

Když přijedou přátelé...

Milá návštěva z Dopravního podniku města Drážďan – v čele s předsedou představenstva, panem Müllerem-Ebersteinem, zavítala ve dnech 13. a 14. října do pražského Dopravního podniku.

Hlavním cílem bylo „oplatit“ naši loňskou cestu s českými novináři do Drážďan – proto pana předsedu Müllera-Ebersteina doprovodila na návštěvě v Praze skupina novinářů ze Saska.

Naši zaměstnanci připravili pro hosty z Německa opravdu nabitý program. Ten začal ve středu 13. října v metru nejprve prohlídkou stanic Ládví a Kobylisy na novém úseku tratě C. Poté následovala exkurze v kačerovském depu doprovázená odborným výkladem technického náměstka divize Metro ing. Josefa Němečka. Novináře z Drážďan přitom nejvíce zaujal propracovaný systém řízení metra a informační systém usnadňující cestování nevidomých a invalidních pasažérů.

Z metra na Kačerově pokračovala exkurze v rychlém tempu na novou barrandovskou tramvajovou trať. I zde hosté dostali odborný výklad o výstavbě a provozu trati a prohlédli si několik stanic, které je zaujaly svým odvážným architektonickým pojetím.

Pracovní program prvního dne pak zakončila exkurze na centrální dispečink a posléze neformální večere, které se za Dopravní podnik a hlavní město Prahu zúčastnili ing. Václav Pomazal a ing. Ladislav Špitzer.

Předseda představenstva drážďanského dopravního podniku – pan Müller-Eberstein shrnul dojmy z prvního dne exkurze následovně: „Jsme překvapeni rychlostí a rozsahem změn, které proběhly v posledních letech v pražském Dopravním podniku. Viděli jsme moderní provoz na novém úseku metra, naprosto unikátní tramvajovou trať na Barrandov a celkově vysokou dynamiku rozvoje vaší společnosti. Sledovat tento vývoj je zajímavé, vzhledem k tomu, že pražský Dopravní podnik je svým rozsahem i provozem mnohem větší než Dopravní podnik v Drážďanech.“



Vrcholní představitelé dopravních podniků Prahy a Drážďan, ing. Milan Houfek a pan Müller-Eberstein.



Přijetí německých přátel v pražském Dopravním podniku.

Druhý den pak na hosty z Drážďan čekala návštěva autobusových garáží a opravárenských dílen tramvají v Hostivaři. Náročný dvoudenní program pak zakončil tiskový briefing s generálním ředitelem Dopravního podniku ing. Milanem Houfkem, dále ing. Ladislavem Špitzerem a panem Müllerem-Ebersteinem. Hlavním tématem diskuse se během druhého dne exkurze stala právě probíhající přeměna Dopravního podniku v rámci Transformačního projektu. Zde bylo zajímavé srovnávat obě města vzhledem k tomu, že drážďanský Dopravní podnik obdobnou restrukturalizací prošel již na konci devadesátých let 20. století.

Plní dojmů a informací – s pozváním pro nás k další návštěvě Drážďan a s příslibem ještě intenzivnějšího rozvoje vzájemné spolupráce – pak naši milí hosté zamířili zpět do Saska.

Mgr. Michaela Kuchařová
Foto: Petr Malík



Zahraniční zkušenosti a pražské metro

4 a 5



Sdružení dopravních podniků ČR v roce 2003

8



Protipovodňová opatření ve stanicích metra

16



Transformační projekt – 6

Příloha

Z obsahu

Metro v Holešovicích dvacetileté

Letos jsme oslavili třicáté výročí zahájení provozu na první trati pražského metra, ale nejde o jediný úsek, který slaví své „kulatiny“. V červnu se svezli cestující po novém úseku tratě C a téměř po dvaceti letech tak



Tato fotografie by se možná spíš hodila do seriálu Pamatujete si? Domy na snímku stály až do druhé poloviny sedmdesátých let na počátku Bubenského nábřeží, za nimi byl areál Pražských komunikací (kdysi to bývala továrna). Před nižšími domky na snímku byly ještě stále zbytky původní Vltavské ulice, vedoucí do roku 1912 v jiné niveletě. (Ostatně ty domy ji pamatovaly.) Shoda názvu původní ulice s dnešním jménem stanice je zcela náhodná.

Foto: Ivo Mahel

bylo „céčko“ opět prodlouženo. Do Holešovic přijelo metro poprvé právě před dvaceti lety – 3. listopadu 1984. V době projektových příprav měly dvě stanice nového úseku pracovní názvy Dopraváků (podle tehdejšího tradičního sídla naší společnosti v paláci bývalých Elektrických podniků) a Vrbenského (podle holešovické ulice, pojmenované na památku českého lékaře a politika meziválečného Československa). Výstavba úseku probíhala současně s dalšími důležitými

dopravními stavbami – tzv. Holešovickou přeložkou a pokračováním severojižní magistraly. Díky tomuto komplexu staveb se část Holešovic v místech budoucích stanic metra zásadním způsobem proměnila. Zmizely domy na holešovickém předmostí Hlávkova mostu, kde vyrostla velká mimoúrovňová křižovatka a stejně tak byly zbořeny prakticky celé staré Holešovice, tj. zástavba mezi Zátorami, Plynární, Argentinskou a vltavským břehem. Koncová stanice metra tak paradoxně byla dost vzdálená významnější bytové zástavbě.

Zásadním přínosem prodloužení bylo zjednodušení dopravy obyvatel sídlišť Severního Města, obsluhovaných převážně autobusovou dopravou, jejíž další zajíždění až do centra Prahy, případně skrz centrum na protilehlý konec města, se začalo ukazovat jako neúnosné. U holešovického nádraží vznikl významný přestupní terminál, kde se nepřestupovalo jen mezi metrem, tramvajemi a městskými autobusy, ale vzniklo zde i stanoviště autobusových linek ČSAD a od 28. září

1985 bylo otevřeno i významné železniční nádraží. Dnes už je prakticky zapomenuto, že západně od severního vestibulu se původně počítalo s výstavbou nové tramvajové smyčky, na které měla být podle původní koncepce ukončena napájecí linka z Dáblic. Proti původní projektové dokumentaci dostaly stanice metra jiné názvy. Místo Dopraváků vznikla Vltavská a stanice Vrbenského, ačkoliv vznikla u významné železniční stanice, dostala nesmyslné, politicky motivované pojmenování Fučíkova, zřejmě v souladu s relativně nedalekým Parkem kultury a oddechu Julia Fučíka. To však pro neinformované návštěvníky města bylo značně zavádějící, protože ulice téhož jména byla páteří komunikací v průmyslových Vysočanech. Teprve v roce 1990 získala stanice Fučíkova orientačně vhodné jméno Nádraží Holešovice. Svůj původní význam tato stanice od letošního roku z velké části ztratila, protože se přestupní body MHD přesunuly do Kobylis. To ale rozhodně neznamená, že by její existence ztratila smysl. Vždyť velká část Holešovic je považována perspektivně za důležité rozvojové území.



Výstavbu stanice Vltavská mohli sledovat mnozí zaměstnanci Dopravního podniku z oken svých kanceláří. Tato fotografie byla pořízena z Negrelliho viaduktu.

Foto: Archiv DP

„Páté béčko“ slaví desáté výročí

Další traťový úsek pražského metra, který letos v listopadu slaví své výročí, najdeme mezi stanicemi Nové Butovice a Zličín. Ani se to nezdá, ale i tady již jezdíme deset let. Na rozdíl od mnoha jiných míst Prahy



Tak vypadala konečná stanice Zličín podle prvních představ architektů. Převzato z publikace Metro – trasa V. B a depo Zličín, Metroprojekt 1994.

se „páté béčko“ stavělo doslova na zelené louce, takže omezení existující dopravy bylo doslova minimální. Je jen škoda, že v duchu tehdejších „zvyklostí“ zajišťování kapacitní městské hromadné dopravy do oblasti, která již byla značně vzdálená od centra, výrazně pokulhávalo za bytovou výstavbou. Ve srovnání s jinými úseky zde přitom stavba metra a sídliště Jihozápadního Města z urbanistického hlediska vznikala ve vzájemném souladu a rozmístění obytných souborů se přizpůsobovalo budoucímu metru, které se zde stalo doslova páteří zdejší dopravní obsluhy. Dokonce tu najdeme i stanice, které plní základní dopravní obsluhu a nemají (a nepotřebují) návaznost na ostatní prostředky městské

hromadné dopravy. Jedná se o stanice Hůrka a Lužiny. Konečná ve Zličíně, která byla zpočátku především jen přestupním uzlem, ležícím zcela stranou bytové výstavby, během let přispěla k nebyvalému rozvoji této oblasti. V jejím sousedství vznikly rozsáhlé obchodní areály, takže bez nadsázky můžeme říci, že ve Zličíně to dnes doslova kypí životem. Dnes už je téměř zapomenuto, že podle původních návrhů rozvoje sítko pražského metra ve Zličíně žádná stanice být neměla. Trasa „pátého béčka“ byla navržena směrově tak, aby obsloužila i připravovaný sídlištní komplex Jihozápadní Město II, k jehož výstavbě už (respektive zatím) nedošlo.

Úsek V. B je založen mělce, takže dvě stanice, Hůrka a Luka, jsou považovány za povrchové a také na Lužinách a ve Zličíně do veřejných prostor stanice proniká denní světlo. Významným urbanistickým počinem, který vtiskl charakteristickou tvář zdejší krajině, se stal krytý most metra přes údolí Prokopského potoka.

Územní příprava stavby proběhla v letech 1975 až 1980. I zde se mnoho let používaly pracovní názvy stanic, z nichž většina kupodivu vycházela z tradičních místních a pomístních jmen. Například pro stanici Hůrka se dlouho v projektové dokumentaci a ve všech koncepčních materiálech používal název Slovenského národního povstání (ale ve hře byl krátce i název Československé armády). Pro další stanice ve směru z centra v roce 1974 existoval orientační název Ohrady,

na sklonku 70. let se používalo jméno Dukelská (které se nakonec „přestěhovalo“ na stanici, která se měla původně jmenovat Únorového vítězství (dnešní Nové Butovice). Nakonec se zhruba v polovině 80. let ustálilo pojmenování Lužiny podle vznikajícího sídliště. Jméno stanice Luka se objevuje už ve studii v roce 1974 a uvádí se od poloviny 80. let, ale ve své době zde byly ve hře i jména Stodůlecká (podle sídliště) a Generála Svobody. Pro dnešní stanici Stodůlky se po celou dobu projektových příprav používalo jméno Branka (případně Branky). Původně se tady počítalo s obrátovými kolejemi. Dál měly být na Jihozápadním Městě II stanice Chaby a Horka, původně se ještě zvažovalo i umístění další stanice, Krteň, mezi nimi. Když bylo ke konci 70. let rozhodnuto umístit depo tratě B do Zličína, místo původně vybraných Jinonic, počítalo se s tím, že úsek Branka – Zličín bude jen manipulační. Teprve dodatečně bylo rozhodnuto, že i zde bude umístěna stanice. Jak již bylo uvedeno, protože se zatím v oblasti zamýšleného Jihozápadního Města II nestaví, nepatří ani výstavba metra do této části Prahy k aktuálním úkolům. Přesto je za stanicí Stodůlky ve směru z centra v obou tunelech vše stavebně připraveno pro případné budoucí odbočení na Horku. Ostatně i samotná stanice Stodůlky je připravena na budoucí urbanistický rozvoj oblasti, protože má na západní straně druhý, ale zatím nefunkční vestibul. Kdy začne sloužit, je zatím ve hvězdách.

Provoz na traťovém úseku V. B byl zahájen 11. listopadu 1994.

Nízkopodlažními autobusy jezdíme už deset let

Před deseti lety, v listopadu 1994, se v Praze objevily první náznaky nové kvality cestování městskými autobusy. Do provozu byl uveden první nízkopodlažní autobus Neoplan N 4014/3 s podlahou pouhých 320 mm nad vozovkou. Brzy následovaly další dva autobusy téhož typu. Jejich „domovem“ se stala garáž Hostivař. Neoplany jsou dodnes připomínkou nerealizovaného záměru montovat tyto vozy v dopravně-opravárenské

základně Dopravního podniku z dodaných součástí. Předpokládalo se, že tímto způsobem Dopravní podnik vyrobí sto nízkopodlažních vozidel.

Přesto, že počet autobusů Neoplan už v Praze vzrostl, zůstanou tyto autobusy navždy jako první vozy, do kterých se všem cestujícím bez rozdílu věku či zdravotního stavu nastupovalo pohodlně, aniž by bylo nutné stoupat po schodech.

-pf-

Jak končí vyřazené vozy metra

Nejdříve musíme říci, co si máme představit pod slovem „vyřazený“ vůz. Je to vůz, který má najeto 1 200 000 km \pm 20 %, výjimečně, se souhlasem ředitele divize, maximálně 1 500 000 kilometrů.

Tento vůz již nemůže být dále zařazen do provozu s cestujícími. Původní typ vozu Ečs již léta metro neprovozuje, pokud nepočítáme jednu třívozovou historickou soupravu, která se objevuje jen při příležitostných akcích, jakou bylo například 30 let pražského metra letos v květnu. Od zahájení provozu na trati I. A v roce 1978 až do roku 1990 obdrželo metro z tehdejšího Sovětského svazu 504 vozů typu 8171.

V době, kdy se první vozy metra typu 8171 blížily ke konci povoleného kilometrového proběhu, bylo

rozhodnuto, že vozy neskončí ve šrotu, ale prodělají kompletní modernizaci. Byla uzavřena smlouva se Škodou Dopravní technika o jejich modernizaci. V depu metra se vozy odstrojí. Z původního vozu zůstane samotná skříň, podvozek a pneumatická brzda. Samotný postup modernizace byl již na stránkách DP-KONTAKTu popsán.

Tímto postupem již prošlo a následně bylo zmodernizováno 145 vozů metra. Další vozy jsou na modernizaci předjednány. Modernizovaným vozům zůstávají přidělená původní stará evidenční čísla. Pouze první číslice 2 je nahrazena číslem 3 a zbylé trojčíslí je shodné s původním.

Ing. Viktor Baier, divize Metro
Foto: Ing. Jaroslav Kristen



Pohled dovnitř vozu ukazuje, že tato souprava již žádného cestujícího nepřepraví.

Pokrytí prostor pražského metra signálem mobilních telefonních sítí GSM

Od roku 1999, kdy byl zahájen pilotní projekt na pokrytí pěti stanic pražského metra (I. P. Pavlova, Muzeum A, Muzeum C, Můstek A, Můstek B) signálem mobilních telefonních sítí GSM, proběhlo v následujících letech postupně etapové pokrytí i ostatních stanic.

V současnosti tedy může cestující veřejnost komunikovat ze svých mobilních telefonů v prostorách všech stanic (nástupiště, vestibuly, eskalátory) pražského metra včetně letos nově zprovozněných stanic Kobylisy a Ládví na prodloužené trati C.

Zavedení signálu GSM do všech mezistaničních úseků (tunelů) pražského metra je předpokládáno v budoucích letech. Nyní je signál GSM k dispozici pouze mezi stanicemi I. P. Pavlova – Muzeum C, kde byl zkušebně instalován vyzařovací (šterbinový) koaxiální kabel již v rámci pilotního projektu.

Hlavní důvody, proč dosud nebylo zahájeno postupně etapové pokrývání mezistaničních úseků,



Foto: Petr Malík

byly především značná ekonomická náročnost, ne zcela vyhovující technické parametry dříve vyráběných vyzařovacích kabelů a nutnost koordinace všech provozovatelů rádiových sítí v pražském metru.

V průběhu posledních dvou let pokročila technologie výroby vyzařovacích kabelů tak, že nyní jsou již k dispozici parametrově vyhovující širokopásmové kabely umožňující šířit signály všech frekvenčních pásem všech provozovatelů rádiových sítí v pražském metru. Současně se postupně snižují i pořizovací ceny těchto kabelů.

Zbývá tedy dořešit technickou koordinaci a obchodně ekonomické vztahy mezi provozovateli rádiových sítí v pražském metru pro budoucí realizaci pokrytí mezistaničních úseků.

Ing. Luboš Čábelka,
hlavní operátor Dopravního podniku

Jsme před startem kolektivního vyjednávání na rok 2005

Ještě máme asi všichni v čerstvé paměti dramatický průběh a závěr kolektivního vyjednávání na letošní rok. Přestože se může zdát, že se jednalo o vyčerpávající diskuse, kterým často chybělo konstruktivní jádro, trůfám si říci, že to tak nebylo.

Z mnoha důvodů se jednalo o rok zlomový. Pokusím se jen stručně shrnout hlavní závěry letošního vyjednávání:

- poprvé se podařilo uzavřít jednu kolektivní smlouvu pro celou společnost,
- podařilo se sjednotit příspěvky poskytované ze sociálních nákladů pro všechny zaměstnance společnosti,
- došlo ke sjednocení odměňování řidičů MHD,

- byl zaveden příspěvek zaměstnavatele na penzijní připojištění zaměstnanců,

- byl domluven nárůst hodnoty stravenky na 65 Kč,
- a pravděpodobně to nejdůležitější, podařilo se udržet růst reálné mzdy zaměstnanců Dopravního podniku oproti okolnímu prostředí.

Za těmito pár řádky je mnoho odborné práce, trpělivého vyjednávání a potřeby finančních zdrojů. Zároveň to však tvoří velmi solidní základ pro vyjednávání příštího roku. Není důvod zásadním způsobem měnit věci, které již byly domluveny. Pozornost bude zaměřena na ty pasáže, které ještě na sjednocení čekají. To znamená hlavně systém, odměňování všech kategorií zaměstnanců mimo řidičů MHD, který je

doposud řešen odlišně ve specifických přílohách kolektivní smlouvy.

Kolektivní vyjednávání bude zahájeno předložením návrhu kolektivní smlouvy. Tento krok mají právo učinit obě strany, ale dá se předpokládat, že to bude zaměstnavatel, který tento právní krok učiní pravděpodobně okolo poloviny listopadu.

Platnost kolektivní smlouvy na rok 2004 vyprší 31. prosince tohoto roku. Tvrdit v tuto chvíli, že nová kolektivní smlouva začne platit 1. ledna 2005 by bylo značně troufalé, ale to se před rokem touto dobou zdálo o uzavření jedné společné kolektivní smlouvy na rok 2004 také.

Ing. Jaroslav Ďuriš, personální ředitel

Členové představenstva se od minulého vydání DP-KONTAKTu sešli na jednání v pondělí 11. října. Kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednali následující materiály:

Změna investičního plánu na rok 2004. Představenstvo schválilo v souvislosti s upřesněním celkových investičních zdrojů změny investičního plánu na rok 2004.

Transformace divize Elektrické dráhy. V souvislosti s realizací další etapy transformace společnosti rozhodli členové představenstva o zrušení divize Elektrické dráhy k 31. prosinci 2004 a k 1. lednu 2005 o zřízení jednotky Provoz Tramvaje začleněné do úseku dopravního ředitele, jednotky Správa vozidel Tramvaje a dočasné jednotky Dopravní cesta začleněných do úseku technického ředitele.

Transformace zaměstnanosti. Členové představenstva byli informováni, že v souvislosti s organizačními změnami realizovanými k 1. říjnu 2004, respektive

Představenstvo projednalo

zrušením garáže Dejvice, při nichž dochází ke zrušení 120 nepotřebných systemizovaných pracovních míst, nedošlo k naplnění ustanovení §52 Zákoníku práce, tj. nejedná se o hromadné propouštění.

Výměna provozu městských autobusových linek za příměstské linky PID. Představenstvo projednalo materiál zpracovaný na základě podnětu předsedy Odborového sdružení základní organizace Dopravního podniku Autobusy Bc. Havlířka, uvedeného na setkání zástupců této odborové organizace s představenstvem 21. července letošního roku, a vyjádřilo nesouhlas s návrhem Bc. Havlířka na provozování autobusových linek pouze na území hl. m. Prahy bez provozování linek PID z důvodu ekonomické nevýhodnosti pro Dopravní podnik.

Dodávka elektrické energie v roce 2005. Představenstvo projednalo závěry komise hodnotící nabídky uchazečů, kteří se přihlásili do obchodní veřejné soutěže na dodávku elektrické energie v letech 2005 a 2006. Z vyhodnocení vyšla nejlépe nabídka společnosti PRE, a. s., jejíž cena je však o více než 127 milionů Kč vyšší než cena vyplývající ze stávající smlouvy od téhož dodavatele. Představenstvo vyhodnotilo soutěž s tím, že zadavatel v souladu se zadávacími podmínkami odmítne všechny nabídky. Dopravní podnik prodlouží stávající smlouvu s PRE s tím, že jednotková cena bude navýšena přibližně o 11 %, což odpovídá navýšení kupní ceny PRE od společnosti ČEZ a oproti nabídce v rámci obchodní veřejné soutěže uspoří přibližně 40 milionů Kč.

-red-

O tom, jaký vliv měly a mají zahraniční zkušenosti na vývoj metra, jsme si povídali s ing. Josefem Němečkem, technickým náměstkem divize Metro, který k podniku nastoupil 1. ledna 1973.

DP-K Mohl byste stručně popsat situaci v technické oblasti před rokem 1989?

Na začátku si je třeba připomenout, že prakticky celé „know how“ provozu metra bylo převzato z tehdejšího Sovětského svazu, jmenovitě z moskevského metra. Po roce 1969 nebylo ani myslitelné, že by se na projektech a následně dodávkách zařízení mohl podílet západní svět. Ať to byly vozy, zabezpečovací zařízení, sdělovací technika, eskalátory. Měničny, distribuční transformovny, kolejový svršek dodávaly české firmy. Tam zkušenosti byly.



Nebyla to ale jenom technická část. Organizační struktura byla prakticky převzata ze Sovětského svazu, včetně řízení dopravy a údržby. Tím nechci říci, že tento krok byl špatný. Byla převzata řada pozitivních provozních zkušeností, což bylo velice cenné, neboť řada nových pracovníků podniku Metro neměla vůbec žádné zkušenosti s dopravou.

Zásadní odlišnosti v provozních podmínkách jsme začali pocítovat teprve postupně, a to především u vozového parku. Vzdálenosti stanic v Moskvě byly průměrně dva kilometry; u nás po otevření I. C kolem 700 metrů. V důsledku toho byl počet rozjezdů, brzdění, otvírání dveří, spínání všech prvků v našich podmínkách trojnásobný. To mělo vliv na stav vozů, které byly udržovány podle technologie vycházející z provozních podmínek v Rusku. Proto se vozy po zahájení provozu doslova „hroutily“. Začátek provozu v roce 1974 byl v oblasti vozidel doslova katastrofický. Z počátku jsme za to byli kritizováni. Například po zahájení provozu ze 16 provozních souprav se 10 až 15 souprav denně stahovalo z provozu pro závady. Až později sami ruští specialisté uznali, že je to rozdílnými podmínkami provozu. Postupně jsme údržbu museli přizpůsobovat našim provozním podmínkám, než jsme se dostali na úroveň, která byla nutná.

Druhá věc je, že zařízení přišlo pouze smontované, nevyzkoušené a neseřazené. Na vozech se muselo odpracovat až 1 000 normohodin, než se mohly v přijatelném stavu pustit do provozu s cestujícími.

Postupem let ale vývoj, například u tramvajů a lokomotiv, šel u nás dále. Byla to tyristorová regulace, později s GTO tyristory, aplikace rekuperace a nové pohony. Za světem se zpožděním, ale pokrok to rozhodně byl, bohužel ne v té naší branži. Proto jsme od roku 1987 vedli jednání o dodání jedné soupravy, kde by byla osazena novější technika (tyristorová výzbroj). Společně s výrobce elektrické výzbroje, Dynamem z Moskvy, jsme chtěli dát soupravu dohromady, v Praze naladit a spustit, abychom udělali krok kupředu. Už jsme to nestihli. Shodou okolností, a bylo to symbolické, jsme se

Zahraňiční zkušenosti a pražské metro

ze závěrečného jednání v Moskvě vraceli 17. listopadu 1989. Najednou vše skončilo a začali jsme přemýšlet, co budeme dělat dál, abychom se srovnali se světem. Tuto etapu jsem, tehdy jako ředitel, v březnu 1990, s radostí uzavřel ukončením dodávek sovětských vozů.

DP-K V roce 1989 bylo pražské metro již v provozu 15 let a vyvstala otázka dalšího směřování jeho rozvoje. Využili jste nabízené možnosti hledat nová řešení v otvírající se Evropě?

Jednoznačně využili a mělo to rozhodující vliv na další rozvoj pražského metra. Můžu zcela objektivně říci, že do roku 1989 jsme neměli kontakty se západním světem, a to ani osobní, abychom se mohli někam podívat. Nebo to byly opravdu výjimky. Ta možnost pak nastala. Pomalu jsme si začali vytvářet kontakty, a to i osobní na západ od našich hranic a získávat zkušenosti v celém technologickém spektru metra.

Samozřejmě, tak jak jsme se mohli podívat i do jiných států, jsme si po určité době udělali představu, jakým směrem se moderní západní technika ubírá. Pomalu jsme začali nabírat dech.

DP-K Můžete uvést konkrétní případy?

Bylo to v oblasti komunikační techniky, využití počítačů v technologických procesech, eskalátorů a dalších věcech. Jako příklad uvedu spolupráci s firmou Landis and Gyr. Aplikace výpočetní techniky umožnila snížit náklady na elektrickou energii přesným měřením výkonu a spotřeby. Zavedení těchto opatření přineslo velké finanční úspory, protože jsme mohli začít sjednávat velice přesně odběr elektřiny.

V roce 1991 již bylo jasné, že budeme potřebovat nové vozy, a proto budeme muset v předstihu realizovat nové zabezpečovací zařízení na trati C. Nové asynchronní pohony nemohly být kompatibilní se stávajícím ruským zabezpečovacím zařízením, docházelo by k jeho rušení. Bylo nutno vypsát tendr na jeho dodávku.

Následně byl otevřen tendr na dodávku 22 nových souprav pro linku C.

Všechno mělo postupně svůj průběh, a to i rozhodnutí v druhém kroku modernizovat původní vozy. Generální opravy ruských vozů už nemohly být realizovány s ohledem na změnu základních bezpečnostních standardů, nyní již odpovídajících evropské úrovni. Vůz by musel být zcela přestavěn a znovu homologován. Proto jsme zvolili řešení cestou modernizace, tj. využití celků ruského vozu, které vykazovaly dostatečnou spolehlivost a volbu nové elektrické výzbroje, interiéru a dalších zařízení, která odpovídala současným požadavkům.

Co se týkalo eskalátorů, otevřely se nové možnosti pro dodávky od západních firem. Je však třeba říci, že západní firmy neměly zkušenosti

s tak hluboko položenými stanicemi, jako je tomu u nás. Dodneška není tato situace uspokojivě vyřešena a řada problémů v této oblasti přetrvává.

DP-K Jaké získané zkušenosti vyzdvihujete jako nejvýznamnější?

Možnost srovnání západní techniky po roce 1989 s úrovní naší. To, že jsme si mohli udělat představu jak na tom v porovnání se světem jsme. Zpočátku jsme vůbec nevěděli, co bychom měli požadovat. Až z nabídek při výběrových řízeních jsme se to postupně učili.

První základní zkušenost, která formovala naše technické myšlení, byl nový pohled na spolehlivost techniky. Technická úroveň vozidel a jejich spolehlivost byla velice nízká. Na všech postech jsme měli turnusové pracovníky, aby byli nepřetržitě k dispozici a mohli, když se něco porouchá, okamžitě zasáhnout. Vyšší spolehlivost zařízení byla dosahována řetězcem záložních stupňů, kdyby náhodou něco vypadlo.

Například vlaková souprava byla sestavena z jednotlivých vozidel, která byla vybavena jako provozní jednotka. To znamená, že každý vůz si „vozil“ s sebou všechna zařízení, takže řadu zařízení měla souprava pětkrát. Tento počet fungoval jako záloha při nízké spolehlivosti těchto zařízení. Proto díky porovnání, že ve světě jsou zařízení daleko spolehlivější, jsme mohli změnit celou filosofii přístupu k technickým řešením a to bylo podle mne nejdůležitější.

Na druhé straně nespolehlivost zařízení nutila naše zaměstnance, aby byli schopni si vždy poradit. Týkalo se to všech, ale lidí, kteří řídili provoz, včetně dispečerů, především. Naučili se, byť se špatnou technikou, dělat velice kvalitně.

Proto jsme u nových vozů nechtěli špatné zkušenosti opakovat. Nechtěli jsme, aby nám někdo vůz nakreslil a postavil a my ho pak tady léta testovali a předělávali, jako tomu bylo předtím. Rusové u nás vozy vždy zkoušeli a teprve když se to osvědčilo, tak to zaváděli doma (tyristorová regulace brzdy, nové motory, zářivkové osvětlení, statické měniče a další). To stálo navíc strašně lidí a peněz. Proto jsme se snažili najít to, co je již někde vyzkoušené a co by bylo nejlepší pro podmínky pražského metra. Zvlášť jsme si vybírali například podvozky, brzdy, elektrovýzbroj, stavbu skříňů. Vůz byl takovou skládačkou. Z toho důvodu se na stavbě nového vozu podílelo více firem.

Západní dodavatelé byli překvapeni za jakých podmínek se zde jezdí. Když jsme je vzali poprvé do obrotové stanice v ranní špičce, tak si mysleli, že interval tehdy 105 až 110 vteřin se jezdí jen kvůli nim. Nedovedli si představit takovou hustotu provozu. Říkali jsme jim: „Tak do tohoto provozu přijde vaše technika. Zatím jste dodávali vozy do země, kde se jezdí interval tři, čtyři minuty, a to je veliký rozdíl.“

Dovolím si tvrdit, že naše provozní zkušenosti byly velice cenné. Sami dodavatelé uznali, že přišli do úplně jiných provozních podmínek a i pro ně to byla velice cenná zkušenost. Spoustu věcí se u nás naučili. Můžu



řící, že od té doby uplynulo více jak deset let a hřeje nás, že tento vůz je na výstavách stále ještě obdivován, vůz, který jsme pomohli dát koncepčně dohromady. Podařilo se nám od starého vozu k novému vozu přeskočit několik technických vývojových období a mezistupňů.

Samozejmě nás těší, když je i oceňováno, jakým způsobem byla provedena modernizace starých vozů. Těšilo mě, když tady byli kolegové z VDV a měli s modernizovaným vozem možnost se seznámit. Obdivovali ho a ocenili jeho technickou úroveň. Spolehlivost vozů je v současné době velice dobrá. Správkové procento celého vozového parku je v současné době už pod 10 % oproti třeba 30 % po roce 1990. S novou technikou se podařilo výrazně zjednodušit údržbu a díky rekuperaci šetříme i elektrickou energii.

Jako příklad, kdy jsme využili zkušenosti ze zahraničí, je zavedení nového systému KELSAN mazání okolů a jízdnic ploch dvojkolí. Jak výsledky ukazují, prodloužili jsme životnost dvojkolí až čtyřnásobně. Díky trvalým kontaktům s provozovateli metra v Evropě i ve světě máme přístup ke všem novým poznatkům v našem oboru. Řada našich kolegů ze zahraničí reciprocně využívá i naše provozní zkušenosti.

DP-K. Můžete nám říci, s ohledem na vaše zahraniční zkušenosti, jak hodnotíte postavení pražského metra v evropském kontextu?

Měl jsem možnost navštívit řadu zemí, nejen jako cestující, v Evropě i ve světě. Mohl jsem se podívat přímo do kuchyně jiných provozovatelů metra, včetně

návštěv dispečinků a dep. Při srovnání s Evropou mohu zcela zodpovědně říci, že se řadíme k evropské špičce a neztratíme se ani ve světě. Pražské metro vyniká spolehlivostí a přesností systému, čistotou, aktivní a pasivní bezpečností, přístupem provozních pracovníků a technickou úrovní našich zaměstnanců. Současně ale sbíráme zkušenosti od svých zahraničních kolegů a snažíme se aplikovat dobré nápady a nová technická řešení i u nás. Vstupem ČR do Evropské unie se naše situace zjednodušila. Probíhají konzultace v oblasti technických standardů ve všech oblastech naší činnosti, čímž dochází i v naší legislativě k pozitivním úpravám.

Další významnou oblastí, kde začínáme v současné době nabírat nové informace a provozní zkušenosti, je oblast bezobslužného provozu.

Ve světě je tato problematika známá již více než 20 let. Došlo k velkému posunu v přístupu k této problematice. Dříve se počítalo se zavedením tohoto systému pouze u staveb na klíč na zelené louce. Dnes převažuje snaha přestavby stávajících provozovaných tratí na trať plně automatické. Přináší to úspory personální, zvyšuje se operativnost provozu, technická spolehlivost systému je vyšší, než toho současného.

Pražskému metru přineslo posledních 15 let vývoje obrovský skok nejen v technické oblasti, ale i ve způsobu myšlení lidí a v jejich osobním rozvoji.

S ing. Josefem Němečkem hovořil ing. Viktor Baier Foto: divize Metro



Nové linky moskevského metra

Moskevské metro – to již nejsou jen klasické vozy typu E, nebo 81-71 v hluboko položených tunelech, ale také moderní a dynamicky se rozvíjející systém. Nové vozy typu 81-720 „Jauza“ z Mytiščinského závodu již nejsou úplnou novinkou, stejně tak výstavba nových stanic a prodlužování klasických linek metra probíhá nepřetržitě do dnešních dnů. V systému se však objevují i zcela nové technologie, a právě ty bychom vám rádi přiblížili.

úspěchů socialistického hospodářství, nedaleko stanice metra VDNCH na Kalužsko-Rižské lince. Jedná se o zcela samostatný systém bez přestupních stanic, obě zmiňované stanice jsou vzdáleny od stanic klasického metra do 5 minut chůze.

Dvukolejná trať je postavena na pilotech nad úrovní ulice, to znamená, že jízda vlaků není narušována provozem ostatních pozemních dopravních prostředků. V současné době probíhají dokončovací práce a zkušeb-

V roce 1961 byla postavena Moskevská okružní silnice (MKAD), která vytyčila hranice města Moskvy. Již od konce 80. let minulého století však bylo rychle se rozrůstajícímu městu příliš těsnou a postupně se Moskva začala rozšiřovat za tuto hranici. Vznikal problém s přepravou velkého množství obyvatel z těchto mikrorajónů do centra hlavního města. Přeprava lidí autobusy k nejbližším koncovým stanicím metra byla nedostačující zejména z hlediska provozu velkého množství autobusů ve velmi hustém



Estakáda jednokolejnicového dopravního systému.



Detail konečné stanice jednokolejnicového dopravního systému.

Již název schématu ve vagoněch – Schéma linek rychlostního dopravního systému Moskvy – napovídá, že se nejedná jen o klasické tratě v tunelu, ale také o linky označované jako „Lehké metro“, „Jednokolejnicový dopravní systém“, či „Mini-metro“. Mini-metro, stejně jako jednokolejnicový dopravní systém jsou stále ve výstavbě, takže je možné obdivovat pouze více či méně dokončené stavby, případně zkušební jízdy souprav bez cestujících.

M1 – jednokolejnicový dopravní systém

Zatím jediná linka jednokolejnicového dopravního systému, označovaná jako M1, je trať se šesti stanicemi – Timirjazevskaja, Ulica Milašenkova, Telecentr, Ulica Akademika Koroljova, Vystavočnyj centr, Ulica Sergeja Ejzenštejna. Konečná stanice Timirjazevskaja s obrovským obloukem se nachází nedaleko stejnojmenné stanice metra na Serpučovsko-Timirjazevské lince. Na druhém konci se stanice Vystavočnyj centr nachází těsně před vstupem do známého bývalého výstaviště

ni jízdy, bohužel se nepodařilo vyfotografovat jedoucí soupravu, a proto je nutné si podle obrázků pouze představit princip jednokolejnicové dráhy. Po hlavním šedém nosníku se „obkročmo“ pohybuje elektrická souprava. Systém je stále ve výstavbě a není známo, kdy bude dokončen.

Mini-metro

Linka Mini-metro spojuje přestupní stanici metra Kievskaja s nově budovaným obchodním centrem Moskva-City. Vedle výstaviště na Krasnoj Presni se staví nové, moderní výškové budovy pro obchodníky z celého světa, které se systémem metra bude spojit krátká linka se třemi stanicemi – Kievskaja, Mežduнародnaja a Moskva-City. V současné době se linka nachází v hrubé stavbě.

Butovská linka (L1) – linka lehkého metra

Hlavním tématem tohoto článku je však linka lehkého metra, zcela nového druhu dopravy v Moskvě.

silničním provozu, což mělo za následek malou přepravní rychlost a nepohodlí při cestování. Hledal se způsob, jak přepravit velké množství obyvatel spolehlivě a komfortně za podmínky rychlé a levné výstavby dopravního systému. Proto bylo rozhodnuto vybudovat lehké metro – trať na pilotech nad úrovní pouličního provozu, jež je nezávislá na ostatních pozemních dopravních prostředcích.

Jako první byla vybudována a dána do provozu Butovská linka, spojující s Moskvou rajón Butovo. Provoz s cestujícími byl zahájen 27. prosince 2003. V současné době má linka pět stanic – Ulica Starokačalovskaja, Ulica Skobelevskaja, Bulvar Admirala Ušakova, Ulica Gorčakova a Buninskaja aleja, další tři jsou ve výstavbě a směřují do sídliště Novokurjanovo. Současná délka tratě je 5,53 km. Po dokončení bude z celkové délky trati 10,8 km pouhých 2,6 km v tunelu a zbývajících 8,2 km na estakádě. Depo bude postaveno u poslední stanice Novokurjanovo. Do té doby bude tuto linku obsluhovat zejména depo Varšavskoje – depo Serpučovsko-Timirjazevské linky.

Stanice Ulica Starokačalovskaja, jediná podzemní stanice, tvoří se stanicí Bulvar Dmitrija Donskogo (konečná stanice Serpuchovsko-Timirjazevské linky) přestupní uzel. Stanice metra je klasickou jednodílnou stanicí, stavěnou z otevřeného výkopu, s nástupištěm uprostřed. Výstupem po krátkém schodišti je možné opustit placený přepravní prostor, nebo sestoupit na 4,5 m široké nástupiště lehkého metra, které se nachází vždy za zdí u staničních kolejí metra. Stanice je obložena bílým mramorem s barevnými přísadami, nástupiště jsou z leštěné žuly. Nad hranou nástupiště je po celé délce zavěšen zářivkový osvětlovací pás.

Následující 1,8 km dlouhý podzemní úsek vede pod lesoparkem. Tato část byla budována zakrytým způsobem, kanadským razícím komplexem LOVAT s tím, aby nedošlo k poklesu půdy a lesopark zůstal nedotčen. Ochrana životního prostředí se už také v Rusku věnuje velká pozornost. Proto také již při projektování byla přijata opatření minimalizující hluk a vibrace. Po celé délce estakády jsou z boku umístěny protihlukové panely z moderních, hluk pohlcujících materiálů, bezstykové kolejnice na dřevěných, modřínových prachcích jsou uloženy ve šterkovém loži, které je od ocelové estakády izolováno speciálně vyvinutým protihlukovým kobercem.

Ostatní stanice jsou otevřené, na estakádě. Boční obkladové panely jsou vyšší o průhlednou část, nenavazují však až na střechu nástupiště, takže stanice

charakteristik, komfortnější jízdy, úspory elektrické energie i vyšší spolehlivosti.

V každém článku jsou dvojce dvoukřídlé dveře vnější představné konstrukce. Vzduchový píšť pohání vždy jen jedno křídlo a lanovým převodem se síla přenáší na druhé křídlo. Stěny jsou obloženy bílým, téměř nehořlavým sklolaminátem, pod nímž je tepelná a hluková izolace. Okna z dvojitého skla jsou vzhledem k provozu na denním světle jemně tónovaná. Sedáky antivandal-ské konstrukce jsou umístěny podélně s osou vozu, vždy 9 míst mezi dveřmi a 3 místa mezi dveřmi a čelní stěnou článku. Na straně kabiny strojvedoucího není trojsedák, jen zvětšená plošina pro přepravu kočárků a invalidních vozíků. Osvětlení salónu zabezpečují dvě řady stropních zářivkových těles v celé délce vozu. Každý článek vozu je vybaven, jako všechny vagonů moskevského metra, spojením cestujících–strojvedoucí. Jedná se o reproduktor s mikrofonem v každém voze, pomocí kterého může cestující v naléhavém případě informovat strojvedoucího o narušení pořádku v salónu, zadýmení, událostech technického rázu, problému jízdy vozu atd. Informace o směru jízdy vlaku a následující stanici podávají cestujícím „běžící věta“ – panel zelených LED diod zavěšený pod stropem, podobně jako červené panely v nových vozidlech pražského Dopravního podniku, a světelná tabule nad každými dveřmi, kde se postupným rozsvěcováním a rozblíkáváním řady

	vagon *	
	81-740 (s kabinou)	81-741 (bez kabiny)
konstrukční rychlost [km/h]	90	90
výkon trakčních motorů [kW]	4 x 160	4 x 160
počet míst k sezení	54	60
počet míst k stání (při 5/10 cest./m ²)	146/292	156/312
návrat el. energie rekuperací [%]	20	20
rok zahájení výroby	2003	

* vagon je sestaven ze dvou článků na třech podvozcích

Na první pohled patrnou odlišností od klasických podzemních linek je velmi krátká mezistaniční vzdálenost. Jednotlivé stanice jsou, kromě prvního mezistaničního úseku ze stanice Ulica Starokačalovskaja, na dohled, jízdní doba mezi stanicemi 90 až 120 sekund při maximální rychlosti 60 km/h je v porovnání s ostatními linkami klasického metra velmi malá. Ostatní doba jízdy z konečné na konečnou, včetně staničení, je 15 minut. V srpnu 2004, v sobotu odpoledne jezdily soupravy v intervalu 6 minut, což je s intervalem na klasických



Moskevské lehké metro na Butovské lince.

je vzdušná a světlá. Všechny nadzemní stanice jsou ostrovního typu s šířkou nástupiště 7 m a délkou 92 m. Na nástupiště ve výšce 9,6 m nad pouliční úroveň vedou obvykle 3 eskalátory vždy na jednom konci nástupiště a výtah pro invalidy, který je obvykle umístěn na druhém konci nástupiště, trochu nelogicky daleko od staničního dozorce. Ve spodním vestibulu každé stanice je místnost staničního dozorce a „kasy“ – okénko s prodejem jízdenek. V současné době však některé detaily ještě čekají na dokončení, jako například dvacetimetrový schod mezi plochou před výtahem pro invalidy a okolní ulicí.

Butovská linka zkrátí jedenapůlnásobně dobu jízdy do centra 98 tisícům obyvatel mikrorajónu. V první etapě se předpokládá 9 až 12 tisíc přepravených cestujících za hodinu, celkový objem přepravy by měl převyšit 58 milionů cestujících za rok.

Pro tuto linku byla v Mytiščinském závodě Metrovagonmaš zkonstruována principiálně nová souprava – vozy označované 81-740 (s kabinou strojvedoucího) a 81-741 (bez kabiny strojvedoucího). Záměrně nebyla použita terminologie čelní/vložený, neboť soupravu tvoří tři „vozy“. Vozem se rozumí vždy dva články s otevřeným průchodem nad společným podvozkem, podobně jako například u tramvají KT8D5. Krajní vozy jsou složeny z článku s kabinou a článku bez kabiny strojvedoucího, prostřední vůz je složen z obou článků bez kabiny. Každý vůz má tedy tři podvozky nové konstrukce – dvojkol na kyvném rameni s primárním vypružením šroubovou pružinou s tlumičem, sekundární vypružení pneumatiké s udržováním konstantní výšky podlahy nad temenem kolejnice bez ohledu na zatížení vozu. Hnací podvozky jsou však jen dva krajní, třetí, prostřední je pouze hnaný. Byla použita pohonná jednotka s asynchronními trakčními motory od firmy Alstom, úspěšně ověřená provozem vozů typu 81-720/721 „Jauza“. Docílilo se tím zlepšení provozních



Estakády lehkého metra.

červených světél graficky znázorňuje poloha soupravy na trase. Průchozí dveře mezi vozy jsou elektricky blokovány, v případě mimořádné události je strojvedoucí odblokuje. Vozy jsou samozřejmě vybaveny protipožárním systémem „Igla“.

Vzhledem k moskevským klimatickým podmínkám provozu, kde se teploty pohybují od -40 °C do +40 °C při vzdušné vlhkosti až 90 %, je kabina strojvedoucího vybavena klimatizací, prostor pro cestující je vybaven nucenou ventilací a vytápěním. Dobrý výhled strojvedoucího umožňuje široké, nedělené okno, vybavené elektrickým vytápěním a samozřejmě pro venkovní provoz nezbytným stěračem. Pohled dozadu je řešen videokamerami nad bočními vstupními dveřmi po obou stranách kabiny, jejichž obraz je přenášen na plochý počítačový monitor, umístěný na levé straně řídicího pultu strojvedoucího.

Řídicí systém, označovaný „Vitjaz-M“, představuje celý komplex palubních počítačů propojených mezi sebou a vlakovým počítačem zdvojenou dvoukabelovou sériovou sběrnici. Vozy jsou vybaveny „černou skříňkou“, ve které se zaznamenávají všechny provozní události, veškeré diagnostické informace jsou také vyvedeny na monitor na řídicím pultu strojvedoucího. Ovládání páky řídicího kontroléru zůstalo na levou ruku.

	vagon *	
	81-740 (s kabinou)	81-741 (bez kabiny)
rozchod kolejí [mm]	1520	1520
délka karosérie vagonu [m]	27,29	26,51
šířka karosérie vagonu [m]	2,7	2,7
výška střechy nad temenem kolejnice [m]	3,58	3,58
průměr kol [cm]	86	86



Interiér vozu lehkého metra.

podzemních linkách neporovnatelné. Moskvané jsou totiž zvyklí na intervaly od 90 sekund ve špičce do 3 až 4 minut v sedle, o víkendu nebo v pozdní noci. Přesto nadále probíhá výstavba druhého úseku Butovské linky, jejíž otevření se předpokládá již v roce 2005.

Solncevská linka (L2) – linka lehkého metra

Současně probíhá i výstavba druhé linky lehkého metra L2 – Solncevskaja linka, která povede ze stanice Jugo-zapadnaja (konečná stanice Sokolničeské linky) přes Troparevo-Nikulino, Očakovo-Matvejevskoje, Solncevo do Novoperedelkina. V této oblasti žije přes 320 tisíc obyvatel. Solncevská linka bude opět vedena v délce 1,7 km pod zemí a zbývajících 8,6 km na zemi a na estakádě. Linku bude obsluhovat nově postavené depo Solncevo. Z osmi stanic budou první dvě podzemní (Jugo-zapadnaja, Nikulinskaja), zbývajících šest nadzemních na estakádě (Olympijskaja derevnja, Vostrjakovo, Tereškovo, Solncevo, Borovskoe šose, Novoperedelkino). Maximální přepravní proud se předpokládá 13,5–14,1 tis. cestujících za hodinu. Celková doba jízdy z Novoperedelkina na Jugo-zapadnuju do 20 minut značně zkrátí dobu cestování obyvatel této oblasti. Charakter stavby je totožný s Butovskou linkou – výška nástupiště nad pouliční úroveň 9,6 m, délka nástupiště 92 m, šířka nástupiště 8 m, trojice eskalátorů ke spodnímu vestibulu s postem dozorcího, prodejem jízdenek a milice.

Jaké budou provozní zkušenosti s otevřenými linkami lehkého metra a vyplatilo-li se rychle a levně stavět zcela nový dopravní systém, ukáže až čas, zatím však provoz během první půlžimy ukázal, že klimatické podmínky na kraji Moskvy nejsou k venkovní kolejové městské dopravě příliš shovívavé a bude ještě třeba řešit spoustu problémů.

Ing. Viktor Patras, Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzita Pardubice

Příprava mapového serveru na internetu

Mapový server je jednou z návazných úloh již provozovaného softwaru Jízdní řády (ASW JŘ). Práce na jeho přípravě pokračují a začátkem příštího roku lze očekávat zahájení zkušebního provozu se základní množinou zobrazovaných údajů.

Co nabídne postupně tato nová aplikace běžnému uživateli?

Základní náplní mapového serveru bude možnost zobrazování dopravních i nedopravních dat na digitalizovaném mapovém podkladu. Z hlediska cílových skupin bude možné data poskytovaná mapovým serverem rozdělit na informace pro veřejnost a informace pro interní potřebu zaměstnanců Dopravního podniku.

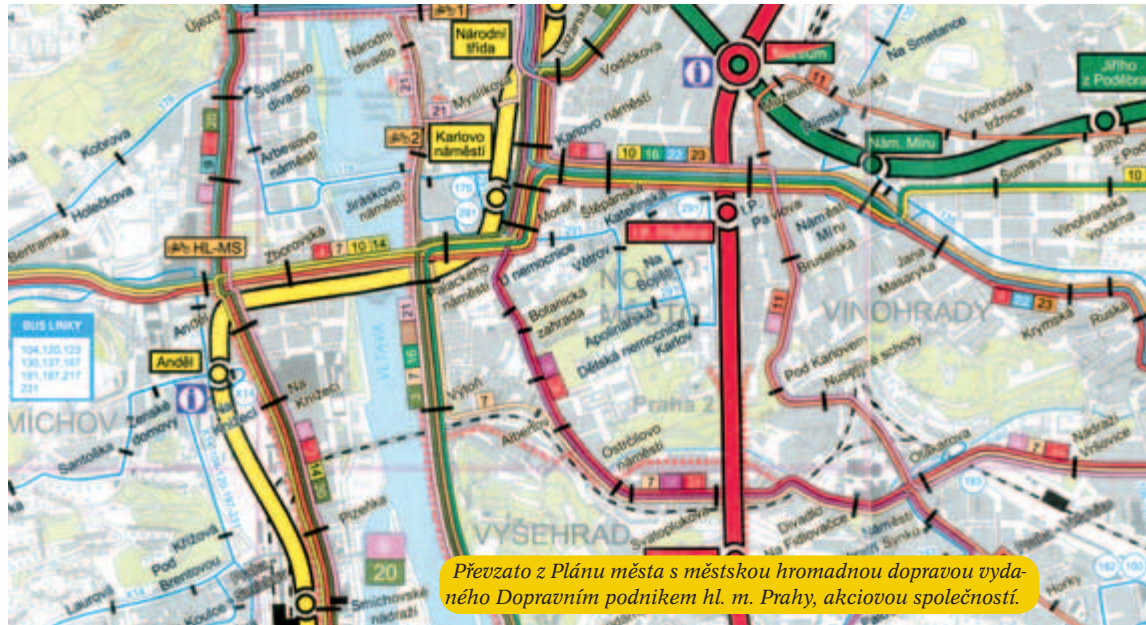
V oblasti určené **pro veřejnost** půjde především o propojení s vyhledávacím programem spojení IDOS, což umožní zobrazovat vyhledané informace o spojení a jízdních řádech v grafické podobě na mapovém podkladu. Na mapovém podkladu bude rovněž možné zadat výchozí a cílové místo spojení nejen podle zastávek, ale i dalších nedopravních objektů. Z nedopravních objektů jmenujme důležité úřady, velvyslanectví, nemocnice, hotely, banky, školy, divadla, muzea, obchodní centra, restaurace a další kategorie vyhledávaných cílů v celkovém počtu téměř osmi tisíc. Součástí mapového serveru bude i aplikace pro přípravu podkladů pro tvorbu informačních materiálů.

V oblasti určené **pro interní potřebu Dopravního podniku** bude nový server využitelný především pro grafické informování zaměstnanců o aktuálních

změnách v provozu a o všech objektech, které budou v mapovém serveru zobrazeny. Vedle výše uvedených nedopravních objektů bude možné zobrazovat i další objekty, jako budovy Dopravního podniku, světelné signalizace, dopravní značení, preferenční prvky, so-

- ciální zařízení pro řidiče aj. Následně se předpokládá možné využití i pro dispečerský systém řízení dopravy s lokalizací vozidel v uliční síti.
- Základní data dopravního charakteru v mapovém serveru budou poskytována z ASW JŘ (umístění zastávek a vedení tras linek).
- Ostatní data budou poskytována jednak Dopravním podnikem a dále příslušnými organizacemi.

Zpracovalo oddělení integrovaných dopravních systémů dopravního úseku ve spolupráci s firmou CHAPS



Převzato z Plánu města s městskou hromadnou dopravou vydaného Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.

Podíl zaměstnanců se zdravotním postižením v Dopravním podniku

Zákon č. 1/1991 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, určuje zaměstnavateli povinnost zaměstnávat občany se změnou pracovní schopnosti (dále jen ZPS) ve výši stanoveného povinného podílu na celkovém přepočteném počtu zaměstnanců zaměstnavatele. Tento zákon byl novelizován zákonem č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti ze dne 13. dubna 2004. Plnění povinného podílu občanů se ZPS se však za rok 2004 řídí ještě dosavadními právními předpisy (viz přechodná ustanovení novely zákona č. 435/2004 Sb., § 148, odst. 9).

Plnění povinného podílu občanů se ZPS mohou plnit zaměstnavatelé **třemi způsoby** uvedenými ve výše cit. zákonu č. 1/1991 Sb., a **to buď samostatně, nebo jejich vzájemnou kombinací:**

- 1. Zaměstnáváním občanů se ZPS** ve výši povinného podílu v pracovněprávních vztazích.
- 2. Odebíráním výrobků** od zaměstnavatelů zaměstnávajících více než 50 % občanů se ZPS nebo zadáváním výrobních programů těmto zaměstnavatelům.
- 3. Odvodem do státního rozpočtu.** Výše tohoto odvodu činí ročně za každého občana se ZPS, o kterého zaměstnavatel nesplnil povinný podíl, 1,5 násobek průměrné mzdy v České republice za 1. – 3. čtvrtletí roku, v němž nebyl podíl naplněn.

Plnění povinného podílu občanů se ZPS za leden až srpen 2004

Povinný podíl občanů se ZPS na celkovém přepočteném počtu zaměstnanců naší společnosti za leden – srpen 2004 činil 4 % z průměrného přepočteného počtu zaměstnanců bez jmenovaných funkcí, **tj. celkem 519 osob** (viz tabulka).

	zaměstnáváním v organizaci	odebíráním výrobků v přepočtu na osoby se ZPS	chybí do naplnění povinného podílu	Celkem podíl ZPS
Metro	36 osob	52 osob	- 80 osob	168 osob
Elektr. dráhy	91 osob	87 osob	+ 17 osob	161 osob
Autobusy	82 osob	61 osob	- 25 osob	168 osob
Ředitelství	16 osob	19 osob	+ 13 osob	22 osob
celkem	225 osob	219 osob	75 osob	519 osob

Tento povinný podíl občanů se ZPS ve výši **519 osob** za prvních osm měsíců letošního roku se plní kombinací všech tří způsobů plnění ve smyslu ustanovení § 24, zákona č. 1/1991 Sb. Přes veškerou snahu však zůstává do konce roku 2004 naplnit povinný podíl ještě o 75 občanů se ZPS buď jejich zaměstnáváním v Dopravním podniku nebo zvýšením odebírání výrobků od firem, kteří zaměstnávají více než 50 % občanů se ZPS.

Ředitelství a Elektrické dráhy mají již povinný podíl splněn (i překročen) a u Autobusů je reálný předpoklad splnění povinného podílu občanů se ZPS do konce roku 2004. Pouze u divize Metro není reálný předpoklad splnění povinného podílu. Aby byl splněn úkol generálního ředitele Ing. Milana Houfka z dubnové porady vedení – **nulový odvod do státního rozpočtu** – musí divize Metro najít ještě do konce roku 2004 další možnosti ve zvýšení odběru výrobků od zaměstnavatelů, kteří zaměstnávají více než 50 % občanů se ZPS.

V souvislosti s novelou zákona č. 435/2004 Sb., o zaměstnanosti, dochází k některým změnám pro plnění povinného podílu za rok 2005 (vykazováno bude v lednu 2006):

Dosud se používal název – **občan se ZPS (změnou pracovní schopnosti)**, po novele název **osoby se ZP (zdravotním postižením)**.

- Osobami se zdravotním postižením jsou fyzické osoby, které jsou:
- orgánem sociálního zabezpečení uznány plně invalidními (dále jen „osoby s těžším zdravotním postižením“ – TZP),
 - orgánem sociálního zabezpečení uznány částečně invalidními,
 - rozhodnutím orgánu sociálního zabezpečení uznány zdravotně znevýhodněnými (dále jen „osoby zdravotně znevýhodněné“).

Do konce roku 2004 činí odvod do státního rozpočtu za každou osobu se ZPS, o kterou nebyl naplněn povinný podíl občanů se ZPS, **1,5 násobek průměrné mzdy** v národním hospodářství za 1. až 3. čtvrtletí kalendářního roku, v němž povinnost vznikla.

Výše odvodu do státního rozpočtu po novele – tedy za rok 2005 – bude činit již **2,5 násobek průměrné mzdy** v národním hospodářství za 1. až 3. čtvrtletí příslušného kalendářního roku za každou osobu se zdravotním postižením, o kterou nebyl povinný podíl naplněn.

Závěr

Všechny povinnosti při plnění povinného podílu občanů se ZPS, které vyplývají ze zákona č. 1/1991 Sb., o zaměstnanosti, ve znění pozdějších předpisů, včetně termínu odvodu do státního rozpočtu a oznamovací povinnosti na Úřad práce pro Prahu 9, byly v Dopravním podniku za rok 2003 (i v minulých letech) vždy splněny.

Plnění povinného podílu občanů se ZPS za rok 2004, včetně způsobů plnění, je zaměstnavatel povinen písemně oznámit Úřadu práce pro Prahu 9 nejpozději do 15. února 2005. V některém z příštích čísel DP-KONTAKTu v roce 2005 vás budeme o splnění povinného podílu Dopravního podniku za rok 2004 informovat.

Helena Bajerová,
personální úsek

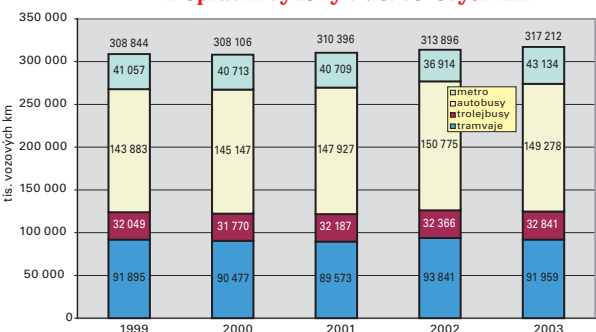
DP-KONTAKT přináší každoročně informaci o činnosti Sdružení dopravních podniků ČR (SDP ČR). Podkladem je jako vždy výroční zpráva, kterou SDP ČR od roku 2001 pravidelně vydává.

Řádné členy Sdružení dopravních podniků ČR (SDP ČR) tvoří 19 dopravních podniků, které působí v největších městech. Mimo to je zde sdruženo 106 tzv. ostatních členů, což jsou společnosti a organizace, které s dopravními podniky různým způsobem spolupracují.

V roce 2003 se uskutečnilo celkem pět řádných zasedání správní rady (SR) SDP ČR.

První zasedání proběhlo 12. a 13. února v Pusté Polomi, rekreačním a rehabilitačním středisku Dopravního podniku Ostrava. Hlavním bodem programu bylo čerpání státní podpory na obnovu vozového parku v roce 2002 a příprava návrhu na čerpání v roce 2003 jako doporučující materiál pro mezirezortní komisi. Dále byl projednáván postup při kolektivním vyjednávání, plnění rozpočtu za rok 2002 a schválení rozpočtu za rok 2003.

Dopravní výkony v tis. vozových km

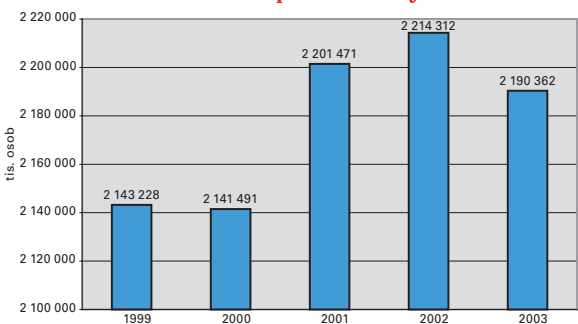


Druhá část programu proběhla jako společné zasedání SR SDP ČR a správní rady Združení převážkovatelů hromadné dopravy osob v městských aglomeracích Slovenskej republiky. Zde byly dohodnuty hlavní směry spolupráce obou asociací, koordinace činnosti na úrovni odborných skupin a vzájemná informovanost o situaci ve veřejné dopravě v souvislosti s přípravou obou států na vstup do EU.

Druhé zasedání bylo organizováno zčásti jako rozšířené za účasti zástupců ostatních členů SDP ČR a proběhlo ve dnech 9. a 10. dubna v Českých Budějovicích. V prvním dnu vystoupili zástupci 17 spolupracujících firem s prezentací výrobků a služeb nebo firemními informacemi.

Ve druhém dnu proběhlo zasedání SR, na kterém byl projednáván způsob spolupráce SDP ČR s odborným svazem DOSIA, výsledky rozdělení státní podpory na obnovu vozového parku mezirezortní komisí a pro-

Přepravené osoby



Sdružení dopravních podniků ČR v roce 2003

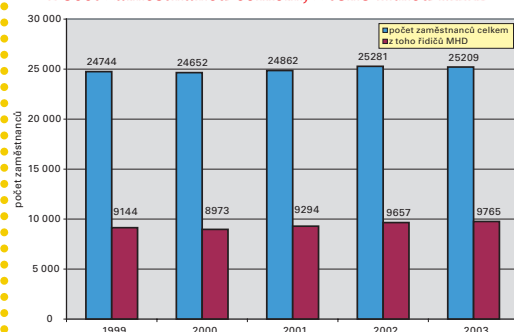
blematika tarifů a legislativy. Dále byl upřesněn plán práce do konce roku.

Třetí zasedání bylo ve dnech 11. a 12. června v Brně. Proběhly volby předsednictva – předsedou SR SDP ČR byl zvolen Ing. Kulich (ředitel DP města Hradce Králové), místopředsedy Ing. Vašík (ředitel DP Ostrava) a Ing. Houfek (generální ředitel DP hl. m. Prahy). Dále se SR zabývala dohodou o spolupráci s OS DOSIA, tarifními záležitostmi a přípravou členství v UITP.

Čtvrté zasedání proběhlo ve dnech 10. a 11. září v Hradci Králové. SR projednávala situaci v některých dopravních podnicích v souvislosti se vznikem konkurenčního prostředí, zabývala se ochranou ekonomických informací, standardy kvality MHD, zprávou revizní komise o hospodaření SDP ČR.

Hostem zasedání byl generální ředitel CONNEX ČR pan Carniel, který seznámil SR se společností a jejími záměry v ČR.

Počet zaměstnanců celkem, z toho řidičů MHD



Závěrečná část jednání proběhla jako společné zasedání se zástupci organizátorů Integrovaných dopravních systémů.

Poslední, páté zasedání bylo ve dnech 3. – 4. prosince ve Všemíně u Zlína. První den byl organizován opět jako rozšířené zasedání za účasti ostatních členů. Proběhlo 31 vystoupení s důležitými firemními informacemi a prezentacemi.

Druhý den jednala SR o dopadech připravovaných novel daňových zákonů na provozování MHD, jmenovala zástupce SDP ČR do mezirezortní komise pro dotace na obnovu vozového parku. Dále projednávala činnost odborných skupin a personální změny na místech jejich předsedů a tajemníků. Zrušila odbornou skupinu personální. Zástupce Ministerstva dopravy ČR informoval o způsobu rozdělení státní podpory na obnovu vozového parku v roce 2003.

Mimo zasedání správní rady uspořádalo 10 odborných skupin celkem 24 zpravidla dvoudenních jednání. Na nich se sešli odborní pracovníci z dopravních podniků k řešení konkrétních problémů zpravidla i za účasti zástupců ostatních členů sdružení.

Kromě uvedených aktivit se SDP ČR významně podílelo na organizaci a odborné náplni mezinárodní konference „Veřejná doprava v regionech“ 2. a 3. června 2003 v Liberci a na odborném semináři o bezhotovostních platebních systémech v MHD 3. dubna 2003 v Praze.

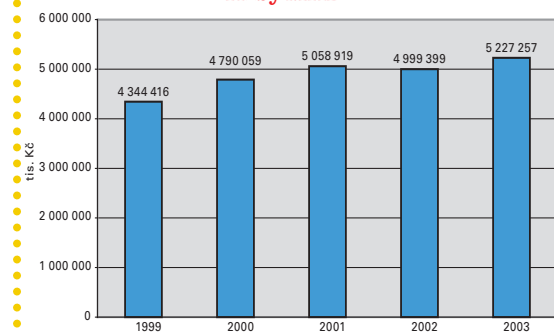
Intenzivní kontakty byly navázány s německým sdružením dopravců ve veřejné dopravě VDV, které vyvrcholily návštěvou generálního tajemníka Müller-

Hellmana v ČR a jednáním s předsednictvem SDP ČR o legislativních změnách v EU a jejich dopadech na veřejnou dopravu a o zkušenostech německých dopravců s restrukturalizací dopravních podniků. Obě strany se dohodly na další spolupráci a společném postupu v některých otázkách.

Závěrem roku byla zahájena jednání s centrálou UITP v Bruselu o podmínkách vstupu Sdružení dopravních podniků ČR do této asociace.

Osvědčenou metodou práce při řešení nejrůznější mimořádné problematiky, týkající se činnosti dopravních podniků (často například v případech připomínkování novel zákonů, vyhlášek nebo jiných předpisů), jsou pracovní skupiny, které se utvářejí z odborníků z dopravních podniků a dalších přízvaných odborníků. Stanoviska a návrhy, které z těchto jednání vzejdou, jsou cenným podkladem pro činnost správní rady.

Tržby MHD



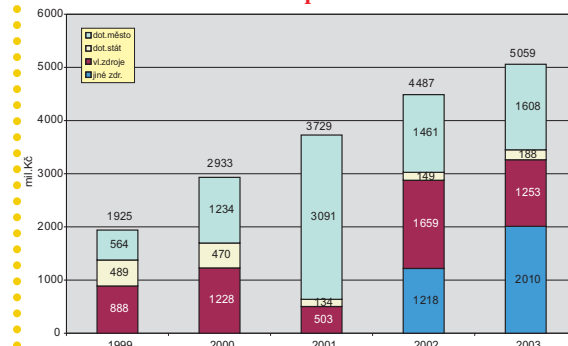
Trvale sledovanou otázkou je pak zejména státní dotace na obnovu vozového parku. SDP ČR sleduje a vyhodnocuje účinnost jejího vynakládání, podává návrhy na její rozdělení v závislosti na potřeby jednotlivých dopravních podniků.

Okruh otázek, sledovaných a projednávaných na úrovni správní rady a odborných skupin, je poměrně široký. Důležité je, že jak ze strany dopravních podniků, tak i spolupracujících firem se projevuje trvale rostoucí zájem o společná jednání a vzniká z nich řada užitečných závěrů.

Závěrem uvádíme několik grafů, které shrnují některé dopravní a přepravní ukazatele za všechny členské dopravní podniky.

Ing. Antonín Macháček,
výkonný ředitel Sdružení dopravních podniků ČR

Struktura investičních zdrojů do obnovy vozového parku



Oslavy v Karlových Varech

První říjnový víkend se konaly v Dopravním podniku Karlovy Vary oslavy 50. výročí založení společnosti. Poprvé vznikl v Karlových Varech samostatný Dopravní podnik 1. října 1954. V letech 1975 až 1992 provozovala sice po formální stránce městskou dopravu na území města plzeňská ČSAD, ovšem provozně se stále jednalo o samostatnou provozní jednotku, která si zachovala většinu znaků specifických pro městské dopravní podniky.

Hlavním přestupním bodem historických linek byl dopravní terminál na Dolním nádraží. Na snímku jsou zachyceny autobusy Škoda 706 RTO a Škoda 706 RO v první den oslav – v sobotu 2. října.





Současné autobusy Dopravního podniku Karlovy Vary na výstavce v areálu garáží při Dnech otevřených dveří. V popředí zájezdová Karosa C 955 a nízkopodlažní Škoda 21 Ab.

Oslavy sestávaly ze dvou hlavních lákadel – v areálu garáží Dopravního podniku ve Sportovní ulici se konaly Dny otevřených dveří. K vidění byly prostory pro parkování autobusů, dílny, diagnostické středisko, mycí linka – prostě veškeré technické zázemí potřebné k fungování provozu městské dopravy, které je za normálních okolností veřejnosti nepřístupné.

V zadním traktu areálu pak byla umístěna výstavka většiny typů autobusů, které DP v současné době provozuje, včetně uvedení vybraných technických údajů a finanční částky, za kterou byly v době svého zařazení do provozu zakoupeny. Na své si přišli jak dospělí (stánky s uzeninami, pivem, kosmetikou), tak především děti, které měly jedinečnou příležitost posadit se ve vystavovaných autobusech za volant a pro které byly přichystány zdarma nafukovací balonky a další suvenýry. K zakoupení byly i drobnosti přichystané obzvláště k této příležitosti – za zmínku stojí především výpravná publikace mapující dějiny MHD na území města Karlovy Vary a plastický model autobusu Karosa – Citybus v barvách Dopravního podniku Karlovy Vary.

Největší atrakcí pro občany města i četné návštěvníky z celé republiky představovaly 4 zvláštní linky, které jezdily po městě a na které byly nasazeny historické autobusy. Na lince č. 91, jakési období klasické vyhlídkové linky č. 91, která je běžně v provozu od dubna do září o víkendech a svátcích, jezdil mimo autobus Karosa ŠL 11 ev. č. 114, běžně zajišťujícího provoz, i vůz Škoda 706 RTO ev. č. 150 zapůjčený Dopravním podnikem Mostu a Litvínova. Linka č. 92 navázela zájemce

Ze snímku plně obsazeného autobusu Karosa ŠL 11 je vidět, že o svezení se historickými autobusy byl opravdu velký zájem.



Kolektiv zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti pod vedením pana Lubomíra Kysely přivezl do Karlových Varů jeden z exponátů muzea MHD ve Střešovicích – Karosu ŠM 11.

z centra města k areálu garáží MHD a obsluhována byla Ikarusem 280 ev. č. 311. Na lince č. 93 jezdila Karosa ŠM 11 ev. č. 7135 zapůjčená z Dopravního podniku hl. m. Prahy a asi největší atrakcí byl vůz Škoda 706 RO z roku 1947 z brněnského Technického muzea, který jezdil na lince č. 94. Centrální přestupní bod všech historických linek byl v dopravním terminálu Dolní nádraží, kde na sebe jednotlivé autobusy navazovaly.

Zájem veřejnosti předčil veškerá očekávání – vždyť podobná akce se konala v Karlových Varech poprvé. Historické autobusy jezdily místo i zaplněné do posledního místečka, suvenýry se prodávaly, dokonce relativně dobře vyšlo i počasí. Průběh oslav se stal inspirací i pro léta budoucí – oslavy sice byly prvními v historii karlovarské MHD, rozhodně však ne posledními. Poděkování za jejich zdárný průběh náleží jak pracovníkům Dopravního podniku Karlovy Vary, kteří měli jejich přípravu a organizaci na starost, tak zaměstnancům Dopravních podniků z Prahy, Mostu a Litvínova a Technického muzea v Brně, kteří s historickými autobusy bez jediného výpadku absolvovali oba dva dny provozu zvláštních linek a v neposlední řadě i městu Karlovy Vary a řadě sponzorů, bez kterých by realizace oslav byla nemyslitelná.

Mgr. Jakub Mráz, Dopravní podnik Karlovy Vary, a. s.
Neoznačené foto: Lubomír Polák

Závěrečná fotografie pořízená v pondělí 4. října před odjezdem historických autobusů zpět do jejich „základů“. Před vozidly stojí jejich posádky spolu s některými zaměstnanci pořádatelů Dopravního podniku, kteří se na provozu historických linek organizačně podíleli.
Foto: Roman Hruška



TRUMP - Training Programme for Urban Transport Professionals

Název článku lze přeložit jako Tréninkový program pro profesionály v městské dopravě. Program je zaměřen především na podporu dopravních systémů, které zlepšují životní prostředí ve městech. Je proto určen pro všechny, kdo mají co do činění s dopravou ve městech – pracovníky dopravních podniků, odborů dopravy měst a krajů a pro pracovníky organizačních autorit. Program sestává ze čtyř třídních mítinků, při kterých si jejich účastníci



Training Programme
for Urban Transport Professionals

• které způsobuje doprava (například hluk, exhalace, prostorové problémy, dopravní zácpy) a úskalí jejich možných variant řešení. Každý ze čtyř seminářů má jedno nosné téma (zlepšení využívání infrastruktury a systémů, zvýšení efektivity a spravedlnosti zpoplatnění v městské dopravě, podpora čistých a alternativních

• prostřednictvím praktických příkladů a diskuse nad nimi vyjasňují hlavní problémy ve městech, • způsobů v dopravě, tvorba a monitorování strategií v městské dopravě), které zahrnuje 3 až 5 seminářů. Semináře vedou vysokoškolští profesori, odborní konzultanti a odborníci z oblasti městské a regionální dopravy. Po úspěšném ukončení prvního běhu programu se v současné době koná druhý běh a připravuje se třetí pokračování. Druhého běhu se účastní celkem 55 odborníků z jednadvaceti států Evropské unie, z toho 3 účastníci jsou z České republiky.

• způsobů v dopravě, tvorba a monitorování strategií v městské dopravě), které zahrnuje 3 až 5 seminářů. Semináře vedou vysokoškolští profesori, odborní konzultanti a odborníci z oblasti městské a regionální dopravy. Po úspěšném ukončení prvního běhu programu se v současné době koná druhý běh a připravuje se třetí pokračování. Druhého běhu se účastní celkem 55 odborníků z jednadvaceti států Evropské unie, z toho 3 účastníci jsou z České republiky.

Miroslav Penc, technický úsek ředitelství





Křižovatka dnešních ulic U Plynárny, Chodovské a Bohdalecké. Vlak linky č. 23 jede směrem na konečnou Záběhlice.

V nedávno vydaném třetím svazku Pražského dopravního zeměpisu jste si možná na straně 192 všimli obrázku tramvajové konečné v Záběhlicích. Jeden můj kolega, který se příliš o tramvaje nezajímá, ale zmíněnou publikaci si rád přečetl, se mě při pohledu na fotografii zeptal: Do Záběhlic někdy jezdily tramvaje? Ačkoliv jsme o historii dopravy do Záběhlic již psali, myslím si, že stojí za to, abychom si několika snímky připomněli zdejší tramvajovou epochu. Tedy přesněji řečeno, historii konečné, která jméno Záběhlice nesla. Neležela totiž v katastrálním území Záběhlice, ale v Michli, přibližně v místech, kde dnes začíná silniční most přes rozšířené kolejiště železničního odstavného nádraží Praha-jih. Kdy se tu tramvaje objevily?

Do stanice Chodovská, tj. na dnešní křižovatku ulic U Plynárny a Chodovské, přijely první tramvaje 1. března 1928, ale byla to konečná jen dočasná a od



Čtenáři Pražského dopravního zeměpisu tento snímek záběhlické smyčky znají. Zde ho připomínáme proto, že je na něm patrné položení tramvajové smyčky mimo osu tratě. V době, kdy se smyčka stavěla, se s výstavbou nové komunikace stále počítalo. Nakonec byla opravdu postavena, ale o pár desítek let později a už bez tramvaje.

...tramvaje v Záběhlicích?

12. října 1929 se jezdilo až na Spořilov. Jediná linka zde stačila, a kromě toho byl ve stanici Chodovská možný přestup na autobusovou linku A. Druhá linka, tříadvacítká (před ní třináctka), v té době končila v Michli u hotelu Ariel. Poměrně brzy se ale ukázalo, že by bylo vhodné, aby i druhá linka jezdila dál, aby byla lépe obsluhována nová plynárna a zlepšilo se i spojení k železniční zastávce Michle. Proto byl v roce 1933 předložen ministerstvu železnic projekt na výstavbu kolejového trojúhelníku v ulici Nad Vinným potokem, ale nakonec se neuskutečnil.

Nová příležitost se naskytla až v roce 1937, kdy Elektrické podniky vypracovaly projekt výstavby traťového úseku do Záběhlic na křižovatku dnešních ulic Záběhlické a V Korytech. Mezi Chodovskou a počátkem záběhlické zástavby měla být vybudována moderní čtyřpruhová komunikace s tramvajovým zvýšeným tělesem uprostřed. Návrh byl projednán a schválen 15. listopadu 1937 politickou pochůzkou a téměř obratem se začal stavět počátek trati. Postaveno bylo 137 m dvoukolejně tratě s přejezdem a od 24. ledna 1938 byla na nové koleje prodloužena linka č. 23. Bohužel nakonec zůstalo jen u tohoto prodloužení. Nepostavily se ani nové vozovky, ani pokračování tratě, takže ve stanici Chodovská fakticky vzniklo pouze nové obratiště. Během války došlo k malé úpravě konečné – přejezd byl zrušen a nahrazen koncovou výhybkou, přičemž část pravé koleje byla zrušena a levá prodloužena o 12 m.

Teprve v roce 1955 byla trať prodloužena o dalších 134 m na novou, 298 m dlouhou jednokolejnou smyčku s předjízdňovou kolejí. Pro tramvaje se tak vybuďovalo lepší obratiště, Záběhlictí si polepšili o jednu tramvajovou stanici. Provoz tu začal poslední den roku 1955. Linka č. 23 tady pak jezdila po celou dobu existence traťového úseku. Jen dočasnou epizodu představovalo ukončení linky č. 19 při rekonstrukci Chodovské ulice v letech 1964 – 1966.



Na tramvajové smyčce Záběhlice vždy vládl klid. Jen pár kroků odsud byla stanice autobusové linky č. 101.

Naposledy tramvaje přijely na záběhlickou smyčku 30. června 1971. Od 1. července začínala dočasná výluka, vyvolaná potřebou zjednodušit dopravu na křižovatce Chodovská, přes kterou byla dočasně sveden provoz z prvního úseku dálnice D1, končícího zatím na Spořilově. Druhým oficiálně uváděným důvodem byla výstavba teplovodu. Ani poté, co byl v roce 1973



Stanice tříadvacítky Chodovská pro směr do centra. Tramvajová trať na samostatném tělese svojí polohou připomínala nerealizovaný předválečný záměr nové komunikace. Tramvaj na snímku jede přibližně místy, kde původně v letech 1938 – 1955 koleje končily.

hlavní dálniční proud odveden na severojižní magistrálu, se do Záběhlic nezačalo znovu jezdit. V té době existoval další formální důvod – rozšíření odstavného nádraží Praha-jih. Byl to ale jen signál pro vzdálenější budoucnost. Faktkem zůstává, že se tramvaje na záběhlickou smyčku již nikdy nevrátily. Jak z historie víme, nebyl to v Praze jediný případ oficiálně dočasně, ve skutečnosti však trvalé výluky tramvajové dopravy. A tak nám po záběhlických tramvajích zbylo jen pár fotografií a vzpomínky pamětníků.

Mgr. Pavel Fojtík, foto: Lubomír Kysela



Konečná u Záběhlic nepostrádala pochopitelně ani čekárnu pro cestující. Sloužila zde 16 roků.

Vzpomínka na autobus RO 706

Byla to první novodobá vozidla, která „zaplavila“ celou naši republiku doslova od západu k východu. Autobus Škoda RO 706 vyjel prvně na silnici Československa v roce 1947 a na jeho výrobě se podílelo po řadu let několik závodů po celých Čechách. Hlavním výrobcem byl LIAZ Rýnovice v Jablonci

Polední přehlídka autobusů RO 706 v olivově zelených barvách na Mírovém náměstí v Žamberku.



Červený dvoudveřový autobus Škoda RO 706 MTZ na zastávce městské hromadné dopravy Kladno ve středu města na tehdejší třídě Čs. armády (dnes T. G. Masaryka). Unikátní historický snímek je z počátku šedesátých let, kdy místní městskou dopravu provozoval Dopravní podnik Kladno.



nad Nisou. Právě jablonecké jednodveřové RO 706 s vleky zabezpečovaly kapacitní přepravu od 1. února 1949 na autobusové lince č. 11 mezi Jabloncem a Libercem. Tato linka byla do uvedení tramvajové tratě mezi oběma severočeskými městy nejvytíženější v tomto regionu.

Autobusy Škoda RO 706 se vyráběly v mnoha modifikacích. Měly uplatnění i jako pojízdné prodejny, zdravotnické automobily, stěhovací vozy a další. Vyráběly se ve třech provedeních pro osobní dopravu: Car (meziměstské), Lux (dálkové) a MTZ (městské). První městský autobus tohoto typu se v pražských ulicích objevil v roce 1951. Toho roku bylo do stavu zařazeno 13 kusů těchto tehdy moderních vozidel a v následujících deseti letech jejich počet stále stoupal. O deset let později, v roce 1961, už měl Dopravní podnik k dispozi-

ci 71 těchto vozidel. Nástupcem se stal novější typ RTO, kterému patřila další léta pražské městské hromadné dopravy. S autobusy RO 706 se Praha rozloučila v roce 1968, kdy byly vyřazeny poslední dva vozy.

Ti starší si Škodu RO 706 zcela jistě pamatují. Pro mladší ročníky připomínáme, že tvar karoserie byl trambový. Kryt motoru v prostoru řidiče byl odklopný nazad a ve zdvižené poloze zajistitelný. Motor byl tepelně i zvukově izolován, aby hluk od motoru co nejméně pronikal do vnitřního prostoru karoserie. Pro odložení potřeb řidiče byla na krytu motoru malá „zahrádka“, stejnou pamatujeme i u „erfáků“. U některých vozů byly nad okny trubkové nosiče cestovních zavazadel, vyplněné sítkou. Další prostor pro uložení zavazadel byl na střeše autobusu, kde byla další „zahrádka“ přístupná odnímacím skládacím žebříkem. Všechna okna

byla opatřena bezpečnostním kaleným sklem. Boční okna byla pevná s výjimkou pěti spouštěcích.

Prostor karoserie byl uvnitř osvětlen jedenácti dvoužárovkovými osvětlovacími tělesy umístěnými ve dvou řadách na stropě. Obsah palivové nádrže byl 150 litrů a základ vozidla tvořil podvozek Škoda 706 ch. Použitým motorem byl stojatý vznětový šestiválec, díky němuž dosahovaly autobusy maximální rychlosti 70 km/h. Výkon autobusů byl 135 koní (99,2 kW) a mohlo s nimi cestovat 50 až 70 osob.

Autobusy Škoda 706 RO byly populární v Československu v padesátých letech minulého století a vytvořily odrazový můstek pro další typy vozidel, se kterými jsme se setkávali mnohem později.

Text a foto: Jan Dvořák (redakčně upraveno)

Navštívili jsme jadernou elektrárnu Temelín



Pohled na Temelín ze vzdálenosti 15 kilometrů není zrovna vzhledem ke krásné okolní přírodě pěkný, ale to je snad na první pohled jediné negativní, s čím jsme se setkali.

Dvakrát do roka se setkávají bezpečnostní technici z dopravních podniků České republiky, aby si mohli vyměnit své zkušenosti a poznatky ze svého oboru. Tato setkání nejsou uzavřená ani pro kolegy z dopravních podniků ze Slovenska, případně i z jiných odvětví průmyslu. V měsíci říjnu se uskutečnilo zasedání sdružení v Hluboké nad Vltavou.

Celé jednání zahájil a uvítal Ing. Lubomír Půlpán, ředitel Dopravního podniku České Budějovice. V rámci setkání se projednávají nová opatření v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) a uskutečňují se přednášky o nových zákonech a vyhláškách. Tato setkání pomáhají sjednocovat pohled na tematiku a orientovat se v někdy složité legislativě. Prostor je poskytován i pro prezentaci firem podnikajících v oblasti

BOZP. Součástí setkání byla velice zajímavá exkurze do jaderné elektrárny Temelín. Exkurze byla připravována několik měsíců dopředu, neboť z bezpečnostních důvodů není jednoduché se do objektu elektrárny dostat. Exkurze byla zajímavá také z toho důvodu, že se uskutečnila v první den, kdy elektrárna přešla ze zkušebního na plný provoz a najela na plný výkon obou bloků. I když jaderná elektrárna není dopravní podnik, je zajímavé si říci několik postřehů a ukázat několik fotografií i v našem DP – KONTAKTU.

Bezpečnostní opatření jsou rámcově o jeden až dva řády přísnější, než známe třeba z letišť. Areál je obehnan dvojitým plotem a elektronicky hlídán. Samotná budova reaktoru má speciální tvar a konstrukci odolnou pádu menších letadel. V celém areálu je zákaz fotografování, jako návštěva pronesete přes vstupní turnikety jediné občanku. Předtím ale zkontrolují vaše údaje s údaji ve formuláři, který musíte zaslat několik týdnů předem. Další podmínkou je negativní zkušební na alkohol a přesně určené maximální množství rentgenů, které vaše tělo může vyzařovat. Pokud jste úspěšní, můžete s přílbou na hlavě vstoupit do samotného objektu. Tato opatření se týkají i samotných zaměstnanců. Oprávněnost jejich vstupu je umožněna na základě skenu dlaně ruky.

Po vstupu do areálu, pak i následně, procházíte úseky dalšího vyššího zabezpečení, tak jak se blížíte k reaktorovému sálu. Opatření jsou nekompromisní, ale chování ostrahy je velice profesionální a nevyvolává negativní asociace.

První, co vás překvapí, je malý pohyb zaměstnanců po tak velkém areálu. Přímoou směnu tvoří asi 40 lidí. V celé obrovské turbínové hale jsme potkali jen dva údržbáře. Venkovní hluk je nepatrný a nebýt chladicích věží a stoupající páry, tak ani nevíte, že zde právě vyrábějí 2 000 MW elektřiny. Samotná prohlídka areálu je



Takto vypadá elektrárna v prvním dnu po skončení zkušebního provozu. Přístroje ukazovaly výkon 2 x 3 000 MW při 3000 otáčkách za minutu. Je škoda, že se přebytečné teplo maří v chladicích věžích. Nedošlo k dohodě o vytápění nedalekých Českých Budějovic. Z 6 000 MW jde do sítě „pouze“ 2 000 MW. Pro srovnání metro, jako největší odběratel elektřiny v Praze, má špičkový odběr pod 50 MW.

důležitá, aby si návštěvník udělal představu o jeho velikosti a nasál atmosféru výroby. S ostatním se může návštěvník seznámit v informačním středisku umístěném mimo areál. Rozsah expozic je vyčerpávající a ojedinělý. Nelze se divit, že půlden je pro podrobnější prohlídku málo. Lze se domnívat, že návštěva jaderné elektrárny by byla užitečná také pro odpůrce výroby elektřiny z jádra. Možná by jich potom bylo méně. Jediná dosud uspokojivě nevyřešená otázka, která se řeší na celém světě, je kam s vyhořelým palivem z meziskladů.

Text a foto: Ing. Viktor Baier



Model Temelína. Z obrázku je dobře patrné volné místo pro další dva bloky. Ostatní zařízení včetně věží je už dimenzováno a postaveno. V areálu se nachází i administrativní budova, lékaři a zázemí hasičů. V areálu je místo pro mezisklad vyhořelého paliva.

Rozdíl mezi tepelnou a jadernou elektrárnou je hlavně ve zdroji získání tepla. Velikost základní tablety paliva je dobře patrná v poměru s lidskou rukou. Těmito tabletami je naplněn palivový článek v popředí. Před zahájením štěpné reakce není palivo nebezpečné. Proto se může dobře a bezpečně skladovat i v předzásobě.



Na této funkční maketě si můžete zahrát na operátora a vyzkoušet si naběhnutí reaktoru. Model je funkční včetně pohybu zasouvání ochranných grafitových tyčí.



V těsné blízkosti elektrárny se nachází nově zrekonstruovaný zámeček, ve kterém je umístěno špičkové informační středisko elektrárny. Jeho návštěvu lze vřele doporučit. Jeho rozsah je opravdu široký se spoustou funkčních schémat a maket, promítání v 3D. Nechybí podrobné popsání nehody v Černobylu a vysvětlení rozdílu mezi ní a místní elektrárnou.





Únor

V rámci akce nazvané poněkud nemotorně „Modernizace západní části Praha – Hlavní nádraží“ proběhla kompletní náhrada ocelových železničních mostů z konce 19. století, přemostujících Seifertovu ulici. Přeš původní mosty, které se častými údržbovými zásahy dařilo držet ve stavu, dovolujícím jízdu vlaků rychlostí 10 km/h, vede železniční trať směrem k nádraží Praha-Libeň. Za mosty v Seifertově ulici se železniční trať rozděluje. Jedna část vede jižněji a po překonání Husitské

Křižovatka Bulhar a okolí

ulice vysokým mostem se dostává na jižní svah vrchu Vítkov, v blízkosti autobusové zastávky Černínova pak ústí do jednokolejného tunelu pod Vítkovem, aby se poté dostala severněji, kde vede v blízkosti tramvajové zastávky Krejčířek. Druhá část trati (tzv. Hrabovská spojka) je také jednokolejná a vede těsně nad křižovatkou Husitská/Trocnovská a severně od vrchu Vítkov se napojuje na dvoukolejnou trať Masarykovo nádraží – Libeň. Přímou nad Seifertovou ulicí dochází k propojení obou směrů a hned také k rozvětvení do jednotlivých staničních kolejí pražského Hlavního nádraží. Vylepšení parametrů tohoto rozvětvení vyžadovalo vybudování mostů nových. Ty byly vybudovány současně tak, aby vyhovovaly i po dokončení tzv. Nového spojení, které bude přibližně směrově sledovat tzv. Hrabovskou spojku (Husitskou ulici však překoná ještě před křižovatkou s Trocnovskou ulicí a poté překoná samotnou Trocnovskou poblíž dnešního železničního podjezdu tratě k Masarykovu nádraží), zatímco tunel pod Vítkovem železnice opustí. Nová trasa bude mít 4 koleje.

V místě přemostění Seifertovy ulice byla vozovka původně široká 11 metrů, což neumožňovalo vedení tramvajové trati na zvýšeném pásu. Stejně tak jeden řadící pruh pro auta u křižovatky Bulhar směrem od Žižkova byl nedostatečný. Nové řešení rozšiřuje prostor mezi obrubami přibližně na 20 metrů. To dovolilo zřídit tramvajovou trať na zvýšeném pásu i zvýšit počet řadících pruhů před křižovatkou Bulhar z jednoho úzkého na dva plnohodnotné. Pro chodce byla podél nových železničních mostů vybudována lávka s bezbariérovým přístupem, podél

Seifertovy ulice jsou nyní chodci oddáleni od provozu na vozovce. Výškově byla Seifertova ulice zahloubena tak, aby nejmenší podjezdová výška činila 4,2 m. To si vyžádalo vybudování samostatné souběžné vozovky od Italské ulice podél Seifertovy do ulic Řehořovy a Příběnické. Rekonstrukce světelné signalizace na křižovatkách Bulhar a Seifertova/Italská zkrátila dobu čekání tramvajovým soupravám, ale ještě nedošlo k úplnému vyladění. V době, kdy vyjde tento článek, by už měly být veškeré úpravy Seifertovy ulice ukončeny, počátkem října se ještě dokončovaly sadové úpravy, probíhaly práce na obkladech mostních opěr a montáž zábradlí bezbariérových ramp lávky pro pěší. Hlavní práce se tak soustřeďují na dokončení úprav zhlaví Hlavního nádraží.

Text a foto: Ing. Miroslav Penc, technický úsek ředitelství



Srpen



Říjen

Léto z pohledu přepravní kontroly

Letní měsíce jsou i pro pracovníky přepravní kontroly obdobím, kdy si vybírají nejvíce dní dovolené a ti, kteří v turnusovém rozložení směn jsou v zaměstnání, při přepravních kontrolách častěji kontrolují cizince než obvykle. Je to pochopitelné, vzhledem k tomu, že Praha v létě navštíví zhruba polovina cizinců z celkového počtu těch, kteří přijedou do České republiky. Přes veškerou toleranci, kterou jsou pracovníci přepravní kontroly povinni vůči cizincům v prostředcích PID dodržovat, dochází k jejich postihování. Postihy jsou udělovány především těm cizincům, kteří jsou bez jakéhokoliv jízdního dokladu, výrazně překročili časový limit nad rámec časové platnosti, nebo nesplnili tarifně-přepravní podmínky úmyslně (například po upozornění). Ovšem tam, kde bylo prokazatelně zaplacené jízdné, tam by k toleranci ze strany revizora mělo dojít vždy a nejen z důvodu, že mu to příslušné normy ukládají.

Stížnosti přicházející od cizinců jsou mnohdy velmi sugestivní, posílané většinou prostřednictvím pražského primátora, magistrátu, ministerstva zahraničí, generálního ředitele Dopravního podniku či dokonce kanceláře prezidenta republiky. To, že vedená korespondence s cizinci je velmi nákladná a zároveň dochází k nezanedbatelným škodám na image samotného Dopravního podniku, nemusím ani dodávat.

Proto byl vydán příkaz vedoucího odboru přepravní kontroly č. 2/2001, který řeší problematiku kontroly cizinců a měl by zabránit stížnostem a námitkám cizích státních příslušníků, kteří krátkodobě pobývají v pražské metropoli a ne vždy se dobře v PIDu orientují. Na druhé straně je třeba si uvědomit, že ne každý cizinec nevědomky porušuje přepravně-tarifní podmínky v PIDu a ne každý se chová adekvátně jako návštěvník cizí země. 25 stížností od cizinců za 8 měsíců tohoto

roku je sice nepřijemných, ale určitě ne alarmujících. Za tu dobu revizoři zkontrolovali přibližně 3,65 milionu cestujících včetně cizinců. Zároveň je dobré si připomenout, že Dopravní podnik vydává velké množství informačních materiálů pro cizince, ve kterých se mohou seznámit s podmínkami pro cestování v Praze a pokud mohou posoudit – informační systém, zabývající se cestováním v Praze, je v tomto ohledu na velmi dobré evropské úrovni. Vždyť i na samotných jízdních dokladech a prodejních automatech je minimálně text v angličtině, jak jízdní doklad zakoupit a použít. Myslím si, že pražský Dopravní podnik je v tomto smyslu daleko vstřícnější k cizincům než mnozí cizinci v tomto ohledu k nám.

Do letních měsíců patří i falešní revizoři. Ti profitují v době největší turistické sezony právě na cizincích, kteří se neseznámili s tarifem a podmínkami, za nichž jim může být postih udělen. To samozřejmě falešným revizorům jen nahrává. Pravdou ale je, že samotní pracovníci přepravní kontroly jsou maximálně citliví na problematiku falešných revizorů, a proto z vlastní iniciativy pomáhají policii při jejich dopadení. V naprosté většině jde navíc o celostátně hledané osoby. V letošní sezoně se nám zatím nepodařilo odhalit žádného falešného revizora, ale namlouvat si, že neexistují, by nebylo na místě. Některé indicie tomu jednoznačně nasvědčují.

Pokud budeme hodnotit výkony revizorů v červenci a srpnu letošního roku, jsou

srovnatelné s minulými roky a k zásadním výkyvům nedošlo. Zároveň nedošlo k poklesu podílových mezd u přepravních kontrolorů a tuto skutečnost neovlivnil ani fakt, že revizoři pracovali v příměstských autobusech, na lanovce na Petřín a v metru ve stejnojmenných součástkách – uniformách.

Proto mně nezbývá než opakovat, že se zavedením uniforem k žádným mimořádným situacím nedošlo, žádný katastrofický scénář se nekonal, a že i u revizorů, kteří nošení uniform jako takových ze začátku zpochybňovali, došlo k přehodnocení této kdysi ožehavé problematiky. To, že uniformy jsou slušivé a že došlo k posílení prestiže práce revizorů i ke zlepšení celkové prezentace Dopravního podniku, již nikdo nepochybně. Některá důsledná opatření i při nošení „civilního oblečení“ měla za následek, že stížnosti ohledně vzhledu revizorů v podstatě vymizely. Lze tedy jen konstatovat, že nastavená pravidla nošení uniform a civilního oblečení jsou správná, nenahrávají ani čným pasažérům, ani nepodporují ústrojovou nekázeň některých revizorů.

Takové tedy bylo léto z pohledu vedení pracovníků přepravní kontroly, léto, ve kterém bylo za 2 měsíce zkontrolováno přibližně 770 000 cestujících a z toho postíženo 39 000, kteří porušili tarifně-přepravní podmínky. Léto, ve kterém bylo ve spolupráci s advokátní kanceláří vybráno přes 15 milionů Kč na postížích.

Josef Hocek, vedoucí odboru přepravní kontroly



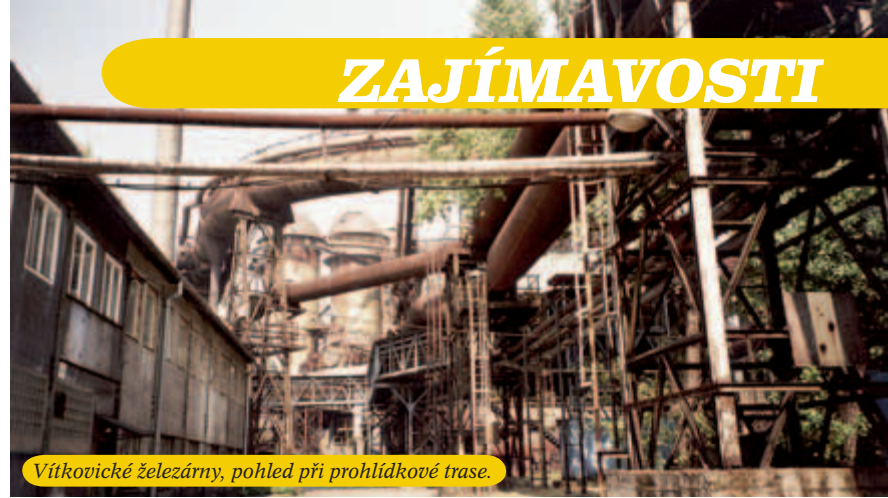
Foto: Archiv DP



Dřevěný vysílač v polských Gliwicích.

Dalo by se říci, že povídání o starých časech není dnes příliš oblíbené, každý spíš přemýšlí o současnosti, dívá se do budoucnosti. Ale přesto – bez zkušeností, které získali naši předchůdci, bychom neměli na čem stavět, byli bychom bez kořenů. Technické památky jsou významnou součástí naší minulosti, která byla až donedávna dost opomíjená, na rozdíl od památek architektonických. Vnímání technického dědictví jako rovnoprávné složky kulturního dědictví je nutné stále připomínat.

I to je jeden z důvodů, proč Národní památkový ústav pořádá každý druhý rok mezinárodní odborný seminář, který se týká zachování a dalšího



Vítkovické železářny, pohled při prohlídkové trase.

některých z přednášejících byli zahraniční hosté, ale účastníci semináře byli pozváni Centrem Dziedzictwa Kulturowego w Katowiciach na celodenní exkurzi po technických památkách v katovické oblasti. I zde se jednalo převážně o památky z oblasti hornictví, ale navštívili jsme i pivovar Tyskie z roku 1629, což by asi zajímalo hlavně mužskou část našich čtenářů. Třebaže jsme zde procházeli halami s moderní technologií, mnohem zajímavější byly historické měděné varny z počátku minulého století, které byly dosud provozuschopné. Pozoruhodný byl také historický vysílač

Technické památky jsou dědictvím po předchozích generacích

využití technických památek. Ten letošní se konal v Ostravě, a jak je zřejmé již z místa konání, většina technických památek se týkala hornictví a železářství.

Město Ostrava má díky své specifické historii největší množství kulturních památek technického charakteru, především památek těžkého průmyslu, v České republice. Kromě areálů bývalých kamenouhelných dolů jsou to koksovna a vysoké pece, budovy závodních elektráren (elektroústředěn), nádražní objekty a strojní a technická zařízení (těžní stroje, důlní kompresory, dmychadla). Významné místo mezi kulturními památkami Ostravy zaujímají dva komplexy národních kulturních památek – areál důl Michal (dnes instalovaný objekt Národního památkového ústavu – územního odborného pracoviště v Ostravě) a areál dolu Hlubina, koksovny a vysokých pecí Vítkovických železáren.

Důl Michal je v současné době zpřístupněn návštěvníkům a je využíván jako sídlo odboru technických památek, fotodílna a knihovna Národního památkového ústavu. Slouží také jiným aktivitám – divadlu, koncertům a v neposlední řadě odborným seminářům a přednáškám. Na nezaujaté působí především místnost šatny, kde byla využita teorie „posledního pracovního dne“, to znamená zachování památky v takovém stavu, jakoby lidé, kteří zde pracovali, teprve včera odešli. V řetězových šatnách visí na háčcích pracovní oděvy, malba místnosti zůstává zvětralá a omšelá, schodiště je prošlapané a zabrádlí ohmatané. Přesto jsou tyto prostory využívány jako originální výstavní síň, jak můžete vidět na fotografii. Veškeré opravy v areálu se dějí pokud možno prostou výměnou poškozeného nebo dožilého materiálu za nový, nátěry vnějších dveří jsou konzervovány, nátěry oken jsou spíše opravovány než obnovovány a na návštěvnícké trase jsou okna čistěna pouze od nové špíny, letité nánosy zůstávají. Skutečnou péči o areál navenek demonstrují zametené chodníky a ošetřené trávníky. Případné nutné nové prvky a stavební úpravy jsou odlišitelné od původních, ale v takové formě, výrazu a materiálu, aby nerušily celkové měřítko a atmosféru. Hornictví je od dopravy hodně vzdálený obor, ale přesto jsme v zajímavém prostředí našli něco blízkého, což dokumentují přiložené fotografie.

Co to bylo? No přece koleje, které jsou pro nás neoprávněné, ale také v dolech jsou velice nutné. Na snímku můžete vidět interiér jámové budovy, sem se ze šachet vyvážejí vozíky s uhlím a po kolejích se odvázejí do třídírny a k dalšímu zpracování.

Vítkovické železářny upoutají svým impozantním rozměrem, a to nejen zvencí. Vedle strojního zařízení a dmychadel si člověk připadá jako mravenec, jen posuďte sami podle fotografií. Také vysoké pece Vítkovických železáren spolu s dolem Hlubina a koksovnu jsou součástí komplexu národní kulturní památky a také zde se dodržují výše zmíněné postupy pro zachování technických památek.

Jak bylo napsáno na začátku, seminář byl mezinárodní, a to nejen proto, že

Interiér Vítkovických železáren.



v Gliwicích z roku 1935, a to nejen svou zajímavou historií – tento vysílač měl hrát velkou úlohu při zdůvodňování obsazení Polska v roce 1939. Dne 31. srpna ve 20.00 hodin vtrhli ozbrojení esesmani v polských uniformách do radiostanice, která tehdy ležela na německém území. Němci měli vyhlásit do éteru, že rozhlasová stanice je v polských rukách. Tato provokace měla být jedním z důkazů polské viny. Nevěděli



Interiér jámové budovy dolu Hlubina.

však, že z Gliwic se nevysílá, pouze přebírá a dál vysílá signál. Interiér radiostanice je zachován ve stavu z roku 1939 a je zpřístupněn návštěvníkům. Nejzajímavější je však přímo samotný vysílač. Řekli byste, že má celodřevěnou konstrukci?

A proč o tom všem vlastně píšeme? Jednak jsme se s vámi chtěli podělit o opravdu zajímavé zážitky, ale i ukázat, že historické industriální stavby se dají nejen zachovat jako pouhá ukázka minulých časů, ale také, že se dají využít i k jiným účelům, například již ke zmíněným koncertům, výstavám a podobně. Velmi dobrou ukázkou nového využití historické budovy je umístění našeho podnikového muzea do prostor střešovické vozovny, velice kladně to hodnotí i Národní památkový ústav. I tramvaje, autobusy a další exponáty jsou upraveny tak, aby prezentovaly různá období existence těchto dopravních prostředků, včetně již zmíněné atmosféry „posledního dne“. Koneckonců máte ještě pár dnů na to, abyste se o tom sami přesvědčili, Muzeum městské hromadné dopravy se ukládá k zimnímu spánku v polovině listopadu. A kdo to nestihne, může nás navštívit zase na jaře. Budeme se těšit.

Text a foto: PhDr. Marie Jílková

Galerie v řetězové šatně dolu Michal.



Konkurence, slovo v městské hromadné dopravě dříve nemyslitelné. Dnes je všechno jinak, pokud nevěříte, nabízíme vám stručný přehled nadnárodních společností, působících ve veřejné dopravě.

Connex

Společnost založená ve Francii jako dopravní divize skupiny Veolia (ta podniká v oblasti vodárenství, komunálních služeb a odpadového hospodářství).

Základní finanční ukazatele dopravní divize Connex (rok 2002, v eurech):

Obrat: 3,42 miliardy
Provozní zisk: 291 milionů

Společnost Connex působí v USA (nákladní doprava, doprava osob, taxi, rychlodráhy), ve Velké Británii, Francii, Německu, Austrálii, České republice (autobusová a železniční doprava), ve Švédsku, Belgii, Dánsku, Estonsku, Finsku, Izraeli, Nizozemí, Norsku, Polsku, Slovinsku, Španělsku (autobusová doprava) a v Irsku (železniční doprava).

V České republice má společnost Connex 1 300 silničních vozidel a 1 600 zaměstnanců.

Arriva

Nadnárodní, víceúčelová dopravní společnost založená ve Velké Británii.

Základní finanční ukazatele (rok 2002, v librách):

Obrat: 2,084 miliardy
Provozní zisk: 108,8 milionu
Čistý zisk: 91,7 milionu

Společnost Arriva působí ve Velké Británii (autobusová doprava a koncese na železniční dopravu), Nizozemí (autobusová a železniční doprava), Dánsku (autobusová, železniční a lodní doprava), Itálii, Portugalsku, Španělsku a Švédsku (autobusová doprava).

Keolis

Ve Francii založená nadnárodní, víceúčelová dopravní společnost.

Základní finanční ukazatele (rok 2001, v eurech):

Obrat: 1,4 miliardy
Provozní zisk: 175,06 milionu
Čistý zisk: 15,3 milionu

Největší nadnárodní dopravci

Společnost Keolis působí ve Francii (autobusová doprava, železniční doprava, tramvajová doprava, metro, trajekty), ve Velké Británii, v Nizozemí (autobusová a železniční doprava), v Dánsku, Belgii, Španělsku, Kanadě (autobusová doprava), ve Švédsku a v Německu (autobusová doprava, železniční doprava, tramvajová doprava).



Foto: Petr Malík

National Express

Nadnárodní, víceúčelová dopravní společnost založená ve Velké Británii.

Základní finanční ukazatele (rok 2002, v librách):

Obrat: 2,4 miliardy
Provozní zisk: 131 milionů
Čistý zisk: 107 milionů

Společnost National Express působí ve Velké Británii (autobusová doprava, tramvajová doprava, licence na železniční dopravu), v USA, v Kanadě (školní autobusy) a v Austrálii (autobusová doprava).

Firstgroup PLC

Nadnárodní, víceúčelová dopravní společnost založená ve Velké Británii.

Základní finanční ukazatele (finanční rok 2002, v librách):

Obrat: 2,277 miliardy
Provozní zisk: 177 milionů
Čistý zisk: 133,4 milionu

Společnost Firstgroup PLC působí ve Velké Británii (autobusová doprava, tramvajová doprava, koncese na železniční dopravu), v USA (školní autobusy, městská doprava) a v Kanadě (školní autobusy).

Stagecoach

Nadnárodní, víceúčelová dopravní společnost založená ve Velké Británii.

Základní finanční ukazatele (rok 2002, v librách):

Obrat: 2,111 miliardy
Provozní zisk: 86,8 milionu
Čistý zisk: 42,0 milionů

Společnost Stagecoach působí ve Velké Británii (autobusová doprava, tramvajová doprava, koncese na železniční dopravu), v USA a v Kanadě (městská doprava, zájezdové autobusy), na Novém Zélandě (autobusová doprava, trajekty) a v Číně (silniční mytí).

Zpracováno redakcí podle údajů jednotlivých společností

Dopravní podniky čelí nabídkám

Do některých městských dopravních podniků chtějí vstoupit soukromé firmy. K uzavření dohody má nejbližší ČSAD Bus v Ústí nad Labem.

Největší provozovatel linkové autobusové dopravy na severu Čech oslovil několik velkých měst a nabídl jim, že je zbaví problémů. Pokud mu města prodají majetkové podíly nebo s ČSAD Bus uzavřou dohodu o majetkovém propojení s městským dopravním podnikem, sníží jejich provozní ztrátu. „Ušetříme až dvacet procent provozních nákladů dopravních podniků. Peníze bychom použili na jiné projekty ve veřejném zájmu,“ řekl Michal Jergl, obchodní náměstek ČSAD Bus.

V Ústeckém kraji dává největší částky na provoz krajské město. Letos celkem 128 milionů korun. Děčín 60 a Most a Litvínov 106 milionů korun.

Tvrzení Jergla, že v provozu ušetří pětinu nákladů, považuje předseda Sdružení dopravních podniků Antonín Macháček za velmi odvážné. „Velké úspory by mohly v dlouhodobém horizontu dopravní podnik dokonce poškodit. Soukromníci chtějí přece vydělávat a odnášet si peníze. Samosprávy naopak mají na zřeteli kvalitní službu,“ upřesnil Macháček. Privatizaci však nezavrhl. „Města jen musí zvolit optimální způsob,“ dodal.

Liniový dopravce ČSAD Bus převážně podniká v osobní meziměstské přepravě. Teď má zájem až o deset velkých městských dopravních podniků. Nabídky předložil Mostu a Litvínovu, Děčínu, Chomutovu, Jirkovu a Ústí nad Labem. Jergl připustil, že se zajímají také o Dopravní podnik města Liberce.

Města se doposud zdráhají dát jednoznačný souhlas k prodeji. Most a Litvínov se prozatím k návrhu prodat akcie vyslovily zamítavě. Předseda představenstva dopravního podniku Oldřich Vojtíšek říká, že dříve či později se návrh objeví znovu. „Jsem zastávce případného prodeje podílů ve shodě obou měst. Musíme ale vymezit podmínky privatizace, včetně povinností pro nového nabyvatele podniku,“ řekl Vojtíšek.

Sdružení dopravních podniků má devatenáct městských provozovatelů hromadné dopravy. Předseda ekonomické sekce sdružení, Vladimír Menšík, předpokládá, že ČSAD Bus nebude jediným velkým zájemcem o městskou dopravu. „Myslím, že se stejnou intenzitou může připravovat privatizaci i Connex,“ dodal. Ten kromě šesti set regionálních autobusových linek provozuje jedenáct městských sítí a také železniční trať. Své snahy vstoupit do městských podniků však Connex nekomunikoval.

Menšík tvrdí, že městské dopravní podniky se ocitly v konkurenčním tlaku teprve před několika měsíci po vstupu Česka do EU. V řadě sousedních zemí, hlavně v Německu, už některé městské dopravní podniky ovládly soukromé firmy. „Komunální rozpočty nejsou ani v cizině nafukovací. Tamní radnice přistoupily na nabídku soukromníků hlavně z finančních důvodů,“ řekl Menšík.

V Česku provozuje městskou dopravu necelých sto podniků. Největší podíl na dopravním trhu má devatenáct městských podniků, které dopravně obsluhují tři a půl milionu obyvatel. Stejně dopravní podniky dostaly dotaci na provoz necelých jedenáct miliard korun a letos by se částka neměla o mnoho lišit.

Převzato z Hospodářských novin dne 14. září 2004.
Autorem článku je Stanislav Šetina



Foto: Petr Malík

Mýtné v centru Londýna

Londýn se stal prvním hlavním městem v Evropě, které přistoupilo na rozsáhlý způsob omezení automobilové dopravy pomocí elektronického výběru mýtného. Cílem tohoto opatření byla snaha o snížení počtu automobilů v centru města, zvýšení rychlosti dopravního proudu a inspirace obyvatel k preferování veřejné hromadné dopravy a jiných alternativních druhů dopravy. Záměrem bylo, aby finance získané z mýtného byly investovány zejména do zkvalitnění městské hromadné dopravy.

Začátky projektu

O zavedení mýtného v Londýně se uvažovalo již delší dobu. V roce 1995 byly publikovány výsledky projektu výzkumu dopravních kongescí v Londýně a bylo představeno několik možností řešení tohoto největšího dopravního problému. Pravomoc realizovat opatření omezující kongesci byla dána do rukou úřadu starosty Londýna vládním usnesením v roce 1999. Byla vytvořena nezávislá organizace ROCOL, která v březnu 2000 vydala závěrečnou zprávu s názvem „Road Charging Options for London, a technical assessment“, která obsahovala alternativy zpoplatnění vjezdu do centrální oblasti Londýna. Starosta Ken Livingston se ve svém programu zavázal realizovat projekt zpoplatnění vjezdu na základě výše zmíněné zprávy a volby vyhrál. Po svém zvolení rozeslal starosta dotčeným institucím, orgánům a organizacím dokument s názvem „Vyslechněme si názor Londýna“, ve kterém představil své plány a řešení dopravní situace. Dokument se setkal s kladným ohlasem a veškeré připomínky byly zpracovány do první verze Dopravní strategie. Veřejnost měla možnost tento dokument připomínkovat. Všechny připomínky byly zpracovány do finální verze Dopravní strategie, která byla vydána 10. července 2001.

Základem této strategie je 10 bodů:

- redukce kongescí (dopravních zácp),
- investice do zkvalitnění systému metra,
- radikální zlepšení kvality autobusové dopravy,
- kvalitnější integrace železniční dopravy do systému veřejné dopravy,
- zvýšení dopravní kapacity komunikační sítě města,
- zkrácení jízdních dob,
- podpora lokálních dopravních iniciativ,
- zefektivnění přepravy zboží na území Londýna,
- zlepšení dostupnosti veřejné dopravy,
- podpora všech forem integrace veřejné dopravy.

Do ledna 2002 probíhalo zpracování připomínek k vlastnímu projektu a 17. února 2003 mohlo být mýtné spuštěno.

Realizace tohoto projektu stála 200 milionů liber, polovina z této částky byla investována do dopravních opatření mimo centrální oblast Londýna. Orgánem odpovědným za realizaci projektu je organizace Transport for London, která je správcem dopravního systému Londýna.

Základní charakteristika mýtného v centru Londýna

Zpoplatněna je centrální oblast města (viz obrázek)

o rozloze 22 km² (což je 1,3 % rozlohy Londýna) a v budoucnu se uvažuje o jejím rozšíření.

Povinnost platit mýtné má každé vozidlo, které se pohybuje nebo parkuje na veřejných komunikacích ve zpoplatněné oblasti v pracovní dny v období 7.00 až 19.30, a které není od placení osvobozeno. Mýtné se neplatí za vjezd do placené zóny, ale za přítomnost vozidla na veřejných komunikacích v této zóně. To znamená, že mýtné musí platit i vozidlo, které zde v daný den na veřejných komunikacích pouze parkuje a nikam nejede.

Sazba mýtného je jednotná za jeden kalendářní den a jedno motorové vozidlo a činí 5 liber (přibližně 230 Kč).

Od placení mýtného jsou osvobozeny pouze motocykly, vozidla invalidů, vozidla taxi, mikrobusy, školní autobusy, autobusy veřejné dopravy a vybraná vozidla s ekologickým pohonem. Mýtné v plné výši musí tudíž platit i veškerá zásobovací vozidla, nákladní automobily i vozidla firem sídlících uvnitř oblasti. Povinnost platit mýtné mají i majitelé vozidel bydlicí ve zpoplatněné oblasti (tzv. rezidenti), avšak tito jako jediní mají slevu 90 %.

Placený prostor je monitorován na 200 místech, kde je umístěno 700 kamer, které snímají každý jízdní pruh na vjezdu i výjezdu z placené zóny. Kromě stacionárních kamer je v provozu ještě několik mikrobusů s kamerami umístěnými na státech na střeších vozů. Tyto mikrobusy namátkově projíždějí zpoplatněnou zónou, jejich kamery zaznamenávají jedoucí i parkující vozidla. Kromě zjišťování neplátců mají tato vozidla i významný psychologický efekt. Každé vozidlo je snímáno několikrát, což také zvyšuje úspěšnost přečtení poznávací značky. V kameře je nainstalován procesor, který nasnímáním datům přiřazuje čas, datum a místo. Signál z kamer je přenášen optickými vlákny do řady detekčních zařízení. Z těchto detekčních zařízení jsou data posílána elektronicky do řídicího centra, kde jsou porovnávána s daty těch vozidel, která již mýtné v ten den zaplatila, nebo jsou povinnosti platit zproštěna. Data vozidel, která zaplatila, jsou okamžitě vymazána. Data těch, kteří nezaplatili, jsou posílána do registru poznávacích značek. Informace o jménu a adrese vlastníka, typu a barvě vozidla jsou z registru následující den ráno posílány zpět do řídicího centra. Zde se provádí kontrola, při které jsou porovnávány záznamy z kamer s daty z registru. Pokud data souhlasí, je dotčenému neplátcovi zasláno oznámení o pokutě, která činí 80 liber (při platbě do dvou týdnů výše pokuty klesá na 40 liber, při nezaplacení do měsíce je pokuta zvýšená na 120 liber).

Způsoby placení mýtného:

- 35 % v hotovosti na vybraných místech vybavených terminály pro spojení s centrální databází mýtného (parkoviště a garáže, novinové stánky, obchody a obchodní domy),
- 25 % prostřednictvím internetu,

- 20 % běžnými pevnými telefony zavoláním do call-centra,
- 19 % mobilními telefony (SMS zprávy),
- 1 % poštou.

Dosažené výsledky

Počet motorových vozidel vjíždějících do zpoplatněné oblasti se snížil o 16 %.

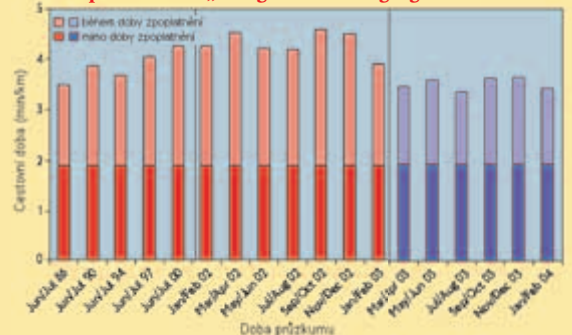
Počet jízd automobilů uvnitř oblasti se snížil přibližně o 65 000 až 70 000 za den. Z toho se uvádí, že:

- 50 až 60 % bylo nahrazeno používáním MHD,
- 20 až 30 % si našlo nové náhradní trasy a centru Londýna se vyhnulo – týká se tranzitních průjezdů centrem Londýna,
- 15 až 25 % bylo nahrazeno vyšším využíváním automobilů spolujezdcí, přechodem na jízdní kola nebo motocykl, přesunem jízd na období mimo dobu zpoplatnění.

Kongescce v ulicích se snížily o 30 %. Tento výsledek plně naplnil cíl – snížení kongescí o 20 až 30 %.

Před zavedením mýtného cestovní rychlost automobilové dopravy v centru Londýna trvale klesala a snížila se až pod 13 km/h. Stání ve frontách přesáhlo 50 % z celkových cestovních dob. Po zavedení mýtného se cestovní rychlost zvýšila na 16 km/h, což je zhruba úroveň před 15 lety. Celkové cestovní doby automobilové dopravy při cestách do centra, z centra nebo při tranzitech centrem Londýna se snížily o 14 %.

Zkrácení cestovní doby ve zpoplatněné zóně po zavedení „Congestion Charging“



Z poklesu kongescí mají prospěch i autobusy MHD. Pokleslo zdržení kongescemi, zvýšila se jejich cestovní rychlost a zlepšila se pravidelnost a přesnost jejich provozu. Nabídka autobusové dopravy byla zvýšena, v ranním období až o 11 000 míst za hodinu. Zvýšení kapacity autobusové dopravy bylo dosaženo zejména rozšířením počtu vypravovaných autobusů, zvýšením cestovní rychlosti a v menší míře změnou linkového vedení. Došlo k vyššímu využívání autobusů MHD způsobeného přesunem částí cestujících z osobních automobilů. Tento přesun však díky uvedenému zvýšení nabídky byl zvládnut bez problémů.

Roční analýza nákladů a výnosů „Congestion Charging – Central London“ (v milionech liber)

- administrativní náklady 5
 - provozní náklady projektu 90
 - náklady spojené s rozšířením autobusové dopravy 20
 - náklady na vymáhání pokut (telefonické hovory...) 15
 - Náklady celkem 130
 - Roční příjmy celkem 180
 - Roční čisté výnosy z mýtného 50
- Původně se očekávaly vyšší roční výnosy. Důvodem je větší pokles jízd osobních automobilů než předpokládaný. To je však z širšího hlediska jev pozitivní.

Závěr

Zavedení mýtného v centru Londýna splnilo základní dopravně politické cíle, a tudíž bylo dle představitelů města úspěšné.

Po znovuzvolení Kena Livingstona do funkce londýnského starosty v červnových volbách roku 2004 je projekt „Congestion Charging – Central London“ podporován a realizován i nadále.

Příklad Londýna pozorně sledují velká evropská města. V řadě měst se inspirovali příkladem londýnského projektu a zvažují zavedení podobných opatření.

Na závěr citát významného odborníka na problematiku zpoplatnění užívání silnic, pana Cantlinga: „Jsem si jist, že v nejbližší budoucnosti se platba za používání silnic stane stejně běžnou záležitostí, jako platba účtu za elektřinu či telefon.“

Ing. Vladimír Mravec, odbor strategie ředitelství



V srpnu 2002 došlo v povodí Vltavy k ničivým záplavám, které zasáhly také hlavní město Prahu. Svou mohutností vysoce překročily dosud uznávané parametry tak zvané stoleté vody (údaje z roku 1890), které byly podkladem pro zabezpečení staveb, realizovaných v zátopových oblastech. Při této povodni došlo k zaplavení některých stanic metra, a tím také k výrazným škodám na stavbách a technologickém zařízení. Poškozené stanice a mezistaniční úseky byly již opraveny a síť metra je kompletně v provozu od dubna loňského roku. K odvrácení škod v případě obdobné katastrofy byly následně vytipovány stanice, pro které byla navržena samostatné protipovodňová ochrana.

Zcela zásadní otázkou bylo určení nivelety záplavové hladiny, na kterou má být protipovodňová ochrana řešena. Tato výška byla stanovena na úroveň záplavové vlny v srpnu 2002 s navýšením 60 cm. Nedílnou součástí návrhu opatření na povrchu jsou také opatření na kanalizační síti, zajištění opatření na zabezpečení funkčních zdrojů elektrické energie pro čerpání, opatření na technologických zařízeních metra, možnost zapojení ochranného systému metra do protipovodňové ochrany a vytipování dalších nebezpečných míst.

Jednotlivé stanice byly posuzovány také s ohledem na jejich konstrukci a možné dopady z hlediska statického zatížení vztlakovou vodou. K zabezpečení stanice proti „vyplavání“, respektive jejímu porušení a následné destrukci, byly proto navrženy pro některé stanice úpravy příkotvením nebo přitížením, respektive s ohledem na jejich technickou a finanční náročnost byla ochrana některých stanic upravena pouze na povodňovou hladinu z roku 1890. Tento ústupek je možný, neboť všechny vytipované stanice metra jsou zároveň ještě pod protipovodňovou ochranou budovanou v rámci protipovodňových opatření města podél břehů Vltavy. Úpravy na stanicích metra mají zajistit jeho bezpečnost i v případě lokálního porušení základní ochrany města.

Protipovodňová opatření ve stanicích metra

ochranného systému metra bude vodotěsně navýšena novou železobetonovou obrubou.

Úpravy navýšení větracích šachet vzduchotechniky stanice byly již provedeny při rekonstrukci stanice po povodni.

Uvedené úpravy budou provedeny ještě v letošním roce.

Stanice Křižíkova

Návrh opatření ochrany stanice Křižíkova spočívá v nahrazení stávající nadzemní prosklené lehké konstrukce za novou, monoliticky a staticky odolnou železobetonovou, která bude kotvena do stávající nosné železobetonové podzemní části vestibulu. Směrem k Sokolovské ulici bude provedena dostavba nadzemní části vestibulu v rozsahu celého půdorysu podzemní části. Tato úprava umožní ochranu stanice na vodu Q 2002 + 60 cm.

S úpravami vestibulu jsou spojeny nutné přeložky a ochrana stávajících inženýrských sítí. Trvalé protipovodňové opatření vestibulu je doplněno o 7 kusů nových mobilních hradítek, uzavírajících vchody do stanice.

Zahájení stavebních prací se předpokládá v listopadu 2004.

Stanice Florenc

Návrh ochrany stanice metra Florenc – vestibul C, B proti přímému zaplavení vodou z povrchu spočívá v realizaci následujících stavebních úprav. Výtah před prodejnu Delvity bude pod úroveň povrchu trvale zabetonován železobetonovou deskou tloušťky 0,5 m.

podzemními těsníci stěnami – předěly v ulicích Kaprově a Valentinské, ochrana nadzemní části je mobilní – hradítkovými stěnami – a bude sloužit výhradně při vyhlášení krizové situace při záplavách. Na podzemní stěny budou umístěny základové konstrukce pod mobilní hradítka (ve vozovce realizovány ocelovým zabetonovaným prahem s horní nerezovou plochou, v pochozích zónách osazeným žulovým prahem). Pro snižování hladiny spodní vody v okolí vestibulu a zabránění průsaků podzemních vod při povodni jsou navrženy studny. Ochrana je budována na návrhovou hladinu Q 2002 + 60 cm.

Realizace stavebních prací ve stanici je před zahájením.

Stanice Malostranská

Navrhované úpravy k zajištění ochranných stanic metra proti zaplavení vodou z povrchu jsou budovány trvale v podzemní části, při vyhlášení krizové situace při záplavách budou na základy namontována mobilní hradítka.

Trvalé ochránění je realizováno podzemními těsníci stěnami po obvodu stanice (od vestibulu, ulicí Klárov do Valdštejnské ulice) provedenými metodou tryskové injektáže včetně zabetonování ocelových prahů a patek pro dočasné umístění hradicích konstrukcí.

Vlastní realizaci prací předcházejí přeložky inženýrských sítí a dočasné či trvalé přemístění zařízení v trase navrhované úpravy.

Veškerá opatření na ochránění stanice jsou budována na návrhovou povodeň Q 2002 + 60 cm a stavební úpravy jsou v současné době již realizovány.

Větrací šachta Štvanice

Návrhová opatření u větrací šachty jsou navržena proti přímému zaplavení z povrchu. Předmětem úpravy je osazení mobilních hradítek do vstupních dveří šachty. Stávající parapet větracího otvoru bude navýšen nadbetonováním.

Stavební práce na ochránění větrací šachty se v současné době dokončují. Navrhované úpravy jsou realizovány na návrhovou hladinu Q 2002 + 60 cm.

Stanice Vltavská

Veškerá návrhová opatření mají zajistit a zabezpečit funkci stanice při povodních dodatečnými opatřeními v konstrukcích jednak ve vestibulu, jednak kolem vstupu do podchodu u tramvajových zastávek. Ze statických důvodů dojde k přikotvení základové desky vestibulu. Kolem vstupu do podchodu u tramvajových zastávek bude stávající parapet nadbetonován ze tří stran, vytvoří trvalé hradítko, které v krizové situaci bude doplněno mobilním hradítkem.

Vstupní ocelové dveře u obchodní chodby se doplní tlakově odolnými dveřmi. Uvedené úpravy zajistí odolnost stanice proti vodě na úrovni Q 2002 + 60 cm.

Navržené stavební úpravy vyžadují přeložení inženýrských sítí tam, kde jsou v kolizi s navrženými základy pro mobilní hradítka.

Práce na úpravách byly zahájeny.

Stanice Nádraží Holešovice

Ochrana stanice Nádraží Holešovice je budována proti zaplavení vodou z povrchu na hladinu Q 2002 + 60 cm. Navržené stavební úpravy v podzemní části mají charakter trvalý, nadzemní část hradítek je dočasná a bude sloužit při vyhlášení krizové situace při povodních.

Součástí úprav na ochranu stanice je přitížení a zesílení v části obratových kolejí za stanicí železobetonovou deskou. V prvním podzemním podlaží severního vestibulu (úroveň kolektoru, přehrazení podchodu) a v podchodu u vstupu do strojovny hlavního větrání budou osazené nové tlakové dveře.

Úpravy na ochránění stanice byly již zahájeny.

Ing. Milan Jindra,
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Foto: Petr Malík

Stanice Palmovka

Ochránění stanice je navrhováno pro návrhovou hladinu Q 2002 + 60 cm. Rozsah opatření se realizuje železobetonovými deskami (zarážkami) v ulici Na Žertvách na přitížení vlastního tělesa stanice proti nadzdvížení vztlakovou vodou. Umístění železobetonových zarážek je částečně v kolizi se stávajícími inženýrskými sítěmi PRE, VO, je nutno provést jejich přeložky, respektive částečné ochránění.

V podchodu v ulici Na Hrázi, v místě vstupu do stanice a do místnosti traf, kde hrozí zaplavení stanice z povrchu, jsou navržena mobilní hradítka výšky 3,5 m včetně železobetonového základu pro zakotvení a uchycení ocelových stojek.

Stavba je v současné době v realizaci.

Stanice Invalidovna

Ochránění stanice metra – vestibulu je zajišťováno pro návrhovou hladinu Q 1890. Ve vestibulu bude provedena úprava pro ukotvení nových hradítek, prosklené stěny vestibulu budou ochráněny zvýšenými železobetonovými parapety, bude provedeno ochránění gravitační kanalizace, stávající otočná hradítka budou přetěsněna a doplněna o 2 kusy nových. Úprava vstupu

Dveře na průčelí objektu Delvity do společných prostor skladů Delvity a technologických prostor metra C budou opatřeny mobilními hradítky, zahrazeny budou také prostory před vstupy do výtahů, na schodiště a do skladu. Dále u vestibulu B bude provedena výměna izolací na montážním otvoru, nové zazdění vstupního otvoru v průčelí vestibulu B. Skla oken do vestibulu budou opatřena bezpečnostní fólií. U vstupu do předprodeje na severní fasádě bude zřízena ochrana mobilními hradítky.

Ochrana stanice je realizována na návrhovou hladinu Q 2002 + 60 cm. Při dosažení hladiny z roku 1890 a současném případném porušení protipovodňové ochrany Prahy by však stanice na trati C musela být ze statického hlediska řízeně zaplavena do úrovně nástupiště. Stavební úpravy k zabezpečení stanice proti „vyplavání“ na vyšší hladinu by byly značně finančně náročné a přesáhly by škody způsobené řízeným zaplavením.

Opatření jsou připravena k realizaci.

Stanice Staroměstská

Navrženými úpravami je zajištění ochrany stanice metra proti zaplavení vodou z povrchu při povodních. Ochrana je navržena jednak trvalá, zahrazení stanice

Preference tramvají světelnou signalizací v Mnichově úspěšně zavedena v celé síti

V DP-KONTAKTu číslo 8/2002 (stránky 16 až 19) byl uveřejněn článek „Preference MHD světelnou signalizací v Mnichově aneb jak to dělají jinde“, který podrobně popisoval program zrychlení provozu tramvají v bavorském zemském hlavním městě Mnichově, kde jádrem a nejpodstatnější součástí tohoto programu bylo zavádění preference tramvají světelnou signalizací (SSZ), podle stavu ke konci roku 2000. Tehdy byla preference zavedena na tratích o celkové délce 47 km, což představovalo 2/3 z celkové délky tramvajové sítě 71 km.

V prosinci 2003 byl program preference tramvají úspěšně dokončen v téměř celé tramvajové síti. Z celkové délky sítě 71 km chybí preference pouze na čtyřkilometrovém úseku tratě do městské části Pasing na západě města, kde bylo její zavedení odloženo až na rok 2005, kdy se počítá s modernizací tratě a jejím prodloužením. Při příležitosti dokončení programu preference byl zpracován tento text, který navazuje na výše uvedený článek a popisuje dosažené výsledky.

Připomeňme si, že Mnichov (s počtem obyvatel 1,2 milionu, tzn. obdobným jako v Praze) je i v zahraničí známý tím, že již od poloviny 60. let dvacátého století vsadil na rozvoj kvalitní hromadné dopravy, spočívající na dvou základech: na rychlodrážní kolejové dopravě ve městě i v regionu (metro a železniční rychlodráha S-Bahn) a na integraci dopravního systému. V květnu 1972 – spolu se zahájením provozu S-Bahn – byl jako jeden z prvních v Evropě (po Hamburku a Stockholmu) uveden v život Mnichovský dopravní a tarifní svaz (Münchener Verkehrs- und Tarifverbund, známý pod zkratkou MVV), který na ploše přibližně 5 500 km² postupně integroval všechny druhy hromadných dopravy: železniční rychlodráhu S-Bahn, ostatní železnici, metro, tramvaje, městské i regionální autobusy. Rozvoj MHD se však až do počátku 90. let netýkal tramvají. Podle dopravní koncepce z šedesátých let měla být tramvajová doprava v Mnichově postupně zrušena a nahrazena metrem a autobusy. Rušením tratí pak byla tramvajová síť v letech 1973 – 1993 zredukována ze 112 km na 65 km, podíl tramvají na přepravních výkonech výrazně klesl a neobnovoval se vozový park. Národy o prospěšnosti zachování tramvají i vedle metra a S-Bahnu se začaly objevovat již v osmdesátých letech, ale teprve počátkem 90. let se město rozhodlo tramvajový provoz zachovat, zmodernizovat a rozšířit. K tomu byl zpracován rozvojový plán tramvajové dopravy.

Podstatnou součástí tohoto rozvojového plánu byl – kromě prodloužení tramvajové sítě (v 90. letech byla tramvajová síť prodloužena ze 65 na 71 km a výstavba dalších tratí se připravuje) a radikální obnovy vozového parku nákupem plně nízkopodlažních článkových tramvají (nyní je vozový park tramvají tvořen jen nízkopodlažními vozidly) – program zrychlení provozu tramvají v celé tramvajové síti. Stěžejní částí tohoto programu byla preference tramvají na světelné signalizaci – zavádění přednostní volby a prodloužení signálu volno jezdoucím tramvajemi na všech světelných signalizacích, protože podrobné dopravní průzkumy prokázaly, že největší časové ztráty tramvají i největší nepravidelnosti provozu způsobovala světelná signalizace.

Zavedení preference tramvají světelnou signalizací na 67 km sítě trvalo celkem 10 let (1994 až 2003) a zahrnovalo úpravu nebo přestavbu všech 230 SSZ v této síti. Mnichov se tím zařadil k těm německým městům, kde je preference tramvají světelnou signalizací zavedena – až na malé výjimky – v celé tramvajové síti. Jen namátkou si uvedme například Bielefeld, Bochum, Brémy, Darmstadt, Freiburg, Hannover, Karlsruhe, Kolín nad Rýnem, Krefeld, Mannheim, Oberhausen, Schwerin, Stuttgart. Mnohá další německá města preferenci postupně zavádějí, například Augsburg, Berlín, Dortmund, Drážďany, Erfurt, Halle, Lipsko, Magdeburg, Potsdam, Rostock.

Poznámka: od konce 90. let 20. století bylo v Mnichově započato i se zrychlováním autobusů MHD a s jejich preferencí světelnou signalizací. Z celkové délky autobusové sítě na území města 413 km byla do konce roku 2003 zavedena preference autobusů světelnou signalizací na 16 km sítě. V příštích letech má být zrychlován a preferován provoz autobusů na dalších úsecích.

Efekty preference

1. Na SSZ s preferencí tramvají se dosáhlo celkového průměrného poklesu zdržení tramvají před světelnou signalizací o 65 až 80 % (a z toho na SSZ s absolutní preferencí až o 95 až 100 %) ve srovnání s původním stavem – s řízením bez preference. Tohoto zlepšení se dosáhlo i při vysokých intenzitách automobilové dopravy a při relativně vysoké hustotě SSZ v tramvajové síti – průměrně 3,43 SSZ na 1 km sítě. Pro porovnání: v Praze je průměrně 1,40 SSZ na 1 km sítě (v prosinci 2003 bylo v pražské tramvajové síti o délce 140,9 km celkem 197 SSZ).

2. Průměrná cestovní rychlost tramvají se zvýšila z původních 16,5 km/h (1993) na nyníšších 20,2 km/h (2003), tj. o 22 %. Pro porovnání: v Praze se ve stejném období průměrná cestovní rychlost tramvají zvýšila ze 17,4 km/h na 18,7 km/h, tj. o 7,5 %, přičemž v tomto období byla v Praze zavedena preference tramvají světelnou signalizací na 38 % SSZ na tramvajové síti. Cestovní rychlost je uváděna za Mnichov i Prahu pouze pro denní linky, bez nočních linek.

3. Průměrná cestovní doba tramvají na 1 km se zkrátila z původních 3 minut 38 sekund na nyníšší 2 minuty 58 sekund, tj. o 40 sekund (–18 %). Na jednotlivých úsecích se úspory cestovních dob pohybují v rozmezí od 12 do 31 %. Vzdálenost 10 km nyní tramvaje ujedou rychleji v průměru o téměř 7 minut (6 minut 40 sekund) než před deseti lety. Pro porovnání: v Praze se ve stejném období průměrná cestovní doba denních linek tramvají na 1 km zkrátila z původních 3 minut 27 sekund na nyníšší 3 minuty 12 sekund, tj. pouze o 15 sekund (–7,2 %). Vzdálenost 10 km nyní tramvaje v Praze ujedou rychleji v průměru o 2,5 minuty než před deseti lety.

4. Dynamickým řízením s preferencí se podstatně snížil i rozptyl jednotlivých zdržení tramvají a zároveň byla minimalizována především delší zdržení, což mělo příznivý vliv na pravidelnost tramvajového provozu. Pravidelnost provozu tramvají se zvýšila z původních 58 % na nyníšších 80 %. Kritériem pravidelnosti je jízda v souladu s jízdním řádem nebo se zpožděním nejvýše do 2 minut.

5. Omezením zastavování před signálem stůj na trati mimo zastávky se provoz tramvají stal plynulejším, a tím pro řidiče příjemnějším a pro cestující atraktivnějším. Při průjezdu 10 SSZ tramvaj zastaví na signál stůj v průměru jen jednou až dvakrát.

6. Zkrácením cestovních dob, které byly promítnuty do jízdních řádů, bylo možné snížit – při zachování stejného rozsahu provozu – počet vypravovaných tramvají o 14 %, což v podmínkách Mnichova představuje úsporu 15 článkových tramvají.

7. Kromě zlepšení provozu tramvají byla preference pro město efektivní i z ekonomického hlediska. Úsporou 15 vypravovaných tramvají se snížily provozní náklady dopravního podniku – a tudíž i výdaje města, které provoz MHD dotuje – o 4,2 milionu eur za rok (= 134 mil. Kč, při měnovém kursu 1 euro = 32 Kč v září 2004). Během deseti let postupného zavádění preference tak dopravní podnik ušetřil na provozních nákladech díky preferenci celkem 26 mil. eur (832 mil. Kč). Samo město však zdůrazňuje, že hlavní motivací pro zavádění preference nebylo v první řadě snížení provozních nákladů, nýbrž především ztraktivnější MHD pro cestující.

8. Zatraktivnění tramvajové dopravy díky preferenci se projevilo v přírůstku počtu cestujících, který se na jednotlivých linkách pohybuje v rozmezí od 7 do 26 %. Podařilo se tak zvrátit nepříznivý trend postupného úbytku počtu cestujících v tramvajové dopravě, který se projevoval do roku 1993.

9. Z preference tramvají mají určitý prospěch i automobilisté, a to ve dvou směrech:

9. 1. Zavádění preference si na řadě míst vyžádalo modernizaci stávajících SSZ a zavedení dynamického řízení, které podle dopravních nároků v reálném čase, zjišťovaných dopravními detektory, bezprostředně reaguje na průběh dopravy a podle okamžité poptávky mění délky zelených signálů a střídá fáze řízení. Tím se na řadě míst – i při preferenci tramvají – snížilo zdržení a zastavování automobilů před SSZ a celkově se zvýšila plynulost provozu ve srovnání s původním řízením pevnými signálními programy. Modernizací SSZ se na některých místech zároveň zvýšila – i při preferenci tramvají – kapacita křižovatek pro automobilovou dopravu.



Mnichovské tramvaje v dopravním uzlu Karlsplatz (Stachus). Zdroj: Strassenbahn Magazin

9. 2. Díky ztraktivnění tramvajové dopravy alespoň malá část občanů při svých cestách po městě nahradila jízdy svým osobním automobilem jízdami tramvají. Méně osobních aut na ulicích pak znamená menší kongesce, více místa na vozovkách, a tím i plynulejší provoz pro zbylé automobilisty. Například na přetížené ulici Dachauer Strasse nyní používá tramvaje o 7 000 osob denně více, z toho v ranní špičce o 1 400 osob více. To při průměrné obsazenosti 1,2 osoby na osobní automobil znamená o 1 200 automobilů v ranní špičce méně.

Financování preference

Preference tramvají světelnou signalizací také něco stojí. V podmínkách Mnichova činily náklady na zavádění této preference (bez stavebních úprav a dalších souvisejících opatření) průměrně 0,8 mil. eur (25,6 mil. Kč) na 1 km tratě, respektive 0,23 mil. eur (7,4 mil. Kč) na 1 SSZ. Celkové náklady na preferenci dosáhly 53,3 mil. eur (1,7 miliardy Kč).

Financování preferenčních opatření bylo zajištěno účelově přidělováním částkami z městského rozpočtu. Tyto částky mají v rozpočtu města vysokou prioritu a v rámci prostředků na dopravu mohou být nadřazeny i financím na novou dopravní výstavbu.

Jak je známo, opatření ve prospěch MHD v Německu nejsou věci pouze dotčeného města, nýbrž jsou i součástí státní dopravní politiky. Ta se projevuje nejen deklarativně, nýbrž především v praxi tím, že investice pro zlepšování provozu MHD jsou výrazně dotovány státem a spolkovými zeměmi. V Mnichově byly výše uvedené celkové náklady na preferenci dotovány městu ze státního (spolkového) rozpočtu a z bavorského zem-

ského rozpočtu ve výši 78 %, což vynikne obzvláště ve srovnání s našimi poměry (dotace ze státního rozpočtu na preferenci ve výši 0 %).

Prosazení a podpora preference

Jak již bylo zmíněno v předcházejícím článku z roku 2002, obdobně jako v jiných městech se **myšlenky na preferenci MHD před automobilovou dopravou ani v Mnichově neprosazovaly jednoduše a lehce. Již při přípravě preference se vyskytly u některých dopravních odborníků, úředníků, politiků i zástupců veřejnosti názory, že preferování tramvají na světelné signalizaci je nevhodné nebo dokonce nemožné**, protože bude brzdit automobily, výrazně zhorší dopravní poměry ve městě, nebo že dokonce způsobí dopravní kolaps.

Proto byla přípravě preferenčních opatření věnována velká pozornost. Na radnici byla ustavena pracovní skupina za účasti zástupců všech dotčených stran, jednotlivá opatření byla opakovaně projednávána a diskutována tak, aby bylo vždy nalezeno optimální řešení. Po delších diskuzích se dopravním odborníkům – zastáncům preference podařilo přesvědčit alespoň většinu ostatních zúčastněných o užitečnosti a realitě preference.

Preferenční opatření zaštilil svou autoritou i sám primátor města pan Christian Ude, který například na tiskové konferenci dne 13. července 1995, svolané při příležitosti prvního výročí zavedení preference na prvním úseku – na lince 20, mimo jiné uvedl:

„Po ročních zkušenostech se zrychlením linky č. 20 můžeme prohlásit, že jsme to dokázali. Linka č. 20 jezdí přesněji, rychleji a hospodárněji. Předpovědi kritiků se nepotvrdily. Program zrychlení je úspěšný. Nasazení moderní řídicí techniky pomohlo korigovat minulý vývoj nepříznivý vůči MHD. Zatímco v minulých desetiletích ztrácely tramvaje půdu pod nohama kvůli upřednostňování automobilů, díky preferenci získávají nyní ztracený terén zpět. Tramvaje budou i nadále preferovány před automobily a budou tak rychlejší a atraktivnější.“

Nutnost a užitečnost upřednostňování tramvají a autobusů mezitím uznalo a podporuje mnoho Mnichovanů a Mnichovank. A co nás obzvláště těší, je skutečnost, že preferenci považují za správnou a užitečnou nejen samotní cestující MHD, nýbrž i většina ostatních „neuzivatelů“ (Nicht-Nutzer) MHD.

Ve srovnání s automobily jsou tramvaje již řadu let vysoce hodnoceny jako příznivější pro dopravní poměry ve městě, ohleduplnější k městskému prostředí a odlehčující vnitřní město od přetížených automobilů.

Jsmo na správné cestě a v nastupeném trendu budeme v příštích letech pokračovat. Naším cílem je, aby atraktivní MHD motivovala obyvatele k jejímu vyššímu používání místo osobních automobilů.“

Masivní kritika odpůrců preference nečekaně přinesla i jeden pozitivní efekt: díky ní se seznámila se záměry a problematikou preference široká veřejnost a preference u ní našla podporu (jak ukázaly průzkumy firmy Socialdata). Podpora preference nadpoloviční většinou veřejnosti byla v místních poměrech – při výrazné fixaci obyvatelstva na osobní automobily a v situaci, kdy MHD používá jen menšina obyvatelstva – považována za významný úspěch. Preferenci totiž podpořila i část obyvatel jezdících po městě pouze osobním automobilem. Na otázku, jak je to možné, je zajímavá odpověď: v uvažování těchto automobilistů sehrál svou roli i psychologický aspekt a určitá míra egoismu. Jejich motivací pro preferenci MHD lze ve zkratce vyjádřit slovy „*sem pro kvalitnější MHD, protože pak souseď možná přestane jezdit autem a pro mé auto zůstane na ulicích i parkovištích víc místa*“.

Dělna přepravní práce (modal split) v Mnichově a její porovnání s Prahou (pracovní den, 0 – 24 h):

Rok 2002	Mnichov	Praha
Individuální automobil. doprava	55 %	43 %
Městská hromadná doprava	45 %	57 %
Celkem	100 %	100 %

Obavy ani předpovědi odpůrců preference se po jejím zavedení (stejně jako v mnoha městech předtím) nepotvrdily. Dopravní poměry ve městě se ani výrazně nezhoršily, ani nenastal předpovídaný dopravní kolaps. Pokud ve městě existují dopravní problémy, nejsou způsobovány tramvajemi, nýbrž automobily, protože automobilů jezdí po městě tolik, že se nejvíce zdržují samy mezi sebou. Zkušenosti z křižovatek se zavedenou preferencí ukázaly, že při vhodném návrhu řídicí logiky nemá ani vysoká míra preference obecně významnější negativní vliv na plynulost ostatního provozu, neboť preferenční zásahy do světelného řízení mohou být následně kompenzovány prodlužováním zelených signálů podle potřeb automobilové dopravy.

Pokud v důsledku preference tramvají někde došlo k částečnému zhoršení plynulosti provozu automobilů, město to považuje z dopravně politických důvodů za přijatelné, neboť:

- Upřednostňování MHD před automobilovou dopravou je dopravně politickým zájmem města.
- Přírůstek zdržení automobilů, vzniklý při preferování MHD, je zcela zanedbatelný ve srovnání s celkovým zdržením automobilů, způsobeným vysokou hustotou provozu v městské komunikační síti.
- Vzhledem ke čtyřicetinasobně až stonásobně vyšší obsazenosti tramvají ve srovnání s automobily se při preferování tramvají celkové zdržení všech účastníků dopravy na křižovatkách (cestujících v MHD i automobilech) vždy významně sníží.

Závěr

Příklad Mnichova ukazuje, jaké jsou možnosti zlepšení provozu tramvají i na pouličních tratích a v souběhu s intenzivní automobilovou dopravou,

- pokud se k preferenci tramvají přistupuje cílevědomě, kvalifikovaně a koncepčně,
- pokud je obecný zájem na preferenci (deklarovaný například zásadami dopravní politiky města) důsledně promítán do konkrétních opatření na jednotlivých SSZ
- a pokud není popráváno sluchu argumentům typu „na této křižovatkě preference být nemůže, protože zde jezdí mnoho automobilů“.

Přitom i v Mnichově platí, že preference je záležitost především dopravně politická. Nejvíce záleží na vůli a rozhodování města, do jaké míry chce provoz MHD preferovat. V Mnichově je preference MHD světelnou signalizací prioritním zájmem radnice i provozovatele MHD a dosažené výsledky to potvrzují.

Zpracováno podle podkladů mnichovského dopravního podniku (Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr), podkladů z Magistrátu města Mnichova (Landeshauptstadt München, Magistrat), Statistických ročenek Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, Ročenek dopravy Ústavu dopravního inženýrství hlavního města Prahy a osobních konzultací s pracovníky mnichovské firmy GEVAS, která zpracovávala dopravní řešení SSZ pro preferenci.

Ing. Jan Adámek, Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy



Vůz pražského metra typu M1 na výstavě Innotrans 2004 v Berlíně.

Výstava Innotrans 2004 se v Berlíně konala ve dnech 21. až 24. září. Jedná se o nejdůležitější evropskou výstavu zaměřenou na dopravu, zastoupeny jsou všechny oblasti od plánování a projektování přes výstavbu dopravní cesty až po vozidla a odbavování a informování cestujících. Znovu se potvrdilo, že jde v evropském měřítku o největší a nejvýznamnější akci v oboru.

Jednou z nejvíce zastoupených oblastí na výstavě byla vozidla pro přepravu osob, a to jak kolejová, tak i různé nekonvenční systémy. Představili se zde všichni

Innotrans 2004 Berlín

významní výrobci i řada výrobců méně známých. Mezi nejzajímavější patřili:

Alstom

Regio Citadis pro Kassel (Německo): obousměrné, tříčlankové vozidlo pro tram-vlakovou dopravu ve městě Kasselu a v jeho okolí (provoz i na železničních tratích).

AnsaldoBreda

Soupravy pro metro Kodaň (Dánsko): třídlínné, plně průchozí soupravy pro plně automatické metro v Kodani.

Soupravy pro metro Madrid (Španělsko): šestídlínné, plně průchozí soupravy (motorový vůz s kabinou strojvedoucího + vlečný vůz + 2 x motorový vůz bez kabiny strojvedoucího + vlečný vůz + motorový vůz s kabinou strojvedoucího).

Tramvaj typu Sirio pro Göteborg (Švédsko): jednosměrná, pětičlanková, stoprocentně nízkopodlažní tramvaj.

Tramvaj typu Sirio pro Miláno (Itálie): jednosměrná, 100% nízkopodlažní tramvaj. Nabízena jako sedmi- nebo pětičlanková.

Tramvaj typu Sirio pro Atény (Řecko): obousměrná, pětičlanková, 100% nízkopodlažní tramvaj.

Tramvaj typu Sirio pro Sassari (Itálie): obousměrná, pětičlanková, 100% nízkopodlažní tramvaj.

Tramvaj typu Sirio pro Bergamo (Itálie): obousměrná, pětičlanková, 100% nízkopodlažní tramvaj.

Bombardier

Tramvaj typu Flexity Classic: obousměrná, tříčlanková tramvaj. Podíl nízkopodlažní části: 70 %.

Kawasaki

Vozy pro metro New York typu R142A: pěti- až šestivozové soupravy složené z hnacích vozů s kabinou nebo bez kabiny strojvedoucího. Pohon třífázovými asynchronními motory.

Vozy pro metro New York typu R143: čtyřvozové soupravy složené z hnacích vozů s kabinou nebo bez kabiny strojvedoucího. Pohon třífázovými asynchronními motory.

Leipzig Fahrzeugservice-Betriebe GmbH

Nízkopodlažní članková tramvaj NGTW6 „Leoliner“: levná, dvoučlanková nízkopodlažní tramvaj pro Lipsko. Podíl nízkopodlažní části: 60 %. Nabízena i tříčlanková a pětičlanková verze.

Rotem

Elektrická jednotka pro příměstskou dopravu v Dillí (Indie): čtyřvozová elektrická souprava pro rozchod 1676 mm.

Souprava pro metro Gwang (Čína): čtyřvozová, průchozí souprava pro linku 1 metra Gwang.

Souprava pro metro Attiko Athény (Řecko): dvouprovdová, šestivozová, průchozí souprava. Napájení: 25 kV AC (vrchní vedení) a 750 V DC (třetí kolejnice).

Siemens

Firma Siemens zde opět vystavila čelní vůz pražského metra M1 ze 2. série. Vozidlo se těšilo značné pozornosti návštěvníků výstavy.

Motorové jednotky pro regionální dopravu Desiro Classic a Desiro 5022: dvoudílné, částečně nízkopodlažní motorové jednotky pro regionální dopravu.

Stadler

Variobahn: modulární, plně nízkopodlažní tramvajové vozidlo. Dodávány pro Helsinky – pětičlankové, čtyřveřové, pro Chemnitz – pětičlankové, šestiveřové, pro Duisburg – sedmičlankové, pětidveřové.

Motorový vůz Regio Shuttle RS I pro S-Bahn Breisgau (Německo): částečně nízkopodlažní motorový vůz pro příměstskou dopravu.

ZNTK Nowy Sącz

Elektrická jednotka EN57/M: tříčlanková elektrická jednotka pro regionální dopravu.

Kromě kolejových vozidel byla na výstavě Innotrans 2004 představena i některá nekonvenční vozidla:

Lohr

Tramvaj na pneumatikách Translohr: nekonvenční, obousměrné, plně nízkopodlažní vozidlo na pneumatikách s napájením z vrchního vedení a s možností vedení ve střední kolejnici. Modulární prvky umožňují libovolnou sestavu soupravy.

Mitsubishi

Automated People Mover (APM): různé typy automatických vozidel pro obsluhu letišť (Hong Kong

International Airport, Miami International Airport, Washington Dulles International Airport).

Light Rapid Transit System „Crystal Mover“: lehké, automatické vozidlo pro linky Sengkang a Punggol v Singapuru.

Rotem

Maglev dvoudílné vozidlo pro městskou dopravu pohybující se na magnetickém polštáři. Maximální rychlost 110 km/hod.

Text a foto: Ing. Jan Urban, technický úsek ředitelství

INNOTRANS 2004 z pohledu Pražské strojírny a. s.

Ve dnech 21. až 24. září se v Berlíně konal mezinárodní veletrh dopravních technologií **INNOTRANS 2004**, na kterém spolu se svým zástupcem pro německý trh, firmou BBR, vystavovala své výrobky i **Pražská strojírna a. s.**

Nejzajímavějším exponátem pro tisíce turistů byl ve funkčním zapojení představený výhybkový systém VSP-1-K s inovovanou výhybkovou skříní ZZK-75 a elektrohydraulickým přeštváčkem EHP-40. Tento výhybkový systém je z hlediska provozu považován za nejbezpečnější a splňující



i velmi přísné německé normy VDV na úrovni AK-6. Dále byl na stánku k vidění i sjezdový výhybkový systém VS-20, výhybkový systém VSP-30-110, který lze využít ve výměnách z vlnolových kolejnic, a který byl vyvinut pro tramvajové depo v německém Frankfurtu nad Mohanem. Mezi dalšími exponáty vystavovanými Pražskou strojírnu byly elektromagnetický přeštváček EMP-43

a odvodňovací skříně žlábků kolejnic.

Pražská strojírna a. s. se svým unikátním zaměřením výrobního programu v oblasti výhybkových sys-

témů řadí mezi 5 největších výrobců na světě. Ve své desetileté historii vyrobila mimo jiné již více než 1 350 výhybkových systémů všech typů, které byly dodány do dopravních podniků nejen v České republice, ale i do Německa, Polska, Maďarska, Austrálie, Estonska a Ruska. Postavení firmy na trhu odpovídal i zájem zahraničních partnerů, a to jednak ze Švédska, Španělska, Lotyšska, Anglie a Holandska, se kterými byla na veletrhu vedena jednání o možnosti realizace již konkrétních investičních projektů a dále i z dalších zemí, kde o nákupu výrobků Pražské strojírny a. s. teprve uvažují.

Účast zástupců naší školy na semináři v Drážďanech

Vzhledem k již více než čtyřleté spolupráci naší školy s výukovým střediskem DVB AG (Dresdner Verkehrsbetriebe AG) byli zástupci naší školy pozváni na seminář o profesním vzdělávání ve veřejné a místní dopravě po rozšíření EU o východní země.

Semináře tohoto zaměření mají sloužit k integraci profesních vzdělávacích systémů ve veřejné a místní dopravě Evropského regionu Labe-Nisa. Ve workshopu v rámci projektu budoucnosti služeb, podporovaného EU, mají být analyzovány stávající struktury procesního vzdělávání a vyvinuty návrhy internacionalizace profesního vzdělávání především v odvětví veřejné osobní místní dopravy. Konečným cílem je vytvořit trhy pracovních příležitostí a služeb přesahující společné hranice, pro jejichž rozvoj budou použity normy a standardy EU. Pro umožnění prožití nové vzájemnosti je nutné

harmonizovat národní a regionální úpravy a změny struktur a procesů.

Semináře se zúčastnili nejen němečtí kolegové, ale také pedagogičtí pracovníci z polské strany. Naše delegace byla vedena ředitelem školy ing. Šilhanem, který také na semináři trvajícím celé dva dny pronesl příspěvek, který představil systém našich vzdělávacích programů, přípravu mládeže na povolání v dopravě a celkovou situaci v českém školství.

Úvodní projevy patřily zástupcům německého ministerstva pro kulturu, průmysl, dopravu a obchod. Další příspěvky přednesli nejen zástupci vzdělávání všech tří stran, ale i zástupci velkých dopravních a výrobních podniků a odborových organizací.

Výsledkem semináře bylo v první řadě seznámení se všemi partnery, kteří by se integračních proce-

sů účastnili. Byly vytvořeny pracovní skupiny se svými zodpovědnostmi, které si předávají zkušenosti a návrhy pro přípravu založení sítě pro vzdělávání a další vzdělávání mezi podniky, případně stanovení nositelé úkolů:

1. Organizace a struktura vzdělávací sítě
2. Specifická výměna informací a zkušeností partnerů
3. Tvorba jednotného obsahu vzdělávání a dalšího vzdělávání
4. Vypracování a organizace společného vzdělávání a dalšího vzdělávání

Plánují se další pracovní setkání účastníků participujících na této integraci vzdělávacích systémů již na příští rok 2005 a jistě bude velmi užitečné pro naši školu tohoto projektu se zúčastnit.

ENERSOL (slunce do škol)

Ve dnech 8. a 9. září proběhl ve škole v Poděbradské ulici (*partnerská škola*) celostátní seminář ku příležitosti otevření informačního vzdělávacího centra **ENERSOL** Harfa, zaobírajícího se využitím obnovitelné energie. Dvojici pracovníků odborného výcviku jsme byli na semináři také zastoupeni.

Celý projekt vzdělávacího centra pro využití obnovitelné energie vznikl za přispění Ministerstva životního prostředí, Odboru školství magistrátu hl. m. Prahy a Rady státního fondu životního prostředí. Jeho centry jsou Praha (pracoviště na Harfě) a Kroměříž.

Odborné přednášky, které budou v průběhu doby v Kroměříži i v Praze realizovány, mají zabezpečené kvalitní zázemí v učebnicích, a hlavně v instalovaných solárních systémech s měřením jednotlivých ukazatelů

efektivnosti, fotovoltaických panelů, tepelných čerpadel a demonstračních CD-ROMů s publicistickými programy zpracovanými na profesionální úrovni. Posluchači přednášek budou o problematice obnovitelné energie skutečně zevrubně informováni.

Účastníci semináře se shodli, že vývoj a výuka ve směru nahraditelných (obnovitelných) zdrojů energií má před sebou světlou perspektivu nejen v Česku, ale ve všech zemích EU. Velké pokroky v této oblasti již učinily Německo a země Beneluxu, které nám mohou být příkladem. Je připraveno zohledňování způsobů výroby a spotřeby těchto energií, a to jak finančními dotacemi, tak i úlevami.

Zatím je s naší školou počítáno jako s jednou z prvních, která by měla intenzivně spolupracovat

se vzdělávacím centrem. Přednášek se budou účastnit pedagogové i žáci, aby byla dostatečně popularizována výuka tohoto směru výroby energie. Cílem partnerství naší školy je zvyšovat osvětu a odbornou spolupráci pro zkvalitnění výuky a tématického zaměření v souladu se strategií v hlavním městě Praze v oblasti životního prostředí a energetického rozvoje.

Již 5. listopadu bude uspořádán ve středisku naší školy na Rohanském ostrově první seminář pro žáky nejen z naší, ale i dalších pražských škol. Do konce roku budou uspořádány ještě další semináře pro pedagogy, mistry odborného výcviku a management školy. S popularizací obnovitelných zdrojů energie se počítá i do budoucna, kdy by měla být osvěta ještě zintenzivněna.

Demonstrační a výukové středisko Harfa je už nyní otevřeno nejen pro exkurze žáků s pedagogy, ale i pro širokou veřejnost, kterou obnovitelné energie zajímají.

Hospodářská komora opět oceňovala

V reprezentačních místnostech Hospodářské komory ČR se 6. října sešlo 250 studentů ze 47 škol celé České republiky, aby obdrželi za své výborné výsledky při závěrečných učňovských zkouškách ocenění, které každoročně Hospodářská komora uděluje.

Za přítomnosti představitelů Hospodářské komory ČR, ministerstva školství, pozvaných rodičů a zástupců vedení oceňovaných škol bylo vyznamenáno i 23 našich studentů. Současně i naše škola obdržela Certifikát HK ČR.

Z oboru **automechanik** ocenění obdrželi Jakub Houdek, Jan Jančík, Michal Charvát, Tomáš Plešner, Vlastimil Kožnar, Lukáš Záhrobský a Petr Tuček. Z oboru **elektrikář pro silnoproud** byli oceněni Lukáš Fiala, Jiří Hazuka, Richard Mařánek, Petr Ondřejec, Martin Panáček, Luděk Krajčí a Jiří Luňák. Dále byli oceněni

absolventi oboru **mechanik elektronických zařízení** Jiří Zeman a Antonín Hájek. Mezi **autoelektrikáři** se prestižního ocenění dočkali David Bajer a Jakub Langenberg.

-sou-



FILM

Snowboardáči

S blížící se zimou se do kin dostává český film plný sněhu, který vznikl zároveň i jako třídílný televizní seriál. Komédie režiséra Karla Janáka o šestnáctiletých kamarádech Rendym a Jáchymovi. Odjíždějí na hory (poprvé bez rodičů), aby se naučili jezdit na snowboardu. Věří, že si užijí skvělý týden, oslaví Silvestra a najdou-li nějakou tu kamarádku navíc, tím lépe. Na horách bydlí zdarma u Jáchymova bratrance Milana, správce horské chaty. Ten si z nich ale udělá spíš pomocné pracovní síly. Když se klukům konečně podaří dostat na sněžník, zjišťují, že jízda na prkně není zdaleka tak jednoduchá, jak si představovali... Brzy se začadí mezi největší nemehla z celého horského střediska. Naštěstí potkají tři kamarádky snowboardačky. Jenže o dívky se uchází i čtveřice „Sněžných Pantherů“, kteří jsou na snowboardu jako doma. V „souboji“ o zájem dívek se Jáchym a Rendy dostávají však postupně do stále složitějších, šilenějších a bláznivějších situací a trapasů. Hrají: Vojta Kotek, Jiří Mádl, Ester Geislerová, Jiří Langmajer, Lucie Vondráčková, Barbora Seidlová, Valérie Zawadská, Veronika Freimanová, Otakar Brousek ml., Pavel Nový, Bohumil Klepl, Dana Morávková a další.

V kinech od 4. listopadu 2004.

Otevřený moře

Americké drama scénáristy a režiséra Chrise Kentise bylo natočeno podle skutečných událostí a jak tvůrci s oblibou všude podotýkají, neobsahuje ani jednu počítačově generovanou scénu. Susan a Daniel jsou dobře situovaný manželský pár. Jejich vztah je v poslední době vzhledem k pracovnímu nasazení napjatý. Což takhle na chvíli polevit a vyrazit si, jen sami dva, bez mobilů a laptopů, někam na malé prázdniny? Slunná dovolená na Bahamách spojená s relaxačním potápěním vypadá jako vynikající nápad – ovšem jen do okamžiku, kdy se dvojice rozhodne zúčastnit turistického výletu ke korálovému atolů. Po půlhodince strávené v lehkých potápěčských oblecích obdivováním podmořských krás se totiž vynoří na hladinu a zjistí, že loď s ostatními turisty a jejich průvodci beze stopy zmizela. K nejbližší pevnině je to nepřekonatelných patnáct mil. Kdy někdo zjistí, že se nevrátili s ostatními, a zahájí po zmizelých pátrání? Manželé se na plných čtyřadvacet hodin ocitají sami na volném moři, vystaveni všem představitelným útokům vodního světa. Během pomalu uplyvajících času se z nich stávají aktéři zoufale a ze všech sil bojující o přežití. Propagační materiály tvrdí, že jde o děsivě realistické drama, které kombinuje žraločí dynamiku Čelistí s temnou děsivostí *Záhady Blair Witch*. Máme příležitost se přesvědčit, zda tomu tak skutečně je.

V kinech od 11. listopadu 2004.

Vzhůru k zubaři

Zubní ordinace v areálu garáže Kačerov, na adrese Ke Garážím 2, Praha 4, nabízí stomatologickou péči všem zaměstnancům Dopravního podniku a jejich rodinným příslušníkům od 15 let.

Blíží informace o stomatologické péči v kačerovské garáži získáte na telefonu 272 763 541, linka 356 – MUDr. Machová.

Ordinační hodiny:

Pondělí, středa, čtvrtek 7.30 – 14.30
Úterý 7.30 – 15.30 Pátek 7.30 – 11.30 -red-

V říjnovém vydání DP-KONTAKTu se objevil článek, jehož autor uvažoval nad tématem samoobslužného otevírání dveří u nových souprav M1 a v rekonstruovaných vozech 81.71 pražského metra.

Jak nám sdělil pan Pavel Třeboňák, vedoucí odboru provozně správního divize Metro, před uvedením těchto souprav do provozu proběhla informační kampaň, která seznamovala cestující veřejnost se změnou ovládní dveří. V rámci této akce se cestující dozvěděli, že jsou-li dveře obsluhované centrálně strojvedoucím, tlačítka nesvítlí. V případě, že v soupravě je strojvedoucím nastaven režim individuálního otevírání dveří, svítí signalizace trvalým zeleným světlem. Jestliže se dveře pohybují, ať již zásahem strojvedoucího nebo cestujícího,

DIVADLO

Divadlo Broadway v ulici Na Příkopě připravilo na 20. listopadu premiéru muzikálu *Tři mušketyři*. Příznivám rovnou, že duo autorů hudby Michal David a Bryan Adams působí mírně řečeno poněkud nesourodě. A jak může vypadat výsledek takového spojení? V příběhu z Filice 17. století, který zná z nejrůznějších pramenů a adaptací snad téměř každý, se představí mj. Pavol Habera, Monika Absolonová, Josef Vojtek, Sabina Laurinová, Petra Janů, Josef Laufer, Zuzana Norisová, Bohouš Josef, Richard Genzer, Michal Suchánek, Martin Maxa, Petr Kolář, Pavel Vítek, Lešek Semelka, Jiří Helekal, Michal Penk a řada dalších.

Divadlo na Vinohradech připravilo na 12. listopadu premiéru klasické Shakespearovy hry *Macbeth*. V nastudování hostující režisérky Hany Burešové se publiku představí mimo jiné Jiří Dvořák, Oldřich Vlach, Pavel Rímský, Vilma Cibulková, Simona Postlerová, Daniela Kolářová a další.

HUDBA

Ani listopad nebude zrovna skoupý na hudební produkce „všeho druhu“. Nezbyvá, než se znovu uchýlit k pouhým telegrafickým informacím. V úterý 9. listopadu se v klubu Roxy představí holandský alternativní veteráni **The Legendary Pink Dots**, o den později 10. listopadu v T-Mobile Aréně předvede svůj koncertní program britský zpěvák, skladatel a multiinstrumentalista Gordon Matthew Sumner, tedy **Sting**, který patří mezi nejvýznamnější britské hudebníky posledních 25 let.

Celkem slušné množství koncertů je situováno na listopad do velkého sálu Lucerny. Ve čtvrtek 11. listopadu se na tamním pódiu objeví soubor kolem svérázného vokalisty Jiřího Růžka, tedy bigbitové **Vítovo kvarteto**, aby oslavilo svých 25 let. Ve stejný den (tedy snad, už se objevily i zprávy o tom, že by tu měli hrát 10. listopadu), ale v klubu Roxy vystoupí britská pop punková **Chumbawamba**. O víkendu (13. a 14. listopadu) se ve Smetanově síni Obecního domu představí jedenáctičlenný sbor amerických černošských

zpěváků **The Jackson Singers** s novým programem *Gospel Emotions / Spiritual Inspiration*, aby posluchače potěšil svým podáním rytmických gospelů, balad a spirituálů. Úplně z jiného těsta je další sobotní akce. T-Mobile Aréna bude totiž 13. listopadu patřit jednomu z nejpobulárnějších světových Djů. Holanďan Tijs Verwest, alias **DJ Tiesto** je v současné době považován za skutečnou tranceovou ikonu (však se mu také jako prvnímu DJ na světě podařilo vyprodat fotbalový stadion). V neděli 14. listopadu vystoupí v Roxy holandská saxofonistka **Candy Dulfer**. Ve dnech 15. až 28. listopadu se v rámci akce Prague International Bluenight objeví mj. **Popa Chubby** (15. listopadu v Rock Café), **Corey Harris** (USA) a **Visegrad Blues Band** (CZ/SK/PL/HU) v Rock Cafe 22. listopadu a legendární britská rocková kapela **Ten Years After** (28. listopadu, Lucerna Music Bar), která opět přijíždí s mladým kytaristou Joe Goochem, ale tentokrát s novým programem z aktuálně vydávaného alba *Now*. Ve středu 17. listopadu si ve velkém sále Lucerny připomeneme 15. výročí založení skupiny **J.A.R.** a hned o den později ve stejném sále pokřtí svou novou desku „nastupující generace“, pražská formace **Wohnout**. V Paláci Akropolis pokřtí novou desku pro změnu 21. listopadu **Vlasta Redl**, v úterý ve velkém sále Lucerny oslaví 20 let svého působení na hudební scéně slovenský zpěvák **Peter Nagy** (na scéně by se měli objevit třeba i Jožo Ráž, Vašo Patejdl nebo Janek Ledecský) a ve středu 24. listopadu by se v Roxy měli objevit belgičtí **Hooverphonic**. Smetanovu síň Obecního domu poctí svou návštěvou také světová operní hvězda, americká mezzosopranistka **Jennifer Larmore** (26. listopadu). Za doprovodu Pražské komorní filharmonie, kterou bude řídit italský dirigent Marco Guidarini, by měla přednést árie z děl Händela, Mozarta, Rossiniho a Bizeta.

Blížíme se ke konci a to jsme ještě ani zdaleka nevyčerpali všechny významnější listopadové akce. Připomeňme tedy ještě na závěr, že svoji show chystá na pondělí 29. listopadu do T-Mobile Arény také snad nejnámější světový mág a iluzionista **David Copperfield**. Takže, jestli potřebujete nechat někoho nebo něco zmizet, máte možná jedinečnou příležitost... -mis-

Jízdní doklady se prodávají také na vysokých školách

Pilotní projekt distribuce časových jízdenek s volitelným počátkem doby platnosti studentům vysokých škol na základě průkazek studentů vybavených elektronickým nosičem dat byl realizován ve spolupráci s Českým vysokým učením technickým se zahájením akademického roku 2001/2002.

Motivem tohoto projektu byla především snaha zmírnit každoroční nápor na distribuční síť Dopravního podniku při vystavování průkazek Pražské integrované dopravy pro studenty vysokých škol a zatěžování studijních oddělení při vystavování potvrzení o studiu. Po úspěšném ročním provozu na Českém vysokém učení technickém byl tento projekt postupně rozšiřován i na další vysoké školy.

Od dubna 2004 jsou do prodeje „klouzavých“ časových kuponů zapojeny všechny klíčové vysoké školy v Praze – České vysoké učení technické, Česká zemědělská univerzita, Vysoká škola ekonomická a Univerzita Karlova.

Průkazku Pražské integrované dopravy pro studenty vysokých škol nahradil tedy průkaz příslušné vysoké školy a kupony s volitelnou dobou platnosti 30 nebo 90denní se k těmto průkazkám úspěšně prodávají nejenom na vysoké škole (České vysoké učení technické, Česká zemědělská univerzita, Vysoká škola ekonomická), ale i v celé distribuční síti firmy Šoch a v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti (České vysoké učení technické, Vysoká škola ekonomická a Univerzita Karlova).

Pro zajímavost uvádíme několik čísel: **od roku 2001** bylo na průkazky studentů uvedených vysokých škol prodáno 104 311 kusů kuponů s volitelnou dobou platnosti, z toho 89 425 kusů přímo na vysokých školách a 14 886 kusů v naší prodejní síti. Na celkovém počtu prodaných kuponů s volitelnou dobou platnosti pro studenty vysokých škol se podílí počet „školních“ kuponů 22 procenty.

Ing. Marie Lásková, odbor odbytu a tarifů MHD

Otvírání dveří v metru

cího, svítí signalizace na ovládacím tlačítku červeně. Cestující má možnost předvolit si za jízdy otevření dveří v nadcházející stanici a v tomto případě začne signalizace svítit přerušovaným zeleným světlem (bliká).

Systém samoobslužného otevírání dveří je používán v řadě měst celého světa a Praha není výjimkou. Na základě komparace s některými zahraničními provozy je možné konstatovat, že informační systém týkající se postupu při otevírání dveří tou-

to technikou je srovnatelný s ostatními dopravci, kteří jej používají. Vzhledem k minimálnímu počtu podnětů od cestujících v této oblasti, který se i s výše uvedeným článkem blíží číslu deset (a naprostá většina byla do-

ručena bezprostředně po uvedení systému do provozu), považujeme současný stav označení za vyhovující a neplánujeme jeho změnu, resp. novou informační kampaň.

Jiří Pytelka, divize Metro



5. část

Josefov

Poměrně neobvyklé postavení mezi pražskými katastrálními územími, která byla v minulosti samostatnými obcemi, zaujímá Josefov, bývalé **Židovské Město**. Je to dáno skutečností, že se jedná sice o nejmenší pražské katastrální území (má rozlohu pouhých 9 hektarů), ale s mimořádnou minulostí, která je odlišná od ostatních částí Prahy. Historie židovského osídlení pražské aglomerace sahá až do přelomu 10. a 11. století, kdy o něm známe první zmínky. Tehdy Židé obývali osadu kdesi na tzv. Vyšehradské cestě (není tím míněna dnešní Vyšehradská ulice ani vyšehradské podhradí). Asi v polovině 12. století vznikla židovská osada v tehdy novém Starém Městě. V průběhu doby vznikla z pražského židovského ghetta samostatná správní jednotka. Zájemce o podrobnější údaje z historie Židovského Města odkazujeme na specializovanou literaturu, která líčí složitý vývoj židovského osídlení Prahy.

Významná je skutečnost, že později bylo pražským Židům zakázáno bydlet mimo ghetto, a proto není divu, že počet obyvatel zde rychle vzrůstal. Na konci 17. století žilo na nepatrné rozloze Židovského Města 11 tisíc obyvatel! Když v roce 1784 vznikla spojením Starého Města, Nového Města, Malé Strany a Hradčan jednotná Praha, zůstalo Židovské Město samostatným útvarem, který tvořil enklávu uvnitř staroměstského území. Teprve když byl 27. dubna 1850 schválen Obecní řád pražský, bylo tímto zákonem konstatováno, že „*Pražská obec židovská přestává být sama sobě zvláštní obcí místní; i číní s obcí spojených čtyř měst Pražských obec jedinou. ... Pražská obec židovská trvá dále jen co obec náboženská*“. Současně bylo Židovské Město přejmenováno oficiálně na **Josefov** na počest císaře Josefa II., jehož vláda přinesla Židům formální vztupoprávnění.

Poté, co bylo židovskému obyvatelstvu umožněno bydlet kdekoli v Praze, začalo obyvatel Josefova ubývat a staré domy, které byly značně zanedbané a nevyhovovaly ani tehdejšímu hygienickému standardu, se nezřídka stávaly útočištěm různých žvlů. Následkem toho rozhodly v roce 1886 pražské městské orgány uskutečnit rozsáhlou (a dodnes mnohými odborníky zpochybňovanou) plošnou asanaci celého bývalého Židovského Města i dalších významných území Starého Města (Vojtěšská čtvrť, Petráská čtvrť a jiné) a Nového Města (Podskalí). K uskutečnění tohoto velkorysého urbanistického záměru musel být 11. února 1893 přijat zákon o *vyvlastňování k úpravě asanačního obvodu královského hlavního města Prahy č. 22 říšského zákoníku*. Demolice začaly v roce 1896 a výstavba nových budov v Josefově probíhala v letech 1897 až 1917. Počet obyvatel Josefova se zásadním způsobem změnil. Jestliže v roce 1890 na josefovském území stále ještě žilo 11 535 obyvatel, v roce 1910 to byly pouhé 3 384 obyvatel. V případě Josefova zanikla drtivá většina původní unikátní zástavby a byla nahrazena běžnými městskými činžovními domy. Zůstalo zachováno jen několik významných památek – šest synagog, židovská radnice a Starý židovský hřbitov. Přesto byly některé další synagogy zbořeny, například Velkodvorská a Cíkáňova (obě v roce 1906). Dochované památky na židovské osídlení Prahy dnes představují významné kulturní dědictví celosvětového významu. Například Staronová synagoga je nejstarší synagogou v Evropě. Její historie sahá zhruba do roku 1270. Na Josefově dále leží synagogy Maiselova, Pinkasova, Klausová, Vysoká a Španělská. Světznámým je Starý židovský hřbitov, na kterém se pohřbívalo v letech 1439 až 1787, který má nezanedbatelný podíl na rozloze Josefova.

Městská správa hlavního města Prahy byla po roce 1850 jednotná a rozdělení města na čtvrtě mělo čistě formální charakter. Po vytvoření tzv. Velké Prahy v roce 1922 sice bylo respektováno, že Josefov je pátou městskou částí, avšak tvořil jeden správní obvod se Starým

Městem, Novým Městem, Malou Stranou a Hradčany se společným voleným místním výborem. V roce 1949 byl Josefov začleněn do obvodu Praha 1 a také dnes (od roku 1990) je součástí městské části Praha 1. V roce 2001 na území Josefova žilo jen 1 963 obyvatel.

Katastrální území Josefov bylo až do konce druhé světové války rozděleno na dvě spolu nesouvisející území. I to je v rámci Prahy neobvyklé. Bylo to dáno skutečností, že ve východní části Židovského Města v blízkosti kostela sv. Ducha byli původně usídleni Židé východního ritu, zatímco větší západní část obývali příslušníci západního ritu. Obě židovské enklávy byly odděleny úzkým pruhem staroměstského, tedy křesťanského území, které se nacházelo zhruba mezi dnešními ulicemi Elišky Krásnohorské a Dušní, kde se mimo jiné nachází i křesťanský kostel sv. Ducha. Tento komplikovaný průběh josefovských hranic byl odstraněn až

při celopražských změnách katastrálních hranic uskutečněných v letech 1945 – 1946. Hranice na Starém Městě tehdy byly upraveny tak, aby neprobíhaly bloky domů a současně aby bylo josefovské území sjednoceno. Na východní straně byly některé domy připojeny ke Starému Městu, na západní straně Josefov získal budovy mezi Šírokovou a Kaprovou ulicí, včetně budovy Filosofické fakulty z let 1928 až 1929

a objektu Umělecko-průmyslového muzea, otevřeného v roce 1900.

Již historická židovská osada ležela na významné obchodní cestě na Pražský hrad. V jejím směru později vznikla Josefovská, dnes Šíroková ulice. Ústila na tzv. Rejdiště, což bylo prostranství u staroměstského brodu přes Vltavu. Enklávy židovského ghetta ale až k řece nesahaly. Staré Židovské Město nikdy městskou hromadnou dopravu přímo nezažilo. Moderní dopravní obsluha Josefova úzce souvisí s historií dopravy na Starém Městě. Mnoho let se do Josefova muselo docházet. Ale s ohledem na nepatrnou rozlohu jeho území to ve srovnání s jinými místy pražské aglomerace nikdy nebylo příliš velké vzdálenosti. Projít pěšky například Josefovem znamenalo urazit vzdálenost asi 350 až 450 metrů. Když začala 24. prosince 1883 jezdit přes Staré Město koněspřežná tramvaj, měli obyvatel Josefova nejbližší

stanice na nároží Křižovnické a Platnéřské, na Mariánském náměstí, případně na Staroměstském náměstí. To se nezměnilo ani po elektrifikaci tratě v roce 1901. Významný rozvoj dopravy v oblasti Josefova nastal až v souvislosti s asanací a následným vznikem nové obytné zástavby. Nové komunikace většinou nemohly respektovat historické směry uliček Židovského Města. Týkalo se to především dnešní Pařížské ulice (původně se od roku 1901, tedy ještě v době stavby, jmenovala Mikulášská). Od počátku se počítalo s tím, že v ní bude jezdit i elektrická dráha. Realizovaný úsek tratě přes Čechův most na Staroměstské náměstí (otevřený ve dvou etapách 7. a 28. června 1908) však zůstal navzdory jen torzem velkoryse navržené městské třídy. Tzv. Letenský průkop, kterým měla komunikace vystoupat až na Letenskou pláň a na jihu dosáhnout Václavského náměstí, se neuskutečnil. Výstavbou tratě v Pařížské ulici získal Josefov v obou směrech stanici i přímo na svém území. Jednalo se o stanici Bílkova ulice před Staronovou synagogou. Další stanice, Merkur, byla až do roku 1915 na nároží Jáchymovy ulice. Po roce 1910 jezdily Pařížskou ulicí tři tramvajové linky (7, 8, 12, resp. 4, 8, 12). V té době přibyla ještě zastávka Sanytrová (původně podle potřeby) mezi Sanytrovou (17. listopadu) a Břehovou.

V roce 1913 byla během stavebních prací v asanační oblasti postavena ještě trať od Křižovnické ulice k Rudolfinu. Konečná mezi budovami Rudolfina a Umělecko-průmyslového muzea sice formálně ležela mimo katastr Josefova (tvořila ji zde tehdy zeď židovského hřbitova), ale svoji úlohu dopravní obsluhy Josefova pochopitelně plnila. V létě 1914 byla zdejší tramvajová linka č. 2 odkloněna přes nový most (dnešní Mánesův) na Klárov a konečná u Rudolfina se používala jen příležitostně a do Josefova se docházelo ze stanice Kaprova ul. V té době se počítalo s tím, že obsluhu Josefova a Starého města zlepší tramvajová trať Klárov – Těšnov, vedená Kaprovou ulicí, ale z její stavby nakonec sešlo. Změny nastaly až koncem roku 1925, kdy bylo postaveno propojení Rudolfinu – Pařížská. V té souvislosti zanikla stanice Bílkova a byla nahrazena stanicí Josefovská třída (tak se jmenovala dnešní Šíroková), ležící v obou směrech rovněž na katastru Josefova. Za druhé světové války (15. února 1943) zastávka Josefovská třída zanikla a částečně ji nahradila zastávka Staroměstské náměstí, přeložená tehdy až do Pařížské ulice před kostel sv. Mikuláše, avšak mimo katastr Josefova.

Tramvaje jezdily Pařížskou ulicí až do počátku roku 1960, od té doby je můžeme vidět jen na nynější hranici katastrálního území v ulici 17. listopadu. Hranice vede středem ulice, takže na území Josefova leží jen pravá kolej ve směru od Křižovnické ulice, se zastávkou Právnícká fakulta pro tentýž směr.

V souvislosti s obsluhou Josefova nemůžeme opomenout ani autobusovou dopravu. V letech 1928 – 1939 jezdila Kaprovou ulicí, tedy alespoň po dnešní hranici, linka J (Jinonice – Troja) se zastávkami Staroměstské náměstí a Parlament. Od roku 1964 jezdila ulicí 17. listopadu autobusová linka č. 134, později na náměstí Krasnoarmějců zastavovaly i další linky překryvné sítě. Rekreační linky XB a 200 (E) neměly pro běžnou dopravu význam. Dnes je na Josefově konečná linky č. 207 s výstupní i nástupní zastávkou Staroměstská, pojmenovanou podle stanice metra. Ta má jeden výstup z vestibulu na josefovské straně Kaprovu ulice.

Josefov dnes tvoří se Starým Městem přirozený urbanistický celek. Proto některé informace širšího územního významu, které přineseme v kapitole Staré Město, budou mít platnost i pro Josefov.



Foto: Petr Malík

... „Kádárovu pomstu“



Údržba a opravy autobusů nebyly v letech po II. světové válce jednoduché, kvůli rozmanitosti vozidel v dopravních podnicích, ať už se jednalo o městské tratě či meziměstské. Příkladem může být hlavní litomyšlské náměstí na snímku ze šedesátých let 20. století. Mimo šesti vozidel Škoda 706 RO pózuje jeden vůz 706 RTO mezi dvěma tehdy novými Ikarusy uprostřed náměstí.

Možná si ještě někdo vzpomene na počátek šedesátých let minulého století, kdy na náš trh pronikl výrobce z Budapešti s autobusy Ikarus 620 (dvoudvřevý městský) a Ikarus 630 (jednodvřevý meziměstský – linkový).

Jednalo se o střední dvounápravový autobus o dél-

ce 9 350 mm, běžné konstrukce s rámem. V přední části rámu byl umístěn šestiválcový vznětový (naftový) motor se spojkou výrobní značky Csepel D 614. Jeho maximální výkon byl 145 koní (106,6 kW) při 2 300 otáčkách za minutu. Autobus byl vybaven dvoupřevodovou (okruhovou) vzduchovou provozní brzdou působící na všechna kola, parkovací mechanickou brzdou působící na zadní kola a odlehčovací (motorovou) brzdou. Nejvyšší celková obsaditelnost byla 56 cestujících a 2 osoby obsluhy (typ 630), nebo 60 cestujících a 2 osoby obsluhy (typ 620).

Kromě pneumatických skládacích dveří měly autobusy nad přední nápravou dvoje jednokřídlové „bouchací“ dveře pro potřebu obsluhy vozu, na levé straně pro řidiče. Prostor řidiče byl vytápěn teplovodním radiátorem s větrákem s vývodem teplého vzduchu na přední sklo. Prostor pro cestující se vytápěl samostatným naftovým topením a teplý vzduch se rozváděl zvláštním kanálem umístěným podél levého boku. Spodní okna pro cestující byla pevná, horní okénka dovnitř výklopná. Maximální rychlost byla určena na 65 km/h (typ 620) a 78 km/h (typ 630). Základní norma spotřeby pa-

liva byla stanovena přibližně 30 litrů na 100 kilometrů při rychlosti 50 až 60 kilometrů za hodinu.

Tyto autobusy se v naší veřejné dopravě neosvědčily, proto byl jejich dovoz zastaven. Nedostatkem byly příliš vysoká vnitřní hlučnost, malý výkon motoru a značné provozní náklady. Ač vzhledově celkem pohledný a atraktivní se tento vůz stal neoblíbeným a málo spolehlivým vozidlem v celé naší republice.

Velká nespokojenost s ním panovala v Ústí nad Labem, kde se první vůz objevil v roce 1962 ve vozovně Předlice. Ze devíti Ikarusů 620/630 dojezdily poslední čtyři roku 1973. Pražský Dopravní podnik nakoupil čtyřicet těchto autobusů typu 620 v roce 1963 a poslední dva se nedožily ani konce roku 1969. Jejich poslední působení bylo na linkách č. 143 (Strahov – Dejvice) a č. 123 (Šmukýřka – Kavalírka).

Snad že Ikarusy pocházely z teplého Maďarska, byla v nich v zimě pořádná zima, a tak již v průběhu první zimní služby u nás dostaly tyto autobusy přezdívku „Kádárova pomsta“, podle tehdejšího maďarského premiéra.

Jan Dvořák (redakčně upraveno)

Foto: sbírka autora

NAPSALI O NÁS

Blesk (18. 10. 2004)

**Tramvajové tratě
jso ve špatném stavu!**

Když se tramvaje po ničivých povodních přes mosty pohybovaly hlemýžďím tempem, nikoho to nepřekvapovalo. Odborníci nevěděli, v jakém jsou stavby stavu. Dnes ale zastavování uprostřed mostu dokáže cestující pořádně vyděsit nebo alespoň otrávit. „Kvůli statickému stavu není žádný důvod k omezení rychlosti. Speciální režim skutečně fungoval jen v době povodní, než jsme zjistili, co udělala voda se spodní stavbou,“ řekl Antonín Semečká z Technické správy komunikací. Nevyloučil ale rozvolnění kolejí. A právě špatný technický stav tramvajových tratí potvrdila mluvčí Dopravního podniku Michaela Kuchařová: „V některých úsecích je rychlost omezena na deset až dvacet kilometrů v hodině. Uvolněné panely třeba jen na několika metrech tak řidiče donutí zpomalit. Někde za to může ale i špatný stav celého mostu.“ Postupně se mají „zpomalovací úseky“ na mnoha místech Prahy opravovat. Některé mosty se nevyhnou celkové rekonstrukci. Postupně

přijdou na řadu Štefánikův a Libeňský. Opraveny by měly být do dvou let.

Právo (16. 10. 2004)

Metro se muselo vyhnout šachtám a štolám

Štoly, jimiž je protkané prosecké podzemí, neovlivnily jen výstavbu tamního sídliště v šedesátých letech minulého století. Pozor na ně museli dát i tvůrci nové trasy metra IV. C2 z Ládví do Letňan. „Když se stavělo sídliště Prosek, přišlo se na to, že celá prosecká planina, především hrana směrem k Praze, je prošípaná řadou šachet a štolíček,“ zavzpomínal František Polák, mluvčí společnosti Metrostav, jež podzemní dráhu dlouhou téměř 4,5 km buduje. Stavbaři se nemohli spolehnout na letité mapy. Aby si byli stoprocentně jisti, že se štolám vyhnou, ke slovu přišel nejen klasický geologický průzkum, který se provádí vždycky při ražbě metra, ale i řada geofyzikálních měření. „Ukázaly dvě místa, ne přímo štoly, ale nepravděpodobnosti, kde si musíme dát pozor a dělat vrt dopředu,“ popsal proceduru

MF Dnes (14. 10. 2004)

Informační centrum o metru je na Proseku

Zajímavosti a různé informace o stavbě metra na severu hlavního města z Ládví do Letňan se lidé mohou dozvědět v Informačním centru, které bylo otevřeno na Proseku. Podle pražského radního pro dopravu Radovana Šteinerja je důležité, aby lidé měli o metru co nejvíce informací. „Víme o tom, že stavba pokračování metra tratě C komplikuje život lidem na Proseku. Informační centrum by jim proto mělo též poradit, jak nejlépe mohou cestovat městskou dopravou,“ řekl radní Šteiner. Také připomněl, že podobná informační střediska byla již v metropoli v provozu v době výstavby několika významných dopravních staveb, jako byly tunel Mrázovka, tramvajová trať na Barrandov a také trať metra z holešovického nádraží do Ládví. „Chodilo tam hodně lidí,“ dodal Šteiner.

Vybral ing. Jan Urban

VODOROVNĚ:

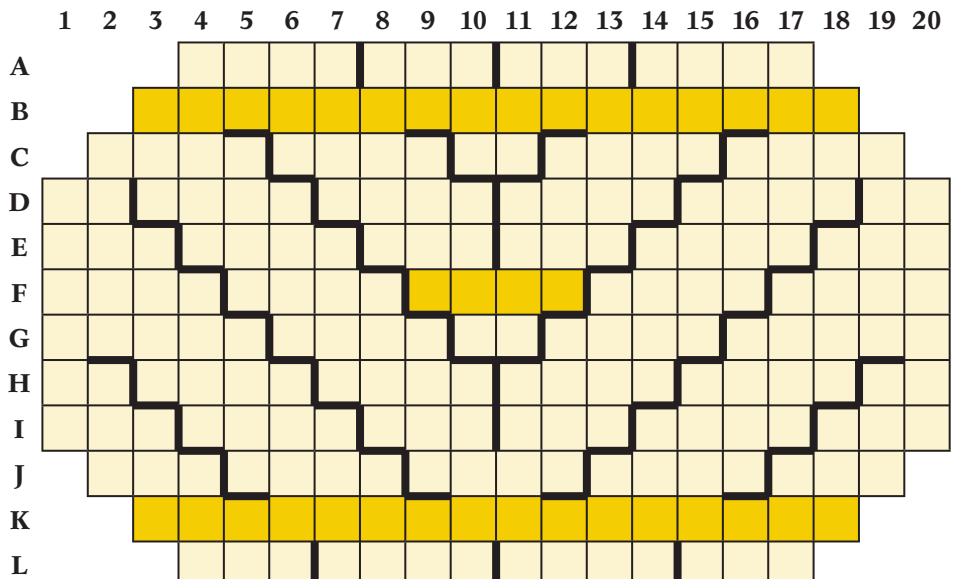
A. Japonský zápas; předložka; čajová růže; mořský korýš. – **B. 3. díl tajenky.** – **C.** Náš bývalý PZO; zkouška; značka india; pěvecké těleso; hýření. – **D.** Značka miliampéru; nářadí; řídké tkanivo; důmysl; čínský peníz; značka niklu. – **E.** Úřad (zastarale); italské město; sedlina; hubovat; šumivé víno; oděv. – **F.** Rychlý postup; bývalá italská měna; **2. díl tajenky;** šprým; mořský losos. – **G.** Asiat; cisterna; snad; stepní hlodavec; kavkazský jelen. – **H.** Inicialy krále rocku; praotec; úbytek váhy; svatební květiny; pěnivý mok; označení našich letedel. – **I.** Oddělená část; pásovec třípásý; část utkáni; číslovka; senoseč; pouze (slovensky). – **J.** Část dne; asijský sokolík; německý filozof; dámský klobouk; spodek nádoby. – **K. 1. díl tajenky.** – **L.** Označení kamionů; antická hra v kostky; vánoční ryba; domácí Olga.

SVISLE:

1. Talek. – **2.** Pražský ostrov; Kartaginec. – **3.** Fáze Měsíce; otec; solmizační slabika. – **4.** Světová strana; umělecký směr; smysl. – **5.** Dovednost; dravec (slovensky); přírodní voda; římských 501. – **6.** Šachová prohra; záblesk světla; nehoda. – **7.** Ojezdít; lihovina z rýže; starší značka vaty. – **8.** České město; Ben Málík; jemný prášek. – **9.** SPZ Rokycan; nával; poloha těla; citoslovce podivu. – **10.** Orgány zraku; český básník; druhá tráva. – **11.** Ukazovací zájmeno; parketa; kobylka. – **12.** Název písmene; studijní pobyt; nástraha; značka vápníku. – **13.** Ochoz; teskná píseň (knižně); pulz. – **14.** Citoslovce klepání; sečné rány; pražský herec. – **15.** Čapkov drama; japonský klášter; místo věčných trestů. – **16.** Značka abvoltu; událost; trhačí nálož; SPZ Ústí

PÍSMENNÁ KŘÍŽOVKA

Tajenka z čísla 10/2004: Láaska nám musí chutnat, nikoliv nás jen dráždit!



nad Labem. – **17.** Vizitka; opojný nápoj; číslovka. – **18.** Litinový plát; slabé světlo; jiní (slovensky). – **19.** Bájny český knize; tibetský kultovní objekt. – **20.** Evropanka.

Pomůcka: obo, tael, tela.

PaedDr. Josef Šach



Poslední „divizní“ odborná příprava dobrovolných hasičů

Zástupci vršovické garáže s časem 47,51 na přední příčky pomýšlet nemohli, a to se také potvrdilo. Stejně jako ve štafetě jim připadlo páté místo. Dejvický čas 31,60 dával tušit solidní umístění. Následoval útok hasičů z Klíčova, kteří dosáhli času 32,31, a tak jim zůstala čtvrtá příčka. To už se však schylovalo k velkému finále. Hasiči z Řep. Snažili se seč jim síly stačily, ale o 47 setin sekundy zůstali za velkými soupeři z Kačerova. Kačerov mohl slavit, řepským zůstaly oči pro pláč. Necelá půlminutka rozhodla o celkovém výsledku.

Následovalo už „jen“ vyhlášení výsledků a předání medailí vítězům.

Závěrem nezbyvá než poděkovat všem, zejména hasičům za neutuchající aktivitu v „hasičských válkách“, vedení divize a jednotlivých garáží za všestrannou podporu odborných příprav, a nezbyvá než doufat, že se opět sejdeme...

Z podkladů Kamila Nového, divize Autobusy, připravil -bda-

Foto: divize Autobusy

Podle ročního výcvikového plánu proběhla ve dnech 15. až 17. září druhá polovina odborné přípravy „Jednotek sboru dobrovolných hasičů divize Autobusy“ v letním dětském táboře Vrábov-Český Šternberk. Bojovalo se o celkové vítězství v dvoudílné soutěži. Se shodným počtem tří bodů nastupovali zástupci garáží Kačerov a Řepy. Oba rivalové se ve Vrábově postarali o dosud nejnepřínávnější závěr „hasičských válek“.

Jako první přišla na řadu disciplína ověření akceschopnosti CAS (cisternových automobilových stříkaček), která rozuzlení nepřinesla. Oba hasičské týmy se rozešly smírně. Druhým bodem programu byla štafeta požárních družstev s hašením požáru přenosným hasičím přístrojem. Lepšího výsledku dosáhli hasiči z Řep. Časem 25,8 vteřiny disciplínu vyhráli a obsadili také průběžnou vedoucí příčku. Kačerovští skončili s odstupem necelých čtyř desetin druhí a tato příčka jim patřila i v celkovém hodnocení. Rozestupy ani mezi dalšími jednotkami nebyly velké. Rozhodovaly doslova okamžiky. Třetí místo patřilo zástupcům dejvické garáže, čtvrté klíčovským a hasičům z Vršovic.

Rozhodnutí o celkovém vítězi přinesla závěrečná disciplína, nazývaná také „hasičská pravda“, což je požární útok od CAS na cíl. Všichni přítomní dramatický souboj sledovali s maximálním zaujetím. Vzduchem létala otázka, zda zástupci Řep opět zvítězí, nebo dají šanci někomu jinému.

Nejnižší startovní číslo si vylosovali zástupci Kačerova a časem 26,87 nasadili soupeřům latku pořádně vysoko. Podarí se ji překonat?



Den se krátí, přibývá plískanic, zkrátka podzim pevně uchopil svou vládu. Pro městskou hromadnou dopravu nastává čas pravidelného provozu.

Nevlidné klimatické podmínky znamenají ukončení výluk a různých omezení provozu. Tramvaje jezdí tak, jak je naplánováno a autobusy mají změn minimum. Metra se investiční činnost tolik netýká. Vlaky metra jezdí, jak je dohodnuto po celý rok, jen některé eskalátory procházejí plánovanou údržbou, ale ta je nezávislá na počasí.

Bohužel ani v letošní zimě nepojedou všechny tramvaje podle naprojektovaného stavu. Výstavba metra má za následek dlouhodobou výlukou do Dáblic, a tak si budeme muset počkat na pravidelný stav až do zimy roku 2006. Snad tou dobou nebude další dlouhodobá výluka.

Vzpomenete si ještě na poslední bezvýlukový stav v provozu tramvají? Já se přiznám, že nikoli. Jen mohu spekulovat o zimě 2000/2001, neboť v roce 2001 začala výluka do Radlic...

Zůstaňme ještě chvíli u výluk. O třetím říjnovém víkendů proběhla 48hodinová výluka tratě mezi Andělem a Palackého náměstím. Na dvou místech se

PODZIM VLASTNÍMA OČIMA

intenzivně pracovalo na nedostacích, které byly během velmi krátké doby odstraněny. A tak mě v té souvislosti napadlo, zda by se podobným tempem a se stejným nasazením lidí i techniky nemohlo pracovat i na jiných místech v Praze.

Doba výluk, a tím i nepříjemných komplikací pro cestující, by se zkrátila. Bezvýlukových dní by mohlo přibývat. Určitě nejsem sám, kdo by podobný trend uvítal. Možná je to pro kompetentní pracovníky jeden z námětů k přemýšlení pro dlouhé zimní večery. Na jaře uvidíme, zda krátké výluky budou pravidlem nebo jen zbožným přáním...

V naprosté tichosti prošlo okolo nás jedno výročí. O jeho významu může leckdo pochybovat, ale podle mého nastartovalo novou etapu v pražské autobusové dopravě.

Již pět let nastupujeme do autobusů předními dveřmi. Vždy, když padne toto téma k diskusi, hned se vyrojí spousta připomínek. Velice často slyším, že řidiči přední dveře neotvírají nebo jen na přímé vyžádání.

Celý problém není zdaleka tak ideální, jak by se na první pohled mohlo zdát. Zkusím vyjmenovat několik pozitiv, které nastup předem přinesl.

Na příměstských linkách už nikoho nenapadne nastupovat jiným způsobem. Minimálně se zlepšila kontrola jízdních dokladů a černých pasažérů ubylo. To jednoznačně mluví pro tento krok. A ve městě? Kromě toho, že se lépe nastupuje starším a hůře pohyblivým lidem, řidiči autobusů mohou prodávat jízdenky. I když vím, že se na toto téma v poslední době velmi vzrušeně diskutuje. Cestující to pozitivně přijímají. Jak jinak si vysvětlit, že počet prodaných jízdenek řidiči neustále stoupá?

Pokud službu pozitivně hodnotí cestující veřejnost, měla by být spokojenost i na naší straně. Spokojený cestující přece musí být cílem nás všech, kteří jsme podepsali pracovní smlouvu s Dopravním podnikem. Nebo máte jiný názor?

Dobry vítr vzletným plánům a pouštěným drakům!

-bda-

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V listopadu 2004 oslavují 60. narozeniny:

Jiří Abrahám – M, sl. elektrotechnická (28), Julius Brestovský – M, sl. technolog. zařízení (14), Pavel Dobrovolný – M, služba ochran. systému (19), Jan Hladík – A, garáž Kačerov (20), Pavel Hořejší – ED, prov. trakční vedení (42), Miroslav Mráz – A, DOZ Hostivař (37), Miloslav Pokorný – M, služba staveb a tratí (25), František Škoda – A, garáž Kačerov (26), Josef Šomek – A, garáž Vršovice (33), Tomáš Ullrich – M, služba sděl. a zabezpečovací (27), Eva Veverková – M, dopravní úsek (25), Jiří Zima – M, sl. elektrotechnická (31).

V listopadu 2004 oslavují 50. narozeniny:

František Deutschman – A, garáž Klíčov (11), Vladimír Kalát – M, služba ochran. systému (20), Petr Kamenický – A, garáž Vršovice (16), Aleš Kracík – A, garáž Řepy (23), Marie Lacinová – A, garáž Klíčov (16), Jan Matoušek – ED, provozovna měničny (31), Mikuláš Michalík – M, dopravní úsek (23), Jindra Minaříková – R, odbor financování (15), Vladimír Müller – ED, provozovna Strašnice (14), Blanka Svatošová – M, dopravní úsek (20), Milena Synková – M, dopravní úsek (12), Jiří Šanda – A, garáž Dejvice (18), Luděk Trnka – A, DOZ Hostivař (32).

Zbyněk Vanda – M, služba technolog. zařízení (15), Ivo Vojtěch – M, dopravní úsek (31).
Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme.
Do starobního důchodu odešli:
František Dvořák – A, garáž Klíčov (10), Petr Hlaváček – M, služba staveb a tratí (30), Milena Ježková – A, garáž Klíčov (32), Vladimír Franče – ED, provozovna Hloubětín (11), Helena Pokorná – A, garáž Klíčov (23).
Do invalidního důchodu odešli:
Pavel Kratěna – ED, provozovna vrchní stavba (36), Karel Tovara – ED, odbor kontrola provozu (35).
Děkujeme za práci vykonanou pro Dopravní podnik.