půl hodiny svižné chůze. Vzhledem k tomu, že poděbradská silnice byla kvalitní a směrově i sklonově velmi příznivou komunikací, zavedly mezi Harfou, Hloubětínem a hloubětínským úřadem potravní daně od 27. října 1929 Elektrické podniky autobusovou linku M. První autobusy vyjížděly z Harfy do Hloubětína už ve 4 hodiny ráno a poslední odjížděly ze zastávky Potravní daň pět minut před 23. hodinou. Během dne měla linka M interval 20 minut. V té době už bylo rozhodnuto o stavbě tramvajové tratě z Harfy do Hloubětína. První tramvaje na smyčce za hloubětínským mostem přes Rokytku přijely 23. května 1931 odpoledne a zdejší tramvajovou linkou byla „patnáctka“. Současně byl zaveden i noční provoz, podle tehdejších kritérií končící hodinu po půlnoci. „Noční“ spoje linky č. 15 ale dojížděly jen na Balaňku, kde se přestupovalo na linku č. 5. (Už v lednu 1932 začala do Hloubětína jezdit linka č. 5 místo „patnáctky“ a vydržela v této části města bez přerušení celých 60 let.) Autobusová linka M byla po zahájení tramvajového provozu zkrácena jen do úseku Hloubětín – Potravní daň, ale zdejší obyvatelé ji využívali tak málo, že ji po necelém měsíci Elektrické podniky zrušily bez náhrady. Pokud někdo z Hloubětínských přesto nechtěl k Potravní dani šlapat pěšky, mohl využít soukromou autobusovou linku Karla Zitty, která jezdila do Jiren, či stejným směrem jezdící autobusovou linku ČSD č. 932a. Při existenci kvalitní tramvajové dopravy (jezdící ve špičce v intervalu 5,3 minuty) nepředstavovaly státní autobusy pro Elektrické podniky

zásadnější konkurenci.

Oblast kolonie Za Horou obsluhovala od roku 1932 autobusová linka D (dnešní 109), takže i o tuto část obce bylo kvalitně postaráno.

V roce 1948 přijely první tramvaje také do Nového Hloubětína po nové trati od vysočanské Kolbenky. I když bylo prvotním úkolem této tratě obsloužit vysočanské továrny, naskytlo se hloubětínským obyvatelům současně významné alternativní spojení. Tramvajová smyčka na novohloubětínském konečné byla postavena až v roce 1949 a zdejší „rondel“, kruhová křižovatka kolem smyčky, byl dokončen až v polovině 60. let. V Novém Hloubětíně byla dlouho konečnou autobusů do Kbel. V roce 1961 dojíždělo na hloubětínský katastr 5 tramvajových linek – tři končily v Novém Hloubětíně (15, 19, 25) a dvě v Hloubětíně (5, 13; dnes se konečná jmenuje Starý Hloubětín).

Obě hloubětínské tramvajové větve byly propojeny manipulační tratí ve Kbelské ulici, která od roku 1951 zajišťovala spojení do nejmladší pražské tramvajové vozovny Hloubětín. Pro pravidelnou osobní dopravu byla trať používána až od roku 1976, kdy byl současně zahájen provoz na nové tramvajové trati na Černý Most (dnes se tato konečná jmenuje Lehovec). Tramvajová konečná se stala ve své době důležitým přestupným uzlem na autobusovou dopravu do oblastí Horních Počernic a o jejím významu svědčí i skutečnost, že v polovině 80. let byly na konečné Černý Most ukončeny čtyři tramvajové linky a po jedné lince na původních smyčkách. S touto tratí, stavěnou pro obsluhu sídliště Hloubětín, se počítalo mnohem dříve. Koncepte pražské dopravy její otevření plánovaly už v roce 1963, ale realizace byla neustále oddalována, i samotná stavba trvala poměrně dlouho. Předtím, už od roku 1951, jezdila mezi Hloubětínem a Černým Mostem autobusová linka č. 110, zřízená pro obsluhu Kyjů. Větší roli začaly hrát v Hloubětíně autobusy až později. Dne 16. března 1970 bylo dáno do užívání velké autobusové nádraží MHD Nový Hloubětín, na kterém mělo u 7 nástupišť zastávku 9 autobusových linek. Toto obratiště je ale celé umístěno už na katastru Vysočan a autobusové linky na něm ukončené jezdily jen po hranici obou katastrů.

Dopravní možnosti obyvatelům Hloubětína významně rozšířila v roce 1974 autobusová linka č. 181, zajišťující spojení přes Prosek na sídliště Dáblvice a přes Kyje do hostivařské průmyslové oblasti. V roce 1985 začala jezdit také autobusová linka č. 183 vedená do hostivařské oblasti po novém úseku Průmyslové. Od roku 1979 jezdí autobusy i přes sídliště Lehovec.

V roce 1987 se tramvajová spojovací trať přestěhovala z Kbelské ulice na samostatné těleso západně od vozovny Hloubětín, protože bylo zapotřebí uvolnit ulici pro další rozšiřování tzv. průmyslového polookruhu.

Významné změny v dopravě přineslo zprovoznění metra do stanice Českomoravská v roce

1990. Přes Hloubětín byly souběžně s tramvaji prodlouženy i četné autobusové linky z počernické oblasti a sídliště Černý Most a současně začal částečný ústup tramvajů z jejich vedoucí pozice z hlediska přepravního významu. Další změny pak přineslo prodloužení metra do stanice Černý Most (nezaměňovat s původní stejnojmennou smyčkou tramvajů) v roce 1998, ale z ekonomických důvodů byla stanice Hloubětín uvedena do provozu až 17. října 1999. To znamenalo významné zkvalitnění zdejší dopravy a současně další redukci tramvajové dopravy. Klesl však jen počet tramvajových linek, tramvajové tratě zůstaly v původním rozsahu.



Foto: Petr Malík



# POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



**Správná odpověď z čísla 8/2001:** Tentokrát budeme citovat z dopisu našeho pravidelného čtenáře pana Dvořáka. „Místo na archivním snímku je na Národní třídě při vyústění Spálené ulice na Novém Městě pražském. Fotografie byla pořízena kolem roku 1930 a zachycuje boční fasádu bývalého Šlikova paláce na nároží Spálené

ulice a Národní třídy.“

Čas prázdnin a dovolených přece trochu ovlivnil váš zájem o historickou soutěž. Do konce srpna přišlo na naši adresu 19 odpovědí, ale všechny byly správné. Je zřejmé, že stále stojící dům v pravé části snímku dobře znáte. Ve čtvrtek 6. září na jednání redakční rady jsme

vylosovali tři výherce. Štěstí se tentokrát usmálo na Irenu Rezkovou, Jiřího Krále a Antonína Růžičku. Všichni od nás obdrželi tři publikace z letošního léta, Lanovku v pražské ZOO, Po kolejích na Petřín a druhý díl Pražského dopravního zeměpisu.

Všem soutěžícím děkujeme za zaslání odpovědí a výhercům srdečně blahopřejeme!

Přicházející podzim a dlouhé večery svádějí ke čtení a procházení historických publikací. Tohoto faktu můžete využít při rozluštění naší říjnové otázky. Věříme, že si poradíte a do 31. října nám pošlete odpověď. Pro trojici úspěšných, ale i šťastných znalců pražské historie je připravena výpravná publikace autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta Historie městské hromadné dopravy v Praze, která se po svém loňském opětovném vydání setkala s velice kladnou odezvou. Přidáme propagační předměty naší společnosti a také kalendář na blížící se rok 2002.

Pokud víte nebo alespoň tušíte, kde byla historická fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svůj názor. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis označte heslem „Soutěž“. Adresa, na kterou budete směřovat své zásilky, zní: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo nechtějí zbytečně utrácet za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, nechtějí na zásilku napsat: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Je samozřejmé, že také můžete využít schránky v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice).

Třiatřicetistří stříbrných stříkaček stříkalo ve známém jazykolamu, ale my se vás ptáme teprve potřiatřicáté – poznáváte místo na fotografii? **-bda-**

## NAPSALI O NÁS

**Večerník Praha (10. 9. 2001)**

**Strojvedoucí měřili síly s Železným a Šeberlem**

Změřit na dálku své síly s desetibojařem Romanem Šeberlem a oštěpařem Janem Železným se rozhodli strojvedoucí pražského metra. Na hřišti AC Praha v Libni se jich sešlo třiatřicet, aby si vyzkoušeli devítiboj. Ten se od nejnáročnější atletické disciplíny lišil tím, že neobsahoval skok o tyči. Údajně z bezpečnostních důvodů. Strojvedoucí chtěli docílit alespoň polovičních výsledků než dosahují oba čeští atleti – ve víceboji tedy kolem čtyř tisíc bodů a zhruba 40 metrů v hodů oštěpem. I když se jim to nepodařilo, jejich výkony stojí za zmínku. Oštěp

nejdále poslal Miroslav Kožíšek – na značku 33,4 metru. Nejlepším devítibojářem byl Aleš Máka, který dosáhl 3063 bodů.

**MF Dnes (14. 9. 2001)**

**Zbraslav chce kloubové autobusy**

Přecpané autobusy jezdí ráno ve špičce ze Zbraslavi na Smíchovské nádraží. Odpoledne se situace opakuje v opačném směru. „Bud se dovnitř nevejdete vůbec, nebo cestujete čtvrt hodiny na dolním schůdku. Jezdit takto každý den není vůbec příjemné,“ rekla jeden z rozčilených cestujících. Další Zbraslavané se proto dožadují

nasazení kloubových autobusů a svými protesty zaplavují tamní radnici. Dopravnímu podniku vytýkají, že se vůbec nezajímá o vytíženost jednotlivých spojů. Podle nich jezdí kloubové autobusy na Barrandov nebo do konečné Na Beránku poloprázdne.

**Právo (14. 9. 2001)**

**Praze hrozí zpoždění výstavby metra**

Pražští zastupitelé apelovali na Poslaneckou sněmovnu, aby iniciovala novelu zákona o rozpočtovém určení některých daňových výnosů ve prospěch samosprávných celků. Metropoli totiž například hrozí více než poloviční omezení výstavby metra kvůli nižším rozpočtovým příjmům v příštím roce.

**Vybral ing. Jan Urban**

**VODOROVNĚ:** **A.** Úřad; ženské jméno; krátké kabáty; zbrojnoš; značka sportovních výrobků. – **B. 1. díl tajenky:** záporná elektroda. – **C.** Dveřní závěs; karetní hra; táta; uchopení; mořská vydra. – **D.** Tropická nemoc; bodavá moucha; bulharský bojar; alžírský přístav; kloudně; solmizační slabika. – **E.** Popěvek; dravec (slovensky); mrštný pohyb; saň; pět tuctů; šachová remíza. – **F.** Autor Kytice; stát USA; okamžitě; mlhovitý výpar; útvar druhohor. – **G.** Ohmatání; přítok Dunaje; spojka; šlechtic; bezostná ryba. – **H.** Sloní řezák; asijský sokolík; klad; italská dáma; kilogramy; MPZ Polska. – **I.** Osobní zájmeno; Evropan; bál; služební pořadí; tropická dřevina; kus ledu. – **J.** Unosce Heleny; zničená loď; Starořekové; poklop; střešní vazba. – **K.** Ještěr; **3. díl tajenky.** – **L.** Americká koroptev; dámský kloubek; žluté barvivo (slovensky); světadíl; německy „mrtvý“.

**SVISLE:** **1.** Nádobka na léčiva; kopáním obdělát. – **2.** Bájný český kníže; ozdobná rostlina; spojka. – **3.** Časopis pro ženy; ambaláž; čisticí na okna. – **4.** Klatba (zastarale); vynikající kůň; husarský kabát. – **5.** Značka nanometru; africký savec; lidský zvuk; římských 999. – **6.** Polarizační hranol; ruské pohoří; SPZ Vsetína. – **7.** Lotyšský likér; stůj; část ruky. – **8.** Boxerský úder; japonský národní park; velký podnos. – **9.** Patrně; užitek (nářečně); domácky Alexej; iniciály technika Kolbena. – **10.** Malý černý savec; odpor; domácky Aida. – **11.** Jemenský přístav; **2. díl tajenky;** keňský běžec. – **12.** SPZ Komárna; východočeský vrch; převýkavec. – **13.** Řecké písmeno; opevněné sídlo; minulý rok; citoslovce podivu. – **14.** Chanát; dílenský stůl; věn. – **15.** Chvalozpěv (zastarale); dvoukolák; stará zbraň. – **16.** Druh obrazu; bodná zbraň; jižní plod. – **17.** Ruský souhlas; srbská čepice;

jméno herce Ventury; SPZ Karviné. – **18.** První latinský překlad bible; druh plavidla; kdeže. – **19.** Nízko; polibek; způsob obrany v boxu. – **20.** Domácky Adéla; příjmení Vergilia; obilnina. – **21.** Sanitní auto; oslavovat.

**Pomůcka:** Akan, pear, Rono.

**PaedDr. Josef Šach**

## PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

**Tajenka z čísla 9:** Komu se nabízí sele, má mít připravený pytel. (Dánské přísloví)

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





Třetí zářijový víkend patřil ve Vysokém Mýtě III. ročníku celostátní soutěže řidičů autobusů pořádané společností Karosa Vysoké Mýto a IX. Mistrovství České republiky řidičů z povolání, konané pod patronátem Unie řidičů z povolání České republiky.

Soutěž slavnostně zahájil ing. Rudolf Černý, generální ředitel a. s. Karosa, po jeho slovech pan Milan Laba,



# Naši zástupci se v mezinárodní konkurenci neztratili

ředitel soutěže, seznámil přítomné s harmonogramem soutěže.

Soutěže se celkem zúčastnilo 46 soutěžících, převážně z dopravních podniků, ČSAD a SAD. Českou republiku reprezentovalo 16 dopravců a východní část bývalé federace 6 dopravců.

Barvy pražského Dopravního podniku hájilo celkem pět soutěžících, dvě řidičky a tři řidiči. Nominační kritéria byla jednoznačná, do Vysokého Mýta se vrátili ti, kteří zde uspěli v dubnu v podnikovém kole jízdy zručnosti:

- Kamil Černoušek z garáže Dejvice,
- Pavel Kabourek z garáže Řepy,
- Helena Lisová z garáže Hostivař,
- Vladimíra Plíšková z garáže Klíčova a
- Antonín Věchtík z garáže Vršovice.

Vlastní soutěž probíhala podle harmonogramu bez zjevných nedostatků i za nepříznivého počasí. Program obsahoval soutěžní jízdu na trati s 12 různými překážkami a samostatnou disciplínu couvání, kde museli řidiči prokázat odhad vzdálenosti, boční odhad vzdálenosti, cit na ovládní spojky a brzdy a dovednost při couvání mezi kužely a v esíčku z houbiček.

Soutěžící byli s jejím průběhem spokojeni. Bedlivě sledovali kolegy na soutěžní dráze z terasy nové kantýny, kde byli ukryti před nepřízní počasí a porovnávali schopnosti soupeřů se svými. Konkurence mezi soutěžícími byla velká. U mnohých bylo zřejmé, že se soutěže zúčastnili již několikrát, důkladně se připravovali a různé disciplíny předem trénovali.

Škoda, že se soutěže nezúčastnilo více řidiček, přestože byla jejich účast přislíbena. Naše řidičky tak neměly možnost porovnat své schopnosti s řidičkami jiných dopravců.

V mezinárodní soutěži zvítězil pan Luboš Halama z SAD Žilina s 1436 body. Řidiči z Dopravních podniků ČR si vedli velmi dobře. V mezinárodní soutěži skončil na druhém místě pan Petr Mikula z děčínského DP, který získal 1384 bodů.

Nám slouží ke cti, že naši zástupci v silné konkurenci obstáli a dobře se umístili v celkové klasifikaci, vzhledem k tomu, že to bylo jejich první vystoupení na celostátním kolbišti. Nejlépe se umístil Pavel Kabourek na 11. místě se ztrátou 102 bodů na vítěze. Antonín Věchtík se umístil na 25. místě, Vladimíra Plíšková na 34. místě se ztrátou 306 bodů na vítěze, Kamil Černoušek na 40. místě a Helena Lisová na 44. místě.

Určité potíže měli všichni soutěžící se samostatnou disciplínou couvání, kde se jim dařilo úspěšně ztráčet body. Na soutěži se potvrdilo, že každý řidič raději jezdí dopředu a že couvání vyžaduje pečlivý nácvik.

O vyrovnanosti soutěže velmi dobře hovoří velmi těsné výsledky. O to více je nutné si vážit účasti našich řidičů a řidiček i výsledků, které při první účasti dosáhli.

Ředitel o. z. Autobusy pan Ing. Ladislav Špitzer si dovoluje touto cestou veřejně poděkovat soutěžícím, kteří tak úspěšně reprezentovali náš Dopravní podnik, za jejich účast v této celostátní soutěži řidičů a popřát jim mnoho dalších úspěchů nejen v jejich práci, ale i v jejich osobním životě.

**Zpracoval o. z. Autobusy**



## O PREFERENCI VLASTNÍMA OČIMA

Pokud patříte k milovníkům dobrého jídla a pítí, zcela jistě preferujete oblíbenou restauraci. Vyhovuje vám obsluha, ale také kvalita nabízených pochutin a nápojů. Na takovou restauraci nedáte dopustit a vždy, když se naskytne příležitost, tam zavítáte. Její návštěva je pro vás svátkem.

Trochu jiné je to s preferencí městské hromadné dopravy. Jsou lidé, kteří ji preferují před konkurencí v podobě individuální dopravy. Nevím, jestli je pro ně svátkem jet metrem, tramvají nebo autobusem, ale určitě si uvědomují výhody, které mají cesty hromadnou dopravou oproti jízdě autem. Takových lidí si musíme vážit. Preferují naše služby a jsou našimi zákazníky. Pokud budou s našimi službami spokojeni, budou je využívat trvale a naše dopravní prostředky budou brát jako sobě vlastní a přátelské.

Městská hromadná doprava to však nemá tak jednoduché. Doby, kdy se na ulicích proháněly jen prostředky městského či jiných dopravců, jsou dávno pryč. Ulice

jsou zahlceny automobily, ať už osobními nebo zásobovacími. Ti, kdo se po nich pravidelně pohybují, by mohli lépe vyprávět než já. Naše vozy tak zůstávají uvězněny v dlouhých kolonách pomalu se vlekových aut.

Pokud se seriózně zamyslíme, velmi rychle dojdeme k závěru co je pro život města důležitější a mělo by být preferováno. Městská hromadná doprava.

Zatím se v praxi se setkáváme s tím, že na některých křižovatkách v síti mají tramvaje přednost, ale těch křižovatek není ani třetina z celkového počtu, a autobusy v několika málo případech využívají vyhrazených pruhů. Zde by nám stačily prsty jedné ruky, abychom se dopočítali celkového počtu.

Očekával bych, že když vzniká nová organizace provozu v některé části města, bude preference městské hromadné dopravy naprostou samozřejmostí. Už několik týdnů je doprava u Anděla organizována novým způsobem, ale pro tramvaje a autobusy spíše hůře než v minulosti.

Stačí se vydat tramvají od Anděla směrem do Košů. Dříve tramvaj zastavila na křižovatkách mezi zastávkami Anděl a Bertramka jednou, maximálně dvakrát. Dnes, než se dostanete do první zastávky za významně se rozvíjejícím smíchovským centrem, zastavíte i čtyřikrát.

Auta mají v současnosti v různých centrech u Anděla stovky parkovacích stání, ale co městská hromadná doprava? Zvýhodnění se nedočkala, a tak se jejím uživatelům cesta protáhla. Místo zvýšeného pohodlí a větší atraktivit v souboji s automobily nastal pravý opak.

Také asi nebudete preferovat restauraci, kde se kvalita obsluhy zhoršila. Na číšníka čekáte delší dobu a jídlo ztratí na lahodné chuti. Asi se s takovým lokálem rozloučíte. Co udělají naši zákazníci, když zjistí, že se jejich cesta i přes proklamovanou preferenci prodlouží? Opustí naše prostředky. Ale to přece není zájmem naším ani města.

Tak tedy proč?

Přeji přívětivý podzim s co nejmenším počtem plískanic.

—bda—

## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

**V říjnu 2001 oslaví 70. narozeniny:**

Zdeněk Doležal – ED, prov. opravna tramvají (37).

**V říjnu 2001 oslaví 60. narozeniny:**

Emanuel Baumruk – A, garáž Klíčova (36),

Karel Černý – A, garáž Klíčova (38),

Lev Fojtík – M, služba technolog. zařízení (23),

Pavel Hrbek – Ř, odbor přepravní kontroly (13),

Ladislav Chudáček – M, služba staveb a tratí (28),

Pavel Kašpar – A, garáž Dejvice (28),

Jiří Křišťůfek – M, služba technolog. zařízení (26),

Bohuslav Mařík – ED, prov. trakční vedení (39),

Miroslav Matěják – A, garáž Klíčova (18),

Jaroslav Mysliveček – A, DOZ Hostivař (43),

Václav Novák – M, služba ochran. systému (22),

Josef Pášek – ED, odbor výrobní (32),

Stanislav Šedivý – ED, prov. trakční vedení (35),

Jaroslav Švec – A, garáž Klíčova (34).

**V říjnu 2001 oslaví 50. narozeniny:**

Zdeněk Beneš – M, služba sděl. zabezpečovací (28),

Karel Dušek – ED, odbor provozně–tech. (15),

Jan Fuká – ED, prov. opravny tramvají (31),

Zdeněk Mašek – M, služba elektrotechnická (27),

Miroslava Mery – ED, provozovna Kobylisy (22),

Markéta Mondscheinová – M, sl. elektrotechnická (27),

Jaroslav Petřík – M, dopravní úsek (23),

Slavomír Svoboda – M, služba technolog. zařízení (28),

Vladimír Vyhnal – M, služba ochran. systému (26),

Jiří Weisser – A, garáž Kačerov (34).

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 uvedeni) srdečně blahopřejeme.

**Do starobního důchodu odešli:**

Anna Hulínová – ED, provozovna Pankrác (34),

Jiří Koutecký – A, technický úsek (30),

Karel Veverka – ED, provozovna Pankrác (18)

Všem děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku.