

DP

Kontakt

List pracovníků Dopravního podniku hlavního města Prahy, akciové společnosti

Homologační zkoušky souprav metra ve finiši

Čtenáře časopisu DP-KONTAKT bude jistě zajímat, jak daleko je příprava nových a rekonstruovaných souprav metra na provoz s cestujícími, kolik souprav je již vyrobeno či zrekonstruováno, a kdy již konečně uvidíme tyto soupravy v pravidelném provozu s cestujícími. Následující řádky by měly poskytnout na tyto otázky stručnou odpověď.

Problematiku uvádění obou typů vlakových souprav do běžného provozu s cestujícími na trati C lze rozdělit na dvě základní části.

První částí je homologační proces, který bude zakončen vydáním rozhodnutí o schválení typu – v případě soupravy M1 – a rozhodnutím o změně na vozidle – v případě soupravy rekonstruované. Obě rozhodnutí vydá Drážní úřad (DÚ). Druhou částí je pak vlastní postup výroby souprav M1 a rekonstrukce souprav 81–71M v závodech hlavních dodavatelů, tj. Konsorcium Metro Praha a Škoda Dopravní technika.

vozu stanovi opět DÚ. Pokud bude druhá část zkoušek úspěšná, zahájí DÚ homologační řízení. Rekonstruovaná souprava ještě do obdobného zkušebního provozu na trati C nasazena není. V současné době probíhají za přítomnosti specialistů firmy MATRA práce na „ladění“ software ATO části PA 135, a to dílem na zkušební trati depa Hostivař a dílem v nočních výlukách na trati C. Jakmile budou práce hotovy, požádá odštěpný závod Metro Drážní úřad o zahájení zkušebního provozu bez cestujících na trati C v trvání 30 dní. Další postup bude obdobný jako v případě soupravy M1.

V oblasti dodávek obou typů souprav dochází k postupnému zlepšování situace. Je všeobecně známo, že v depu Kačerov a v depu Hostivař je v současné době dodáno 5 nových souprav. Všechny soupravy již mají namontovanou a částečně i vyzkoušenu mobilní část PA135. K těmto soupravám je ovšem nutno dodat, že na nich (vyjma sou-

pravy č. 4) firma ČKD nyní provádí úpravy, které vyplynuly, případně ještě vyplynou ze zkušebního provozu 4. soupravy s PA 135. Navíc nutno poznamenat, že tato souprava bude vrácena po ukončení zkušebního provozu s PA 135 zpět do závodu ČKD ve Zličíně na instalaci protipožární přepážky mezi kabinou strojvedoucího a prostorem pro cestující. K podstatné změně však došlo ve výrobním závodě ČKD ve Zličíně. Byla smontována 6. souprava, která je nyní na statických zkouškách a do depa Kačerov byla převezena ve druhé polovině listopadu. Úspěšně probíhá montáž

7. soupravy a zahájena byla montáž soupravy číslo 8. Pracovníci naší společnosti v pondělí 13. listopadu převzali po přibližně 18 měsíční přestávce hliníkové skříň pro 12. soupravu.

Rekonstruované soupravy jsou dodány celkem tři. Dvě jsou s již namontovanou mobilní částí PA 135 v depu Hostivař, třetí souprava byla v pátek 3. listopadu převzata zástupci našeho podniku v závodě ŠKODA v Plzni a následně pak v pondělí 6. listopadu převezena do depa Kačerov, kde byly okamžitě zahájeny zprovoznovací práce a montáž mobilní části PA 135. V současné době jsou v závodě ŠKODA již rozpracovány soupravy č. 4 a 5, přičemž přejímka 4. soupravy měla proběhnout ještě v listopadu. Zajímavostí pro čtenáře jistě bude, že počínaje třetí soupravou budou mít rekonstruované soupravy poněkud jiné vnější barevné řešení (viz obrázek) rozpracované soupravy z výrobního závodu ŠKODA v Plzni. První dvě soupravy s původním barevným řešením dostanou rovněž nový barevný „kabát“ někdy v průběhu příštího roku.

Kdy se tedy budou moci Pražané svěřit novou

a rekonstruovanou soupravou? Z výše uvedeného vyplývá, že ve zkušebním provozu soupravy M1 by to mělo být někdy na začátku prosince tohoto roku, rekonstruovanou soupravou to však bude v lednu roku příštího. Do pravidelného provozu s cestujícími bude nová souprava nasazena během února příštího roku. Rekonstrukce ji bude pravděpodobně následovat o měsíc později.

Ing. Jaroslav Kristen, 11 222



Foto: a. z. Metro

K první části lze obecně a velmi stručně říci, že u obou typů probíhají závěrečné zkoušky software ATO (Automatic Train Operation – automatické řízení/vedení vlaku na trati) mobilní části zabezpečovacího zařízení MATRA PA135, které předchází vlastní homologaci vlaku, a to včetně mobilní části PA135 (v případě nové soupravy M1), respektive homologaci aplikace mobilní části PA135 na již homologovanou rekonstruovanou soupravu typu 81–71M. Postup prací je u nového typu souprav dále než u rekonstruovaných souprav, a proto čtenáři mohou v těchto dnech jednu novou soupravu typu M1 inventárních čísel 4107–4108 (4. vyrobená) spatřit v pracovní dny v přepravních sedlech a o sobotách a nedělích po celý den na trati C. Tato souprava totiž se souhlasem DÚ zahájila v neděli 15. října letošního roku první část homologačních zkoušek v trvání 30 dní. Po 30 dní bude souprava v provozu prozatím bez cestujících a každý den musí tato souprava najet minimálně 250 km. Po uplynutí 30 dnů bude následovat druhá fáze, a to s cestujícími, která bude rovněž trvat 30 dní – přesné podmínky pro-

Vážení spolupracovníci, nadělel posledním měsícem roku, přivítají vás vždy okouzlení a výjimečnou atmosférou. Za několik dní oslavíme v kruhu nejblíže vánoční svátky, čas pohody a pokoje.

Naše společnost ale provozuje službu, kterou naši zákazníci vyhledávají nejpřetížitelé, a tak některým nebude dopřán sváteční odpočinek. Těm, kteří sváteční dny stráví ve službě, upřímně děkujeme, neboť ve prospěch našich zákazníků obětují část svého soukromí.

Současně bych rád poděkoval všem pracovníkům naší společnosti za práci odvedenou v právě končícím roce. Věřím, že i v posledních dnech tisíciletí potvrdíme vysokou profesionalitu a úroveň poskytovaných služeb.

Přeji Vám i Vaším blízkým, jménem představenstva, vedení společnosti, i jménem svým, krásné a klidné prožití vánočních svátků a do nadcházejícího roku mnoho zdraví, spokojenosti, osobních a pracovních úspěchů.

Ing. Milan Koufek, předseda představenstva a generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

PROČ BYSTE CHODILI DO 21. STOLETÍ PĚŠÍ ?



POJEDTE S NÁMI !!

Kolejová provizoria aneb když tramvaje nejedou po svých kolejkách

Tento příspěvek nebude věnován dopravním nehodám, jak by se možná z nadpisu zdálo, ale kolejovým provizoriím.

Jednou z nevýhod, které bývaly v minulosti nezřídka vytýkány tramvajím, byla bezesporu jejich závislost na kolejkách. Tato skutečnost se projevovala především v době, kdy bylo zapotřebí z jakéhokoliv důvodu vyloučit nebo omezit tramvajovou dopravu v některém úseku. Příčiny bývaly v zásadě vždy dvě – rekonstrukce nebo přestavba tratě nebo jiná stavba zasahující do tramvajové tratě. Ve snaze co nejméně omezit pravidelnou dopravu se proto stavěla různá tramvajová provizoria. Buď šlo o vybudování provizorního obratiště, dočasnou kolejovou přeložku, nebo o zajištění alespoň jednokolejného provozu.



Provizorní kolej na náměstí Řijnové revoluce v roce 1966. Foto: J. Čermák

Provizorní kolejové úpravy jsou doloženy už za pražské koňky. Například v roce 1895 byla při překládání kolejí na Václavském náměstí zřízena provizorní výhybna umožňující jednokolejný obousměrný provoz po nedotčené straně náměstí. V roce 1899 musela být postavena provizorní kolej před palácem Lažanských, protože stavba provizorního a následně nového kamenného mostu u Národního divadla (dnešního mostu Letgii) zasahovala až do náběžní komunikace.



Tramvajová trať tzv. Myší dírou na Jungmannově náměstí z let 1976 až 1978 zřízená při výstavbě stanice metra Můstek na první pohled možná ani nepůsobilá dojmem provizoria. Foto: Dana Molnářová

Zajímavějšími akcemi, které zasáhly na počátku 20. století do pravidelnosti pražského tramvajového provozu, byly bezesporu výstavba kanalizace nebo výstavba tzv. Nového Karlína (jeho východní částí západně od dnešní Saldovy ulice). Práce na kanalizaci probíhaly většinou za plného provozu tramvajů a do tratě se vkládaly provizorní kolejové přejezdy z normálních žlábkových kolejí a běžných výhybek. Ojedinelou byla provizorní vý-

hybna v Eliščině (Revoluční) ulici na dobu dvou měsíců v roce 1903. Ve stejném roce musel zřídit i František Křížik provizorní kolej na své libeňské dráze v úseku na Invalidovně. Jezdilo se po ní od srpna do listopadu. V Novém Karlíně se použilo provizorní kolejové řešení ještě jednou, a to v září 1908, kdy tramvaje dočasně jezdily znovu po v březnu téhož roku opuštěné a odpojené koleji v Riegrově (Urxově) ulici.

Zvláštní postavení mezi provizorií mají také krátkodobě zřízené kolejové propojení starých a nových kolejí v průběhu jednotlivých etap výstavby přeložek tratí do nové osy při výrazném rozšiřování ko-



Od roku 1976 do roku 1978 se jezdilo po jedné koleji před pasáží Alfa na Václavském náměstí. I tady se stávalo metro. Foto: Ivo Mahel

munikací. Takové „protioblouky“ byly zřízeny například před Hlavním nádražím (tehdy nádražím císaře Františka Josefa) v roce 1909, na Štvanici mezi starým a novým mostem v letech 1910 až 1912, na Letné v roce 1937, na Těšnově v roce 1948 a na mnoha dalších místech Prahy.

Velkým přínosem se pro Elektrické podniky staly ploché tzv. povrchové kolejnice a výhybky, které byly poprvé použity s úspěchem v roce 1914 v Radlicích a o rok později při rekonstrukci tratě v ulici Na Příkopě. Povrchové koleje se pokládaly podle potřeby na dobu několika dní, týdnů, ale také pouhých hodin. Používaly se tak, že buď se položily jen dvě výhybky pro zajištění jednokolejného provozu v dotčeném úseku, nebo se na vozovku pokládala dočasná souběžná třetí kolej, která také umožnila vyloučení jedné tratě koleje, avšak při zachování dvoukolejného provozu. Jednotlivé způsoby nebo jejich kombinace se volily s ohledem na místní podmínky. Další, po etapách rekonstruované úseky s provizorií jsou doloženy například v Korunní třídě v roce 1919, na Národní a Belcrediho třídě v roce 1931. Povrchové koleje a výhybky umožnily například prakticky bez přerušení dopravy uskutečnit v roce 1930 velmi náročnou přestavbu náměstí. A to se provizorní koleje opravdu překládaly jednoduše tam, kam se vešly. Zcela ojedinelým provizoriem byla dvoukolejná trať kolem Jiráskova náměstí a dnešní Gorazdovou a Trojanovou ulic, která byla zapojena i do Resslovy ulice, aby byla co nejméně narušena doprava při zvyšování nivelety náměstí v souvislosti s výstavbou nového mostu. Je vhodné připomenout, že trať postavená částečně ze žlábkových a dílem z povrchových kolejnic existovala jen od 14. května do 3. června 1932. I na tak nepatrnou dobu se Elektrickým podnikům vyplatilo zřízovat provizorní trať. Provizorní překládání kolejí vyvolala také výstavba nových železničních tunelů na Vinohradech v letech 1943 a 1946.

V padesátých letech byly stavěny i dlouhé provizorní dvoukolejné tratě, například v Braníku v roce 1953. Jednou z nejznámějších byla kilometr dlouhá dvoukolejná trať na Letné mezi Letenským náměstím a Špejcharem, kdy byly normální žlábkové kolejnice položeny na severní vozovku od února do dubna 1951. Kratší přeložky byly například v Revoluční (1951) a v Nádražní (1954) ulici. Dlouhodobě provoz tramvajů ovlivňovalo rozšiřování a přestavba Hlávkova mostu v letech 1958 až 1961. I tady byly tramvajové koleje postupně překládány podle potřeby stavby a provizorně propojovány.

Zajímavé období tramvajových provizorií mnozí z nás ještě dobře pamatují, i když jde o dobu vzdálenou přes třicet let. V létě 1966 probíhala velká rekonstrukce vozovek a kolejových křižovatek na náměstí Řijnové revoluce (Vítězné náměstí) v Dejvicích. Aby byl zachován pravidelný provoz alespoň do Vokovic, položil Dopravní podnik na vozovku provizorní kolej kolem Ustředního domu armády. O rok později jezdily tramvaje několik měsíců po provizorních kolejkách (ale tentokrát jen manipulačně) mezi náměstím Řijnové revoluce a Bořislavkou a mezi Kotlářkou a vozovkou Motol. V obou případech ležely normální kolejnice jen tak na vozovce, byly spojeny rozporami udržujícími rozchod a byly proti přílišnému posunu zajištěny zatlučenými hřeby. Pod pomalu projíždějícími tramvajemi se přesto poměrně dost vlnily, ale přesto byl provoz zcela bezpečný. Při rekonstrukci křižovatky Výtoň a tratě na náběží (duben až srpen 1969) jezdily tramvaje do Braníka pod jiným obloukem železničního viaduktu.

Koncem šedesátých let a celá sedmdesátá léta a první polovina 80. let jsou ve znamení částých a dlouhodobých provizorních přeložek vyvozaných především výstavbou metra, podchodů, severojižní magistrály a dalších objektů. Také při běžných rekonstrukcích tratí se stále stavěla provizoria na vozovce. Jejich konstrukce ale byla mnohem náročnější než dříve – betonové pražce položené na šterku (například Průběžná v roce 1976). Zřejmě nejznámějším provizoriem byla jednokolejná manipulační trať z Motola na Vypich, zajišťující spojení vozovny při rekonstrukci Plzeňské třídy.

Samostatnou kapitolu tvoří provizorní obratiště. Za provozu obousměrných vozů stačovala (a stačí i dnes) provizorní výhybka. Jednosměrné tramvaje ale vyžadovaly náročnější kolejová zařízení. Například v roce 1973 existovala provizorní kolejová smyčka v Karlíně v ulicích Urxové, Petra Slezáka a Březinové, na četných místech byly zřízeny provizorní vratné trojúhelníky, například v Urxové (1979), na Invalidovně v roce 1981



Jeden z provizorních vratných trojúhelníků existoval v roce 1984 v holešovické Jateční ulici. Foto: Pavel Fojtík

a 1982, v Jateční (1984) nebo v Kotevní (1985). Při jejich stavbě se s úspěchem používaly velkoplošné panely položené přímo na vozovku, podobně jako u provizorní tratě v ulici Na Rozcestí v roce 1982. Je trochu škoda, že se na tento typ provizorií poněkud pozapomnělo.

Od roku 1996 se při rekonstrukcích opět dobře uplatňují povrchové výhybky, které se dají položit během několika málo hodin. Bohužel sloužívají se jen jako provizorní obratiště, i když by jistě bylo možné dvojice takových výhybek použít i v Praze pro jednokolejný provoz, podobně jako tomu bývá v jiných městech republiky. V této souvislosti si dovoluji připomenout, že není správné, jestliže se dnes často hovoří o provizorním kolejovém přejezdu Kalifornien. Ve skutečnosti se jako provizorní obratiště používá jen jedna povrchová výhybka. Po celá desetiletí (či století) kolejový přejezd (nebo se také říkalo úředně kolejovému spojkou) tvořily vždy dvě výhybky! Není proto důvod ustálené názvosloví měnit. I na tyto případy tedy platí naše občasné kárání za nesprávné používání termínologie. Pavel Fojtík

Vánoční dárek můžete zakoupit i ve Střediscích dopravních informací!

Nejen v různých obchodních centrech na okrajích měst, prezentujících se otvírací dobou 24 hodin denně, můžete nakoupit zajímavý vánoční dárek. Pokud máte příbuzného nebo známého se zájmem o dopravu, můžete využít nabídky pětice Stře-

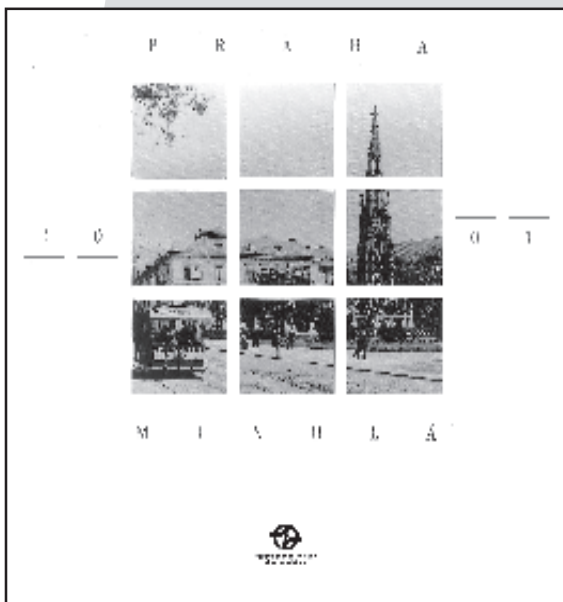
Kromě kalendářů a knihy, pojednávající o historii jedné z významných součástí každodenního života, si můžete ve Střediscích dopravních informací zakoupit další publikace, které zajímavou formou seznamují čtenáře s historií a současností městské hromadné dopravy.

- **Vozovna Střešovice 1909 – 1999 (60,- Kč)** je brožurou seznamující odbornou i laickou veřejnost s historií vozovny, která se v nedávné minulosti změnila na Muzeum městské hromadné dopravy.
- **Pražský dopravní zeměpis – svazek 1 (69,- Kč)** na sto stranách seznamuje s historií (nejen dopravní) obcí připojených ku Praze v roce 1974. V budoucnosti se počítá s vydáním dalších svazků o obcích připojených ku Praze dříve. *Vydání druhého svazku je připravováno na první pololetí příštího roku.*
- **Pražské autobusy 1925 – 2000 (55,- Kč)** na více než sto stranách seznamuje podrobně s historií autobusové dopravy na území města.
- **Sto let ve službách města (250,- Kč)**. Kniha seznamuje čtenáře především s historií Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, nejvýznamnějšího tuzemského dopravce v oboru městské hromadné dopravy.

- **Jízdní řády noční MHD v Praze (10,- Kč)**
- **Praha – mapa centra (28,- Kč)**
- **Průvodce Muzeem pražské hromadné dopravy (60,- Kč)**

Především dětem je určena skládanka **puzzle (59,- Kč)** s motivem nové soupravy pražského metra M1.

–red–



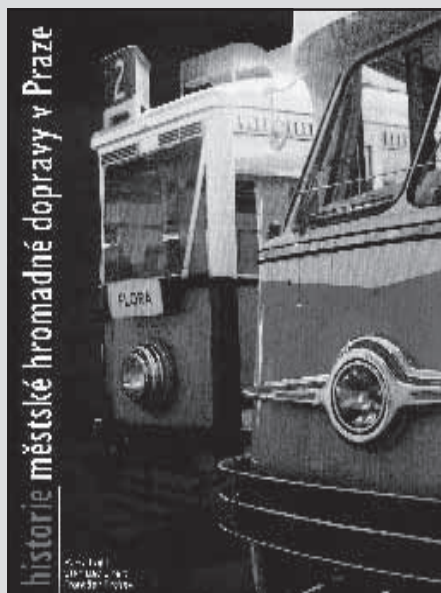
disek dopravních informací naší společnosti (Muzeum, Můstek, Anděl, Černý Most a Nádraží Holešovice).

Od prvních listopadových dní jsou k dostání reprezentativní kalendáře s názvem **Praha minulá**. Čtrnáct unikátních historických fotografií nejen z podnikového archivu je doplněno poselstvím filosofa Erazma Koháka. Po skončení roku 2001 si můžete unikátní fotografie zapaspartovat, a tak mohou krášlit váš příbytek či kancelář déle než měsíc. Cena kalendáře je **230,- Kč**.

O několik dní později se na pultech objeví **týdenní kalendář na rok 2001** s tematikou městské hromadné dopravy ve světě. Plnobarevný exemplář si můžete zakoupit za **90,- Kč**.

Již od prvních zářijových dnů je k dispozici druhá, doplněná verze publikace **Historie městské hromadné dopravy v Praze** autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta. Podle informací ze středisek je o exkluzivní publikaci velký zájem. Kniha totiž velice podrobně mapuje bohatou, 125 letou historii městské hromadné dopravy v našem městě a navazuje na úspěšnou, před pěti lety vydanou, publikaci, která se na pultech obchodů neobjevila.

Nové vydání v pozměněné grafické úpravě si můžete zakoupit za **390,- Kč**, podle neověřených informací se cena předchozí neprodejně knihy na černém trhu vyšplhala až ke čtyřmístné částce. Na 360 plnobarevných stranách je kombinován text se 405 vyobrazeními, ať již dobovými fotografiemi, plánky sítě, historickými jízdenkami nebo náčrtů historických i současných vozidel.



V současné době byla zahájena realizace pilotního projektu informačního a bezpečnostního systému v metru a jeho následné ověření. Tento projekt spočívá v umístění informačního sloupu a čtyř projekčních ploch na nástupišti stanic metra Muzeum na trati C, Můstek na trati A a Florenc na trati C.

Informační sloup na nástupišti bude osazen mikrofonem, reproduktorem a tlačítkem pro navázání fonického spojení s informačním střediskem naší společnosti. Umožní komunikaci za účelem získání informací o pražské integrované dopravě při-

Informační a bezpečnostní systém v metru

mo z prostoru nástupiště. Projekční plochy budou umístěny na stěně tunelu za koleje, vždy po dvou a umožní promítání informačních respektive reklamních spotů. Současně se spoty budou vysílány operativní dopravní informace, pro které bude vyhrazena spodní část projekční plochy, opticky oddělená od plochy hlavní. Na této vyhrazené části bude rovněž zobrazován údaj o čase do příjezdu dalšího vlaku.

Předpokládá se, že zkušební provoz bude zahájen přibližně v polovině prosince tohoto roku.

Tento systém bude po ročním zkušebním provozu vyhodnocen a bude-li shledán přínosným pro cestující veřejnost, bude postupně zaveden do celé sítě metra s tím, že bude rozšířen o další prvky, tj. bezpečnostní tlačítka, které umožní například přivolání rychlé lékařské pomoci, policie a podobně. Dále se předpokládá, že prostor před informačním sloupem bude snímán televizní kamerou se záznamem obrazu.

Informační a bezpečnostní systém má, ve své konečné podobě, umožnit lepší přístup k informacím o městské hromadné dopravě i rychlé přivolání pomoci v případě jakékoliv nouze.

Zdeněk Krist, 90 222

Došlo do redakce

Vážené dámy, vážení pánové, dovoluji, abych Vám vyjádřil jménem všech spoluřešitelů grantu IGA Ministerstva zdravotnictví České republiky „Mírná hyperhomocysteinemie v české populaci: analýza genetických faktorů u pacientů s atherosklerosou“ poděkování za Vaši spolupráci.

Díky velkému úsilí 14 lékařů a dalších spolupracovníků v Praze a středočeském regionu a za pomoci redaktorů podnikových časopisů dvou pražských firem se podařilo vytvořit účtyhodný kontrolní soubor.

Celkem jsme s vaší pomocí zařadili mezi kontroly 591 zdravých dospělých osob, u všech jedinců jsme provedli methioninový zátěžový test a řadu klinických, laboratorních a genetických vyšetření. Přes počáteční nepoměr v počtu mužů a žen se díky spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností a Českým Telecomem, a s. podařilo nakonec dosáhnout poměru mužů a žen 1:1, průměrný věk souboru je 47 let.

V současné době začínáme data hodnotit statisticky, o výsledcích studie a závěrech vás budeme v budoucnu informovat.

Ještě jednou děkujeme za vaši vstřícnost a podporu, které umožnily vytvořit takto rozsáhlý soubor kontrol a které, jak doufáme, umožní lépe pochopit jeden z možných patogenetických faktorů atherosklerosy.

Přejeme vám hodně úspěchů v pracovním a osobním životě!

Za všechny spoluřešitele Viktor Kožich

Vozový park metra – VII. díl

V této části pojednání o nezávislé trakci na metru navážeme na předchozí díl a budeme se zabývat její současností s výhledem do blízké budoucnosti. Minule jsme se rozloučili okolo roku 1987, kdy došlo ke sjednocení konstrukce na všech osmi MUV-69 (respektive MUV-72M) a po tratích metra se již devět let pohybovalo deset diesellových lokomotiv T 212.1 (řada 703).

Metro se však i nadále rozrůstalo, byly otevírány nové úseky stávajících tratí, nové stanice. S tím samozřejmě rostly i nároky na jejich údržbu a vzdálenosti, které musela vozidla nezávislé trakce během noční přepravní výluky překonávat. V roce 1988 přešla část vozidel do nově otevřeného depa Hostivař. Tímto se sice některé přepravní vzdálenosti zkrátily, ale počet vozidel nezávislé trakce začínal být nedostatečný.

Po patnácti letech zkušeností s provozem se již přesně vědělo, k jakému účelu mají vozidla sloužit a jaké jízdní vlastnosti se od nich vyžadují. Proto se pro rozšíření vozového parku uvažovalo o moderním univerzálním vozidle, které by jízdními vlastnostmi a výkonem pokrylo mezeru mezi slabými MUV-69 a lokomotivami řady 703. V té době však výrobce takového typu vozidla v České republice neexistoval.

Řešení se našlo až v zahraničí v polském městě Raciborz, kde místní závod KOLZAM vyráběl již řadu let různé modifikace motorových univerzálních vozidel. Polský výrobce vyšel vstříc požadavkům o. z. Metro na dosažení reverzní převodovky, hydraulické ruky a snížení maximální rychlosti. Tak vzniklo speciální vozidlo pro pražské metro s označením WŽB 10-M.

V roce 1989 byla dodána první série pěti vozidel WŽB 10-M s interním označením M9 až M13 s hydraulickou rukou JAVOR KSX 60. Tato vozidla byla poháněna nepřepínaným motorem SW 400 o výkonu 92 kW a osazena jen jednou brzdovou jednotkou s kotoučem nalisovaným na nápravě.

Pro schválení provozu na tratích metra muselo vozidlo nejdříve projít brzdovými zkouškami TBZ. Zkouškou prováděnou v tunelu metra na spádu 40 ‰ bylo zjištěno, že toto vozidlo není schopno při požadované rychlosti 40 km/h dodržet předepsanou zábrzdňou dráhu. Výrobce tento problém jednoduše vyřešil dodáním druhé brzdové jednotky působící na původní brzdový kotouč.

V následujícím roce 1990 byla předána druhá série pěti vozidel WŽB 10-M (M14-M18) s hydraulickou rukou HR 3001, která byla poháněna silnějším přepínaným motorem 6CT 107 o výkonu 110 kW. Po předchozích zkušenostech výrobce také zapracoval na brzdových vlastnostech a na každé kolo zevnitř osadil brzdový kotouč s vlastní brzdovou jednotkou. Vzhledem k předepsané velikosti plochy kotoučů musela být použita kola o větším průměru, proto jsou také vozidla z druhé série vyšší než ta z první.

Po rozšíření vozového parku nezávislé trakce o deset kusů WŽB 10-M zavládla co do počtu vozidel, až do zahájení provozu v depu Zličín na konci roku 1995, spokojenost. Avšak některé diesellové lokomotivy T 212 měly na krku již druhý křížek. Proto se začalo uvažovat, jakým způsobem a jakým typem dané lokomotivy postupně obměnit.

Stará lokomotiva byla mezi pracovníky považována stále za spolehlivou s minimálními nároky na údržbu. Výjimkou byly počáteční potíže s hydro-mechanickou převodovkou SRM, pracná a velmi drahá pravidelná výměna náplně v katalyzacích tlumičích a s přibývajícím motohodinami stále četnější údržba naftového motoru. S tím souvisel také nedostatek náhradních dílů pro tyto opravy, protože spousta podniků, které tuto lokomotivu vyráběly, již krátce po politických změnách neexistovala.

Technický pokrok šel za dvacet let hodně dopředu a lokomotiva T 212 byla celkově zastaralá. Hydromechanický přenos výkonu nedokáže docílit takového průběhu trakční charakteristiky jako přenos dielelektrický. Také spalovací motor, který svy-

mi zplodinami nesplňoval normu EURO 2, se při tažení pětivozových souprav pohyboval na hranici maximálního výkonu. Kvůli dodržení předepsané zábrzdňou dráhy na spádech byla omezena rychlost lokomotivy, což působilo potíže zejména při nutnosti překonat delší vzdálenosti během noční výluky.

Výše uvedené problémy vedly k rozhodnutí o postupné výměně lokomotiv za nové. V roce 1991 začal o. z. Metro jednat o technickém zadání s ČKD Lokomotivka Praha. Konstrukteři ČKD museli především vyřešit zúžení rámu jimi sériově vyráběných lokomotiv tak, aby vyhovoval průjezdnému profilu předepsanému v metru. V průběhu let 1993 až 95 probíhala komplikovaná obchodní jednání s ČKD. Nejprve byl nabídnut prototyp s označením T 234 s šestiválcovým motorem Zetor, výkonem 250 kW a hmotností 28 t, který vznikl úpravou lokomotivy řady 704.

V roce 1995, po několika změnách nabízených cen a vedení v ČKD, jednání ukončila nabídka lokomotivy s označením T 227. Jednalo se o lokomotivu s dielelektrickým přenosem výkonu, elektrodynamickou brzdou, motorem Deutz o výkonu 220 kW, s celkovou hmotností 35 t a maximální rychlostí 60 km/h. Cena prototypu se pohybovala okolo 16,5 milionu korun a ceny dalších sériově vyrobených bezmála 12 milionů Kč. Po této nabídce o. z. Metro ustoupil od záměru nákupu nových lokomotiv.



Ekonomické hledisko nakonec napomohlo k rozhodnutí, že staré lokomotivy T 212.1 projdou postupně rozsáhlou rekonstrukcí spojenou s modernizací. Dodavatelem nově rekonstruovaných lokomotiv se stala Jihlavská lokomotivní společnost s. r. o. se sídlem v Jihlavě, která splnila veškeré technické podmínky dané naším odštěpným závodem. Modernizací vznikla úplně nová řada lokomotiv s označením 797.8, která byla řádně zaregistrována na Drážním úřadu.

Na přelomu roku 1996 a 1997 byly předány první čtyři prototypy řady 797.8 s interním označením T 11 až T 14 a vozový park metra se tak opět rozrostl. Během roku 1997 se na prototypech ještě prováděly drobné opravy a úpravy, které si vyžádal provoz na tratích metra. Na jaře roku 1998 byly dodány, již klasickou rekonstrukcí našich stávajících lokomotiv řady 703, další dvě lokomotivy s označením T 1 a T 6, v zimě další čtyři (T 7 až T 10), loni na podzim dvě (T 2, T 5) a letos v listopadu zatím poslední dvě (T 3, T 4).

Podle již schválené smlouvy budou na jaře příštího roku dodány poslední dvě nové lokomotivy řady 797.8 (T 15, T 16), které opět rozšíří park nezávislé trakce. V současné době se tedy v metru nachází osm starých motorových univerzálních vozidel MUV-69 (respektive MUV 72-M), deset vozidel WŽB 10-M a čtrnáct (na jaře 2001 šestnáct) lokomotiv řady 797.8. S Jihlavskou lokomotivní společností se také projednává možnost, aby jedna ze dvou starých lokomotiv řady 703, které by měly být předány do Jihlavy, byla ponechána ve vlastnictví o. z. Metro a po opravě byla použita jako exponát ve střešovicím muzeu.

Ze stejných důvodů jako u lokomotiv řady 703 se již nyní uvažuje o rekonstrukci osmi kusů zastaralých MUV-69. V současné době jsou zpracovány základní technické požadavky na provedení této rekonstrukce s rozsáhlou modernizací, kterou by vznikl opět zcela nový typ vozidla schválený Drážním úřadem. V příštím roce proběhne výběrové řízení na dodavatele a pokud půjde vše hladce, mohla by být první dvě prototypová vozidla uvedena do provozu ještě v roce 2001.

Základními požadavky na nový typ univerzálního vozidla jsou změna přenosu výkonu z mechanického na dielelektrický, dosazení spalovacího motoru o dostatečném výkonu splňujícího nejméně normu emise škodlivin EURO II, dosazení nové prostorné kabiny pro strojvedoucího a dalších šest osob, umístění hnacích agregátů mimo kabinu, dodržení předepsaných zábrzdňou drah a jízdních vlastností při sklonových poměrech tratí metra a uvážení možnosti osazení elektrodynamickou brzdou. Mimo základní zadání byla předepsána spousta

dalších technických požadavků, které vyplývají z předpisů, ale hlavně z dosavadních zkušeností s provozem motorových univerzálních vozidel na metru.

Motorové univerzální vozidlo WŽB 10-M (1. série)

Speciální motorové vozidlo WŽB 10-M je určeno k provádění stavebních prací, k dopravě stavebních materiálů, zařízení a pracovníků. Vozidlo charakterizované se značnou nosností, možností tažení (sunutí) přípojného vozidla vysokou rychlostí, splňuje veškeré požadavky provozu v noční době a obtížných provozních podmínkách. Vozidlo vybavené nákladní skříň o celkové ložné ploše 10 m² s výklopnými a demontovatelnými postranicemi lze spolu s přípojnými vozy použít na přepravu předmětů různého druhu a tvaru. Konstrukčně je vozidlo určeno pro provoz na drahách o rozchodu 1 435 mm s dovoleným zatížením na nápravu 10,5 tuny, o mi-

nimálním poloměru oblouku 50 metrů, a to rychlostí do 50 km/h.

Vozidlo je vybavené mechanickou hnací soustavou s naftovým motorem SW 400. Tento motor je vznětový řadový šestiválec, kapalinou chlazený o výkonu 92 kW při 2 400 ot./min. Přenos výkonu je mechanický ze šestistupňové ručně ovládané převodovky kardanovou hřídelí do rozvodové převodovky, odkud je veden kardanovými hřídeli k nápravovým převodovkám na každém dvojkolí. Pohon se přenáší na obě nápravy současně.

WŽB 10-M je podvozkové vozidlo s jednonápravovými podvozků. První vypružení je provedeno pryžovými silentbloky a druhotné vypružení pomocí šroubových pružin. Útlum svislých vibrací karoserie byl dosažen použitím hydraulických tlumičů, pro tlumení podélných a příčných vibrací byla použita dynamická smyčka útlumu gumových součástí zavěšení.

Prostorná zasklená kabina se hydraulicky (ručně) vyklápí a zajišťuje prostor pro šest osob, kromě strojvedoucího vozidla. Vyklopení kabiny umožňuje pohodlný přístup k hnacímu soustrojí za účelem údržby a oprav. Vnitřní část kabiny je vybavena otočným křeslem se sklopným ovládacím pultem a aretací tak, že je možné řízení vždy ve směru jízdy. Každý směr jízdy je vybaven vlastními pedály spojky, akcelerace a pedálového brzdiče. Použité větrání, tepelná izolace a vybavení kabiny zaručuje posádce a obsluze odpovídající pohodlí při jízdě.



Na vozidle je použita automobilová tlaková brzda. Vlastní vozidlo je brzděno pomocí pedálového brzdiče přímočinnou brzdou a připojené vozy pomocí stejného pedálového brzdiče a brzdiče přivěsu samočinnou brzdou. Vozidlo je brzděno kotoučovou brzdou s kotoučem nalisovaným na nápravě a s dvěma páry brzdových čelistí umístěných po obou stranách podvozku. Jako parkovací brzda je zde použita brzda střadačová, působící na všech na čtyři kola a zároveň je to i brzda nouzová. Pro

parkovací a havarijní brzdu se využívá působení pružinové části brzdového válce.

Na zadní části vozidla je na hlavním rámu připevněna hydraulická ruka KSX 60, určená k nakládání a vykládání dopravaných materiálů. Toto zařízení lze používat výhradně během stání vozidla a jeho max. nosnost je 2 500 kg při vyložení 2,4 m. Pohon pracovních pohybů je hydraulický a je ovládan z řídicího pultu umístěného na rámu v zadní části vozidla.

Základní technické parametry vozidla

délka přes spřáhla	8 000 mm
maximální šířka	2 760 mm
maximální výška	2 950 mm
rozchod	1 435 mm
rozvor	5 150 mm
celková hmotnost	11 tun
typ motoru	SW 400
maximální výkon motoru	92 kW
maximální otáčky motoru	2 400 ot./min
max. rychlost	50 km/h
zvláštní vybavení	HR KSX 60

Motorové univerzální vozidlo WŽB 10-M (2. série)

Vozidlo je na rozdíl od první série osazeno silnějším naftovým motorem 6CT 107. Tento motor je vznětový přeplňovaný řadový šestiválec, kapalinou chlazený o výkonu 110,5 kW při 2 600 ot./min. Od-

lišný způsob brzdění charakterizuje kotoučová brzda v diskovém provedení. Disk každého kola je osazen brzdovým kotoučem, na který doléhá jeden pár brzdových čelistí ovládaných membránovou částí vlastního brzdového válce. Pro dodržení předepsaného rozměru brzdových kotoučů zde musela být použita kola o větším průměru. Součástí vozidla je hydraulická ruka HR 3001 s maximální nosností 1800 kg při vyložení 3 metry. Ostatní parametry a technický popis jsou shodné s vozidly první série.

Odišné technické parametry

maximální výška	3 410 mm
typ motoru	6CT 107
maximální výkon motoru	110,5 kW
maximální otáčky motoru	2 600 ot./min
zvláštní vybavení	HR 3001

Dieselektrická lokomotiva řady 797.8

Lokomotiva řady 797.8 je dvounápravová rámová lokomotiva s elektrickým přenosem výkonu, se skupinovým pohonem a s uspořádáním náprav B, která vznikla modernizací lokomotiv řady 703. Z původní lokomotivy zůstal zachován pouze hlavní rám s dvojkolími, nápravovými převodovkami a tažným a narážecím ústrojím. Lokomotiva je řešena jako kapotová s postranními ochozy a jednou věžovou kabinou strojvedoucího, umístěnou blíže k zadnímu čelu lokomotivy.

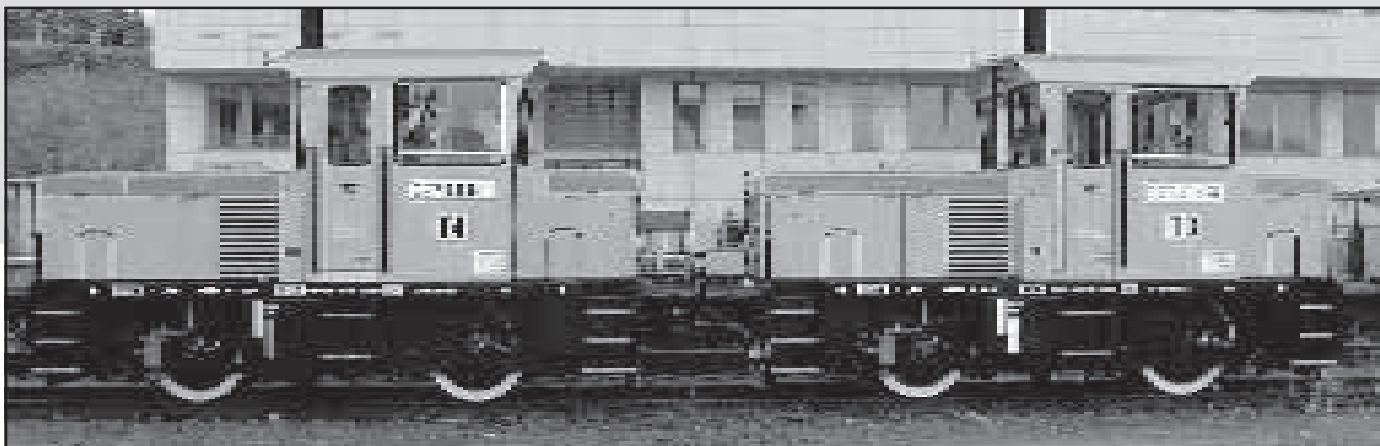
Konstrukčně je určena pro provoz na drahách o rozchodu 1 435 mm s dovoleným zatížením na nápravu 13 tun a o minimálním poloměru oblouku 60 metrů, a to rychlostí do 40 km/h. Provozně je určena pro lehký posun s železničními vozy, posun s vozy a speciálními vozidly o. z. Metro a dopravu služebních vlaků v tunelech.

Zdrojem výkonu lokomotivy je kapalinou chlazený přeplňovaný řadový šestiválec LIAZ M1.2C typu M640 SE s instalovaným výkonem 242 kW, splňující normu emise škodlivin EURO II a trakční alternátor typu 1FC2 284-04 s jmenovitým výkonem 205 kW. Takto sestavené hnací ústrojí je uloženo pod předním předstávkem na pomocném rámu, který je pomocí silentbloků pružně uložen do hlavního rámu vozidla. Vzájemné propojení spalovacího motoru a alternátoru je KUBLO spojkou.

Pohon pojezdu tvoří jeden stejnosměrný trakční elektromotor typu TE 005 sériového provedení o jmenovitém příkonu 205 kW, který je zavěšen do hlavního rámu lokomotivy v prostoru zadního předstávku. Výstupní hřídel je spojen kloubovou hřídelí s trakční převodovkou TK 140, pevně uloženou do hlavního rámu v ose vozidla. Výstupní hřídel této převodovky je spojen pomocí dvou původních kloubových hřídelí s nápravovými převodovkami NK prvního a druhého dvojkolí.

Trakční elektrovýzbroj zabezpečuje přenos výkonu mezi hnacím soustrojím a trakčním elektromotorem. Elektrický přenos je realizován jako střídavě stejnosměrný. Elektrická energie z trakčního alternátoru je usměrňována v trakčním měničích, ze kterého je vedena přes stykač do trakčního elektromotoru. Reverzace otáčení se provádí přepínačem směru, a to změnou směru proudu tekoucího přes hlavní póly elektromotoru. Pro snazší docílení vyšší rychlosti je instalováno jedностupňové shuntování pomocí stykače a odporu. Elektronický regulátor výkonu reguluje napětí, proud a výkon trakčního alternátoru v závislosti na nastaveném stupni výkonu jízdním kontrolérem.

V zadním (menším) předstávku je zavěšen nosič trakčního motoru, na kterém je umístěn blok vzduchotechniky včetně vzduchojemů. Pod ochozy a kabinou je na levé straně lokomotivního rámu (Pokračování na straně 6)





(Pokračování ze strany 5)

mu zavěšena palivová nádrž. Na pravé straně rámu jsou zavěšeny speciální skříňe s bloky silové elektroniky a startovacími bateriemi o celkovém napětí 24V ss.

Vstup do kabiny je dveřmi z obou stran lokomotivy. Kabina je bohatě prosklená, čelní okna jsou provedena s negativním sklonem 5°, boční okna jsou posuvná. V kabině jsou umístěna dvě diagonální ovládací stanoviště vybavená shodnými ovladači a sdělovači, rozvaděč pomocných a řídicích elektrických obvodů, klíka ruční brzdy, dvě otočná vypružená sedadla, dvě tělesa teplovodního vytápění kabiny, svítidla pro osvětlení vnitřního prostoru, stropní ventilátorky a skříňka na osobní věci obsluhy.

Vozidlo je vybaveno vzduchotlakovou samočinnou a přímočinnou brzdou, působící na obě dvojkolá a ruční zajišťovací brzdou, působící na jedno kolo zadního dvojkolá. Brzda je třecí špalíková, všechna kola jsou oboustranně obrzděna dvojitými brzdovými špalíky. Každé kolo má svůj vlastní brzdový válec. Přímočinná brzda je ovládána dvěma brzdícími DAKO BP, samočinná brzda je ovládána jedním brzdícím DAKO BSE se dvěma ovladači DAKO OBE.

Lokomotivy jsou na požadavek o. z. Metro vybaveny zařízením pro udržení konstantní nízké rychlosti, vícenásobným řízením a elektrickým propoje-

ním s posunovanou soupravou M1 pro případ nouzového brzdění.

Základní technické parametry lokomotivy

délka přes nárazníky	7 240 mm
maximální šířka	2 750 mm
maximální výška	3 550 mm
rozchod	1 435 mm
rozvor	2 800 mm
celková hmotnost	26 t
typ motoru	LIAZ M640 SE
maximální výkon motoru	242 kW
trakční alternátor	Siemens 1FC2
instalovaný výkon alternátoru	205 kW
trakční elektromotor sériový	TE 005
dovolená rychlost	40 km/h

Na závěr lze pouze pochválit pracovníky o. z. Metro, kteří se podíleli na výběru dodavatele a způsobu obnovy vozového parku. Jistě si každý umí představit, kde by se nacházela nezávislá trakce, pokud by realizaci měla provádět například ČKD Lokomotivka.

Tolik o trakčních prostředcích, které jsou na metru využívány k tažení a sunutí vozových souprav a služebních vlaků. V příštím vydání DP-KONTAKTu zakončíme pojednání o vozovém parku metra článkem o speciálních kolejových vozidlech.

Text a foto: Ing. Marek Kopřiva, 11 003

Ikarus se opět objevil v ulicích Prahy

Psal se první červencový den roku 1999 a právě končila ranní špička pracovního dne. Na lince č. 215 ukončily svoji službu v pražské městské hromadné dopravě maďarské Ikarusy. Neuběhlo ještě ani patnáct měsíců a zcela potichu se populární „čabajky“ do Prahy vrátily. Nikoliv na linku městskou, ale příměstskou neboli regionální.

Od posledního zářijového týdne je můžete spatřit na Skalce a dále ve směru na Kostelec nad Černými lesy a Sázavu na linkách jedenáctého dopravce zařazeného do systému Pražské integrované dopravy, ČSAD Polkost, zajišťujícího dopravu na linkách č. 381, 382, 387, 391 a 392.

Jak jsme se dozvěděli od pracovníků ROPIDu, zařazování Ikarusů na linky Pražské integrované dopravy je pouze přechodné a v nejbližší době by měly být nahrazeny jinými vozidly.

Ikarusy, které v současnosti vlastní ČSAD Polkost, již mají za sebou působení v našich službách. V současné době ČSAD Polkost používá v příměstské dopravě tři vozidla evidenčních čísel 1601 (u DP označen jako 4472), 1607 (4583) a 1608 (4588). Vozy číslo 1601 a 1608 se mohou pochlubit červenobílým nátěrem.

-bda-



Foto: Petr Malík

MHD ve světě

PEKING (Čína): V Pekingu bude brzy zahájena výstavba třetí linky metra. Linka bude dlouhá 27,7 km a bude sledovat severojižní směr, doplní tak stávající východozápadní a okružní linku. Doba výstavby se předpokládá 5 let.

□□□

PAŘÍŽ (Francie): Pařížský dopravní podnik RATP investuje v roce 2000 celkem 4,427 miliardy franků. Hlavní investicí bude prodloužení automatického metra Météor a prodloužení tramvajové linky T1. Pro zvýšení bezpečnosti bude 1000 autobusů vybaveno videodozorem. Bude zakoupeno dvanáct dvoupatrových jednotek pro rychlé metro RER, dvě soupravy pro Météor, sedm tramvajových souprav pro prodlouženou linku T1 a dvě soupravy pro posílení provozu na tramvajové lince T2. Dále bude zakoupeno 476 autobusů, z toho 40 standardních na plynový pohon a 15 elektrických midibusů.

-paf-, -jau-

Jaké jsou možnosti použití zaměstnanecké jízdenky v systému Pražské integrované dopravy?

Na četné dotazy zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, kde lze použít zaměstnaneckou jízdenku v rámci Pražské integrované dopravy, odpovídáme:

Zaměstnanecké jízdné se řídí Tarifem pražské integrované dopravy (čl. IX., bod 21.) a Tarifními zásadami pro poskytování jízdenky na městskou hromadnou dopravu. Jízdenka zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků, důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí** na všech linkách Pražské integrované dopravy na území Prahy, tj. v tarifních pásmech P+0; zaměstnanecké jízdné **neplatí ve vlacích Českých drah**. Zaměstnanecká jízdenka neplatí ve vnějších tarifních pásmech, tj. pásmech za hranicemi Prahy. Pro tato vnější tarifní pásma (pásma 1, 2, 3, 4 a 5) je nutno si koupit buď jízdenku pro jednotlivou jízdu nebo doplňkový kupon pro příslušný počet pásem.

Jízdenka zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků, důchodců a jejich rodinných příslušníků **platí i při používání lanové dráhy na Petřín (neplatí však pro lanovou dráhu v ZOO)**.

Na základě dohody uzavřené mezi Dopravními podniky České republiky v rámci Sdružení Dopravních podniků ČR **platí jízdenky zaměstnanců, jejich rodinných příslušníků a důchodců a jejich rodinných příslušníků při přepravě všemi dopravními prostředky v uvedených městech České republiky** včetně bezplatné přepravy zavazadel, kočárků, kol a psů. Jedná se o následující města: Brno, České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Chomutov a Jirkov, Jihlavu, Liberec, Mariánské Lázně, Most a Litvínov, Olomouc, Opavu, Ostravu, Pardubice, Plzeň, Prahu, Teplice, Ústí nad Labem a Zlín – Otrokovice.

Pro rok 2001 nebyla uzavřena s Českými drahami smlouva o vzájemné přepravě zaměstnanců

lokomotivních a vlakových čt v prostředcích městské hromadné dopravy a zaměstnanců naší společnosti dojíždějících do zaměstnání z oblasti mimo území Prahy ve vlacích Českých drah.

Odbor odbytu a tarifů MHD



Co se děje ve stanicích Karlovo náměstí a Národní třída?

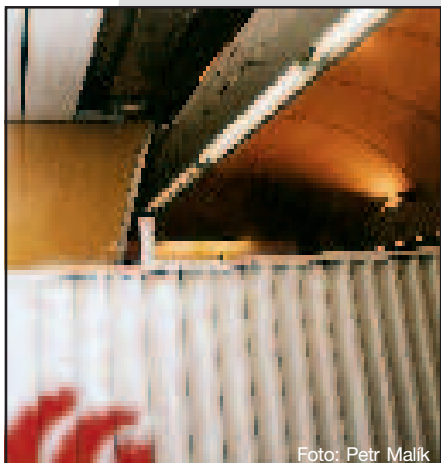


Foto: Petr Malík

Pokud jste v poslední době procházeli stanicemi Karlovo náměstí nebo Národní třída na trati B pražského metra, jistě jste si všimli právě probíhajících prací v prostupech mezi pilíři ze středního staničního tunelu do bočních tunelů s kolejemi.

Jedná se o výměnu zontů (izolační systém s odvodňovacími kanálky na zachycení a odvedení průsaků) a montáž nových podhledů. Původní roštové podhledy se nahradí lamelovým podhledem Luxalon. Zonty budou provedeny z nerezového plechu a spojeny polyuretanovým tmelem. Podhledové lamely budou orientovány podélně z důvodu snadného přístupu k odvodňovacím žlábkům. Současně se počítá s výměnou krycích plechů pod těmito žlábků v celé délce nástupiště.



Dále proběhne v těchto stanicích výměna podhledů v prostoru tlakových uzávěrů a ve spojovací chodbě na konci nástupiště ve stanici Národní třída. U tlakových uzávěrů budou lamely podhledu orientovány příčně, se zabudovaným korytkem pro nově dosazená svítidla 3F LINDA INOX.

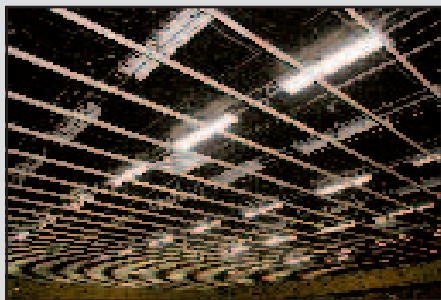
Zmíněné stavební úpravy probíhají při zachování běžného provozu metra. Práce v prostoru pilířů se provádějí odděleně od cestujících postupně po třech průchodech. Tato organizace prací v podstatě neomezuje běžný chod stanice. Kapacita zbývajících průchodů je dostatečná pro pravidelný provoz i při mimořádné události. Práce na podhledech u tlakových uzávěrů se budou realizovat pouze v nočních výlukách metra.

Podstatně více dopravních a organizačních opatření si vyžádá probíhající stavba nové budovy, která bude umístěna na rohu ulic Karlovo náměstí a Resslova v místě bývalého tržiště a je nadstavbou vestibulu stanice metra Karlovo náměstí – vestibul Karlovo náměstí. Stavba má název Centrum

Karlovo náměstí a měla by být dokončena do dvou let od vydání stavebního povolení.

Jedná se o polyfunkční budovu, která je staticky roznesena na dvanácti nosných sloupech zasahujících do technologických prostor ve stanici. Proto se práce spojené s výstavbou budou přímo dotýkat provozní a veřejné části stanice a její provádění omezí pohyb cestujících v podchodech a vestibulu. Dopravní a organizační opatření budou probíhat ve čtyřech fázích.

Po dobu 18,5 měsíce (od 15. listopadu 2000 do 30. května 2002), kdy budou prováděny vlastní stavební práce na objektu, bude vyloučen provoz a provedeno uzavření dvou vstupů do podchodu metra z Resslova a z Karlova náměstí (chodník směr Moráň).



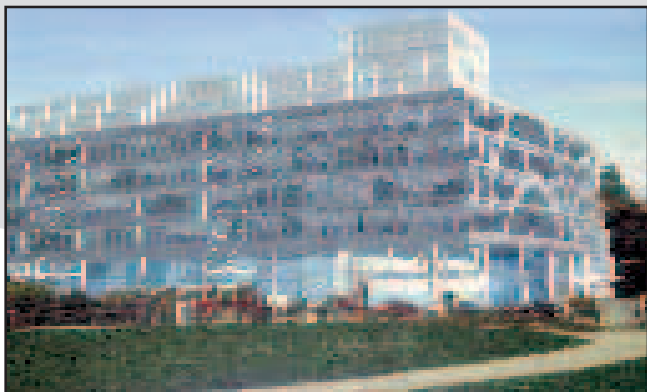
V průběhu tří týdnů (od 14. prosince 2000 do 7. ledna 2001) budou prováděny přeložky inženýrských sítí, vzduchotechniky, přemístění šachty ochranného systému metra a stavební úpravy v části prostoru technologického zázemí, vestibulu a podchodu metra spojené s umístěním svislých nosných prvků přenášejících zatížení z novostavby do základů.

Provozní místnosti v zázemí metra, kde budou prováděny stavební práce, musí být vystěhovány do náhradních prostor. Pro přepravního manipulanta bude zajištěno sociální zázemí a standardní pracovní prostředí. Během této fáze budou i nadále uzavřeny výše uvedené vstupy do podchodu a veřejná WC.

Během přibližně čtyř měsíců (od 8. ledna 2001 do 4. května 2001), při úplném uzavření vestibulu – Karlovo náměstí a části podchodu pro cestující veřejnost, bude probíhat dokončení přeložek a umístění a provedení nosných sloupů, montáž nové kabeláže, rozvaděčů, osvětlení, slaboproudu, podhledů a podobně. V této fázi budou cestující nuceni používat pouze druhý vestibul s výstupem na Palackého náměstí. V poslední fázi budou prováděny pouze dokončovací práce s dílčími omezeními pěšího provozu v podchodu a vestibulu metra.

Při úplném uzavření vestibulu metra bude změněna trasa autobusové linky č. 176 s tím, že bude umožněn přestup na metro z Palackého náměstí. Tramvajová doprava zůstane beze změn. Jelikož uzavření jednoho z vestibulů stanice metra Karlovo náměstí se dotkne široké veřejnosti, budou cestující před touto akcí a během ní o situaci v hromadné dopravě včas informováni.

Text a foto: Ing. Marek Kopřiva, 11 003



Článek na straně 3 DP-KONTAKTu č. 11/2000 popisuje stavbu tramvajové trati na Trojské, o technicko-provozních opatřeních se však zmiňuje jen málo. I když jde o historii jen 23 roky mladou, bylo by dobré připomenout si, s jakými problémy bylo nutné se vypořádat, pokud jde o technickou stránku tramvajového provozu.

Je nutno předeslat, že celá trať byla pojímána jako provizorium a bez ohledu na protesty tramvajáků stavěna se 470 metrů dlouhým úsekem ve sklonu 80 %. Tento sklon je totiž dán především tím, že ve směru z centra od mostu trať nejprve mírně klesá a teprve od zastávky Trojská stoupá vcelku mír-

Ještě jednou k trati na Trojské

ným sklonem do 43 % do zastávky Nad Trojou. Kdyby začala stoupat hned za mostem přes Vltavu a byla umístěna na estakádu (podobně jako komunikace na Prosek), pak by sklon trati až k Hercovce nepřekročil 60 % a nebylo by třeba žádných mimořádných technicko-provozních opatření. Navíc by tak mohly všechny soukromé zahrady a objekty od Břežanky až po Hercovku zůstat v podstatě nedotčeny. To, že tramvaje T3 byly konstruovány jen pro sklon do 70 %, nikoho nezajímalo. Vrchnostenská rozhodnutí znělo: „Když T3 neumějí jezdit na 80 %, tak je to naučitel!“

Technický problém tkvěl jednak ve zrychlovači, jednak v čelistových brzdách. Museli jsme provést přísné zkoušky oteplení odporových článků zrychlovače jak pro rozjezd na stoupání 80 % tak i pro brzdění elektrodynamickou brzdou na spádu 80 % z rychlosti 60 km/h. Z těchto zkoušek, uskutečněných nejprve ve Francouzské ulici a pak i před otevřením trati na Trojské, vyplynulo, že rozjezd maximálně obsazeného vozu na stoupání 80 % by mohl způsobit nebezpečné deformace odporníků zrychlovače. Bylo tomu třeba zamezit, a proto došlo ke třem opatřením: řidiči se musel rozjíždět ze zastávky Nad Trojou s co největším zrychlením, aby se odporníky zrychlovače co nejdříve vyřadily, tramvaj dostala preferenci signalizací v místě, kde souběžná vozovka přechází z boční polohy na těleso tramvaje a v zastávce Nad Trojou byl instalován telefon k dispečerovi pro případ mlhy, překážky na trati apod.

Jízda po spádu zcela vylučovala elektrodynamické brzdění z plné rychlosti (zničení zrychlovače), a proto bylo pod Hercovkou zřízeno bezpečnostní zastavovací místo s povinností řidiče nejen uvést vlak do klidu, ale též přezkoušet funkci kolejničových brzd (pokles napětí baterie na palubním voltmetru a slyšitelné klapnutí skluzů). Od tohoto místa směl řidič jet po spádu jen rychlostí od 20 do 25 km/h až do zastávky Nad Trojou. Na trať proto nesmělo vozidlo bez fungujícího rychloměru. Navíc trať od bezpečnostního zastavovacího místa do zastávky Nad Trojou byla rozdělena na úseky se signalizačními ččkami.

O jak vážné nebezpečí se jednalo při eventuálním selhání brzd, dovodil znaleckým posudkem prof. Ing. Dr. František Jansa, DrSc. V takovém případě by tramvaj i s lidmi, pokud by se jí podařilo projet mírný oblouk u Břežanky, a pokud by nedošlo ke kolisi na křižovatce nad zastávkou Trojská, vjela na

(Pokračování na straně 9)

Rencar oslavil 10 let

Možná jste si to ani neuvědomili, ale už je tomu deset let, kdy se v ulicích Prahy objevila první reklamní „pomalovaná“ tramvaj. Když se zamyslíte, možná si vzpomenete, že vozila reklamu na British Airways. Tato reklama se hluboce zapsala do myslí všech Pražanů, neboť ti si na ni vzpomínali ještě o osm let později. V dalších letech následovaly další vozy tramvají a autobusů a od minulého roku se s celovezovou reklamou setkáváme i v metru.

Za deset let své existence Rencar realizoval více než 700 celodekorovaných tramvajových vozů, několik desítek autobusů a 3 soupravy metra. Svému zakladateli a v současnosti majoritnímu akcio-



Alexandr Křížek (vlevo), výkonný ředitel Rencaru, Milan Houfek, zástupce majoritního akcionáře a Jiří Křížek, spolumajitel Rencaru, pronesli ve středošovicke vozovně při oslavě 10 let působení Rencaru slavnostní proslovy.

náři, Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, přinesl Rencar během deseti let své existence více než 430 milionů čistého zisku.

I přes některé problémy se stal Rencar jednou z vedoucích společností na trhu venkovní reklamy s působností po celé České republice.

Ve čtvrtek 9. listopadu Rencar oslavil desáté narozeniny ve středošovicke vozovně za účasti svých současných a bývalých pracovníků, ale také řady partnerů.

Oprava Čechova mostu vstoupila do druhé etapy



Snímky dokumentují výluku Čechova mostu, jak před 17. listopadem 2000, tak několik dní po něm.

Dvojici fotografií se vracíme k jedné z nejcitelnějších výluk nejen tramvajového provozu na území Prahy. Do pátku 17. listopadu byl vyloučen provoz nejen na mostě, ale i na přilehlém nábřeží pod Letnou. Od třetího listopadového víkendu mohou tramvaje i vozidla individuální dopravy využívat nábřeží.

Samotný Čechův most však zůstane do začátku července příštího roku bez veškerého provozu, šanci na přejítí nemají ani pěši.

Diskuse o vnitřním informačním systému pokračují



Listopadový DP-KONTAKT přinesl příspěvek o orientaci cestujících ve vozidlech městské hromadné dopravy. Záhy po jeho uveřejnění se konala v areálu DOŽu Hostivař ukáзка informačního systému v našich autobusech. Byly představeny možnosti, které dává informační panel umístěný nad „uličkou“, v jednom z nízkopodlažních vozidel byl představen vnitřní informační panel (viz snímek)

Zajímavosti z podniku

a v následné diskusi byly představeny a rozebrány další možnosti informování cestujících ve vozidlech, ať již teploměry představené nebo nové, snažící se vyhovět evropské normě.

Podle slov generálního ředitele Milana Houfka se jednalo o první schůzku, na které bylo třeba definovat okruhy, o kterých se bude dále diskutovat, aby přinesly co největší užitek našim zákazníkům. Celou problematiku budeme i nadále na stránkách podnikového měsíčníku sledovat, protože poskytování kvalitních informací musí být základní podmínkou kvalitní dopravy.

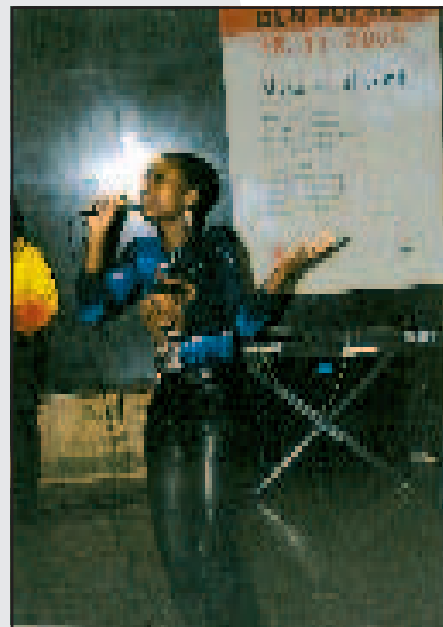
Poezie v metru podruhé

Již rok se cestující v metru setkávají při svých cestách s krátkými básněmi převážně českých básníků. Je mnoho z nás, kteří s očekáváním nastupují do vozu metra a těší se na novou básničku. Velmi příjemný dojem navíc podtrhuje jemná a nenásilná grafika.



Šedm dní před dnem Dnem Poezie se uskutečnila tisková konference v salonku ve stanici metra Muzeum, kde pořadající Literární a kulturní klub 8 představil letošní projekty.

Za začátek druhého ročníku projektu Poezie pro cestující lze považovat 16. listopad 2000, kdy se uskutečnil Den poezie. V tento den se na mnoha místech netypických pro přednes básní, jako jsou Spolana Neratovice, Národní technické muzeum, gymnázium Opatov, hypermarkety Tesco, Pedagogická fakulta UK a samozřejmě také metro, ozývala poezie při veřejných autorských čteních. Program ve stanici metra Muzeum trval dvě hodiny a za tuto



Při vlastní produkci ve stanici Muzeum 16. listopadu zaujalo především vystoupení anglické básničky s nigerijskými předky Patience Agbabi.

dobu se představilo několik básníků a básniček, kteří svou recitaci doplnili hudebním doprovodem či pohybovými prvky. Velice sugestivním projevem zaujala všechny přítomné posluchače i náhodné kolemjdoucí přední britská básnička Patience Agbabi.

K vystoupení básníků se přidalo i několik náhodných posluchačů, kteří přednesli své právě složené verše na aktuální téma. V roce 2001 bude projekt pokračovat pod názvem Poezie v prostoru. V příštím roce bychom se měli potkávat s básněmi také v pražských tramvajích. Literární a kulturní klub 8, který je organizátorem projektu Poezie v prostoru, spolupracuje se skupinou, která by chtěla obdobjí projekt v příštím roce uvést i v Plzni. Před více než rokem nám básně v metru připadaly jakési cizí, dnes nám zpříjemňují cestování a zanedlouho může nastat doba, kdy je budeme při svých cestách v dopravních prostředcích vyžadovat.

Titulní básní letošního Dne poezie byla Máchova Má děva ještě dřímá, kterou vám přinášíme.



Má děva ještě dřímá

Karel Hynek Mácha
Má děva ještě dřímá;
tam, kde se v jitra kostel rdí,
kde přes zed' křížků mnoho zří,
chladný hrob ji objímá.

Na její hrob si zajdu;
tamo pod lípou stinnou
pokaždé na jejím hrobě
čekati chci v noční době
milěnku já si jinou.

Změna ve Sdružení dopravních podniků ČR

Na listopadovém jednání Správní rady Sdružení dopravních podniků České republiky odstoupil z funkce výkonného ředitele ing. Jan Pohan, kterého nahradí ing. Macháček, bývalý ředitel Dopravní společnosti Zlín – Otrokovice.

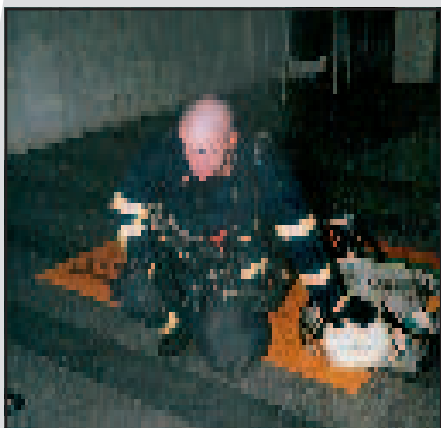
Listopadové zajímavosti připravili Marie Vrančíková a Petr Malík

Jednotka se připraví k výjezdu

Pod tímto názvem jsme přinesli rozhovor s podplukovníkem ing. Michalem Wovesným, vedoucím hasičského útvaru o. z. Metro a majorem Lubomírem Janebou, velitelem hasičského záchranného sboru podniku. A právě v době, kdy ing. Wovesný připravoval další díl povídání o hasičích z metra a o požární ochraně metra, se hlášení z tulků ozvalo z reproduktorů na požární stanici Kačerov.



Byl čtvrtek 9. listopadu, hodiny ukazovaly 22.52. „Jednotka se připraví k výjezdu, je to stanice Mústek/A, EPS číslo 0163 – 0170.“ Hasiči se na sebe nevěřícně dívají. Připravují se na námětové cvičení. Ale to má přece být až v noční přepravní výluce a na stanici Černý Most. A signalizuje 8 čidel na jednu! To není normální situace. Na přemýšlení však není čas. Během minuty je jednotka na cestě do centra Prahy. Někdo si ještě vzpomene, že letos v srpnu se hasiči z Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy rovněž připravovali na námě-



tové cvičení ve Strahovském tunelu a místo toho hasili celou noc vinohradský pivovar, který byl podle vyjádření odborníků požárem desetiletí.

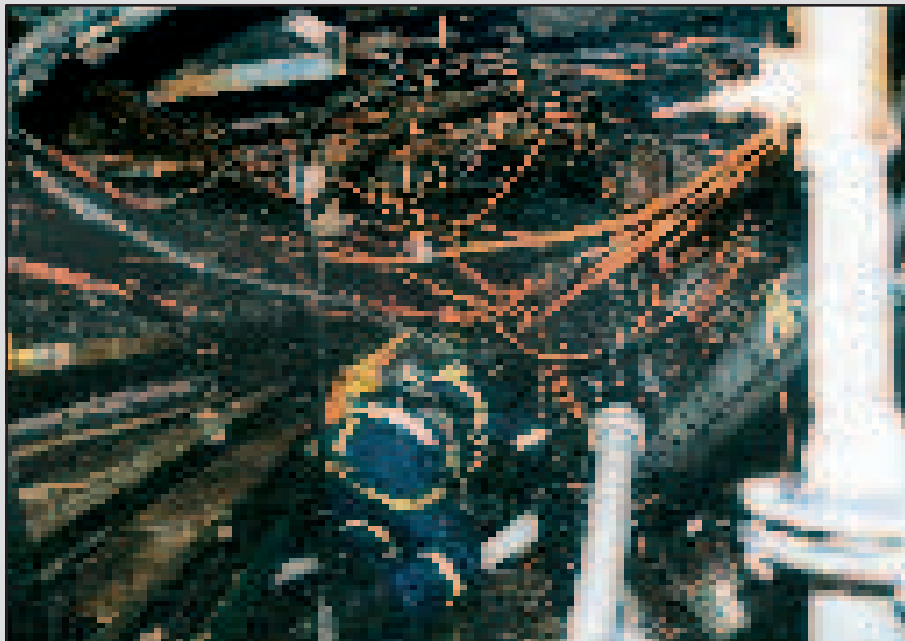
Při hlášení od vlakového dispečera, že stanice Mústek je zcela zadýmena, vyjíždějí postupně i hasiči z požárních stanic Hostivař a Zličín. Na Václavské náměstí přijíždějí i posilové jednotky pražských hasičů ze Sokolské, Petřín a Krče.

V pohotovosti jsou podle předem zpracovaných poplachových plánů i jednotky hasičů z Kladna, Mladé Boleslavi a podniková jednotka ze Spolany Neratovice.

Hasiči z Kačerova jsou na místě za 10 minut. Průzkumem zjišťují, že v této době je kromě vlastní stanice zadýmen i vestibul u výstupu na Václavské náměstí a kouř vychází z kabelového prostoru pod nástupištěm. Po vypnutí elektrické energie v zasaženém místě začíná vlastní hasební zásah, který je prováděn přes nástupiště v kabelovém kanále vodním mlhovým proudem. Další jednotka postupuje do kabelového kanálu přes technické prostory. Vzhledem k vysokému zakouření prostoru a téměř nulové viditelnosti bylo ohnisko požáru zjištěno příslušníky Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy pomocí termovize. Během necelé půlhodiny je požár lokalizován, to znamená, že se už nemůže dále šířit.

Kvůli přehorení napájecích kabelů nemůže být stanice odvětrávána staniční vzduchotechnikou

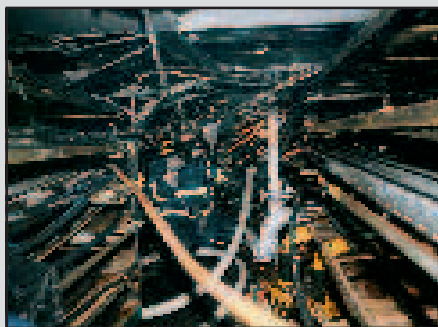
a je proto nasazen odsávací agregát, který je ve výzbroji hasičů z Metra. Byl již několikrát vyzkou-



šen při námětových cvičeních, ale tentokrát jde o první ostré nasazení. Postupně jsou odsáty zplodiny hoření z nástupiště a následně i z eskalátorového tunelu a vestibulu. Koncentrace jedovatých zplodin hoření, které jsou chemicko-technickou službou hasičů Metra pravidelně monitorovány, zejména oxidu uhelnatého a kyanovodíku, postupně klesají, i když ještě během pátečního dopoledne byl pobyt zaměstnanců, kteří zjišťovali technický stav požárem poškozeného zařízení, omežován na nezbytnou dobu.

Požár byl likvidován, plně uhašen, v 00.55 hodin v pátek 10. listopadu. I když hašení probíhalo za použití vodní mlhy, kde spotřeba vody na hašení je minimální, celkem bylo na hašení použito 9 000 litrů vody. Bezprostředně v kabelovém prostoru zasahovalo v dýchacích přístrojích 20 zaměstnanců o. z. Metro a 6 hasičů hl. m. Prahy. Do pomocných a technických prací bylo dále zapojeno dalších 20 hasičů.

Požárem byly poškozeny zejména slaboproudé kabely a také síť optických kabelů provozovaná firmami Pragonet a Dattel. Podle sdělení zástupců těchto firem se v souvislosti s poškozením těchto optických kabelů ocitl bez počítačového, internetového a e-mailového spojení například Magistrát hl. m. Prahy, Záchraná služba, Akademie věd a ministerstvo průmyslu a obchodu. Určitě potíže s přenosy dat zaznamenal také operátor mobilních telefonů sítě Paegas. Požár poškodil několik stovek op-



tických vláken, a tím byly přerušeny stovky komunikačních kanálů. Zatímco škoda způsobená požárem na zařízení metra nepřesáhla částku 200 tisíc korun, firma Pragonet odhaduje škodu ve výši téměř 3 milionů korun. Provoz optické sítě byl plně obnoven v pondělí ráno.

Stanice Mústek na trati B byla opět otevřena

v pátek ráno, na trati A byla stanice až do soboty projížděna a plně byl obnoven provoz v sobotu 16.35 hodin.

Z dosavadního šetření, které ještě nebylo ukončeno, vyplývá, že příčinou vzniku požáru na stanici Mústek trati A bylo zahoření prachu a nečistot v uza-

vřeném prostoru mezi střední lodí stanice a služebním nástupištěm, s následným vznícením kabelů v kabelové šachtě a rozšířením požáru do kabelového prostoru. Důvodem vzniku požáru byl pravděpodobně odhozený nedopalek cigarety. **red-**

Foto: Hasičský záchranný sbor hl. m. Prahy

Ještě jednou k trati na Trojské

(Pokračování ze strany 7)

most rychlostí přes 160 km/h, zřítíla se do Vltavy, nebo narazila do betonové zdi pod nádražím Holešovice. Následky si snad ani nelze představit.

Čelistové brzdy nebyly schopny udržet v klidu vůz T3 na sklonu 80 ‰, jak jsme si zkuškami ověřili. Řidič si musel pomoci kolejnicovou brzdou. Po vybití baterie (při nefunkčním motorgenerátoru) by však vůz stejně sjížděl. Protože řidič nesměl vystoupit, aby podložil kola zvláštními klíny, kterými musel být každý vůz vybaven, měl za povinnost tuto operaci provést služba konající dispečer, jehož stanoviště bylo uprostřed kritického sklonu.

Zvláštním problémem by však bylo odstranění vlaku, který by měl na sklonu 80 ‰ technickou poruchu. Vysazení cestujících by bylo celkem jednoduché, řidič by však v žádném případě nesměl vystoupit. Po podložení kol klíny prostřednictvím dispečera by vlak měl být odsunut. Následovala opět řada zkoušek. Ani tehdejší nejtěžší autojeřáb neměl dost sil na odtažení vadného vlaku do stoupání. Příští vlak, opět bez cestujících, neměl dostatečnou adhezi k odtlačení vadného vlaku do stoupání (nehledě na možné zničení zrychlovačů). Musel proto vadný vlak „nakuplovat“ a opatrným couváním dopravit na kolejový přejezd v zastávce Nad Trojou, kde jej měl po příslušné manipulaci převzít vlak jedoucí do centra a – opět bez cestujících – odtáhnout „za zadek“ na nejbližší odstavnou kolej, v tomto případě až do Stromovky. Pokud by došlo k obdobné situaci v oblasti vrcholu stoupání, měl manipulaci posloužit i kolejový přejezd v Hercovce.

Celý tento komplex opatření si vyzádal nepředstavitelně intenzivní práci techniků a dopraváků v podniku a obětavou pomoc pracovníků ČKD, vysokých škol a dalších zúčastněných. Speciální prohlídka na tuto trať vypravovaných vozů ve vozovněch, vybavení všech těchto vozů rychloměry a podložnými klíny a pečlivé proškolení řidičů a dispečerů přinesly své ovoce.

Tramvaje T3 jsme naučili jezdit i na sklonu 80 ‰!

–paf–

Jak to vlastně bylo v Plzni?

V pátek 3. listopadu 2000 přišla v 16.45 hod. na energetický dispečink Plzeňských městských dopravních podniků, a. s. (PMDP, a. s.) informace o požáru v měnirně Lochotín. Následoval výjezd hasičů a současně i výpadek napájení z této měnirny. V této



chvíli se také přerušil provoz prakticky na všech tramvajových linkách v Plzni, neboť tato měnirna napájela jak centrální část města, tedy i části linky č. 2 Světovar – Skvrňany, tak zejména tramvajové linky č. 1 Slovany – Bolevec a č. 4 Bory – Košutka. Po prověření situace a následném propojení sekcí v sádech Pětatických (napájeny z měnirny Hydro) se sice podařilo obnovit tramvajový provoz na lince č. 2, avšak řešení pro oblast Severního předměstí se teprve hledalo. Poškození požárem bylo totiž takového rozsahu, že si v této době nikdo ani netroufl odhadnout, zda a kdy bude možné provoz měnirny vůbec obnovit. Navíc vzniklo podezření (později se ukázalo bohužel správně), že mohou být poškozeny napájecí kabely po trase, to znamená mimo měnirnu (důsledek zkratů), a že bude nutné přistoupit i k opravě těchto kabelů.

Nakonec bylo přistoupeno k propojení všech sekcí napájených z měnirny Bolevec a z měnirny Hydro tak, aby za přísných regulačních podmínek bylo možné obnovit alespoň částečně tramvajový provoz – umožnit zatažení tramvají z ohroženého úseku a zajistit omezený provoz v intervalu přibližně 8 minut. Takto se podařilo od 20.23 do 21.20 hodin postupně obnovit částečný provoz na linkách č. 1 a 4. Do této doby zajišťovalo náhradní autobusovou dopravu 10 autobusů PMDP, a. s.

Nastala otázka: „Co dál?“

Po několika poradách jsme dospěli k závěru, že nadcházející sobotu 4. listopadu a neděli 5. listopadu zajistíme dopravu na linkách č. 1 a 4 podle platných grafikonů tzn. v intervalu přibližně 8 minut, samozřejmě pod zvýšeným dohledem pracovníků dopravního i energetického dispečinku.

Na poradě v sobotu 4. listopadu došlo k definitivnímu rozhodnutí: „Tramvajový provoz bude muset být minimálně po celý následující týden výrazně omezen, a to na rozsah sobotního, respektive nedělního provozu. Limitujícím je maximálně 8 minutový interval tramvajových souprav na lince č. 4 a maximálně 8 minutový interval tramvají sólo na lince č. 1. Chybějící část přepravní kapacity je nutné doplnit náhradní autobusovou dopravou.

Vzhledem k tomu, že průměrný interval tramvajových souprav v přepravní špičce je v pracovních dnech 3 minuty na lince č. 4 a 4 minuty na lince č. 1 (kombinace souprav sólo vozů T3 a tramvají ASTRA) a PMDP, a. s. mohla nasadit maximálně 12 autobusů Karosa (sólo), bylo zřejmé, že vlastními silami tuto situaci nezvládneme. Na plzeňském Severním předměstí žije téměř 60 tisíc obyvatel a dotčené tramvajové linky mají pro přepravu těchto občanů prioritní význam.

Proto v sobotu 4. listopadu před polednem následoval telefonický dotaz, respektive prosba do Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, konkrétně dopravnímu náměstkovi o. z. Autobusy ing. Ladislavu Špitzerovi, zda by bylo možné Plzeňanům pomoci alespoň pěti kloubovými autobusy i s osádkami s tím, že pokud by bylo možné zajistit těchto autobusů více, budeme ještě raději.

Současně jsme požádali i ředitele Dopravního podniku České Budějovice pana Fautyše a obchodního manažera pana Jiřího Ceháka.

Nutné dodat, že v této chvíli byla naše situace kritická, neboť – i když zdánlivě jak v sobotu tak i v neděli cestující žádné problémy s provozem MHD neregistrovali – škody způsobené požárem, a tím i náročnost jejich likvidace, nabývaly hrozivých rozměrů.

V situaci však nastal obrát k lepšímu, když jsme krátce po poledni ještě v průběhu soboty obdrželi z Prahy informaci, že v neděli dorazí v odpoledních hodinách do Plzně deset kloubových autobusů i s řidiči, a tyto budou k dispozici po celý týden.

Následně jsme se dozvěděli, že z Českých Budějovic přijedou v neděli dva kloubové autobusy a v pondělí další tři, rovněž s řidiči. Na tyto počty zpracovali pracovníci dopravního útvaru do nedělního rána kompletní podklady pro grafikony, byly stanoveny trasy náhradní autobusové dopravy, zastávky a byla provedena další nezbytná opatření tak, aby v pondělí 6. listopadu bylo vše připraveno pro akci, která svým rozsahem, rychlostí or-



ganizování i nejistotou, pokud jde o dobu trvání, neměla v Plzni obdoby.

Ještě v průběhu neděle 5. listopadu proběhlo seznámení řidičů s trasami a je nutné dodat, že již v této době někteří z občanů Plzně začali tušit, že situace je zřejmě vážná.

Autobusy z pražského Dopravního podniku byly nasazeny do přepravních špiček na lince 4X „Košutka – sady Pětatických – Mrakodrap“. Byly doplněny autobusy PMDP, a. s., které zabezpečovaly provoz i v období přepravního sedla.

Autobusy z českobudějovického Dopravního podniku byly nasazeny v období přepravních špiček na lince 1X „Bolevec – sady Pětatických – Mrakodrap“, a od úterý 7. listopadu pak jeden autobus zajišťoval celodenní provoz jak na lince 1X, tak i na lince 4X.

Tramvajové linky č. 1 a č. 4, které byly omezeny pak doplnila tramvajová linka X, která posilovala přepravu na trase Slovany – sady Pětatických – Bory (obdoba bývalé plzeňské „jedničky“).



Uvedeným způsobem se podařilo zajistit na linkách až 80% původní přepravní kapacity.

I když, zejména v pondělí, cestující veřejnost využívala maximálně tramvajové spoje oproti autobusovým, postupně se situace začala měnit a zlepšit.

Příznivým faktorem bylo i to, že se pracovníkům střediska energetiky PMDP, a. s. podařilo v tyto dny udržet napájení v ohrožených úsecích a že nedošlo k úplnému přerušení provozu tramvají, byť jsme i s touto variantou museli kalkulovat.

Náštesti se podařilo v noci ze středy 8. na čtvrtek 9. listopadu zprovoznit část zařízení měnirny Lochotín, respektive ze sedmi vývodů se podařilo částečně opravit tři a tyto byly připojeny pro napájení tří sekcí.

Ve čtvrtek 9. listopadu byl zkušebně obnoven plný tramvajový provoz, avšak všechny autobusy pro náhradní dopravu

(10 pražských, 5 českobudějovických, 12 plzeňských) byly i s řidiči připraveny k okamžitému výjezdu. Náštesti ranní i odpolední přepravní špička proběhla bez problémů (samozřejmě s určitými omezeními, jako například vypnutým vytápěním tramvají, dohledem nad plynulostí rozjezdů, přímým dozorem v měnirně Lochotín a podobně), a tak se ve čtvrtek 9. listopadu krátce před 17. hodinou všechny posilové autobusy vydaly na zpáteční cestu do Prahy a Českých Budějovic.

Co dodat na závěr?

Poděkování všem zaměstnancům jak Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti, tak i Dopravního podniku města České Budějovice, kteří se na organizaci celé akce podíleli, i všem řidičům těchto podniků, kteří do Plzně přijeli. Rychlost, s jakou nám tyto pracovníci pomohli a způsob jak se v poměrně tvrdých podmínkách provozu zhostili tohoto nelehkého úkolu, vzbudil nejen u našich zaměstnanců, ale i u plzeňské veřejnosti úctu a obdiv.

Přehled autobusů, které byly v Plzni na náhradní autobusové dopravě nasazeny:

Z Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti evidenční čísla:

- z garáže Klíčov 6091, 6092, 6094,
- z garáže Vršovice 6090,
- z garáže Kačerov 6063, 6068, 6078,
- z garáže Hostivař 6042, 6044,
- z garáže Řepy 6051.

Z Dopravního podniku města České Budějovice evidenční čísla:

- 127, 129, 130, 134 a 137.

Řidiči, kteří nám pomáhali

Z Prahy to byli pánové: Josef Brož, Marek Čihák, Milan Dudek, Martin Froněk, Ladislav Hruška II, Jiří Janáček, Petr Kalifit, Miroslav Rajský, Vladimír Vedral, Rastislav Žíla a **Z Českých Budějovic pánové:** Josef Hanyka, Miloslav Jerábek, Josef Kříž, Ladislav Šitra, Jiří Záluský a Václav Souzal.

A ještě jedna poznámka. Jsme rádi, že se po tvrdilo přísloví: „V nouzi poznáš přítele“.

Ing. Jiří Klusoň, dopravně-provozní náměstek PMDP, a. s.

Foto: Archiv o. z. Autobusy

Jak je připravena údržba zastávek v nadcházející zimě?

Odštěpný závod Autobusy, oddělení zastávkové péče zajišťuje, tak jako v předchozích letech, schůdnost ploch na zastávkách a autobusových terminálech MHD. Velmi často uváděnou nepříjemností v této problematice je fakt, že veřejnost automaticky slučuje existenci zastávky s údržbou zastávkových ploch a v případě problému (zde schůdností) se obrací na o. z. Autobusy jakožto dopravce. Odštěpný závod Autobusy je však vlastním toliko zastávkového zařízení, to znamená, že nepečuje o zastávku jako takovou, ale pouze o zastávkové zařízení. Pro případ zajišťování schůdnosti to znamená, že je pečováno pouze o plochu pod přístřeškem



Foto: Petr Malík

kem (a to ještě pouze v případech, kdy je přístřešek ve vlastnictví odštěpného závodu) a nad rámec svých povinností o plochu v širší přístřešku až k nástupní hraně (pro upřesnění se jedná přibližně o 800 lokalit). O ostatní plochu zastávky pečuje správce komunikace pro pěší, popřípadě vlastník přilehlé nemovitosti.

Schůdnost zajišťují, mimo několik místních úřadů, pro o. z. Autobusy dvě externí firmy, které po celý rok pečují též o čistotu zastávkového zařízení – vyvážení odpadkových košů, metení ploch přístřešků, mytí zastávkového zařízení a podobně.

Rozhodnutí o zásahu těchto firem je plně v kompetenci vedoucího oddělení zastávkové péče, popřípadě vedoucího odboru správy majetku. Každý den, včetně sobot, nedělí a svátků je těmto pracovníkům předávána aktuální předpověď počasí z dispečinku o. z. Autobusy. Na základě těchto předpovědí, dalších konzultací a v neposlední řadě i dlouhodobých zkušeností je vyhlášen výjezd a zásah v terénu. Tento zásah může mít několik forem – může se jednat pouze o preventivní ošetření ploch (v ceně 50,- Kč/přístřešek, respektive 1,- Kč/m² plochy terminálu). Toto ošetření může být provedeno v závislosti na situaci pouze v okrajových částech Prahy, popřípadě na celém území. V případě intenzivního spadu sněhu je zásah prováděn pokud mož-

no v závěru spadu (v ceně 150,- Kč/přístřešek, respektive 3,- Kč/m² plochy terminálu); pokud se jedná o dlouhodobější spad, je zásah prováděn opakovaně.

V případech, že schůdnost zajišťují místní úřady, je z důvodu zanedbatelného rozsahu těchto lokalit ponechána volnost odpovědným pracovníkům těchto úřadů k vyhlášení zásahu. O provedení prací pak následně místní úřad informuje pracovníky odštěpného závodu.

Vzhledem k rozmištění lokalit po celém území Prahy mají externí firmy od 1. prosince do 28. února pohotovostní službu a výjezd do terénu je do dvou hodin od nahlášení, a to kdykoliv. V závislosti na předpovědi počasí může být období pohotovosti operativně upraveno před 1. prosincem nebo po 28. únoru.

Zajištění schůdnosti ploch ve správě o. z. Autobusy je připraveno, jsou stanovena pravidla a první sněh letošní zimy může přijít.

Ing. Milan Lacina,
odbor správy majetku o. z. Autobusy

První výročí obnovení možnosti nástupu předními dveřmi

Od opětovného umožnění nástupu předními dveřmi všem cestujícím již uplynul více než rok. Dnem 30. září 1999 skončilo období, kdy bylo do autobusů možné nastupovat jen středními a zadními dveřmi a nástup předními dveřmi příslušel pouze zvlášť stanoveným osobám. Tento krok byl prvním a nezbytným krokem na cestě k zavedení doplňkového prodeje jízdenek u řidiče a zároveň jedním z mnoha ke zlepšení našich služeb a zpříjemnění cestování autobusy Pražské integrované dopravy. Co tato změna přinesla?

Na počátku byly samozřejmě obavy – z možných konfliktů s cestujícími, ze zpoždění odjezdů zejména z uzlových zastávek a podobně. Proto například byly do všech autobusů umístěny samolepky, které cestující nabádají k uvolnění prostoru předních dveří. Přesto docházelo, a občas i dnes bohužel dochází, k občasnému „hromadění“ cestujících na plošině u předních dveří (což řidiči komplikuje výhled z vozidla). Lze však říci, že se tento jev stává stále řidším. Obavy ze zpoždění linek se také nenaplnily. Odbavování v zastávkách se díky této změně do jisté míry zrychlilo.

Pro řidiče autobusů znamená nástup předními dveřmi především povinnost otvírat tyto dveře častěji než dříve. Objevují se také názory, že s touto

MHD ve světě

ATHÉNY (Řecko): Město Athény podepsalo se společností Irisbus (společný podnik Renault V.I. a Iveco, jehož součástí je i naše Karosa) kontrakt na dodávku 295 autobusů s pohonem na zemní plyn. Půjde o standardní třídvéřové autobusy Agora (12 m délky) vybavené klimatizací. Dodávky budou probíhat postupně do jara 2001. Athény se tak stanou městem, kde bude provozováno nejvíce autobusů s plynovým pohonem v Evropě.

□□□

POLSKO: Polská města Poznaň, Vratislav a Štětín se dohodla na výpisí společné veřejné soutěže na více než třicet moderních tramvají. Podmínky veřejné soutěže budou vyhlášeny letos v červnu, dodávky prvních vozidel se předpokládají v roce 2003.

□□□

FRANCIE: Francouzský deník Le Monde si v jednom ze svých vydání všiml české internetové stránky, která obsahuje návod, jak poznat revizora, jak se mu vyhnout, a rady, jak neplatit pokutu. Je zde také několik rad pro podvodníky v metru v Paříži a v Londýně. Podle francouzského deníku je autorem student z Prahy, který takto chce protestovat proti chování revizorů. Informaci o této internetové stránce přinesl i francouzský odborný časopis La vie du rail et des transports ve svém vydání z února 2000.

-paf-, -jau-

změnou se řidiči snížila možnost „kontroly“ nástupu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Tito cestující dříve nastupovali právě předními dveřmi, dnes, mnohdy i s pocitem svobodné volby, někteří volí jiné dveře. K žádnému problému však z tohoto důvodu nedošlo.

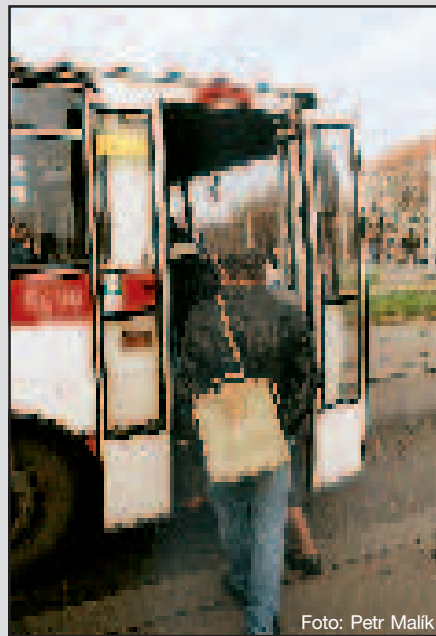


Foto: Petr Malík

Umožnění nástupu také předními dveřmi cestujícím jistě usnadnilo orientaci v prostředcích MHD, vždyť do tramvají lze také nastupovat bez omezení. A v jiných městech ČR podobné omezení vůbec neznají, někde na nástupu předními dveřmi, alespoň v některých časových obdobích, dokonce trvají.

Co říci závěrem? Nástup předními dveřmi existuje v Praze již rok a funguje v podstatě bez problémů. Za to patří dík všem pracovníkům našeho podniku, kteří se na realizaci změny jakýmkoliv způsobem podíleli, ale pochopitelně především našim řidičům autobusů, kteří tuto změnu dokázali oživit a svým profesionálním přístupem z ní udělat samozřejmou a přirozenou součást naší služby, která se tak stala přátelštější k zákazníkům. Takto je jimi také vnímána.

Za dopravní úsek o. z. Autobusy
Petr Janáč, 131 030

Poděkování zaměstnancům

Vážení kolegové,
v sobotu 4. listopadu 2000 dopoledne se na mě telefonicky obrátil dopravně-provozní náměstek Plzeňských městských dopravních podniků, a. s. pan ing. Klusoň s informací o rozsáhlém požáru v méně známé Lochoťině a jejich dopadech na provoz městské hromadné dopravy v Plzni. Současně mne požádal o prověření možnosti zajištění pomoci při náhradní autobusové dopravě za tramvaje alespoň pěti, lépe deseti kloubovými autobusy s řidiči na dobu přibližně jednoho týdne.

Tuto žádost, respektive prosbu jsem služební cestou obratem projednal s odpovědnými zaměstnanci a vznesenému požadavku bylo okamžitě vyhověno. S úlevou přijali kolegové v Plzni informaci o splnění jejich naléhavého požadavku a příjezdu našich řidičů s kloubovými autobusy do Plzně již v neděli 5. listopadu odpoledne. Doprovod vozidel do Plzně, a následně po ukončení akce i zpět, zajistil operativně dispečink.

Dovolte mi, abych poděkoval pracovníkům našeho závodu za operativní a vstřícné zajištění této akce, především však děkuji zúčastněným řidičům za perfektní, profesionální přístup a zvládnutí úkolu, který ochotně a iniciativně přijali, a za vzornou reprezentaci našeho podniku.

Navíc jsem potěšen, že mohu tlumočit slova uznání, úcty a upřímné poděkování našim řidičům a obdiv k jejich profesionalitě nejen od kolegů z vedení PMDP, a. s., ale i od široké plzeňské veřejnosti.

S hrdostí konstatuji, že jste dobře odvedenou práci přispěli k potvrzení názoru, že odštěpný závod Autobusy je závodem, na jehož zaměstnance se lze v každé situaci plně spolehnout. Přejí všem zaměstnancům hodně zdaru do další práce, pevné zdraví, hodně štěstí a spokojenosti v osobním životě. S ohledem na blížící se konec roku připojuji i přání krásných Vánočních svátků a všechno nejlepší v novém tisíciletí.

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

Drážďanská nákladní tramvaj byla slavnostně představena

Záříjové vydání DP-KONTAKTu vás informovalo o záměru testovat v Drážďanech nákladní tramvaj. Ve čtvrtek 16. listopadu bylo představeno první ze dvou moderních vozidel, která budou od února příštího roku jezdit mezi skladovým centrem Volkswagenu v blízkosti nádraží Friedrichstadt a novým výrobním závodem.



Takto byla zajišťována nákladní doprava v Drážďanech před lety, v éře Trabantů.

Představení pětičlankové tramvaje v blankytně modrých barvách bylo přítomno několik desítek hostů v čele se zemským ministrem dopavy.

Novinka navazuje na bohaté tradice drážďanské tramvajové nákladní dopavy. Než se zúčastněným představil úchvatný CarGoTram, jak zní oficiální název drážďanského hitu, o délce bezmála šedesáti metrů, byla představena souprava, která v minulosti převážela ve městě na Labi tolik populární Trabanty, dobře známé i z našich silnic.



Brány vozovny jsou ještě uzavřeny, CarGoTram se chystá na cestu do ulic Drážďan.

„Sklenná“ továrna, tak je nový výrobní závod VW pojmenován podle svého vzhledu, se v současnosti dokončuje, stejně jako tramvajové koleje pro unikátní dopravní prostředek.

Od dubna, kdy by měl drážďanský Dopravní podnik zahájit pravidelnou dopravu mezi dvojicí závodů, by měly nákladní vozy křížovat centrum města ve čtyřicetiminutových intervalech. Trasa povede přes Postplatz, Wilsdruffer Strasse k Strassburger Platz, kde sídlí velice pěkně architektonicky řešený „skleněný“ závod. K uspokojení potřeb výrobce by měly stačit dvě soupravy. Ta druhá by se ve vozovně drážďanského DP měla objevit v lednu 2001. Ale již od února by měl probíhat zkušební provoz nejen nákladní dopavy.

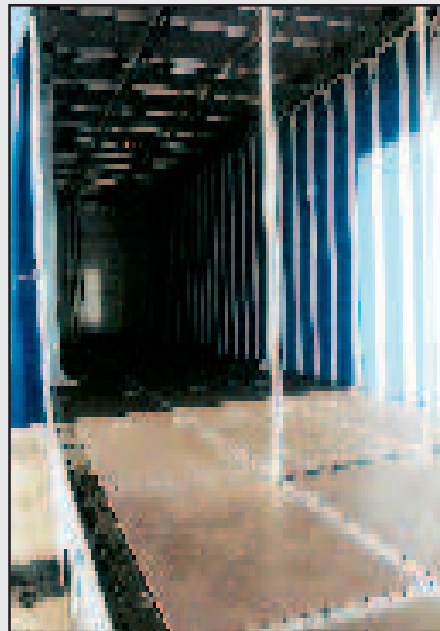
Dvoustupňová nákladní tramvaj pochází z výrobních dílen Schalker Eisenhütte Maschinenfabrik z Gelsenkirchenu a jsou v ní použity renovované podvozky z Tat-

ry T4D. Cena novinky se pohybuje okolo 3,5 milionu marek. Převážný prostor vozidla dosahuje 214 metrů krychlových a můžete naložit maximálně 60 tun materiálu.

-bda-



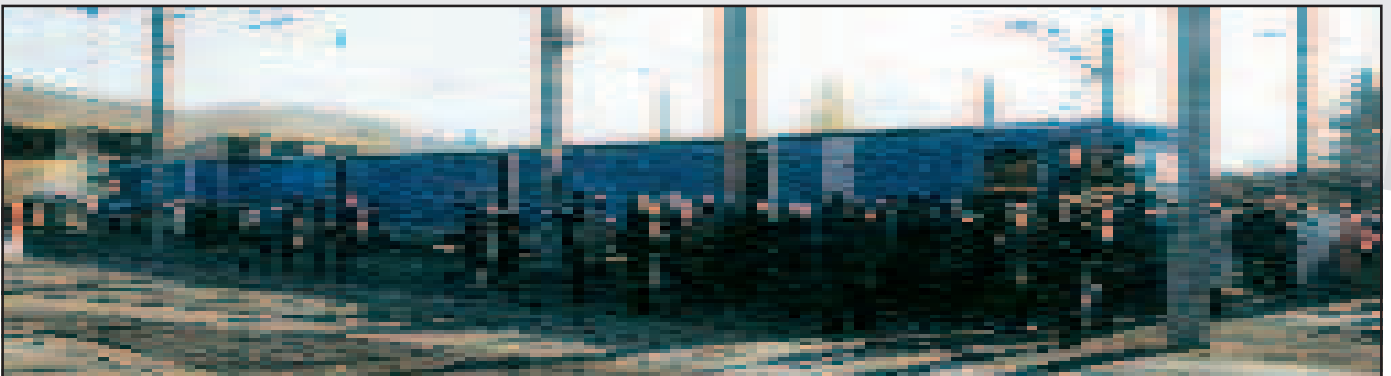
Za světelných a kouřových efektů se nákladní tramvaj představila desítkám hostů nejen z Německa, ale i ze sousedních zemí.



Pohled do jednoho z vozů, řešených velice účelně pro snadnou manipulaci s přepravovaným nákladem. Nakládka a vykládka nesmí trvat dlouho – i to je jedním z podmínek úspěšné nákladní tramvaje.



Blankytně modrý vůz se bude mezi žlutočernými vozy osobních tramvají v ulicích vyjímat.



Vyfotit šedesátimetrové vozidlo není právě jednoduché, zvláště za silného podzimního slunce.

Rekonstrukce kolejí provozovny Elektrických drah v Hloubětíně

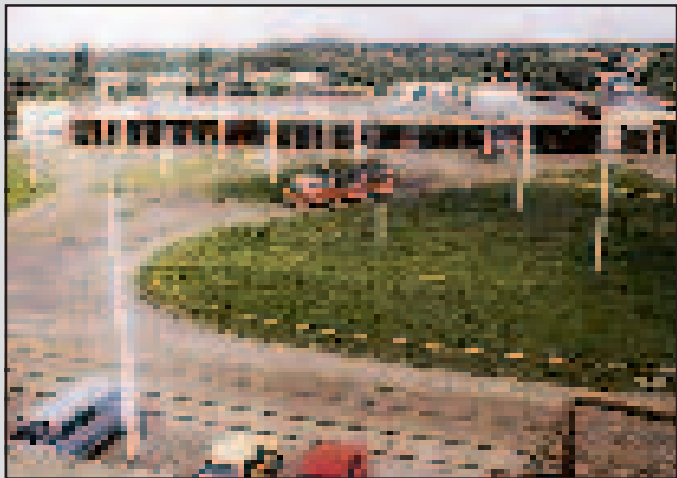


V roce 1951 (v příštím roce oslavíme 50. výročí) byla uvedena do provozu vozovna v Hloubětíně. Během doby docházelo pouze k nezbytným stavebním úpravám, vyvolaným potřebami údržby vozů. Teprve počátkem devadesátých let začala rozsáhlejší výstavba, která významným způsobem zlepšila jak technický stav objektů, tak pracovní podmínky našich zaměstnanců.

Namátkou můžeme jmenovat výstavbu nové haly denního ošetření vozů s mycím rámem, novou sociální budovu, kde dnes působí i podnikový psycholog, výstavbu nových skladových prostor, zateplení střechy haly depa a v neposlední řadě i změnu topného media včetně výměny všech rozvodů tepla v hale.

Jediným skutečně závažným problémem tak postupně zůstal pouze nepříznivý stav kolejového zhlaví, které, až na malé výjimky, zůstávalo původní. Nový byl vlastně jen vjezd do vozovny, jehož výstavba byla vyvolána přeložkou tramvajové trati v souvislosti s budováním kapacitní komunikace v Kbelské ulici v polovině osmdesátých let. I ten ale sloužil již půldruhého desetiletí. Samotné kolejíště tak chátralo dál a jeho výměna se stávala nezbytnou. Nešlo však jen o fyzický stav, ale i o mnoho jiných negativních skutečností – například výhybky o poloměru 20 m, jejich zanášení kameny i nečistotami z nebezpečného a nerovného povrchu dvora, častá vykolejení, nesnadná údržba povrchu.

V roce 1999 se konečně podařilo získat potřebné finanční prostředky, v září téhož roku bylo vypsáno výběrové řízení a 20. října 1999 byla na základě



zpracované projektové dokumentace rekonstrukce kolejového zhlaví zahájena. S dodavatelem – SSŽ – byly vzhledem k náročnosti prací dohodnuty 3 rámcové etapy:

1. 20. října až 20. prosince 1999 – kolej 16 až 25 společně s výjezdovou kolejí z mycího rámu,
2. 15. března až 29. června 2000 – koleje 11 až 15,
3. 29. července až 26. října 2000 – koleje 1 až 10 a vjezdová konstrukce.

Pro úplnost je nutné uvést, že původní harmonogram počítal s dokončením celé akce až v roce 2001, ale díky dohodě a pochopení všech zainteresovaných organizací došlo k podstatnému zkrácení termínu.

Všechny práce probíhaly při plném provozu, pouze začátek 3. etapy byl doprovázen totální výlukou provozovny, která trvala do 1. září 2000. Postupně došlo k:

1. úplné výměně kolejového zhlaví (SSŽ),
2. odvodnění celého dvora (SSŽ),
3. zadláždění (dlažba BEST) celého dvora (SSŽ),
4. výměně trolejového vedení a stožárů včetně osazení nových vratových sekcí (EŽ),
5. výměně venkovního osvětlení (ERMO),
6. osazení vyhřívání výhybek (ELEKTROLINE),
7. stavební přípravě pro osazení řídicího systému automatického stavění vlakové cesty (ELEKTROLINE).

Poslední úpravou byly sadové úpravy, zatravnění volných ploch a výsadba keřů.

Takto popsáno by se mohlo zdát, že vše bylo jednoduché. Ovšem opak je pravdou. Tak rozsáhlá akce, prováděná za provozu, přináší mnoho problémů, protože zájem provozu a zájem stavby je vždy protikladný. Bylo tedy nutno hledat cesty, jak tyto zájmy skloubit. Hodiny jednání, pomoc bezpečnostního technika pana Nováka, různá opatření, která měla za cíl zabránit nejen pracovním úrazům, ale i dopomoci k hladkému postupu výstavby nakonec přinesly svoje výsledky. To vše při podstatně horších podmínkách pro údržbu vozů, kdy i jednoduché přemístění vozu z jedné koleje na druhou může být na jednu takřka neřešitelným problémem. Rovněž nucená součinnost několika desítek pracovníků cizích organizací s našimi a podobně byla pochopitelně složitá. V současné době jsme však všichni spokojeni. Dodavatelé s dobře odvedeným dílem a my se



skutečností, že negativa, uvedená výše, byla odstraněna, provoz po dvoře je bezpečný a údržba dvora bezproblémová.

Organizačně nejtěžším obdobím byl začátek 3. etapy, ve kterém došlo k totální výluce provozovny. Z hlediska samotné výstavby byla tato doba naopak nejlepší, protože si dodavatel a odběratel navzájem nevodili. Ovšem organizovat vypravení vlaků z jiných provozoven je vždy složitě. V takové situaci je pak optimální organizovat údržbu i vypravování z jiného, ale jednoho místa. Po několika jednáních, při kterých vyšlo najevo, že nejbližší provozovna, tj. Kobylisy, nepřichází v úvahu vzhledem k počtu vypravovaných vlaků, a že současně bude probíhat výlučka provozovny Motol, jejíž vozy budou deponovány ve Vokovicích, jsme museli využít prostor vozoven Pankrác a Žižkov, tedy místa dvě; o to bylo vše složitější, například při obsazování směn (stavění záloh na dvou provozovnách, období čerpání dovolených), rozvozu náhradních dílů na vozy KT8 D5, které jiná vozovna nemá, soustřeďování provozních a evidenčních dokladů a v neposlední řadě i brání ohledu na bydliště jednotlivých pracovníků. To vše (a mnoho dalšího) v každodenní praxi představuje problémy navíc. Nakonec se ovšem všechno vždycky podaří – jednak proto, že zajistit stanovené úkoly je prostě povinnost, ale hlavně proto, že všichni chápou nutnost přechodných problémů, protože na jejich konci se vše vrátí „do starých kolejí“, zde ovšem v novém provedení.

Dnes můžeme konstatovat, že se celá akce zdařila ke spokojenosti všech. Nezbyvá než doufat, že se co nejdříve najdou prostředky i na připravené automatické stavění vlakové cesty.

Pavel Uhlík, Zdeněk Ježek
Foto: o. z. Elektrické dráhy



K novému zastávkovému sloupku

Podoba současného sloupku vyznačujícího zastávku povrchové MHD vznikla téměř před 30 lety, v roce 1972, v odboru technického rozvoje Elektrických drah. Později byla pojata do celostátní československé normy. Konstruktivní řešení, odpovídající tehdejšímu omezeným možnostem, vyplynulo ze spolupráce oddělení staniční péče ED a pražského Elektropodniku. Není divu, že v průběhu doby docházelo k určitým technickým úpravám a zlepšením; podoba však zůstala podnes.

Z čeho jsme při koncipování sloupku vycházeli? Shrňme si zásady, kterým by měl každý zastávkový sloupek vyhovovat:

1. Označuje místo, na jehož úrovni zastaví čelo vozidla. Musí být proto na komunikaci dobře rozeznatelný svým charakteristickým tvarem a jednotným barevným provedením. Nesmí být zaměnitelný s jinými sloupky, tabulemi, nápisy a podobně.

2. Informuje o tom, jaký druh vozidla (tramvaj, autobus, trolejbus) zde stává. K tomu jsme navrhli piktogram v barvách silničních informačních značek (modrá, bílá, černá). Pro tramvaj jsme zvolili obraz vozu T3, pro autobus ŠM 11 a pro trolejbus Tr 11. Vozidla jsme orientovali pro jízdu **vpravo** tak, aby byly patrné i dveře. (Vlevo nejezdíme již od roku 1939!)

3. Název zastávky musí být patrný na první pohled již z dálky, patří tedy pod piktogram, stejně jako charakter zastávky (na znamení, nástupní, výstupní, manipulační, dočasná, občasná, pro dva vlaky nebo busy – dvojitá). Není-li charakter vyznačen, jde o zastávku stálou, pro jeden vlak nebo bus.

4. Pod názvem zastávky musí být uvedena čísla linek (případně písmenné označení), pro něž zastávka platí, jakož i směr jejich další jízdy. (Pro zajímavost: Informace o směru jízdy se objevily poprvé ve 40. letech ve formě bílých smaltovaných šipek a velmi se osvědčily.)

5. Pod čísly linek musí být prostor pro zvláštní oznámení dopravce (výluky, odklony, mimořádnosti a podobně).

6. Ve výšce očí cestujících musí být umístěny dobře čitelné a i pro laika srozumitelné jízdní řády jednotlivých linek a eventuální vysvětlující informace k nim.

7. Integrovanou součástí sloupku musí být odpadkový koš s vodorovným okrajem pro zhášení nedopalků cigaret.

8. Do paty sloupku je vhodné instalovat výstražné světlo nebo odrazky viditelné z obou stran jako upozornění pro uživatele silnice.

9. Protože často docházelo k povalení sloupku

automobilem a u osvětlených sloupků (piktogram, jízdní řády, výstražné světlo v patě sloupku) by při napájení 220 V mohlo dojít k obnažení vodičů a k úrazu elektrickým proudem, navrhli jsme umístit do podzemního betonového základu skříňku s transformátorem 220/24 V a vlastní osvětlení sloupku řešit bezpečným napětím.

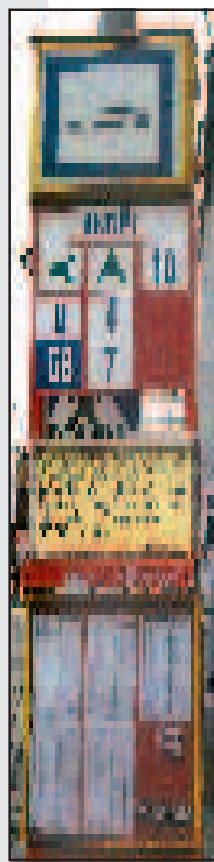
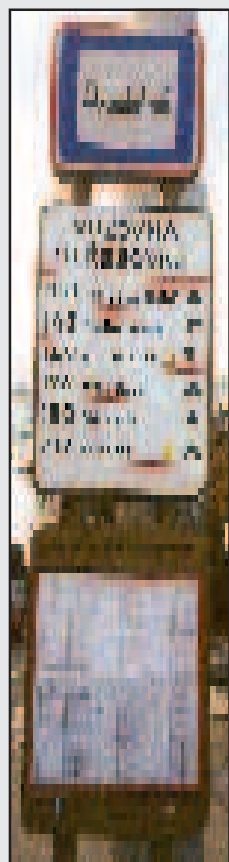
10. Tvar sloupku jsme zvolili obdélníkový na výšku tak, aby nevidomí mohli svou holí „osahat“ jeho šířku a žádné do stran vyčnívající části je nemohly zranit.

11. Šířka sloupku byla zvolena tak, aby mohla pojmout potřebné informace v logickém uspořádání odshora dolů a umožnila umístění sloupku i na poměrně úzkých ostrůvcích zastávek.

12. Jelikož v zastávkách povrchové MHD mají účastníci silničního provozu určité povinnosti předepsané vyhláškou, **musí být zastávka vyznačena výrazně a jednotně ve všech městech s MHD** na území republiky, kde vyhláška platí. Do doby uplatnění sloupku z roku 1972 byly totiž zastávky v každém městě označovány podle místní tradice tabulkami a značkami nejrůznějšího provedení, mnohdy bez jízdních řádů a čísel linek, zavěšenými třeba i vysoko na příčných drá-

tech trolejového vedení, popřípadě umístěnými na zdech domů až za chodníkem či stromořadím. Místní obyvatelé o zastávce věděli, ale četné nehody svědčily o naprosté nevhodnosti takového stavu. I to byl jeden z důvodů zavedení normy na celém území Československa.

Domnívám se, že výše uvedené zásady neztratily nic na své aktuálnosti. Nově navržený zastávkový sloupek (viz DP-KONTAKT č. 11, str. 24), i když



Který z těchto tří sloupků budeme používat v budoucnosti?

Foto: Petr Malík

je možná konstrukčně a technologicky zdařilejší než ten dnešní, těmto zásadám bohužel téměř vůbec neodpovídá.

Ing. Pavel Flajšhans,
bývalý pracovník
odboru technického rozvoje ED

Individuální versus hromadná doprava – 1. část

Praha, obdobně jako jiná velkoměsta, trpí rozvojem automobilové dopravy. To jistě není nic nového; stejně tak není nic nového to, že řidiči automobilů vlastně trpí svojí činností, protože si navzájem vadí. A už vůbec nic nového není to, že nejhorší je tato situace v centru města. Jedním z léků, který by značně prospěl městu i prostředí v něm, je preferovat městskou hromadnou dopravu na úkor individuální tak, aby se stala atraktivní zejména svojí bezpečností i pravidelností a začala být využívána těmi, jejichž automobily jsou dnes v ulicích vlastně překážkou.

O preferenci veřejné dopravy se mluví již mnoho let – vlastně od chvíle, kdy se ulice poprvé staly obtížně průjezdnými. Nejjednodušší řešení, umístit na začátek takových ulic či oblastí dopravní značku, která do nich – s výjimkou dopravní obsluhy – zakáže vjezd, se stalo zcela neúčinné, protože postupem času zahltil ulice i tento nezbytný provoz. Co dál? Mluvit o tom, že řidiči mají nechat svoje automobily na parkovištích (ať již rezidentních či záchytých) a využívat městskou dopravu sice lze, ovšem účinek se dostává až v momentu, kdy míst k odstavení vozidla bude dostatek, auta zde budou hlídána a městská doprava bude bezpečná, rychlá, spolehlivá, kulturní...

Bez jakékoliv nadsázky se dá říci, že mnohá z těchto kritérií jsou již dnes splněna. Tramvaje i autobusy vyjíždějí do ulic čisté, nehodovost prostředí

ků MHD stále klesá (i přesto, že jinak roste), jízdní řád je v mezích možností dodržován. A tady jsme u toho: dokud nebudou vytvořeny podmínky pro



Foto: Petr Malík

dobrou průjezdnost prostředků veřejné dopravy, nedosáhne se nikdy výrazného zlepšení. Vidíme to na příkladu budování záchytých parkovišť u stanic metra. Trvalo určitou dobu, než vešla do obecného povědomí, ale dnes většina řidičů, pokud jen trochu mohou, na nich raději svoje vozidla odstaví a pokračuje metrem. Proč? Je tu záruka pravidelnosti i rychlosti provozu. Proto se vytvoření obdobných záruk u povrchové dopravy zejména v poslední době věnuje mimořádná pozornost. Uvedli jsme tři oblasti: bezpečnost provozu, dodržování jízdního řádu, čistotu; podívejme se nejprve, co v nich dělá Dopravní podnik.

Bezpečnost provozu je trvale nejen sledována a vyhodnocována, ale zejména pozitivně ovlivňována mnohými opatřeními, od pravidelného seznamování všech provozních pracovníků se stavem v této oblasti, přes mnoho preventivních opatření včetně individuální práce s řidiči, kteří nedosahují požadovaných výsledků, až po odebrání řídicího oprávnění těm, kteří k tomuto problému přistupují laxně. Je pochopitelné, že nehody jsou průvodním jevem dopravy; jde o to, aby jich bylo co nejméně. A to se daří. Jak již bylo řečeno, počet nehod v provozu tramvajů i autobusů trvale klesá. Přesto se hledají stále nové formy prevence. A jen tak na okraj: víte o tom, že o. z. Elektrické dráhy byl iniciátorem jízdy tramvajů s rozsvícenými světly i za nesnížené viditelnosti ještě v době, než totéž začali – dnes

Tvorba jízdních řádů v novém

Jízdni řády představují vedle své nezastupitelné úlohy v oblasti dopravní rovněž klíčový nástroj ovlivňující ekonomiku každé organizace, která zabezpečuje veřejnou hromadnou dopravu osob.

Tvorba jízdních řádů, původně prováděná „ručně“ pomocí tužky, pravítka a rolí milimetrového papíru, byla postupně v průběhu osmdesátých let převáděna na počítačové zpracování. Vzhledem k relativně vysoké samostatnosti jednotlivých odštěpných závodů probíhal tento proces segregovaně při aplikaci odlišných programových vybavení, která pro jednotlivé odštěpné závody dodávaly různé softwarové firmy.

Rovněž programové vybavení organizace ROPID, která vytváří jízdni řády pro dopravce zajišťující autobusovou dopravu v rámci Pražské integrované dopravy, není plně kompatibilní s jízdni řády v rámci Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.

V zájmu sjednocení a zkvalitnění software jízdni řádů a navazujících dopravních úloh bylo rozhodnuto o náhradě stávajícího systému. Podpůrným argumentem pro tento krok bylo i nevyhovující finanční zázemí stávajících dodavatelů software jízdni řádů. Generální ředitel naší společnosti zřídil svým příkazem orgány řízení projektu k zabezpečení implementace nového systému na zpracování programového vybavení v následujícím složení:

Oprávněná osoba (zástupce oprávněné osoby), která zastupuje smluvní stranu ve smluvních a obchodních záležitostech souvisejících s plněním smlouvy.

Řídící komise je vrcholným rozhodovacím orgánem projektu a k jejím základním pravomocem patří zejména:

- organizačně zabezpečovat veškeré činnosti související s plněním smlouvy,
- rozhodovat o využívání finančních zdrojů,
- koordinovat činnost smluvních stran,
- informovat na vyžádání smluvní strany o postupu plnění smlouvy,
- kontrolovat průběh a plnění smlouvy,
- kontrolovat a sledovat průběh řešení, plnění cílů a základního časového plánu realizace projektu,
- zabezpečovat příslušná rozhodnutí o změnách řešení a připravovat návrhy potřebných změn a dodatků smlouvy.

Výkonná komise je orgánem projektu pro podrobnou kontrolu průběhu programu a je zřízena v zájmu bezproblémového průběhu spolupráce smluvních stran. Výkonná komise zajišťuje především:

- koordinaci součinnosti smluvních stran,
- podrobnou kontrolu průběhu projektu a operativní řešení problémů, které nevyžadují rozhodnutí řídicí komise,
- podrobnou specifikaci jednotlivých etap projektu s případným upřesněním,
- organizační zajištění aktivit zhotovitele na místech plnění smlouvy,

už běžně, zejména při jízdě mimo obec – dělat řídicí automobil?

Dodržování jízdniho řádu představuje základní kvalitu přepravy. Bez nadsázky se dá říci, že v této oblasti jsme na úrovni tzv. západních států. Kdysi se ozývaly kritické hlasy v osazením hodin v každém dopravním prostředku; prý je to zbytečné a drahé. Nebylo to však samoúčelné; jednalo se o součást systému, známého pod zkratkou OIS – odbavovací a informační systém. Běžný cestující z tohoto systému využívá jen jednu část: označí si jízdničku, je informován o názvu zastávky (včetně té následující), ví, kolik je hodin; postupem času, v závislosti na dalším rozvoji, bude informován i o dalších skutečnostech. Ale ten hlavní užitek mu přináší ta druhá, skrytá část: je to automatické sledování časové i místní polohy vlaku či vozidla. To dává v praxi záruku dodržování jízdniho řádu. Každý, kdo jen trochu vnímá dění kolem sebe, musí potvrdit, že se v současné době „jezdí na čas“.

- koordinaci spolupráce s jednotlivými pracovními týmy a přípravu a organizaci dodávek hardware, software a školení.

Dále byly jmenovány odborné pracovní týmy: **Tvorba jízdni řádů** (členové z odštěpných závodů a ředitelství):

Jedná se o realizační tým, který definuje a upřesňuje podrobné požadavky na programové vybavení pro tvorbu jízdni řádů, spolupracuje při testování programového vybavení, vypracovává posudky k jednotlivým etapám průběhu projektu a průběžně připravuje ostatní zaměstnance na rutinní provoz.



Foto: Petr Malík

Informační technologie (členové z odštěpných závodů a ředitelství):

Jedná se o realizační tým, který vyvíjí aplikaci rozhraní a konverzí podle definovaného zadání a podrobných specifikací, předává aplikaci k testům a spolupracuje při testování aplikace, spolupracuje při konverzi dat a zavedení do provozu, provádí správu hardware, operačního systému, aplikace (zálohování, archivace, instalace...), spolupracuje při definici požadavků na výkonnost a bezpečnost systému, provádí ladění výkonnosti systému, připravuje podmínky k nasazení produktu a vypracovává posudky k jednotlivým etapám průběhu projektu z oblasti informačních technologií.

V roce 1999 zpracoval Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost „Zadávací dokument pro zpracování nabídek na dodávku aplikačního softwarového vybavení Jízdni řády“ jako subsystém dopravní úlohy. Z došlých nabídek vyšla po hodnocení vítězná firma CHAPS, spol. s r. o. Brno (spolpra-

A čistota? Systém je dnes propracován tak, že prakticky nemůže vyjet neuklizený a neumytý dopravní prostředek. Například u tramvají se procento závad, zjištěných při kontrolách, pohybuje v hodnotách 0 až 5 %. A za závadu se počítá naprosto všechno, i to, s čím cestující nemůže přijít do styku – například neutřený prach na odkládacím pultu stanoviště řídicí ve druhém voze spřažené soupravy. Je jen škoda, že náklady na úklid vozů stále rostou díky těm, kteří pocítují neodolatelné nutkání každou čistou plochu pomalovat, poškrábat nebo přímo devastovat.

Dosažené výsledky dávají dobrý základ pro další rozvíjení daných systémů. V pokračování tohoto článku se zaměříme na to, co Dopravní podnik sám o sobě ovlivnit nemůže, o čem však ví a snaží se, ať již předkládáním různých návrhů nebo přímou spoluprací, dále zvyšovat úroveň poskytovaných služeb.

–zjs–

cující ve sdružení s firmou Unipro, se kterou byla následně uzavřena příslušná smlouva.

Firma CHAPS, spol. s r. o. zpracovala „Základní dokument projektu Jízdni řády“, který byl v rámci konzultací s odborníky uživateli (tj. Dopravní podnik a ROPID) v dalších verzích upřesňován, korigován a doplňován. Tento dokument je základním vodítkem pro zavedení celého systému a je nedílnou součástí uzavřené smlouvy.

Firma CHAPS spol. s r. o. má v této oblasti zkušenosti z Brna a Ostravy a zakázka naší společnosti je pro řešitelský kolektiv velkou výzvou, neboť konstrukce jízdni řádů v hlavním městě má svá specifika. Týká se to zejména rozsahu řešení a odlišné filozofie konstrukce jízdni řádů metra a povrchové dopravy.

Nový systém pro konstrukci jízdni řádů bude mít oproti stávajícímu stavu tyto výhody:

- všechny odštěpné závody a ROPID budou využívat jednotné programové vybavení,
- grafikonů všech druhů dopravy budou umístěny na centrálním serveru ředitelství společnosti,
- konstruktérům bude umožněno za účelem koordinace prohlížet a prokládat jízdni řády všech druhů dopravy,
- budou odstraněny problémy spojené se slučováním jízdni řádů odštěpných závodů pro tisk knižních jízdni řádů a poskytování dat pro informační systémy,
- jízdni řády budou založeny na zastávkách (doposud na uzlech),
- bude provedena pasportizace zastávek, sjednocení názvů zastávek a dopravních uzlů mezi jednotlivými druhy dopravy,
- číselníky společně pro všechny druhy dopravy (zastávky, uzly, obce, ...) budou spravovány centrálně z úrovně ředitelství společnosti,
- datová základna bude otevřená pro navazující úlohy,
- budou zavedena přístupová práva k jednotlivým číselníkům a funkcím aplikací.

Systém je řešen jako tříúrovňová architektura typu klient/server. Jako fyzické úložiště je použita databáze MS SQL Server verze 7.0. Pro replikaci dat a správu uživatelských přístupových práv jsou použity nástroje MS SQL Serveru. Na klientských stanicích se předpokládá operační systém Windows 95/98 nebo Windows NT 4 a vyšší. Jako přenosový protokol na síti je použit TCP/IP, pro komunikaci mezi komponenty je použita technologie DCOM.

Základní klientské aplikace:

- Editor číselníků – správa číselníků společných pro všechny trasy,
- Editor chronometrů – správa číselníků a tabulek specifických pro jednotlivé odštěpné závody (seznam tras, chronometrů, sfér, ...),
- Editor grafikonů – tvorba grafikonů,
- Monitor serveru – monitorování přístupu k jednotlivým aplikacím a tabulkám na serveru.

Tisky dokumentů (jízdni řády, služby, přehledy výkonů, ...) jsou řešeny pomocí aplikace Excel. Dokumenty je možné před vlastním tiskem zkontrolovat a případně upravit, respektive dopsat speciální sdělení. Tento všeobecně akceptovaný formát souborů rovněž usnadňuje předávání dokumentů třetím stranám v elektronické podobě a archivaci.

Současný stav vývoje systému:

- byl nainstalován centrální server jízdni řádů se systémovým a aplikačním programovým vybavením,
- probíhá testování aplikací Editor číselníků, Editor chronometrů a Monitor serveru,
- k dispozici je Editor grafikonů umožňující prohlížet grafikonů,
- byla provedena pasportizace zastávek a uzlů,
- bylo provedeno sjednocení názvů zastávek a dopravních uzlů mezi jednotlivými druhy dopravy,
- probíhá příprava na konverzi starých grafikonů pro nový systém.

V současné době jsou vedena jednání odborných pracovních týmů se zhotovitelem programového vybavení a pokračují práce na tvorbě číselníků.

Na základě dosavadního vývoje prací existuje reálný předpoklad, že termíny sjednané ve smlouvě budou dodrženy v závislosti na výsledcích testování.

Zpracoval dopravní úsek ředitelství



Popis „sedmičky“ bychom začali bez dlouhého úvodu. Jednak proto, že k článku o lince č. 6 nepříšly závažnější připomínky, ale hlavně pro zkrácení celého textu; popisy tras zabírají v DP-KONTAKTU stále více místa. Tak tedy rovnou:

Trocha historie

Sledovat vývoj vedení linky č. 7 není nezajímavé, vyžaduje to však poměrně mnoho času. Rekneme si tedy jen to nejdůležitější: poprvé se s číselným označením 7 rozjely vlaky 10. dubna 1908. V té době spojovaly Holešovice s Malou Stranou. V roce 1912 se linka rozdělila na dvě větve, jedna z nich zkrátka zanikla a z druhé se stala linka č. 4. Rok nato vyjíždí sedmička z Českomoravské na Josefské náměstí (Republiky); o jarních nedělích a svátcích, ovšem jen za příznivého počasí (kdo asi určoval, co je příznivé počasí?) až k Výchavišti. Příznivé počasí asi nebylo často, protože již v červenci je linka zkrácena od Českomoravské na Balabenu. V roce 1914 mění již potřetí zásadně trasu: jezdí z Dvorců po nábřeží k Národním divadlu, na Můstek, k Prašné bráně a dnešní Seifertovu ulici na Olšanské náměstí a Floru.

Pomineme drobné úpravy na koncích trasy a všimneme si další zásadní změny: od 29. července 1923 již nejedou od Národního divadla do Podolí, ale na Klárov. Přeskočíme další úpravy koncových úseků, zejména toho severního, kdy se linka č. 7 objevuje na Dlabáčově a u Markéty a zastavuje se až u data 1. srpna 1928, kdy je ukončena u dejvického nádraží, aby se koncem téhož roku objevila v konečné zastávce Podbabská silnice, kde jsme ji mohli vidět do 7. listopadu 1967, kdy tuto lokalitu definitivně opustila, tedy velmi dlouho. Na opačném konci začala jezdit 1. července 1936 k Nákladovému nádraží Žižkov, kterému zůstala věrná do svého definitivního zrušení 9. května 1974. Pojem definitivní zrušení se pochopitelně týká sedmičky v její nejdéle užívané trase, jinak se vlaky s tímto číslem objevovaly v Praze dál. Mezi rokem 1967 a 1972 byla ukončena 4 roky v Radlicích a rok u nádraží Praha – Smíchov. Potom, při velké rekonstrukci tehdy Kalininovy ulice, na ni byly vypravovány sólo dvouapřepové obousměrné vozy a linka jezdila ze Spojovací na Olšanské náměstí, kde byla ukončena na kolejovém přejezdu. 9. května 1974, v den otevření první trati metra, byla zrušena vůbec.

Ale již o 3 dny později vyjíždí opět ve zcela nové trase z tehdejšího obratiště na Pelc–Týrolce kolem Parku kultury (Výstaviště), Revoluční na náměstí Republiky, po dnes již neexistujících kolejích v Hybernské a Opletalově ulici do Vrchlického sadů, v trase dnešní magistrály do zastávky Muzeum a po Vinohradské na Olšanské hřbitovy. Ještě v téže roce se vrací na Kalininovu (Seifertovu) a počátkem roku 1975 je zkrácena do Parku kultury. Tehdy to byla jedna z nejkratších linek a jejich 7 vlaků mělo díky neexistujícím periferním úsekům co dělat, aby „vyjelo“ jízdní řád. Mnohdy to možné nebylo, a tak se jezdilo „na interval“, což v praxi znamenalo, že z konečné vyjížděly vlaky ve stanoveném intervalu, ovšem díky zkrácení na trati udělaly za odpoledne o „kolo“ méně. Od 1. června 1977 se „sedmička“ vydává od Nábřeží kpt. Jaroše kolem Právnické fakulty k Národnímu divadlu, na Můstek a po Václavském náměstí na Vinohradskou třídu s ukončením stále u Olšanských hřbitovů. Po všech trasách od roku 1974 jezdila pouze ve špičkových pracovních dnech. Od 5. května 1977 již jezdí celodenně, ovšem se změnou ukončení na holešovické straně – po nábřeží jede až k Jatkám (dnes Pražská tržnice), dále do Dělnické, Osadní, kolem Parku kultury na Strossmayerovo náměstí a zpět k Olšanským hřbitovům. 13. srpna 1978 je znovu zrušena. Krátkým intermezdem se dá nazvat její trasa ze Spojovací přes Floru a Blatouckou ulici ke Koh-i-nooru a dále na náměstí J. Marata (dnes Hostivařská), po které jezdila od 13. srpna 1978 do 19. prosince 1980. Následovalo další zrušení jejího provozu.

V dalším popisu se musíme vydat o skoro 20 let zpět: 13. března 1961 je zahájen provoz na lince č. 27 v trase Černokostecká – Vinice – Průběžná – Ota-

karova – Nádraží Smíchov. Tato trasa nedoznávala velkých změn, za zmínku stojí jen prodloužení k ÚD DP v roce 1967, kdy se sem začala stěhovat „Rustonka“ (plný provoz v nových ústředních dílnách byl zahájen 1. ledna 1968). Na smíchovské straně, ostatně jako všechny tam ukončené linky, pak vystřídal všechna možná obratiště s výjimkou blokové smyčky Knižecí. A proč mluvíme o lince č. 27? Protože 3. listopadu 1985 mění nejen trasu (od křižovatky Anděl jede do Motola), ale i označení. Dvojka v jejím čísle je „umazána“, čímž se z ní stává „sedmička“. V roce 1987 je zkrácena na Kotlářku, od roku 1990 jezdí ve špičkách až do Řep, v roce 1994 má základní trasu z Černokostecké na Kotlářku, ale prodloužena ve špičkách je již na obou koncích, v roce 1998 je u Ústředních dílen ukončena trvale.

Současná pravidelná trasa

Ústřední dílny DP – Na Homoli – Malešická továrna – Hutní základna – Černokostecká – Nové Strašnice – Zborov – Solidarita – Vinice – Nad Primaskou (T) – Strašnická – Průběžná – Kubánské náměstí – Slavia – Koh-i-noor – Oblouková – Nádraží Vršovice – Otakarova – Divadlo Na Fidlovačce – Svatoplukova – Ostrčilovo náměstí – Albertov – Výtoň – Palackého náměstí – Zborovská – Anděl – Bertramka – U Zvonu – Klamovka – Kavalírka – Kotlářka (dále jen ve špičkových pracovních dnech) – Pšostovka – Hotel Golf – Vozovna Motol – Motol – Krematorium Motol – Hlušičkova – Slánská – Blatiny – Sídliště Řepy.

Začátek trasy linky č. 7 je v pro nás velmi důležitém místě. Původní opravná tramvaj s nezbytným zázemím se časem rozrostla. Dnes zde sídlí i DOZ Hos-

Linka č. 7

tívař o. z. Autobusy, archiv akciové společnosti, centrální sklady a další. Přes důležitost tohoto místa většina lidí dodnes neví, zda je správně používat název Hostivař nebo Malešice. Přitom je to tak jednoduché: stačí se podívat na popisné číslo, kde čteme: Malešice. Ale jako na více místech v Praze, tak i zde se vžil nesprávný název čtvrti. Pravděpodobně proto, že část budovy s dílnami a sklady jsou skutečně na hostivařském katastru. Ovšem označení objektu se řídí (nebo by se alespoň mělo řídit) vstupem do něj. A ten je bezesporu v Malešicích. V této souvislosti mě nemůže nenapadnout, že v současných jednáních o definitivní podobě orientačních tabulek a zařazení MHD v Praze by jistě stálo za námahu vrátit se k uvádění názvů čtvrtí. Snad by v tom mohl velmi pozitivní roli sehrát dopravní úsek ředitelství. Vratme se však na trasu linky č. 7. Vyjíždíme z konečné a musíme připomenout, že v opačném směru byla osazena prvá bezčepová výměna v Praze; tehdy ovšem tak nedokonalá, že pokud byla projížďena po hrotech, kola vlaku ji nepřestavila. Pokud si to řidič neuvědomil,

Provozní parametry

linka č. 7	pracovní den			sobota		neděle	
	ranní špička	sedlo	odpo. špička	dopoledne	odpoledne	dopoledne	odpoledne
počet vlaků	17	11	17	15	15	8	15
interval (min.)	8	10	8	7,5	7,5	15	7,5
průměrná doba jízdy v jednom směru – časová sféra A (minuty) až do zastávky Sídliště Řepy	56						
průměrná délka trati v jednom směru od nástupní zastávky po výstupní (m) až do zastávky Sídliště Řepy	18 422						
sestava vlaků v pracovní dny	2 x T3, 2 x T6			v sobotu a neděli		1x T3, 1x T6	

došlo k vykojení... Průmyslovou zástavbou se blížíme ke konečné Černokostecké. Předtím ovšem přejedeme krátký, zato v Praze nejširší most (s výjimkou Barrandovského) přes Železniční trať. Vpravo si povšimneme nejvyšší obytné budovy (22 podlaží s malými byty okolo středového chodby, desková panelová stavba arch. J. Raucha z roku 1965) i zbytečně vybudované autobusové nádraží, které nikdy nebylo uvedeno do provozu a jehož stavby jsou od počátku využívány všelijak... Dále projížďíme vcelku nudnou zástavbou, ovšem je na ní vidět, jak se město rozrostlo – první domy v našem směru nesou neklamně prvky socialistického realismu a těm z pohlednic z velké země na východě jakoby z oka vypadly, pak následuje krásná a dodnes nepedstížená architektura obytných domů z první republiky a nakonec, před odbočením do Starostrašnické ulice, vidíme vpravo hezkou secesi. Na opačné straně jsme minuli soubor „dvouletkových“ řadových domků Solidarita, které byly stavěny jako nouzové, ale jejichž obyvatelům dodnes závidí bydlení především nájemníci v panelových domech. Ze starých Strašnic toho dodnes moc nezbylo – snad škola za stanic metra

či „zámeček“, původně usedlost z doby kolem roku 1830. Na Kubánském náměstí vyjíždíme do Vršovic, vpravo mineme budovu ve tvaru zalomené desky Inženýrských a průmyslových staveb z roku 1967 (arch. J. Otruba), jejíž plášť byl před několika lety zmodernizován. Posuďte sami, zda to stavbě prospělo či nikoliv. Až ke Koh-i-nooru opět projížďíme zástavbou, jakou jsme již poznali na Černokostecké, projedeme novými Vršovicemi se starým nádražím na konci a přijdeme pod centrální nuselské náměstí. Vystavné domy dávají tušit zásluhu slávy tohoto prostoru, kde se dnes žije tak, že bylo nutno ustanovit občanské hlídky s názvem Bezpečné Nusle. („Klokani“ mi jistě promínou, že jsem zapomněl na jejich „dolíček“ – fotbalový stadion Bohemians, vystavěný s nadšením vršovickými Sokoly.) Vlevo našťásti zachráněná budova divadla Na Fidlovačce, jež dostalo svůj název podle místních slavností, které vstoupily v širší známost až Tylou a Škrupovou hrou Fidlovačka aneb žádný hněv a žádná rvačka. Kdo by za tímto názvem hledal tu, z níž se jedna píseň stane státní hymnou... A opět poměrně fádni činovní domy, až v zastávce Albertov osvěžím – s citem přestavěný bývalý klášter servitů s kostelem, který je novogotický na starých základech a tolik vadí dopravě. Dnes jej využívá pravoslavná církev. Po odbočení do Svobodovy ulice můžeme obdivovat budovu nádraží Praha – Vyšehrad, která dnes veřejnosti neslouží; ovšem pojedete-li vlakem, povšimnete si nejen kamenné vázy a lva, ale hlavně toho, že na opuštěném peróně vždy stojí zdravotní výpravčí. Železniční most přes Vltavu je již druhý na tomto místě a byl vystavěn roku 1901. Je 298,4 metrů dlouhý a 8,1 metrů široký s okrajovými lávkami pro pěší. S jeho trámovým předpolím přes nábrežní komunikaci máme neustálé potíže – vzhledem k nedostatečné výšce zde často neukáznění řidiči nákladních automobilů strhnou troleje. Úsek z Palackého náměstí k Andělu jsme si popsal i u linky č. 4, kde je také uvedeno, že pokračování bude při popisu linky č. 9. A tak se vrátíme na Výtoň (ta Výtoň, nikdy od vytínání klád z vorů, kterými se platilo clo), kde si nemůžeme nechat ujit budovu, která stojí v původní uliční úrovni před regulací Vltavy. Té také padlo za obět staré Podskalí, jehož muzeum dnes vytvořská celnice je.

Na názvy zastávek už nám dnes opět nezbyvá místo, věnujme se tedy alespoň názvům ulic: od Černokostecké po Vršovicemi není co vysvětlovat, Otakarova nese název podle Přemysla Otakara II, krále „železného a zlatého“, který v Čechách vládl v letech 1253 až 1278. Od svého vzniku neměla, s výjimkou německé okupace, jiné pojmenování. Ale asi tehdy nebylo tak jednoduché najít dostatek názvů za ty, které se nelíbily. A tak se Otakarova stala na 5 let Dagmarinou podle dcery krále Přemysla Otakara I., která se provdala za dánského krále. O tom, že byla dobrou královnou, svědčí i její jméno, které tam dostala (Dagmar = Jitřenka, doslova denní hvězda). Nuselské ulice nesou jména přemyslovských knížat. My z nich projížďíme Křesomyslovou (tohoto báj-

ného knížete známe zejména z pověsti o Horymírovi) a Jaromírovou (pojmenována po knížeti Jaromírově, který vládl v letech 1003 až 1012). Ta je zajímavá tím, že nikdy nezměnila svůj název. Ostrčilovo náměstí bylo od roku 1900, kdy vzniklo, Přemyslovou. To odpovídá tomu, co jsme si pověděli o knížatech. Od roku 1947 bylo Hašlerovo na počest českého umělce Karla Hašlera (*1879), bestiálně umučeného roku 1941 v koncentračním táboře v Mauthausenu. Ani to mu však nepomohlo a v roce 1952 dostalo náměstí dnešní název – Otakar Ostrčil (1879 až 1935) byl hudebním skladatelem a šéfem opery Národního divadla. Na slupi je tak trochu oříšek – pojmenování je uváděno jako historický místní název, užívají již od založení Nového Města Pražského, s odvoláním na kostel Panny Marie Na slupi. Nic se nevyštěluje a malé písmeno ve slově slupi naznačuje, že by nemělo jít o odvozeninu z jména nějaké usedlosti či místa a podobně. Svobodova je oproti tomu jednoduchá – učitel Jan Svoboda (1800 – 1844) zřídil při škole první opatrovnu pro předškolní děti. Byl tedy politikem a tak ulice po něm pojmenovaná rovněž nikdy nezměnila svoje jméno. Rašínovo nábřeží

je pojmenováno po prvním ministru financí ČSR JUDr. Aloisu Rašínovi (*1867), na kterého byl v roce 1923 levicovým studentem spáchán atentát, jemuž podlehl. Úsek nábreží, který nás zajímá, tedy od Výtoně k Palackého náměstí, nesl nejprve název Vyšehradské, po dostavbě Podolského tunelu v roce 1905 Podolské, od roku 1924 Rašínovo, od roku 1941 Karla Lažnovského (šéfredaktor protektorátního Českého slova, aktivně kolaborující s nacisty), po válce opět Rašínovo a v letech 1951 – 1990 Bedřicha Engelse (1820 – 1895), který podporoval Karla Marxe a vytvořil s ním filozofický materialistický systém, který byl využit jako teoretická základna komunistické společenské formace. Od Palackého náměstí už jsme zase v trase linky č. 4, popsané v zářijovém DP-KONTAKTU.

Nehodová místa

Linka č. 7 zaujímá v nehodové statistice za uplynulý rok docela slušné 6. místo s 52 nehodami, což je poměrně dost, ale s 20 058,6 km, ujetými na jednu nehodu, což je ukazatel objektivnější. Podívali jsme se na topografické mapy, vidíme, že ke střetům s motorovými vozidly docházelo nejvíce v úseku Anděl – Bertramka (28), ale o tom už jsme psali u linky č. 4. Mimo její trasu je problematickým úsekem Vršovická ulice, zejména u křižovatek s Petrohradskou a Sportovní ulicí; totéž se dá říci o křižovatce Výtoň. Ve Strašnicích k tolika nehodám s motorovými vozidly nedochází, zato zde byly 2 železniční nehody (v zastávce Malešická továrna a před Vinicí). Na chodce je nutno dávat zvýšený pozor v zastávkách Nádraží Vršovice, Divadlo Na Fidlovačce a Palackého náměstí (na nábreží); vjezd do nesprávného směru pak nejvíce hrozí u vjezdu do strašnické vozovny, na Kubánském náměstí a za zastávkou Albertov; ostatní místa už jsme rovněž uvedli u „čtyřky“. Opět si nemůžeme v souvislosti s dopravními nehodami odpuštět varování – přibývá jich a nejsou dobrou vizitkou naší profesionality.

Závěr

Linka č. 7 představuje typickou jižní tangentu; vyhýbá se přehluštěnému centru a zabezpečuje rychlé a dobré spojení Prahy 5 s Prahou 2 a hlavně 10. V tom je její nezastupitelný význam, i když, jak vyplývá z našeho popisu, jede často společně se „čtyřkou“. Má v současné době poměrně stabilizované vedení a tak doufejme, že jí budeme moci cestovat po nezměněné trase i v budoucnu.

-zjs-

Zajišťují systém PID společně s námi - VI

ČSAD Kladno a. s.

ČSAD Kladno a. s. vznikla privatizací státního podniku 24. ledna 1994. Základní jmění společnosti činí 85 milionů Kč a akcie jsou veřejně obchodovatelné. Rozhodujícími vlastníky jsou od počátku stejné právnické osoby, které nyní vlastní přes 95% akcií.

Hlavní činností je pravidelná autobusová doprava osob v systému regionální a městské dopravy. Městskou dopravu zajišťujeme pro město Kladno



Foto: Petr Malík

a integrované obce (přibližně 80 tisíc obyvatel) včetně dopravních průzkumů, návrhů a vlastní realizace jízdních řádů. S tím je spojeno sestavování oběhových turnusů vozidel, tarifní politika a její kompletní zajištění včetně výroby a distribuce jízdních dokladů.

Od 1. července letošního roku je zaveden nový způsob odbavování pomocí bezkontaktního čtečícího zařízení ve voze a platební karty s volitelným tarifem. Všechny nástupy jsou zaznamenány a datové výstupy slouží pro maximální využití vozového parku a optimalizaci směrového a časového vedení jednotlivých spojů. Zařízení zároveň umožňuje propojení s ostatními druhy dopravy vybavenými stejným zařízením. Dále společnost zajišťuje městskou dopravu v systému Pražské integrované dopravy ve spádové ob-

lasti Prahy. Obsloužena je zejména severní část okresu Praha – západ (linky č. 316, 340 a 350), spojení okolních obcí s letištěm Ruzyně (linka č. 319) a směr Unhošť – Rudná – Zličín (linka č. 307). Na uvedené linky vypravuje společnost 13 pořadí.

V regionální příměstské dopravě zajišťujeme závazky veřejné služby na základě smluv s Dopravními úřady okresů Kladno, Beroun, Praha – západ a Rakovník, autobusy zajišťují i do okresů Mělník a Příbram. Dálkové linky spojují Prahu nebo Kladno zejména s lázeňskými městy v Čechách (Karlovy Vary, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně, Teplice), dalšími cíli jsou města Jihlava, Třebíč, Telč, Dačice a Slavonice na jižní Moravě. Každý den jedou dva páry spojů mezi Kladnem, Prahou a Košicemi.

V nepravidelné dopravě umíme zajistit celý rozsah od školního výletu do divadla až po okruh klimatizovaným autobusem po Evropě. Vozový park doplňuje 25 kamionů určených zejména pro zahraniční dopravu. Společnost disponuje kvalitní moderní technickou základnou. Opravy a údržba vozidel je prováděna na 26 opravárenských stanicích, na zvláštním pracovišti jsou realizovány výměny provozních náplní a mazání vozů, výkon brzd je měřen na vlastní brzdové stolici. Provádíme i speciální opravy karoserií, motorů, čerpadel a další činnosti i pro ostatní dopravce z regionu. Součástí základny je nepřetržitý provoz bezobslužné čerpací stanice pohonných hmot a kartáčové umývárny. V areálu je stanice technické kontroly a měření emisí. Vozový park je pravidelně průběžně obnovován a jsou zařazovány autobusy moderní koncepce se světelnými panely Buse, včetně nízkopodlažních City busů. Celý provoz je napojen na jednotnou počítačovou síť.

Rozsah ročních výkonů jednotlivých středisek:

- městská autobusová doprava Kladno (60 autobusů)	2,5 mil.km/rok
- regionální doprava (65 autobusů)	3,9 mil.km/rok
- pražská integrovaná doprava (15 autobusů)	1,1 mil.km/rok
- dálkové linky a nepravidelná doprava (15 autobusů)	1,9 mil.km/rok
- nákladní doprava (25 kamionů)	1,5 mil.km/rok

Ludomír Landa, ČSAD Kladno a. s.

Rekonstrukce tramvajové smyčky Hlubočepy

V sobotu 30. září letošního roku byla zahájena rekonstrukce smyčky Hlubočepy jako 1. fáze stavby tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov.

Rekonstrukce spočívá ve zjednodušení smyčky (bude sloužit jako manipulační) a ve směrové a výškové úpravě tramvajové trati tak, aby po dokončení tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov mohla být tato manipulační smyčka zapojena do provozu i od směru z Barrandova. Realizace 1. fáze stavby v předstihu před vlastní stavbou se zhodnotí až před zprovozněním celé tramvajové trati, ne-

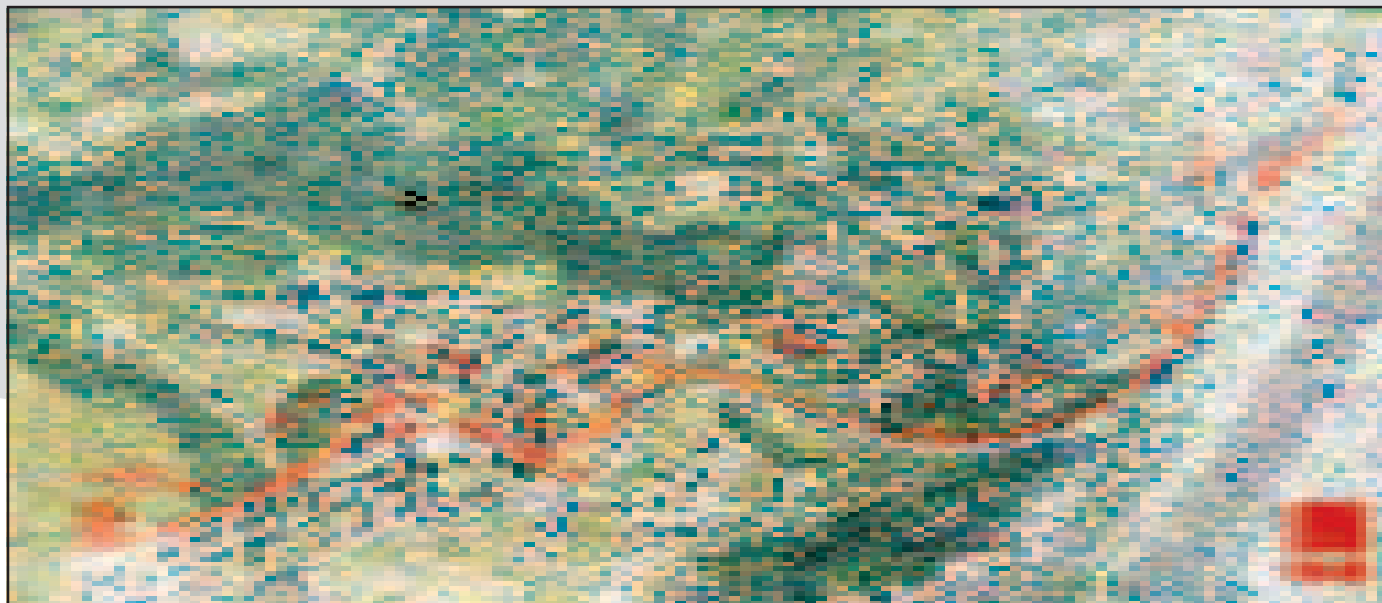
boť již nebude nutná další dlouhodobá tramvajová výluka. Do smyčky se vloží manipulační obratiště autobusů. Součástí této stavby jsou nezbytné úpravy trolejového vedení, trakčních kabelů, odvodnění, oprava opěrné zdi a přeložky inženýrských sítí.

Ve veřejné obchodní soutěži vybraný zhotovitel Metrostav a. s., divize 3, provede převážný objem prací do prosince letošního roku s tím, že stavba bude zprovozněna s ukončením výluky úseku Smíchovské nádraží – Hlubočepy, povolené pro výstavbu stavby Městského okruhu Zličov – Radlická,

v předpokládaném termínu do prosince 2001.

Zahájení výstavby vlastní tramvajové trati se předpokládá po ukončení výběru zhotovitele, který musí být vybrán podle zákona 199/1994 Sb. o zadávání veřejných zakázek v platném znění. Zhotovitel bude vybrán na základě výsledku obchodní veřejné soutěže, jejíž podmínky byly zveřejněny 15. listopadu v Obchodním věstníku a současně (ve smyslu zákona) na internetové adrese www.centralni-adresa.cz.

Ing. Václav Gregor,
Inženýring dopravních staveb, a. s.



Možnosti vánoční a zimní rekreace ve střediscích Dopravního podniku

Krátce před startem zimní sezony především v horských rekreačních oblastech vám přinášíme malou exkurzi po možnostech, jak strávit zimní dovolenou ve střediscích naší společnosti.

Rekreace pro dospělé

Odštěpný závod Metro nabízí

Pension Nimrod u Mariánských Lázní

Pension se nachází v oblasti Slavkovského lesa několik minut jízdy autem severně od Mariánských Lázní, kde je ideální terén pro pěší, cyklo- a lyžařskou turistiku.

Pension nabízí vánoční pobyt od 21. do 27. prosince (čtvrtek až středa).

Poplatek za ubytování a stravování formou polopenze činí:

	pro zaměstnance	pro cizí
dospělí	1 950,-	2 680,-
děti do 10 let	1 580,-	2 200,-

K dispozici je 1x dvoulůžkový, 2x třílůžkový a 1x čtyřlůžkový pokoj.

Objednávky přijímá paní Fortelná na telefonním čísle 226 72 934.

Odštěpný závod Elektrické dráhy nabízí

Chata Rustonka

Chata Rustonka se nachází ve Velké Úpě, v malebné krajině Krkonoš v bezprostřední blízkosti sedačkové lanovky na Portášky. Toto umístění dává vynikající podmínky zejména lyžařům a pro veškeré zimní sporty. Horská krajina vás přivítá čistým vzduchem a nabízí překrásné výhledy a sportovní vyžití. V chatě je stylová jídelna, klubovna, k dispozici jsou dva televizory a video. Stravování je zajištěno 3x denně, ubytování je zajištěno v jedno- až pětilůžkových pokojích. Sociální zařízení je společné.

Termíny rekreace: 6. až 13. ledna, 13. až 20. ledna, 17. až 24. března a 24. až 31. března 2001.

Cena týdenního pobytu pro termíny od 6. ledna do 20. ledna a od 17. března do 31. března 2001 za ubytování, stravu a dopravu činí na osobu:

	Zaměstnanci o. z. ED	Cizí
Plná penze–dospělí	1 960,-	2 170,-
Plná penze–děti do 10 let	1 750,-	1 960,-

Polopenze–dospělí	1 750,-	1 960,-
Polopenze–děti do 10 let	1 575,-	1 785,-

Termíny rekreace: 20. až 27. ledna, 27. ledna až 3. února, 3. března až 10. března, 10. března až 17. března 2001

Cena týdenního pobytu pro termíny od 20. ledna do 17. března 2001 za ubytování, stravu a dopravu činí na osobu:

	Zaměstnanci o. z. ED	Cizí
Plná penze–dospělí	2 170,-	2 380,-
Plná penze–děti do 10 let	1 960,-	2 170,-
Polopenze–dospělí	1 960,-	2 170,-
Polopenze–děti do 10 let	1 785,-	1 995,-

Odborová organizace o. z. Elektrické dráhy přispívá svým členům a jejich rodinným příslušníkům 420,- Kč na týden. Rodinný příslušník je definován v Kolektivní smlouvě o. z. ED platné pro rok 2000.

Zájemci se mohou hlásit osobně nebo telefonicky na sekretariátu Závodního výboru o. z. ED u paní Zdeňkové v době od 7.00 do 14.00 hodin nebo na adrese Praha 9, Sokolovská 217/42, 3. patro, číslo dveří 319.

Rekreační středisko Vesna

Rekreační středisko je umístěno v Jizerských horách 5 kilometrů od Jablonce nad Nisou, pod vrchem Černé Studnice v Nové Vsi nad Nisou. Středisko fun-



guje celoročně. V místě je sjezdová dráha s osvětlením a dvěma lyžařskými vleky i spousta běžeckých značených tratí, pro nelyžaře je k dispozici sáňkařská dráha a mnoho dalších příležitostí k vyžití jak v pensionu, tak v nedalekém Jablonci nad Nisou či Liberci. Pension umožňuje ubytování ve třech úrovních, od

naprosto komfortního (Vesna I – dvě jídelny, bar TV, SAT, video) přes bungalovy (TV, lednička) po standardní (Vesna II – vinárna, stylová restaurace).

Zájemci se mohou hlásit přímo v pensionu Vesna, 468 27 Nová Ves nad Nisou 582, telefon 0428 72 10 05

Odštěpný závod Autobusy nabízí

Rekreační středisko Lučanka

Penzion Lučanka se nachází v lesnaté krajině Jizerských hor nedaleko Jablonce nad Nisou blízko známé rozhledny Bramberk. Nejbližší okolí umožňuje provozovat jak sjezdové lyžování (přibližně 200 metrů za chatou se nachází vlastní vlek o. z. Autobusy), tak běh na lyžích (na hřebenech a v okolí jsou udržované tratě). Další možnost lyžování je na udržovaných sjezdovkách asi 5 km od chaty.

Kapacita střediska je 50 lůžek s možností přistýlky. Pokoje jsou rozděleny na jedno čtyřlůžkové apartmá a dvou- až pětilůžkové pokoje. Na pokojích se nachází umyvadlo s teplou a studenou vodou, sprchy a WC jsou umístěny na patře.

Stravování je zajištěno formou plné penze i polopenze ve vlastní jídelně. V objektu se nachází stylová vinárna s krbem, kde lze trávit příjemné večery.

Doprava na Lučanku je individuální. Přijezd k chatě je možný pro osobní vozy i autobusy v každém ročním období. Parkování je umožněno přímo u chaty.

Z důvodu rekonstrukce kotelny a terénních úprav v okolí Lučanky začala zimní sezóna na přelomu měsíců listopadu a prosince. Do 23. prosince máme k dispozici volná místa. Bohužel, tzv. vánoční týden (od 26. prosince do 2. ledna 2001) je již zcela obsazen.

V následujících termínech (nástupy a odjezdy jsou vždy v sobotu) disponuje Lučanka ještě volnými lůžky.

Výjimkou jsou termíny 6. až 13. ledna, 3. února až 3. března 2001, kdy je plně obsazeno!

Ceny se pohybují při plné penzi od 350,- Kč na osobu a den, děti do 10 let mají slevu!

Blíže informace o rekreaci na Lučance se dovíte v o. z. Autobusy, telefon 96 13 33 20–21, fax 96 13 33 35.

Z podkladů jednotlivých odštěpných závodů připravil Petr Malík

Soukromý trolejbus v Pardubicích

Pardubický spolek historie železniční dopravy vlastní a provozuje historický trolejbus Škoda 9 Tr, číslo 353. Koncem srpna 1999 členové spolku společně se zástupci města a Dopravního podniku oslavili dvacáté narozeniny tohoto vozidla.

Trolejbus 9TrHT26, číslo 353, byl dodán Dopravnímu podniku Pardubice na podzim roku 1979. Od Škody Ostrov nad Ohří obdržel výrobní číslo 7079. Šlo o sériový výrobek řady 9Tr, který měl tyristorovou pulsní regulaci a hydraulický posilovač řízení; ostatní vybavení bylo zhruba stejné jako u předěšlých sérií. Vůz byl dopraven do Pardubic na železničním voze řady Pa v posledním týdnu měsíce srpna 1979 a do provozu byl uveden 13. září 1979. Vzhledem k okolnosti, že v roce 1979 vstoupilo v Pardubicích v platnost nové číslování trolejbusů, obdržel označení 353 místo původně uvažovaného 153. Protože v Pardubicích již existoval systém samoobslužného odbavení cestujících, měl vůz na čele červené písmeno „S“ v bílém poli. Zprovoznění se neobešlo bez drobných potíží, které snad provázají každou novou věc. Zápisy z října 1979 uvádějí: teče olej z pravé reduktce, nejede jízda, nesvítil světlá řidiče, či nejede motorke chlazení tyristorů. V červenci 1982 se poškodil rychloměr a do konce provozu již nebyl zprovozněn. Ukazatel se zastavil na hodnotě 186 472 km.

Na vůz si velice dobře pamatují v dobách jeho provozu – od poloviny osmdesátých let do výrazení. Nemělo stále určenou trasu – mohl být spatřen na různých linkách. Poslední dva roky provozu jsme ho mohli vidat na lince č. 7 (trasa: Dukla – střed města – Stavařov – Trnová – Semtín – Závod UMA). Poslední den provozu proběhla zvláštní jízda, kdy se cestující mohli zadarmo svést a tak se rozloučit s provozem „devítek“ v Pardubicích. Jako datum výřazení je uváděn den 29. září 1995.

Od té doby trolejbus čekal na svou likvidaci. V roce 1996 proběhla jednání a byl zakoupen podnikatelem za účelem zachování pro muzejní účely. Vozidlo však chátalo dále v Dopravním podniku a začaly se z něho ztrácet různé díly a součásti. Na podzim 1997 jsem se, jako jednatel Pardubického spolku historie železniční dopravy, rozhodl vůz získat. Po nezbytném schválení členskou schůzí jsme v lednu



1998 třístapadesátrojkou zakoupili. Během února se nám podařilo získat k pronajmutí nevyužívanou plechovou halu, kde trolejbus parkujeme do dnešních dnů. I když zvenku vypadal poměrně zachovalé, velmi záhy jsme poznali, že téměř všechny obvodové plechy a výtěžky jsou zcela zkorodované. Během roku 1998 se podařilo opravit karoserii, doplnit chybějící součásti elektrické výzbroje, zkompletovat interiér a vůz opatřit novým lakem. Zprovoznění si vyžádalo něco přes dva tisíce hodin fyzické práce a několik desítek hodin úředničky (zejména při jednáních s Dražním úřadem). Již 12. srpna 1998 jsme vykonali úspěšně TBZ a splnili všechny podmínky pro vydání průkazu způsobilosti.

Trolejbus se poprvé představil veřejnosti při propagačních jízdách začátkem listopadu 1998. Přes zi-

mu jsme museli opět odstranit různé nedostatky, které se při několikadenním provozu projeví. V dubnu 1999 jsme uspořádali tři dny historických jízd pro fotografy a zájemce o MHD, kdy bylo možné v ulicích města spatřit současně i trolejbus č. 358, který je muzejním vozidlem Dopravního podniku. Poté přišel srpen, kdy jsme se rozhodli dvacáté narozeniny oslavit. Pro pozvané hosty jsme uspořádali zvláštní jízdu městem zakončenou pobytom na konečné UMA malým pohostěním. Sezónu 1999 zakončila neplánovaná jízda do Jesničánek pro účastníky putování trolejbusem 9Tr po Pardubicích a Hradci Králové.

Protože s vedením Dopravního podniku města Pardubic a. s. máme velmi dobré vztahy, rádi jsme vypomohli při organizování oslav 50 let MHD v Pardubicích. Na této dvoudenní akci náš trolejbus vozil symfonický orchestr, který vyhrával na různých místech po městě. Kromě toho náš spolek v prostorách školního střediska uspořádal výstavu fotografií o historii a současnosti městské hromadné dopravy v Pardubicích.

Na tomto místě je také třeba představit spolek. Pardubický spolek historie železniční dopravy je nezávislé sdružení osob, které se zabývá dokumentací historie železniční a městské hromadné dopravy. Obhospodařuje dva historické motorové vozy Českých drah řady M 131.1 a jeden přípojný vůz BDLm, které jsou ve stavu DKV Česká Třebová – PJ Pardubice. Spolek vlastní a provozuje historický trolejbus Škoda 9 Tr, čís. 353, při různých příležitostech v Pardubicích. Dále pořádá pardubické burzy modelářů a sběratelů se zaměřením na dopravu. V měsících listopad až březen s vozidly většinou nejjezdíme. Burzy pro modeláře a sběratele pořádáme vždy mimo sezónu – zpravidla v měsících října až dubnu.

Kontakt: PSHZD, Na Staré poště – depo, 530 02 Pardubice; tel. 0604/926 620, 0604/534 196; e-mail: pshzd@email.cz; www:http://mujweb.cz/zabava/masinkari

Oldřich Čížek, jednatel spolku

Jak budeme jezdit o vánočních svátcích a na Silvestra?

V předvánočním, vánočním a novoročním období se každoročně upravuje provoz městské hromadné dopravy podle očekávaných přepravních požadavků. V prosinci 2000 a počátkem ledna 2001 dojde v pražské městské hromadné dopravě k následujícím změnám:

O sobotách 2., 9. a 16. prosince a o nedělích 3., 10. a 17. prosince se jako obvykle u linky č. 14 a 24 zkracují od 8.30 do 18.00 hodin intervaly na 7,5 minuty, linky č. 9 a 11 jezdí o těchto nedělích podle sobotních jízdních řádů.

O vánočních prázdninách od 22. prosince 2000 do 2. ledna 2001 včetně nebudou v provozu všechny školní linky (č. 551 až 570).

V neděli 24. prosince pojedou všechny denní linky městské hromadné dopravy podle sobotních jízdních řádů. V metru budou od 19.00 hodin do ukončení provozu na všech linkách intervaly 20 minut.

Denní provoz tramvajových linek bude 24. prosince postupně omezován (odjezdy z konečných zastávek budou dodrženy podle platných jízdních řádů do 16.30 hodin včetně) a ukončen mezi 18.00 a 19.00 hodin. Na linku č. 19 budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz v intervalu 40 minut (včetně linky č. X 52) bude zahájen od 19.00 hodin tak, aby byla zajištěna návaznost na přestupních bodech. Na všech nočních linkách budou nasazeny vlaky 2xT. Noční provoz bude ukončen přibližně v 7.00 hodin v pondělí 25. prosince. Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen v 17.00 hodin (poslední jízda se uskuteční v 16.45 hodin).

Denní provoz městských i příměstských autobusových linek bude v neděli 24. prosince ukončen mezi 18. a 19. hodinou (do 18.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů). Provoz linek č. 501, 502, 503, 508, 509, 510 a 512 v intervalu 40 minut a linky č. 504 a 505 v intervalu 20 minut bude zahájen přibližně od 19.00 hodin. Noční provoz bude ukončen podle pravidelných jízdních řádů. Kromě nočních linek budou s návazností přibližně do 1.30 hodin dne 25. prosince v provozu následující linky (v závorce je uveden interval v minutách):

114 Kačerov – Šeberák (40), 131 Hradčanská – Bořislavka (40), 177 Opatov – Skalka (60), 224 Strašnická – Skalka (60), 230 Sídliště Stodůlky – Reporyjské náměstí (40), 241 Smíchovské nádraží – Lipence (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 259 Českomoravská – Vínohrady (60), 267 Háje – Uhřetěves (40), 308 Zličín – Nučice, Prokopská náves (60), 317/360 Smíchovské nádraží – Zbraslavské náměstí – Mnišek pod Brdy (120), 381 Skalka – Kostelec nad Č. Lesy, nám. (do 23 hodin interval 60 až 120 minut).

Na linku č. 509 budou nasazeny kloubové vozy. Linky č. 506 a 507 budou provozovány podle pravidelných jízdních řádů, linka č. 511 nebude v provozu.

Ve dnech 25. a 26. prosince pojedou všechny linky městské hromadné dopravy podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude v provozu. Denní provoz tramvajových linek bude 25. prosince zahájen přibližně v 7.00 hodin.

Ve dnech 27., 28. a 29. prosince pojedou všechny linky MHD podle jízdních řádů pro pracovní den, linka č. 143 nebude v provozu.

V sobotu 30. prosince pojedou všechny linky městské hromadné dopravy podle sobotních jízdních řádů.

V neděli 31. prosince pojedou všechny denní linky MHD podle nedělních jízdních řádů, linka č. 143 nebude v provozu. V noci z 31. prosince na 1. ledna 2001 se obdobně jako před rokem připravuje řada mimořádných společenských akcí. S ohledem na předpokládané zvýšení počtu cestujících a po zkušenostech z minulého Silvestra se proto mění organizace provozu městské hromadné dopravy pro tuto noc.



Foto: Petr Malík

Na všech linkách metra bude nepřetržitý provoz po celou noc z 31. prosince na 1. ledna 2001, přibližně do 2.30 hodin v intervalech 10 minut, od 2.30 do 6.00 hodin v intervalech 20 minut.

Tramvajové linky č. 1, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 18, 19, 22, 24, 25 a 26 budou v provozu nepřetržitě po celou noc z 31. prosince na 1. ledna 2001 (přibližně do 7.00 hodin) v intervalech 20 minut. Na linku č. 11 budou od 20.00 do 7.00 hodin nasazeny vlaky 2xT. Linky č. 14, 20 a 23 pojedou v intervalech 20 minut tak, aby poslední spoje projely centrem města přibližně ve 2.30 hodin 1. ledna 2001, linka č. 16 ukončí provoz podle platných jízdních řádů. Linka č. X 12 bude v provozu nepřetržitě po celou noc (přibližně do 7.00 hodin 1. ledna 2001) v intervalech 40 minut. **Všechny noční linky nebudou v provozu!** Provoz lanové dráhy na Petřín bude ukončen v 18.00 hodin (poslední jízda se uskuteční v 17.45 hodin).

Denní provoz městských a příměstských autobusových linek bude ukončen mezi 20. a 21. hodinou (do 20.30 hodin včetně budou dodrženy odjezdy z konečných zastávek podle platných jízdních řádů) s výjimkou vybraných linek, jež budou v provozu přibližně do 3.00 hodin 1. ledna 2001 (v závorce uvedeny intervaly v minutách):

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (20), 107 Dejvická – Suchdol (20), 109 Palmovka – Sídliště Rohožník (30), 110 Hloubětínská – Dolní Počernice (30), 113 Kačerov – Písnice (30), 114 Kačerov – Šeberák (40), 119 Dejvická – Letiště Ruzyně (20), 121 Roztyly – Nádraží Braník (20), 124 Dvorce – Kavkazská (20),

126 Smíchovské nádraží – Pražská čtvrt (20), 131 Hradčanská – Bořislavka (30), 133 Florenc – Sídliště Malešice (20), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (20), 139 Želivského – Na Beránku (20), 144 Nádraží Holešovice – Poliklinika Mazurská (20), 152 Nádraží Holešovice – Sídliště Čimice (20), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (20), 155 Želivského – Sídliště Malešice (30), 158 Českomoravská – Miškovice (40), 159 Českomoravská – ZPA Čakovice (40), 162 Ke Stírce – Dolní Chabry (40), 165 Jižní Město – Nádraží Radotín (40–60), 170 Vavřena – Jižní Město (20), 174 Špejchar – Velká Ohrada (20), 176 Karlovo náměstí – Stadion Strahov (40), 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (20), 187 Nádraží Holešovice – Palmovka (20), 192 Budějovická – Sídliště Barrandov (60–90), 198 Smíchovské nádraží – Sídliště Písnice (20), 200 Nádraží Holešovice – Sídliště Bohnice (20), 205 Zelený pruh – Komořany (20), 207 Staroměstská – Ohrada (20), 213 Jižní Město – Želivského (20), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (20), 217 Dejvická – Na Knížecí (30), 218 Dejvická – Sídliště Na Dédině (20), 224 Skalka – Strašnická (30), 225 Nové Butovice – Bílá Hora – Sídliště Na Dédině (40), 229 Skalka – Koloděje (80), 233 Palmovka – Červený mlýn (20), 241 Smíchovské nádraží – Lipence (60), 243 Smíchovské nádraží – Sídliště Zbraslav (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 246 Smíchovské nádraží – Nádraží Radotín (80), 249 Sídliště Stodůlky – Třebonice (40), 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (30), 253 Smíchovské nádraží – Na Beránku (20), 254 Dejvická – Přední Kopanina (60), 258 Palmovka – Březiněves (60), 259 Českomoravská – Vínohrady (40), 261 Černý Most – Klánovce (30), 267 Háje – Uhřetěves (40), 268 Skalka – Nedvězí (80), 271 Skalka – Háje (20), 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (30), 304 Černý Most – Škvorec, náměstí (60–90), 307 Zličín – Unhošť, náměstí (120), 308 Zličín – Nučice, Prokopská náves (60), 310 Zličín – Nučice, Prokopská náves (120), 316 Dejvická – Holubice (60–90), 317/360 Smíchovské nádraží – Zbraslavské náměstí – Mnišek pod Brdy, náměstí (120), 321 Mnišek pod Brdy, náměstí – Mnišek pod Brdy, Stříbrná Lhota (120), 328 Opatov – Říčany, nádraží (jen TAM) (60–90), 331 Budějovická – Zvole (120), 332 Budějovická – Jílové u Prahy, náměstí (80–210), 335 Budějovická – Kamenice, kulturní dům (80–120), 339 Kamenice, kulturní dům – Týnec n. S., aut. st. (120), 340 Vítězné náměstí – Roztoky, Levý Hradec (80–120), 341 Belarie – Jílové u Prahy, náměstí (90–120), 347 Bílá Hora – Hostovice, Staré Litovice (60–90), 349 Mnišek pod Brdy, náměstí – Dobříš, náměstí (120), 350 Vítězné náměstí – Noutonice (80–120), 361 Kamenice, kulturní dům – Strančice, nádraží (120), 367 Černý Most – Brandýs n. L.–Stará Boleslav, aut.st. (120), 381 Skalka – Kostelec nad Č. Lesy, náměstí (120), 382 Mukařov – Sázava, aut. st. (120), 383 Mukařov – Choceraž (120), 385 Opatov – Říčany, nádraží (jen ZPĚT) (60–90), 386 Černý Most – Přezletice (120).

Přibližně od 3.00 hodin do ranního výjezdu 1. ledna 2001 budou v provozu níže uvedené linky (v závorce uvedeny intervaly v minutách):

102 Nádraží Holešovice – Staré Bohnice (40), 107 Dejvická – Suchdol (20), 110 Hloubětínská – Dolní Počernice (60), 119 Dejvická – Letiště Ruzyně (40), 121 Roztyly – Nádraží Braník (40), 126 Smíchovské nádraží – Pražská čtvrt (40), 137 Na Knížecí – U Waltrovky (40), 139 Želivského – Na Beránku (20), 152 Nádraží Holešovice – Sídliště Čimice (40), 154 Koleje Jižní Město – Skalka (40), 159 Českomoravská – ZPA Čakovice (40), 177 Chodov – Poliklinika Mazurská (40), 187 Nádraží Holešovice – Palmovka (40), 207 Staroměstská – Ohrada (40), 213 Jižní Město – Želivského (40), 215 Kačerov – Sídliště Libuš (40), 233 Palmovka – Červený mlýn (40), 243 Smíchovské nádraží – Sídliště Zbraslav (60), 244 Smíchovské nádraží – Sídliště Radotín (60), 250 Černý Most – Sídliště Rohožník (40), 267 Háje – Uhřetěves (40), 271 Skalka – Háje (40), 273 Hloubětínská – Ve Žlíbku (40), 308 Zličín – Nučice, Prokopská náves (60), 317/360 Smíchovské nádraží – Zbraslavské náměstí – Mnišek pod Brdy, náměstí (120).

Všechny noční linky nebudou v provozu!

V pondělí 1. ledna 2001 pojedou všechny linky městské hromadné dopravy podle nedělních jízdních řádů. Provoz metra bude zahájen tak, aby nejpozději v 6.00 hodin byly dodrženy odjezdy podle platných grafikonů, denní provoz tramvajových linek podle pravidelných jízdních řádů bude zahájen přibližně v 7.00 hodin, denní provoz autobusových linek bude zahájen podle pravidelných jízdních řádů (přibližně v 5.00 hodin).

Ing. Jan Přívořa

Recertifikace systému jakosti



Je to již 3 roky, co byl v podniku Pražská strojírna a s. certifikován **systém jakosti** podle normy ISO 9001. Uplynulá doba plně prokázala, že systém plní veškeré očekávané předpoklady. V podniku byly na všech stupních řízení osvojeny standardní organizační a řídicí vazby, obvyklé ve vy-

spělých ekonomikách. Mimo podnik se jednoznačný přínos systému projevil při uplatňování výrobků společnosti, a to zejména na zahraničních trzích.

Na základě zvažení všech těchto přínosů bylo vedením podniku rozhodnuto požádat certifikační orgán BVQI (Bureau

Veritas Quality International) o prodloužení platnosti osvědčení na další období. Recertifikační audit, který se uskutečnil ve dnech 2. a 3. listopadu letošního roku, potvrdil, že systém plní veškeré předpoklady definované při jeho implementaci. Při vlastním auditu byly shledány pouze 3 méně závažné neshody. Naproti tomu bylo konstatováno, že k silným stránkám systému patří například politika jakosti a její zapracování do cílů, technologická a organizační příprava výroby nebo řízení dokumentace. Tyto výsledky byly potom shrnuty v závěrečné zprávě, ve které bylo konstatováno, že „**systém je dobře vybudován, zaveden a udržován a průběžně vytváří předpoklady ke svému trvalému zlepšování**“.



Řešení problému důsledného třídění a sběru odpadu jsme odsouvali na dobu, až se přestěhujeme do nového sídla společnosti (systém zavedený v Drahobejlově ulici neodpovídal požadavkům zákona o odpadech). Po přestěhování nám bylo sděleno, že správcovská firma Navatyp má v objektu dohled nad úklidem a tříděním odpadu a je ve smluvním vztahu s firmou RPS EKOLOGIE, s. r. o. (odváží odpad). Po zjištění, že se odpad vlastně netřídí, jsme se začali zamýšlet nad zavedením efektivního systému třídění odpadu již od jeho vzniku – tak, jak to požaduje zákon o odpadech. V praxi to znamená, že všechny kanceláře budou vybaveny nádobami, do kterých se bude ukládat zvlášť:

- papír,
- drobné plastové předměty,
- drobné kovové předměty a
- komunální odpad.

U výtahu budou nádoby na sklo a objemné plasty. Pro snížení nákladů na odvoz odpadů bude zakoupen lis na papír a plasty, který sníží jejich objem. Výsledkem toho bude, že se sníží celkové náklady na odvoz a zneškodnění směsného komu-

Třídění odpadu v nové administrativní budově naší společnosti

nálního odpadu (sníží se nejméně desetkrát jeho množství). Tříděný odpad (papír, plasty a další) představuje surovinu – odvoz je z našeho hlediska zdarma, protože je kryt právě cenou této suroviny.

Zavedení takového systému vyžaduje určité počáteční investice (přibližně 230.000,- Kč), které by se z výše uvedených důvodů měly vrátit přibližně do 5 let.

Fungování tohoto systému je závislé na přístupu jednotlivce. Jako nástroj k tomu budou sloužit jak kontroly kancelářů, tak i striktní dodržování režimu třídění, jak ze strany pracovníků naší společnosti, tak i pracovníků úklidové firmy:

1. Pracovníci musí odpady na pracovišti třídít do určených nádob. Pokud odpad nebude vyříděný (v komunálním odpadu bude například papír), uklízečka odpad nevnese!

2. Odpad tříděný v kancelářích musí být hromádkou opět do třídících kontejnerů podle jednotlivých druhů.

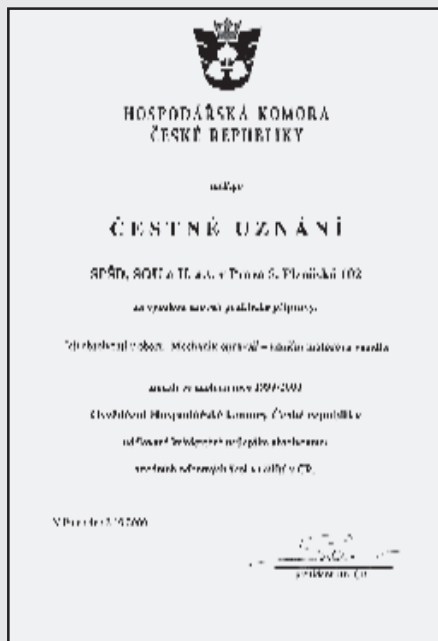
Závěrem nezbyvá než se zeptat, kdy bude podobný systém zaveden i do dalších administrativních budov naší společnosti?

Galina Borovičková, ekolog ředitelství

Školní střípky

Ocenění nejlepších žáků

V krásných prostorách sídla Hospodářské komory České republiky, v Kaiserštejnském paláci, proběhlo 18. listopadu letošního roku slavnostní zhodnocení úrovně závěrečných učňovských zkoušek oboru automechanik, jichž se zúčastnili i komisaři Hospodářské komory České republiky.



SPŠ, SOU a U, a. s. byla oceněna čestným uznáním za vysokou úroveň praktické přípravy. Při slavnostním aktu, za přítomnosti zástupců ministerstva školství, podnikatelské veřejnosti a zástupců škol byla těm nejlepším žákům předána Osvědčení Hospodářské komory ČR. K slavnostnímu rázu celé akce přispěla i přítomnost rodičů vyznamenaných žáků.

Vyznamenání byli v tuto chvíli již absolventi naší školy: Petr Dolejší (A3A), Zdeněk Buš (A3B), Martin Měchura (A3B), Jakub Šafra (A3B), Stanislav Zoubek (A3B) a Jan Nekvapil (A3C).

Veletrh Vědma 2000

Ve dnech 9. až 11. listopadu 2000 se konal na výstavě v Holešovicích 7. ročník veletrhu vzdělá-



vání, jazyků, kvalifikace a učebních pomůcek – Vědma 2000, kterého se již tradičně zúčastnila Střední průmyslová škola, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., zřízené Dopravním podnikem.

Veletrh se konal pod záštitou Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy ČR a Magistrátu hlavního města Prahy. Cílem akce je rozšířit přehled o studiu na všech typech škol, informovat o možnostech celoživotního vzdělávání, nabídnout výuku cizích jazyků na školách, v kurzech a zahraničních pobytech.

Veletrh doprovázela řada akcí počínaje školními módními přehlídkami zúčastněných škol s tímto zaměřením, ukázkami prací kadeřnic a kosmetiček a dalšími.



Ve stánku naší školy měli návštěvníci možnost pomocí videa projít všechna pracoviště školy, její odborné učebny a shlédnout práci žáků v hodinách odborné výuky. Účast návštěvníků na veletrhu byla značná, neboť v sousedství probíhala ještě jedna výstava zaměřená na zdravou výživu. Se zájmem o naši školu jsme byli spokojeni.

–SOU–

Co zajímavého najdete na internetu

Dnes dokončíme to, co jsme začali minule, tedy vyřizování restů. Jinými slovy: čeká vás druhá porce zajímavých internetových odkazů týkajících se dopravy, které se nám během posledních měsíců nakupily v redakci.

Začneme tím největším úlovkem, který se nám v poslední době podařilo v internetovém moři ulovit. Na adrese www.reed.edu/~reyn/transport.html najdete „The Subway Page“ – nejpodrobnější a nejobsáhlejší stránky věnované metru, se kterými jsme kdy v redakci měli čest. Jejich autorem je Robert E. Reynolds, profesor fyziky na Reed College. Podnětem k vytvoření těchto stránek se mu stal jeho koníček – sbírání plánků sítí podzemních drah z celého světa. Přesto nejsou jeho stránky jen o mapách; naopak jde o místo, kde si na své přijde skutečně každý zájemce o realie a problematiku metra.

Co vše tedy zde lze nalézt? Samozřejmě plány sítí – kupříkladu pražské metro je tu zastoupeno hned devíti rozdílnými exempláři, z nichž některé jsou velmi netradiční a velmi zajímavé. Dále jsou tu odkazy na jiné sbírky plánků sítí podzemek, plány a mapy sítí jiných dopravních prostředků, průvodčí městy a katalog obrázků a fotek. Ze všeho nejvíce ale potěší všeobsažná databáze desítek odkazů na

muzea, kroužky a kluby, publikace, instituce a vůbec na všechny stránky, které se věnují metru. Fanoušci zde mohou trávit dlouhé zimní večery...

Dalším zajímavým místem, tentokrát s exotickým nádechem, je adresa <http://members.aol.com/almo1435/etla.html>. „Electric Transport in Latin America“ – takový je název stránek a je tedy jasné, že ohniskem jejich zájmu jsou tramvaje, rychlodráhy, trolejbusy a vůbec všechny elektřinou poháněné vozidlo, sloužící k účelům veřejné dopravy v zemích Jižní Ameriky. Čím jsou stránky zajímavé? Jednak je tu dobrý adresář odkazů, jednak dvě výborné fotografické galerie tramvajů a trolejbusů. Škoda jen, že snímky ze současnosti se nedostávají, ale i tak je zajímavé porovnat naši hromadnou přepravu osob v 60. či 70. letech s hromadnou dopravou třeba v bolívijských velkoměstech.

Při virtuálních toukách po světových dopravních podnicích člověk narazí na mnohé inspirativní momenty, které by se možná jednou daly využít i v domácích podmínkách. Například v Sydney (ale samozřejmě nejen tam) – na adrese www.sydneytransport.net.au – mají seznam pozoruhodných a návštěvyhodných míst a u každého z nich návod, jak a kterým druhem dopravy se k ně-

mu co nejlépe dostat. Na stránkách tokijského metra www.tokyometro.go.jp funguje zase rubrika s názvem „Co dělat, když jste něco ztratili?“. Zapomnětlivým cestujícím se zde dostane důležitých rad stran toho, jak se mají zachovat a na koho se obrátit, k dispozici jsou potřebná telefonní čísla, adresy i plány města. A pokud se chcete pokochat elegantní grafikou, navštivte polskou Lodž respektive stránky tamního dopravního podniku na adrese www.mpk.lodz.pl.

Závěrem zavítáme do domácích vod. Stránky na adrese www.mhdspeje.cz fungují s více než ušlechtilým a užitečným záměrem: umožnit cestujícím z celé republiky vyhledávat spojení městské hromadné dopravy, a to ve všech městech, kde je tato služba poskytována. Tento záměr se zatím daří plnit jen napůl. U některých měst tato služba zatím nefunguje, u jiných se musíte spokojit pouze s odkazem na domovské stránky toho kterého dopravního podniku. Pro města, která jsou do databáze zpracována, však služba funguje velmi dobře. Můžete přímo vyhledávat spojení nebo si najít zastávkový jízdní řád, dále zde můžete nahlédnout do plánu sítí, informovat se o tarifu a shlédnout nějakou tu fotografii.

–mš–

Důchodová problematika

Vzhledem k vašim stálým a opětovným dotazům, zda je výhodnější požádat o starobní důchod ještě v prosinci 2000 nebo až v lednu 2001, znovu odpovídám, že je třeba obě varianty starobního důchodu vypočítat, a teprve po porovnání obou konkrétních výpočtů lze říci, co je výhodnější.

a) **důchod vyměřený v roce 2000** (nejpozději k 31. prosinci 2000), je vypočten z výdělků za léta 1986 až 1999 (tedy za 14 výdělkových roků) podle koeficientů pro rok 2000, včetně následující redukce osobního vyměřovacího základu (průměrného měsíčního výdělku včetně koeficientů za 14 roků): do 6 300 Kč se započítává 100 %, od 6 300 do 14 200 Kč se započítává 30 % a nad 14 200 Kč se započítává 10 %.

Na všechny důchody vyměřené nejpozději do 31. prosince 2000 se vztahuje 5% valorizace.

b) **důchod vyměřený v roce 2001** je vypočten z výdělků za léta 1986 – 2000 (tedy za 15 výdělkových roků) dle koeficientů platných pro rok 2001, včetně následující redukce osobního vyměřovacího základu (průměrného měsíčního výdělku včetně koeficientů za 15 roků): do 6 600 Kč se započítává 100 %, od 6 600 do 15 300 Kč se započítává 30 %, nad 15 300 Kč se započítává 10 %.

Pro důchody vyměřené v roce 2000 tedy platí 5% valorizace, pro důchody vyměřené v roce 2001 jsou zase vyšší koeficienty, výhodnější redukce osobního vyměřovacího základu a počítá se s výdělkem roku 2000. Z dosud již vypočtených starobních důchodů řádných (tedy ne předčasných) vyplývá, že rozdíl mezi výši důchodu vypočteného pro rok 2000 a pro rok 2001 je minimální.

Jiná situace je ale u starobních důchodů předčasných, neboť se chystá novela důchodového zákona. Jak jsem se již zmiňovala v říjnovém čísle DP-KONTAKT, týká se mimo jiné zpřísnění krácení za dřívější odchod do předčasného starobního důchodu.

Vládní návrh důchodového zákona byl projednán poprvé 18. října 2000 v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR. Další projednávání tohoto zákona má být začátkem prosince, tedy v době, kdy již budete číst tento DP-KONTAKT. To znamená, že v prosinci již bychom měli znát, zda novela důchodového zákona, pokud bude schválena, bude platit od 1. ledna 2001, případně od 1. dubna 2001.

Upozornění: Uvažujete-li tedy o odchodu do předčasného starobního důchodu až v příštím roce a případně i později, a v letošním roce vám již vznikl nárok na předčasný starobní důchod a chcete si zachovat současné „výhodnější krácení“, máte možnost si o předčasný starobní důchod pouze požádat, nechat si ho vyměřit, ale nevyplácet, a dále pracovat. Důchod vám bude vypočten podle současných platných předpisů, tedy krácení o 0,3% nebo o 0,6%, ale nebude vám vyplácen, neboť budete dále pracovat. Zachováte si tedy výpočet předčasného starobního důchodu podle současného „výhodnějšího krácení“. Po ukončení výdělečné činnosti vám pak bude důchod přepočten. O tento předčasný starobní důchod si můžete požádat nejpozději do 31. prosince 2000.

Bude-li však změna důchodového zákona o předčasných důchodech schválena ve stávající podobě až od 1. dubna 2001, máte možnost si požádat o předčasný starobní důchod (bez výplaty) v roce 2001 s „výhodnějším krácením“ podle současného zákona nejpozději do 31. března 2001.

Pokud budete mít roční hrubé výděly od roku 1986 do roku 1999 a leden až říjen 2000 včetně vyloučených dob (nemoci a podobně) a celkovou dobu vašeho pojištění, lze důchod vypočítat s přesností na 1 korunu. Předběžný výpočet Vám pak bude sloužit pro případnou kontrolu se skutečně přiznaným důchodem od České správy sociálního zabezpečení.

Chcete-li znát některé další odpovědi na otáz-

ky o důchodech, případně o jejich výpočtech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – ředitelství. Zatím stále ještě sídlíme v Praze 7, Bubenská 1.

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor ředitelství, 96 19 33 61, e-mail: bajarovah@dp-praha.cz

Pracovní doba podle novely zákoníku práce

Pokud mluvíme v těchto dnech o tom, že nás čeká zavedení **novely zákoníku práce**, jedná se o ty změny a doplňky zákoníku práce (zákon 65/1965 Sb. v platném znění), které dne 18. května 2000 schválil Parlament ČR. Tyto úpravy citovaného pracovněprávního předpisu byly vydány ve Sbírce zákonů pod číslem 155/2000 Sb.

Novela zákoníku práce přináší řadu změn, kterými se budeme postupně zabývat. Tvůrci uvádějí, že novela má **harmonizující charakter** s cílem sblížit naše pracovní právo s evropským pojetím a nepředstavuje systémovou změnu v pracovněprávních vztazích zaměstnanců a zaměstnavatelů.

Zároveň k 1. lednu 2001 budeme měnit některá ustanovení našich kolektivních smluv v částech o odměňování zaměstnanců, neboť byla vydaná i **novela zákona o mzdě** (původní zákon č. 1/1992 Sb.) ve Sbírce zákonů pod číslem 217/2000 Sb.

Postupně upozorníme na některá závazná ustanovení, která obsahuje novela zákoníku práce.

Novela ukládá zaměstnavatelům jako základní princip pracovněprávních vztahů zajišťovat **rovné zacházení** se všemi zaměstnanci, pokud jde o pracovní podmínky, odměňování, odbornou přípravu, funkční (profesní) nebo jiný postup v zaměstnání. **Zakazuje jakoukoliv diskriminaci** z důvodu rasy, barvy pleti, pohlaví, sexuální orientace, jazyka, víry a náboženství, politického smýšlení, členství nebo činnosti v politických stranách, odborových organizacích, národnosti, etnického a sociálního původu, rodu, věku, zdravotního stavu, manželského a rodinného vztahu nebo povinnosti k rodině. Zaměstnavatel nesmí jakkoliv znevýhodňovat nebo postihovat zaměstnance, který se zákonným způsobem domáhá svých práv a nároků z pracovněprávního vztahu.

Všichni jistě vnitřně cítíme správnost takto formulovaných zásad, je však potřeba dosáhnout na prosté samozřejmosti jejich fungování v každodenní praxi při výběru zaměstnance nebo řízení skupin zaměstnanců na jakékoli úrovni v celé naší akciové společnosti.

Novela zákoníku práce podstatně mění posuzování pracovní doby a doby odpočinku. Od počátku příštího roku bude **pracovní dobou** pouze doba, v níž bude zaměstnanec povinen pracovat pro zaměstnavatele. To znamená, že **doba odpočinku** nebude do ní zahrnována. Pokud budeme hovořit o **směně**, bude to vždy předem stanovená část týdenní pracovní doby, tj. bez práce přesčas a samozřejmě bez jakýchkoli dob odpočinku.

Budeme rozlišovat (vedle bezproblémového určení jednosměnného pracovního režimu) **dvousměnný** pracovní režim, to je režim práce, v němž se zaměstnanci vzájemně střídají v rámci 24 hodin po sobě jdoucích.

Třísměnný pracovní režim, to je režim práce, v němž se zaměstnanci vzájemně střídají v rámci 24 hodin po sobě jdoucích ve třech směnech.

Nepřetržitý pracovní režim je režim práce, v němž se zaměstnanci střídají ve směnech s tím, že provoz zaměstnavatele vyžaduje vykonávání práce 24 hodin denně po sedm dnů v týdnu.

O **rozvržení týdenní pracovní doby** rozhoduje podle povahy práce a podmínek provozu zaměstnavatel po projednání s odborovou organizací. Rozvrh týdenní pracovní doby může být **rovnoměrný**, pokud rozdíl délky týdenní pracovní doby mezi jednotlivými týdny nepřesáhne tři hodiny a délka směny nepřesáhne devět hodin. Při **nerovnoměrném** rozvržení jsou oba limity (tři hodiny mezi týdny a maximálně

devítihodinová směna) překročeny. Nejdéle za 12 kalendářních měsíců po sobě jdoucích však musí dojít k vyrovnání s průměrnou týdenní pracovní dobou.

Práce přesčas je práce konaná zaměstnancem na příkaz zaměstnavatele nebo s jeho souhlasem **nad stanovenou týdenní pracovní dobu** vyplývající z předem stanoveného rozvržení pracovní doby a konané **mimo rámec pracovních směn**. Prací přesčas není napravená volna poskytnutého zaměstnanci na jeho žádost.

Práci přesčas může zaměstnavatel nařídít zaměstnanci pouze v případě vážných provozních důvodů a tato **nařízená** přesčasová práce nesmí činit více jak **osm hodin týdně a 150 hodin v kalendářním roce**.

Nad tento rámec může zaměstnanec konat přesčasovou práci v případě, že k tomu dá **osobně souhlas**, ale pouze do celkového rozsahu **416 hodin za rok**, to znamená, že tato práce nepřekročí **průměrně osm hodin týdně za rok**. Ustanoveními novely zákoníku práce o rozsahu přesčasové práce je podporována snaha o vytváření podmínek pro regeneraci sil zaměstnance a mimopracovní rozvoj jeho osobnosti.

V novele zákoníku práce zůstává zachováno dosud platné ustanovení o tom, že **celkový rozsah práce přesčas** za zaměstnavatele, jednotlivé organizační útvary nebo pracoviště a jeho případné překročení stanoví zaměstnavatel po projednání s příslušným odborovým orgánem. Upozorňujeme na tuto platnou zásadu hlavně proto, že nebyla v některých případech beze zbytku naplňována.

Zaměstnavatel se může se zaměstnancem dohodnout na **pracovní pohotovosti**, pokud lze předpokládat potřebu výkonu práce, a to **buď na pracovišti do 400 hodin v kalendářním roce** nebo **na jiném místě**. Pokud k pracovnímu výkonu dojde a bude nad rámec stanovené týdenní pracovní doby, jedná se o práci přesčas, která se započítává do všech výše uvedených limitů a zaměstnanci za ni přísluší mzda. Nedojde-li k výkonu práce, doba pracovní pohotovosti se do pracovní doby nezapočítává a zaměstnanec obdrží odměnu podle kolektivní smlouvy.

Podle stanoveného rozvržení týdenní pracovní doby a pracovních směn má každý zaměstnanec určen začátek a konec pracovní doby. Zaměstnanec je povinen být **na počátku** pracovní doby již na svém pracovišti a odcházet z něho až **po skončení** pracovní doby.

Zaměstnanci musí být zaměstnavatelem poskytnuta nejdéle **po čtyřech a půl hodinách nepřetržitě práce přestávka na jídlo a oddech**, případně kratší přiměřené přestávky, pokud zaměstnanec vykonává práce, které nemohou být přerušeny. Přestávky na jídlo a oddech se do pracovní doby nezapočítávají, jsou dobou odpočinku.

S cílem lépe využívat pracovní dobu zaměstnanců může zaměstnavatel na některých pracovištích po projednání s odborovým orgánem **pružnou pracovní dobu**. Podmínky uplatnění pružné pracovní doby budou po 1. lednu 2001 obsahem pracovních řádů (doposud je to řešeno vnitřními normami) a zaměstnanci musí být předem s těmito podmínkami seznámeni (na ředitelství společnosti je rovněž připravován pracovní řád, jehož součástí budou mimo jiné i zásady pružné pracovní doby).

Závazným ustanovením novely zákoníku práce je povinnost zaměstnavatele **vést evidenci** pracovní doby, práce přesčas, pracovní pohotovosti a noční práce u jednotlivých zaměstnanců. Takto formulovaná povinnost zaměstnavatele o evidování pracovní a ostatních dob nebyla v současné platné předpisu zakotvena. Evidenci pracovní doby respektive přesčasové práce jsme doposud podřizovali potřebám získávání údajů pro odměňování.

O některých dalších částech novely zákoníku práce pojednáme v příštích číslech. Pro jednotnost výkladu a kvalitní zavedení nových ustanovení zákoníku práce byla vedením společnosti jmenována **pracovní skupina** z našich odborných zaměstnanců. S cílem plně zodpovědět dotazy jednotlivých zaměstnanců budou vyhlášena **konzultační střediska** pro vysvětlování všech změn vyplývajících z novely zákoníku práce.

Ing. Justina Slezáková,
zaměstnanecký odbor ředitelství

Pražský dopravní zeměpis II

20. část Suchdol

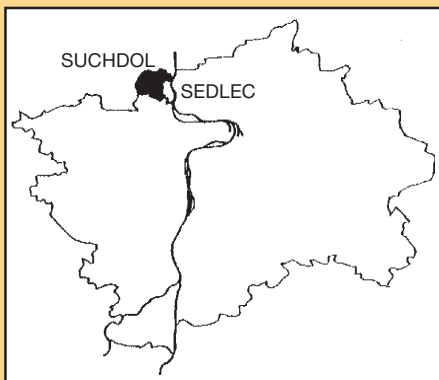
Nejsevernější obcí, která byla připojena ku Praze na levém břehu Vltavy, je **Suchdol**. Jméno vsi, ještě ve tvaru Suchi díl, se objevuje poprvé na listině z roku 1221, která však bývá považována za falzum. V té době ves patřila svatojiřskému klášteru benediktinů na Pražském hradě. Název prozrazuje, že šlo o suché místo, suché údolí (a nic na tom nemění ani skutečnost, že poměrně nedaleko teče Únětický potok). Po řadu staletí se ale objevoval tvar Sukdol, který sváděl k mylnému výkladu, že se jedná o místo vzniklé kácením lesa s vysokými pařezy (tzv. suky). Teprve v roce 1924 se definitivně ustálil dnešní tvar Suchdol. Jak dosvědčují archeologické nálezy, lidé v těchto místech postavili své sídliště už někdy mezi roky 2500 až 1800 př. n. l., tedy v pozdní době kamenné. V dávném středověku tudy vedla i Via Magna, cesta spojující Levý Hradec s Pražským hradem. V průběhu staletí se v Suchdole vystřídalo velké množství majitelů, z nichž někteří zdejší tvrz změnili jen dva roky a jejich výčet překračuje rámec našeho příspěvku. Zřejmě nejznámějším byl Václav Budovec z Budova, který zdejší panství získal v roce 1490. Žádný z panských rodů si zřejmě Suchdol neoblíbil, a tak se do dějin obce zapsala opět především církev. V roce 1679 jí získali na více než dvě století španělská benediktini z kláštera Na Slovanech. Podmínky se pochopitelně poněkud změnily po vytvoření moderních obcí podle zákona ze 17. března 1849, přesto zůstali benediktini i nadále majiteli zdejšího velkostatku, a to až do roku 1932.

Kromě vlastního Suchdola, jehož historická část se nachází v severní části zdejší zástavby, k obci patřily i některé samoty. Především šlo o trojici mlýnů na Únětickém potoce (Trojanův, Tůmův a Spálený), z nichž první je doložen už ve 13. století. Známou se stala také skupinka domů s hostincem zvaná Chumberk (či Chumperk), která své pojmenování získala zkomolením jména pruského generála Humberta, jehož oddíl zde byly na čas ubytovány po bitvě u Sadové v roce 1866. Na počátku 20. století stálo v Suchdole 72 domů s 626 obyvateli.

K velkému stavebnímu rozvoji obce došlo mezi světovými válkami. V roce 1921 se začala stavět čtvrt poblíž dnešní Kamýcké ulice, která si nejdříve pro nesváry obyvatel získala název Na rafandě. Dne 27. července 1927 získala oficiální pojmenování Budovec podle již zmíněného rodu Budovců z Budova, který kdysi Suchdol na čas vlastnil a z něhož pocházel i jeden z vůdců stavovského odboje v letech 1619 až 1620. První budoveckou budovou se stal tzv. akcíz – úřad potravní daně na dnešní křižovatce Kamýcké a Suchdolské. Budovec ale nebyl jediným staveništem. Na zdejší zástavbu v roce 1929 přímo navázaly domky Nového (či Horního) Sedlce, které ale leží už v katastrálním území Sedlec, které bylo součástí Prahy už od roku 1922. Západně od jádra Suchdola se začala stavět část zvaná Nový Suchdol a ve druhé polovině 30. let dvacátého století přibýly domky v části zvané Výchledy, jižně od Chumberku. K urbanistickému rozvoji obce významně přispěla výstavba areálu Vysoké školy zemědělské (dnešní Zemědělské univerzity) v letech 1960 až 1965, díky níž bylo ke katastrálnímu území Suchdol připojeno 28 hektarů z Lysolaj.

Od 1. ledna 1968 se stal Suchdol součástí Prahy, ale zůstal mu vlastní místní národní výbor. Někdy v tomto období, nejspíše těsně před rokem 1968, byla z blíže neznámých důvodů k Suchdolu připojena také malá část území Roztok (32 heka-

rů), díky které suchdolské katastrální území dosáhlo břehu Vltavy. Dne 6. března 1990 rozhodla rada ONV Prahy 6, že bude k územnímu obvodu suchdolského MNV připojeno katastrální území Sedlec, dosud spravované z ONV Praha 6. V listopadu 1990 vznikla z katastrálních území Suchdol a Sedlec městská část Praha–Suchdol. Dnes v ní žije téměř 5000 obyvatel.



1907. V roce 1807 u ní vznikl malý hřbitov, na který byli pochováni především benediktinští mniši. V Suchdole najdeme také pomník malíře Mikoláše Alše, který zde pobýval v letech 1877 až 1879.

Na severozápadním okraji suchdolského katastru se nachází známé výletní místo Koží hřbety, oznažený bulizníkovým hřebenem.

Suchdolští museli za svými úředními potřebami cestovat poměrně daleko. Faru měli (od roku 1132) v sousedních Úněticích, okresní úřad byl na Smíchovské a pošta byla od roku 1859 v Roztokách. Uvádí se, že před tím byla nějaký čas pošta při hostinci na zdejší silnici. Teprve v roce 1942 byla opět zřízena samostatná pošta i přímo v Suchdole. Také do školy musely zdejší děti docházet do Únětic a vlastní školní budovy se dočkaly až v roce 1931, v té době velmi moderní.

Suchdol byl vždy zemědělskou obcí a na jeho území nebyly žádné významnější průmyslové podniky. Pokud obyvatelé nepracovali v zemědělství, docházeli za prací do okolních obcí, například do Sedlce, kde byla velká cihelna.

Dopravní spojení s okolím zajišťovala okresní silnice z Prahy do Černého Vola a několik místních cest nevalné kvality. Cestování poněkud zlepšila jedna z nejstarších pražských železničních tratí (zajišťující spojení Prahy a Drážďan), uvedená do provozu ve vltavském údolí už v roce 1850. Zpočátku nebyla zdejšími obyvateli železnice nic platná. Nejdříve se od 20. srpna 1867 docházelo na zastávku Podbaba, později (15. května 1879) byla zastávka zřízena také v Sedlici. Cesta k vlaku ale byla v obou případech dlouhá přes tři kilometry, při zpáteční cestě museli cestující počítat navíc s úmornou cestou do prudkého kopce po okresní silnici nebo místními stezkami.

O kvalitní dopravu se postaraly až autobusy. První možnost se obyvatelům Suchdola naskytila zřejmě v roce 1927, kdy pražská Autodopravní společnost zavedla linku od dejvické sokolovny (tedy od dnešní stanice metra Hradčanská) přes Jeneřálku a Horoměřice střídávě do Státnic a Únětic. Z křižovatky okresní silnice museli Suchdolští docházet pochopitelně pěšky. Od 10. srpna 1930 zavedy Elektrické podniky hl. m. Prahy novou autobusovou linku P od letenské vodárny přes Bubeneč a Podbabu do Sedlce k tamní čáře potravní daně na roztocké okresní silnici. Tím získali i v Suchdole

nové a zajímavé spojení, i když zatím stále s dlouhou pěší docházkou na křižovatku pod železničním přejezdem (dnešní zastávka Roztocká). Téměř obratem začaly tímto směrem jezdit i autobusy několika soukromníků. V říjnu 1931 jsou například doloženy autobusové linky Podbaba – Suchdol V. Davidka (který ale jezdil bez koncese a po zázkonu úřadů v roce 1932 s provozem přestal) a Hlaváčkové (o které nejsou žádné bližší informace). Patrně v této době začal jezdit v této trase také A. Šebestián, který měl ale povolení jen pro příležitostně objednané jízdy. Přesto až do roku 1932 jezdil víceméně pravidelně.

Na počátku roku 1932, 5. března, začala jezdit nová autobusová linka EP od konečné tramvaje na Podbabské třídě přímo do Suchdola ke škole. V Suchdole pravděpodobně jezdila dnešní Budýňskou ulicí, protože novější cesta od akcízu ještě nebyla dokončena. Ještě v březnu 1932 bylo „erko“ prodlouženo až na Letnou a sedlecká linka P byla zkrácena na Podbabskou třídu. Suchdolské autobusy jezdily ve špičkovém intervalu 10 minut. Zdánlivě úspěšný začátek. Avšak záhy se ukázalo, že suchdolské obecní silnice jsou jen obtížně sjízdné. Od srpna do listopadu 1932 musela být linka R zkrácena jen k potravní dani na Budovci. Už 5. února 1933 byla linka opět zkrácena k potravní dani. Tentokrát bylo důvodem omezení dopravy za hranice Prahy po zavedení daně z jízdného. V březnu 1935 byla obnovena doprava až k suchdolské škole. Ale už v roce 1937 byl koncový úsek ke škole opět na řadu měsíců bez provozu pro nesjízdnot ulice. Tentokrát autobusy končily u ulice Na Víšňovce. Situace se ještě opakovala v roce 1939. V důsledku válečných omezení provozu byla linka později zkrácena nejdříve k potravní dani a nakonec do zastávky Rozcestí (Roztocká). Krátce po válce se začalo opět jezdit alespoň do suchdolského kopce, ale až ke škole začaly městské autobusy jezdit až v roce 1951. Na konci téhož roku získala linka R nové, dodnes platné číselné označení – 107.



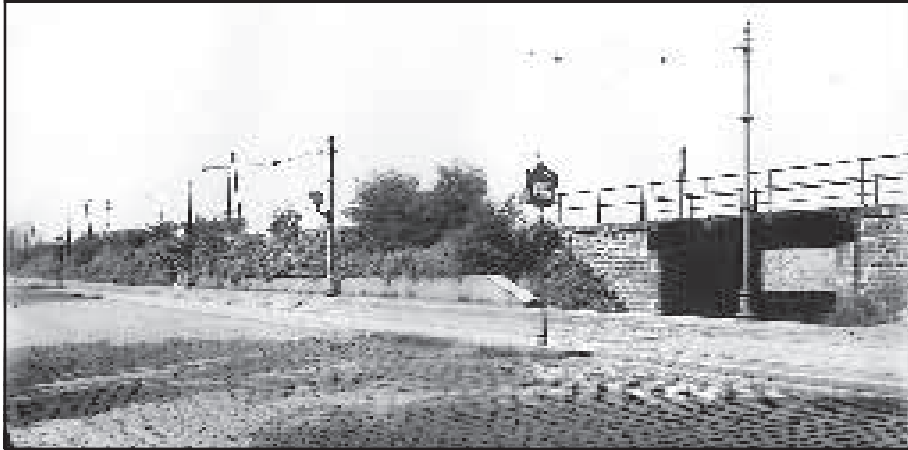
Foto: Petr Malík

Na řadu let získal Suchdol stabilní spojení. V roce 1958 se začalo v Suchdole jezdit na nové větvi „stosedmíčky“ do zastávky Výchledy (v roce 1966 získala výhledská větev samostatné číselné označení – 147). V té době význam autobusové dopravy v obci velmi vzrostl, protože se začalo učit na zdejší Vysoké škole zemědělské. I v dalších letech byla doprava do Suchdola velmi stabilní a bez změny. Až 6. března 1976 byly trasy linek č. 107 a 147 v Suchdole reorganizovány. Obě linky byly převedeny do ulice Internacionální, aby obsloužily vysokou školu a linka 147 začala namísto „stosedmíčky“ jezdit přes zastávku Budovec. Od 13. srpna 1978 byly obě linky prodlouženy z Podbaby ke stanicím nové linky metra A a od té doby můžeme opět považovat suchdolskou dopravu za mimořádně stabilní, nepočítajíc převedení provozu na novou silnici v Podbabě v roce 1997. V roce 1995 přibýla do Suchdola po mnoha letech nová linka č. 359, jezdící z Dejvické do Únětic.

Pro zajímavost ještě uvedme, že v 50. letech se připravovala stavba trolejbusové tratě Podbaba – Suchdol. Měla být dokončena v roce 1955, pak ale byla stavba odložena až na léta 1961 až 1965 a nakonec z ní sešlo úplně.

–pf–, fp–

POZNÁVÁTE MÍSTO NA FOTOGRAFII?



Správná odpověď na otázku z říjnového čísla: Ocitujeme z odpovědi jednoho z výherců: „Jedná se o dnešní Vítězná náměstí. Souprava jede ze směru od Pražského mostu a najíždí do prostoru kruhové smyčky. Fotografie byla pořízena v letech 1933 až 1939.“

Podle počtu došlých odpovědí usuzujeme, že podzimní otázka patřila k těm lehčím, po uzávěrce jsme napočítali 32 odpovědí. Všechny určily správné místo na fotografii, jen některé měly problémy s určením data, ale to v naší hře nerozhoduje. A tak z více než tři desítek lístků se losovali výherci. Rádost z výhry mohou mít Antonín Altner, Jan Arazim a Milan Janoščík. Od nás obdrželi knihu kolektivu autorů Tramvaje v České a Slovenské republice. Všem, kteří nám zaslali odpověď, děkujeme a výhercům blahopřejeme!

Poslední letošní soutěžní fotografie je staršího data, ale neměla by vám dělat velké problémy. Věřme, že si poradíte a do konce měsíce, v tomto pří-

padě i roku, a tak bychom mohli pokračovat, nám pošlete svou správnou odpověď. Trojice úspěšných řešitelů, kteří budou mít štěstí při losování, obdrží knihu Historie městské hromadné dopravy v Praze od autorů Pavla Fojtíka, Františka Proška a Stanislava Linerta.

Pokud už alespoň tušíte, kde byla fotografie pořízena, neváhejte a pošlete nám svoji odpověď. Korespondenční lístek, pohled nebo dopis (nemusí to být krabice od bot) nezapomeňte označit heslem „Soutěž“. S novou adresou už jste jistě seznámeni, ale raději připomínáme: DP-KONTAKT, Sokolovská 217/42, 190 22 Praha 9. Ti, kdo nechtějí utrácet za poštovné a hodlají využít bezplatné vnitropodnikové pošty, nechtějí napíši: DP-KONTAKT, 90 014, Sokolovská 217/42. Schránka v budově Centrálního dispečinku Na Bojišti (v sousedství vrátnice) také stále funguje, a tak k odevzdání odpovědi můžete využít i ji.

Po osmadvacáté vám pokládáme otázku – poznáváte místo na fotografii? –bda-

Napsali o nás

Dnes (20. 11. 2000): Mají se lidé v metru bát?

Z hlediska statistiky je pražské metro bezpečné. Dost možná, že je to nejbezpečnější dopravní prostředek, protože denně přepraví přibližně milion cestujících, aniž by pražská historie tohoto způsobu přepravy evidovala nějaké neštěstí. Smutnou výjimku samozřejmě tvoří několik sebevražd, ale to je jiná kapitola, která s bezpečím cestujících v metru nemá mnoho společného. Přesto čas od času v metru hoří a při požáru se může stát cokoli. Ačkoli jen pár desítek hodin po posledním požáru v metru vzplál oheň v rakouském Kaprunu, Dopravní podnik zůstal klidný a v podstatě se omezil jen na prohlášení, že pražské metro má lepší bezpečnostní systém, než rakouská lanovka. Možná je to pravda, ale i tak je zarážející, že zaměstnanci Dopravního podniku nejsou schopni sdělit, co by měli cestující dělat, pokud by v metru hořelo. Dopravní podnik vůbec nepřistupuje k požárům v metru velmi opatrně. V jeho terminologii většinou není oheň ohněm, ale zahořením nebo poškozením kabelů či zadýmením stanice. Trochu upřímnosti a méně byrokracie v uvolňování informací by tomuto podniku rozhodně neškodilo.

Právo (18. 11. 2000): U nás by mohli utéct

„Podle zatím zveřejněných informací vyjížděla v Kaprunu souprava už porouchaná, a z tohoto hlediska je pražské metro natolik zajištěné, že to by se u nás stát nemělo. I když v žádném oboru lidské činnosti se nedá říci, že je něco na sto procent,“ řekl Právu Ladislav Urbánek, dopravní náměstek Dopravního podniku Metro. „Poté, co asi před dvěma lety hořelo ve stanici Náměstí Míru, byly kabely v kritických místech ošetřeny protipožárními nástřiky a byly provedeny izolace tunelů. Nové vagóny jsou již zajištěné tak, že by v případě požáru nehořely, v těch starých, sovětských, jsou bohužel i materiály poplatné technologii našeho dlouholetého dvorního dodavatele, které nevyhovují dnešním normám. Je ale třeba říci, že s tím dřívějším vyhovovaly,“ dodal náměstek. Podle jeho slov se spojovací dveře mezi vagóny otvírají automatickým centrálním zámkem z kabiny strojvedce, takže lidé z hořícího vagónu by mohli okamžitě utéct pryč do sousedních vagónů. „Tento postup jsme v jednom případě skutečně využili při pádu člověka do kolejí. Lidé z posledních tří vagónů, které zůstaly v tunelu, prostě prošli vlakem a vystoupili prvním vagónem,“ řekl Urbánek. Zaměstnanci metra absolvují jako přípravu na mimořádné události včetně požárů kromě povinných teoretických školení nařízených zákonem i námětová cvičení, kterými během dvou let projdou vždy všechny směny ve stanicích. **Vybral ing. Jan Urban**

Končí váš syn nebo dcera základní školu?

Pokud ano, pak je tato informace určena přímo pro vás. S blížícím se koncem pololetí se blíží i termín odevzdání přihlášek na střední školy a střední odborná učiliště, která si žáci vybrali pro svá další studia.

Pro ty, kteří ještě nejsou rozhodnutí, nabízíme pomoc, respektive informace o možnostech studia na Střední průmyslové škole dopravní, Středním odborném učilišti a Učilišti, a. s. – škole jejímž zřizovatelem je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Škola má dlouholetou tradici, existuje více než 40 let, ale její současná podoba je úplně jiná než v dobách vzniku. Z počátku bylo ve 2 oborech 40 žáků, dnes si můžete vybrat ze 3 oborů ve střední průmyslové škole, ve středním odborném učilišti je možno získat odbornost ve 2 studijních maturitních oborech a v 11 tříletých učebních oborech a v učilišti jsou 3 dvouleté učební obory.

Střední průmyslová škola dopravní nabízí následující obory:

1. **Elektronické počítačové systémy (26-47-M/002)** – absolventi mají možnost uplatnění v průmyslové a podnikatelské sféře, získávají dovednosti a vědomosti o funkci, konstrukci a provozu elektronických počítačových systémů, programovacích jazyků a operačních systémech i návazných slaboproudých elektronických zařízeních.

2. **Elektrotechnika (26-41-M/002)** – absolventi tohoto studijního oboru umějí aplikovat poznatky z elektroniky a elektrotechniky v praxi. Dokáží se orientovat v ekonomice řízení a plánování podniku.

3. **Provoz a ekonomika dopravy (37-41-M/006)** – příprava v tomto studijním oboru vytváří předpoklady pro orientaci v rozložení dopravní soustavy a zvládnutí odborné terminologie typické pro jednotlivé druhy dopravy. Absolvent se naučí řešit odbornou, správní a ekonomickou problematiku, kde může využít i znalosti dvou světových jazyků, které jsou při studiu tohoto oboru povinné.

Dny otevřených dveří ve Střední průmyslové škole se uskuteční ve středu 10. a 24. ledna 2001 od 14.30 hodin v Praze 5, Plzeňská 102 (objekt vozovny Motol).

Blíží informace vám budou ochotně poskytnuty na telefonních číslech 23 17 992, 23 26 365.

Střední odborné učiliště a Učiliště nabízí následující obory:

a. **Čtyřleté studijní obory ukončené maturitou**

1. **Mechanik silnoproudých zařízení (26-42-1/001)** – výroba, montáž, seřizování, opravy a zkoušení elektrických strojů, přístrojů a elektrické výzbroje všeho druhu, navijení elektrických strojů a jejich zkoušení, údržba a opravy dopravních prostředků se složitou technologií.

2. **Mechanik elektronik (26-43-1/005)** – výroba, montáž, opravy elektronických zařízení všeho druhu, zajišťování a odstraňování běžných mechanických závad. Absolvent se orientuje v číslicové technice a jejím použití v práci. Je seznámen se samostatnými počítači, možnostmi jejich uplatnění a uživatelsky je ovládá.

b. **Tříleté učební obory ukončené závěrečnými učňovskými zkouškami**

1. **Elektrikář pro silnoproud (26-51-H/003)** – veškeré elektromontážní práce při opravách bytových a průmyslových objektů. Výroba, montáž, seřizování a zkoušení elektrických částí strojů a přístrojů a elektrické výzbroje všeho druhu.

2. **Autoelektrikář (26-57-H/001)** – žáci se připravují pro údržbu, seřizování a opravy elektrického a elektronického příslušenství silničních motorových vozidel. Orientují se v číslicové technice a jsou seznámeni se samostatnými počítači a možnostmi jejich uplatnění v automobilové technice.

3. **Mechanik elektronických zařízení (26-53-H/001)** – výroba, oprava a montáž celků zařízení spotřební a investiční elektroniky, včetně znalosti použití integrovaných obvodů elektronických zařízení a číslicových systémů.

4. **Automechanik (23-68-H/001)** – opravování silničních motorových vozidel a jejich funkčních celků. Provádění funkčních kontrol po provedené opravě. Používání a obsluha diagnostických zařízení pro kontrolu technického stavu vozidel a jejich částí. Součástí vzdělání absolventa je získání řidičského oprávnění skupiny C.

5. **Klempíř pro strojírenskou výrobu (23-55-H/002)** – ruční a strojní zpracování jemných plechů dělením, tvarováním a spojováním. Výroba, opravy a sestavování jednotlivých dílů karosérií.

6. **Zámečnick (23-51-H/001)** – údržba a opravy strojů a zařízení. V průběhu učební doby si žáci osvojují především základní zámečnické dovednosti, ruční zpracování kovů, práce s mechanizovanými nástroji a základy strojního obrábění kovů.

7. **Zedník (36-67-H/001)** – znalosti a dovednosti potřebné k opravám a údržbě, zdění nosných a výplňových zdí, přiček, komínů. Provádění vnitřních i vnějších omítek, jednoduché betonářské práce, izolace proti vlhkosti.

8. **Malíř povrchů (36-57-H/002)** – příprava povrchu pod nástěnné malby, opravy složitějších a náročných maleb běžnými technikami na různých podkladech, tapetování.

9. **Lakýrník (23-61-H/001)** – žáci získají znalosti písmomalářských a dekorátérských prací, míchání a tónování barev. Opravy hotových lakovaných výrobků, provádění nápisů. Absolventi nacházejí uplatnění i v lakovacích karosériích.

10. **Instalátor (36-52-H/001)** – montáž, udržování a opravování vodovodních, odpadních, plynovodních a topných rozvodů a zařízení. Spojování různých materiálů sváření, lepením a jinými technikami.

11. **Aranžér (-ka) (66-52-H/001)** – aranžování výloh a výstavních prostor za účelem nabídky a propagace zboží a služeb. Výzdoba interiérů, úprava ploch, malba písma a výroba prostorových aranžovacích doplňků a expozice.

Po absolvování tříletých učebních oborů je možné pokračovat nástavbovým studiem k ukončení úplného středoškolského vzdělání zakončeného maturitní zkouškou. Denní nástavbové studium trvá 2 roky, dálkové o rok déle.

c. **Dvouleté učební obory určené pro žáky s ukončenou povinnou školní docházkou v nižším ročníku, zakončené závěrečnými učňovskými zkouškami**

1. **Stavební výroba**
2. **Malířské a natěračské práce**
3. **Technické služby v autoservisu**

Dny otevřených dveří ve Středním odborném učilišti a Učilišti se uskuteční v úterý 9. a 23. ledna 2001 od 15.30 hodin v Praze 8, Pobežňákova 37 (v blízkosti stanice metra linky B Křižíkova).

Blíží informace vám budou ochotně poskytnuty na telefonních číslech 23 26 365, 23 17 992.

Prodej jízdenek a kuponů na přelomu roků

Ten scénář je všem Pražanům i pracovníkům našeho podniku dostatečně známý. V prvních lednových dnech se objeví na stránkách snad všech významných deníků snímek dlouhé fronty před předprodejním místem ve stanici metra a v popisku něco o tom, jak Dopravní podnik opět nezvládl předprodej.

Letos se udělalo hodně proto, aby se takové snímky v lednu neobjevily. Předprodej bude zahájen již ve čtvrtek 7. prosince a kromě předprodejních míst ve stanicích metra budou kupony nabízet Střediska dopravních informací a hlavně všechny pobočky České pošty na území hlavního města Prahy. „Těch je v Praze přibližně sto,“ sdělil nám vedoucí odboru odbytu a tarifů Oldřich Hanuš a dodal: „Pošty nabízejí všechny kupony kromě těch pro studenty od 15 do 26 let, ti si musí pro kupon do předprodejních míst v metru. Poštu většina Pražanů v průběhu měsíce navštíví, tak si rovnou mohou koupit i kupon na městskou hromadnou dopravu. Tato nabídka platí stále, nejen při předprodeji ročních kuponů.“ Zůstává zachován také prodej v trafikách,

kteří mají o tento sortiment zájem.

Upozornění na rozšířený a včasný prodej kuponů na rok 2001 podává také graficky zdařilý plakát a letáky z autorské dílny grafika Filipa Tošovského. Snad pomůže k tomu, aby lednové fronty byly co nejkratší.

Snažte se upozornit své známé a příbuzné, že kupony na rok 2001 prodáváme už od 7. prosince, kdy nejsou v prodejních místech dlouhé fronty. **-bda-**

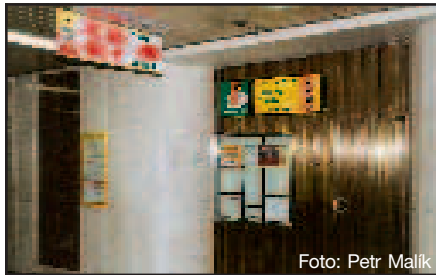


Foto: Petr Malík

Vlastníma očima

Nebud'me lhodějní

Stále se ve svém okolí setkáváme s různými nešvary, které nám znepříjemňují život. Někdy je to kouření, jindy jsou to proslavení kapsaři a s přicházející zimou to mohou být také cestující, zamořující dopravní prostředky nepřijemným oděrem, který vyháňá naše stálé klienty v lepším případě do druhých vozů, v horším případě je nutí čekat na další spoj. Pokud mají v ranním či odpoledním shonu čas, tak počkají, ale když svádějí boj s časem o každou vteřinku, stává se cesta městskou hromadnou dopravou utrpením.

Je to pár dní co jsem nastoupil do prvního vozu linky č. 22, kterým se linul velice nepřijemný zápach. Ač venkovní teplota vyšplhala jen několik stupínků nad nulu, téměř všechna okna byla otevřená a cestující se jen se zkrivenými obličejí rozhlíželi po voze. Já měl štěstí, že jsem ve voze absolvoval vzdálenost pouze jedné zastávky, ale i to bylo pořádné utrpení, tentokrát nikoliv pro oči, ale zejména pro čichové buňky. Řidiče se tento problém netýkal, dál řídil sou-

pravu směrem ke konečné. Kolik cestujících jsme zase odradili od cestování, to raději nedomyšlím. Při tom by stačilo odhodit pláštík lhodějnosti a nepohodlný pasažér se mohl poroučet.

Boj, dnes již se skupinami organizovaných kapsařů, je zřejmě nad síly našich pracovníků, protože při upozorňujících hlášeních je jim pak vyhrožováno zlodějí. V tomto případě je logické, že košile je bližší než kabát, a tak je lepší být tiše a zdravý než hlásit a mít problémy. Zde by měla nastoupit policie. Zkuste jen pozorně sledovat dění u dveří v metru v nejzastřenějších úsecích. Pokud se dostanete do mlynice, která nebývá v metru běžná a vaši kolemstojící nastoupili na této zastávce a příští vystoupí, je zle. Snažte se takových situací vyvarovat. Intervaly v podzemní dráze nebývají tak dlouhé a v takových případech se vyplatí chvíli počkat.

DP-KONTAKT se nedávno několikrát věnoval problematice kouření. Chtěl bych ještě doplnit dva

SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V prosinci 2000 oslaví 67. narozeniny:

Miroslav Třiska – Ř, odbor staveb (23).

V prosinci 2000 oslaví 60. narozeniny:

Zdeněk Jiřík – ED, odbor prov. dispečink (35), Miloš Karnet – A, DOZ Hostivař (44), Josef Kincl – A, garáž Kačerov (10), Dagmar Kindlová – A, dopravní úsek (24), Miloš Malý – A, DOZ Hostivař (30), Pavel Moc – M, služba elektrotechnická (42), Pavel Veselý – M, služba elektrotechnická (27), Marcela Votápková – A, garáž Kačerov (16).

V prosinci 2000 oslaví 50. narozeniny:

Zuzana Bakalíková – M, služba staveb a tratí (13), František Brettl – ED, prov. opravna tramvají (31), Milan Bubeník – A, garáž Vršovice (31), Václav Bureš – A, garáž Kačerov (24), Otakar Caižthamel – M, služba staveb a tratí (14), Jaroslav Dvořák – ED, provozovna Kobylisy (11), Luboš Hejzl – M, služba ochran. systému (22), Jaroslava Holanová – A, garáž Dejvice (11), Jaroslav Hradecký – A, garáž Dejvice (10), Věra Jakubíková – M, ekonomický úsek (20), Miroslav Ježdík – M, dopravní úsek (27), Karel Kebřle – ED, dopravní úsek (26), Jindřich Killer – A, garáž Dejvice (21), Josef Kučera – M, technický úsek (13), Dagmar Kučerová – ED, od. obch. zásobovací (11), Blanka Kyrášková – ED, prov. opravna tramvají (21), Antonín Masopust – ED, prov. trakční vedení (10), Jaroslav Myslivec – ED, prov. opravna tramvají (31), Arnošt Novák – A, garáž Kačerov (14), Helena Nováková – ED, prov. vrchní stavba (13), Jiří Polívka – M, služba sděl. a zabezpečovací (21), Karel Sadílek – A, garáž Řepy (10), Miroslav Staněk – A, garáž Vršovice (29), Eva Šmálková – Ř, odbor odbytu a tarifů (22), Josef Špadrna – ED, odbor oprava a JŘ (29), Milan Štěpánek – A, garáž Řepy (10), Dagmar Svecová – M, ekonomický úsek (23), Miloslav Vilím – M, služba staveb a tratí (20), Jaroslav Vorka – A, garáž Klíčov (28), Miroslav Zdvíhal – Ř, od. dopravního dozoru (27). Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP), srdečně blahopřejeme.

Do starobního důchodu odešel:

Stanislav Kašpar – A, garáž Řepy (26).

Do invalidního důchodu odešli:

Adolf Kudematsch – ED, provozovna Pankrác (22), Božena Štátná – ED, provozovna Motol (18). Všem děkujeme za vykonanou práci ve prospěch Dopravního podniku.

Vzpomínáme:

9. října 2000 nás ve věku 58 let opustil pan Karel Sacher – ED, provozovna Strašnice, který u DP pracoval 32 let.

postřehy. První je zejména v vestibulů a někdy i dopravních prostředků. Několikrát jsem v poslední době jel na eskalátoru především s mladší generací, která bez nikotinu nedokáže dlouho vydržet a zapálí si už na eskalátoru. Stejně to bývá ve druhých vozzech zejména v pozdních večerních hodinách. Nedalo by se i proti tomuto rozmáhajícímu se nešvaru trochu rázněji zakročit?

A druhý postřeh je z nové administrativní budovy v Sokolovské ulici. Je dobré, že se zřejmě omezují kouření v kancelářích, ale některá kuřácká místa byla zvolena velice nešťastně. Jeden příklad za všechny, přiznejte. Pokud se vydáte do útrobu budovy nebo do jídelny, projdete dveřmi u výtahů a vedle schůdků téměř vždy potkáte skupinku kuřáků u popelníku. Nevím, proč při cestě na chutný oběd, do podatelny či na jednání do zasedací místnosti musíte projít kouřovou clonou. Myslím, že se kuřácký koutek mohl umístit na méně frekventované místo, pokud se snažíme kouření omezit. Snad se to zlepší.

Závěrem vám přeji příjemné vánoční svátky a bujaré silvestrovské oslavy bez vážných následků.

-bda-